

¿CÁNTO DEBE PAGAR O QUE CONTAMINA?

María Xosé Vázquez Rodríguez e Albino Prada Blanco*



Este artigo non vai falar de feitos senón de cifras. Os feitos non importan. O que importa en realidade son as consecuencias dos mesmos. Por iso, este texto vai xirar en torno a dous conceptos: custos e responsabilidade. Non sei qué cantidade de fuel se terá derramado cando este artigo chegue por fin ás vosas mans, nin canto dese líquido mortal terá chegado ás nosas costas pero, ocurra o que ocurra, a reflexión que vós propoño será igualmente válida.

Neste momento, todo o litoral galego, dende Ribadeo ate a Guardia está afectado, en maior ou menor medida, por unha marea negra de fuel. Os efectos desta marea, tanto para o sector extractivo, os sectores relacionados, e a sociedade galega en xeral, son moi importantes. Non obstante, observamos como os gobernos autonómico e estatal habilitan partidas de axudas que reclaman á aseguradora Hinton e ó Fondo Internacional de Indemnización de danos por Hidrocarburos (FIDAC) o pago das compensacións previstas para este tipo de accidentes. O propio goberno español cifrou os danos en torno a 44 millóns de euros, cando seguía chegando aínda chapapote ás nosas costas e as Rías Baixas non estaban aínda afectadas. Pero a pesar diso, esa cifra precipitada e improvisada era xa moi superior ós 26 millóns de euros de responsabilidade máxima que asumirá a aseguradora, aínda que está dentro dos 154 millóns de euros de límite máximo que contempla o FIDAC.

Semella repetirse o sorprendente caso do Mar Exeo, que verteu 80.000 toneladas de petróleo (non fuel) e que xerou unhas compensacións totais de 140 millóns de euros, dos cales só 38 millóns foron aportados pola aseguradora e o FIDAC. O resto pagámolo todos nós, os perxudicados.

¿Onde quedou ese precepto universalmente aceptado de "o que contamina, paga"? Deberíamos preguntarnos ¿Cánto paga?. ¿Cómo é posible que os perxudicados, ademais de sufrir os danos sobre o noso ambiente, nos nosos medios de vida e na nosa saúde, teñamos tamén que pagar os custos de limpeza e restauración?

¿Cómo é posible que os perxudicados teñamos que pagar tamén os custos de limpeza e restauración?

A reforma do noso Código Penal, xa no ano 1996, implicaba que os accidentes con consecuencias ambientais pasaban a ser punibles. O argumento era que se a empresa se beneficia dos ingresos que se derivan dunha determinada produción, ten que responsabilizarse dos custos que esta produción implica, incluídos os derivados dos posibles accidentes que puideran ter lugar. Este mesmo criterio debería aplicarse ós casos de derrames de petróleo.

Voltando á nosa marea negra, ¿en qué análise da realidade se basean as indemnizacións que esixe o goberno? As cantidades que están saíndo a prensa son dispares pero ata o momento ningunha ten correspondencia cos danos reais causados polo petroleiro.

Unha análise dos danos debería ter en conta que os perxudicados reais pódense incluír en tres grupos: (1) os que viven directamente dos recursos naturais (pesca, marisqueo, acuicultura, turismo, hostelería, restauración, etc.); (2) os que dependen indirectamente dos recursos e da súa credibilidade e imaxe de marca (distribuidores, exportadores, transporte, subministradores, etc.); e (3) a sociedade no seu conxunto, que sofre perdas no seu patrimonio natural (espacios protexidos, biodiversidade, paisaxes, etc.). Debemos ter en conta que **todos perdemos** ante unha catástrofe como a que estamos a sufrir.

Nembargantes, observamos cómo só se está contemplando unha responsabilidade moi limitada relacionada co primeiro grupo de perxudicados, esquecendo ós restantes grupos. Isto é precisamente o que desexan ás navieiras dedicadas ó transporte de hidrocarburos. A estratexia está clara: crean un fondo colectivo, que dilúa a súa responsabilidade, e cun límite perfectamente determinado de forma que o que aforran en seguridade do transporte compense perfectamente o pago das indemnizacións ás que terán que facer fronte cada certo tempo (Erika 1999, Prestige 2002...). Indemnizacións, claro está só para o sector extractivo, só se hai parte amistoso e coa esixencia de xustificacións moi detalladas dos perxuízos sufridos.

