

Evaluación dos efectos económicos provocados polos verquidos de fuel derivados do buque *Prestige*

Introducción

O impacto social, económico e ambiental das mareas negras consecuencia do afundimento do buque *Prestige* en Galicia foi o acontecemento socioeconómico máis salientable do ano 2002 na comunidade autónoma. O Pleno do Consello Económico e Social de Galicia acordou, na súa sesión de 12 de decembro de 2002, a elaboración dun informe sobre as consecuencias dese accidente.

Para a realización do estudo, a Comisión Permanente do organismo acordou, en xaneiro de 2003, autorizar ao presidente para asinar un convenio de colaboración coa Universidade de Vigo para a realización das tarefas de investigación de campo. O convenio foi asinado o 29 de outubro de 2003. Un equipo de investigación da institución académica, dirixido polos profesores Manuel Varela Lafuente e Albino Prada Blanco, do Departamento de Economía Aplicada, asumíu a tarefa de recopilar e analizar todos os datos, nun exhaustivo traballo sobre o terreo. Froito da súa investigación foi o informe “*Evaluación dos efectos económicos provocados polos verquidos de fuel derivados do buque Prestige*”, que foi tomado en consideración polo Pleno do CES-Galicia para aprobar a consideración que de seguido se expresan. O informe foi aprobado por unanimidade polo Pleno do Consello Económico e Social de Galicia na súa sesión 2/05, de 29 de abril.

O Consello Económico e Social de Galicia quere deixar constancia do seu agradecemento aos autores (un deles, o profesor Prada Blanco, membro do CES) polo esforzo realizado e salienta a valiosa aportación que supón o seu traballo para a investigación socioeconómica dun acontecemento que marcou a vida da costa galega.

Cómpre salientar tamén a dificultade que se atoparon os investigadores para a obtención de datos e a conveniencia, ou mesmo a necesidade, de afrontar a elaboración dun novo estudo para avaliar os efectos dos verquidos no medio e longo prazo.

Consideracións

1. O desenvolvemento económico e social de Galicia, e en xeral das rexións atlánticas, está fortemente ligado ao mar, pesca e industrias relacionadas, culturas mariñeiras, turismo, economía portuaria... Así, os prexuízos das mareas negras son enormes para os medios mariños e litorais, con fortes consecuencias ecolóxicas, económicas e sociais. Por todo iso, o CES debe expresar o seu desexo de que se artellen os medios necesarios para que as negligencias e fallos dos sistemas económicos e xurídicos, causa do naufraxio do buque *Prestige*, non se repitan, para o que é fundamental que a resposta, tanto en termos de prevención como de sanción, se produza a nivel internacional, e europeo en primeiro lugar.
2. O CES entende prioritario, para previr os resgos do transporte marítimo, que os Estados europeos se doten dos medios para aplicar o máis rapidamente posible a lexislación existente neste campo, traspoñéndoa ao dereito nacional e completándoa con novas medidas, entre as que o CES destaca as seguintes
 - Reforzar o control dos navíos por parte da autoridade gobernativa competente da que dependa o porto.
 - Reforzar os criterios de calidade aplicables ás sociedades de clasificación de buques.
 - Vixilancia do tráfico marítimo, no senso de reforzar a base de datos europea EQUASIS, instauración dun mecanismo de autorización previo para o acceso ás augas europeas, actualización continua da lista negra de buques que non cumpren as normas, identificación automática de buques, vixilancia global das augas europeas e limitación do transporte de mercadorías perigosas á zona económica exclusiva.
 - Identificación de portos e baías de refuxio para buques en dificultades
 - Organización da responsabilidade penal, civil e financeira de tódolos actores do transporte marítimo
 - Loita contra a limpeza de fondos dos petroleiros.
 - Estudio das consecuencias das contaminacións por produtos químicos.
 - Non aceptación en augas da Unión Europea de buques con pavillóns de conveniencia para o transporte de mercadoría altamente contaminantes. A utilización de bandeiras de conveniencia contribúe a crear un enramado legal que dificulta a depuración de responsabilidades en caso de sinistro.
3. O CES entende fundamental que se dispoñan os mecanismos necesarios para conseguir unha intervención eficaz en situacións de naufraxio, a través da coordinación entre os plans de emerxencia, da posta en marcha de protocolos de coordinación e do financiamento de programas de investigación de loita contra a contaminación.

4. O CES considera necesario propoñer a urxente modificación do actual sistema de responsabilidade limitada establecendo xuridicamente a responsabilidade ilimitada no transporte marítimo, de forma que os procedementos