Para que deixen de ser rendibles os accidentes, as empresas deben pagar por tódolos danos causados

Só hai unha posibilidade de que a situación cambie: facer que deixen de ser rendibles este tipo de estratexias empresariais. E isto só se consegue non entrando no xogo senón facendo que as empresas paguen por tódolos danos causados. Por xustiza, pero tamén como medida disuasoria para que os accidentes non entren nos cálculos empresariais.

Así, por exemplo, a *Oil Pollution Act* (Lei de Contaminación por Hidrocarburos), aprobada en 1990 en EEUU, despois do embarrancamento do Exxon Valdez en Alaska, ademais de establecer o ano 2000 como data límite para a desaparición dos petroleiros monocasco tamén establecía medidas disuasorias entre as que se atopan:

- 1) A non existencia de límite á responsabilidade en caso de accidente
- 2) Unha garantía ou depósito de 1.000 millóns de euros a todo armador que navegue polas súas costas
- 3) O nomeamento dun representante no seu territorio para, en caso de accidente, poder esixirle responsabilidades civís. É dicir, responsabilidade clara, persoal e ilimitada. Só un apuntamento: dende 1990 acabáronse as "catástrofes naturais" de petroleiros neste país.

¿Qué danos se tiveron en conta para esixir indemnizacións? No embarrancamento do Exxon Valdez en Alaska (cun vertido de petróleo e non fuel, e coa metade de carga que a que levaba o Prestige), tanto o Estado de Alaska coma o Goberno Federal financiaron estudos de avaliación económica dos danos, e personáronse nun proceso xudicial para esixir compensacións adecuadas por danos ós recursos naturais e ó medio ambiente. Neste caso acadáronse indemnizacións de



Museu do Alemán (Camelle). Manfred Gnadinger (Man) foi a primeira vítima humana da marea negra. Con el podería desaparecer a súa obra, un dos atractivos desta vila da Costa da Morte

aproximadamente 2.800 millóns de euros, dos cales 1.000 millóns corresponderon ós danos causados ó patrimonio natural da sociedade americana.

En consecuencia, o papel dos gobernos debe ser (á marxe do pago de indemnizacións que debe facer fronte de forma inmediata ós sectores afectados) personarse en tódolos procesos xudiciais (abertos ou por abrir) contra a empresa e esixir compensacións por perdas de valores non só comerciais senón tamén ecolóxicos, reclamando indemnizacións por todos e cada un dos danos que se enumeran a continuación:

- 1) Os asociados á limpeza do fuel no noso litoral
- 2) A compensación dos ingresos deixados de percibir polo complexo alimentario do mar (pesca, marisqueo, conservas, distribución, etc.)
- 3) O dano nos mercados e na imaxe dos produtos galegos do mar
- 4) Os gastos asociados ó control sanitario e ambiental das nosas augas nos vindeiros anos para garantir e transmitir condicións de produción e recreo óptimas e seguras
- 5) O deterioro da imaxe turística e ó impacto nas visitas para os sectores da hostelería e restauración nos vindeiros anos
- 6) Por último, pero en absoluto a partida menor, polos danos causados ó noso patrimonio natural (ría, parques naturais e litoral) e á biodiversidade dos mesmos que tardará moitos anos en voltar a ser o que era.

Só cando as empresas teñan que pagar directamente —e non a través de fondos— indemnizacións moi elevadas polos danos causados, deixarán de considerar os derrames no mar como custos asumibles. Debemos deixarnos de ambigüedades. Non se trata só de regular (doble casco, alonxamento do corredor, etc.). Se a responsabilidade fose a que deba ser, os mesmos armadores introducirían as medidas adecuadas para previr os accidentes e incluso estarían moi dispostos para axudar, con todos os seus medios, a mitigar os efectos derivados dos vertidos.

Desgraciadamente, chegamos xa tarde para evitar a marea negra do Prestige, pero hai aínda moitos outros barcos cargados de morte e destrución surcando os nosos mares. Da nosa reacción fronte á situación actual depende o noso futuro. ■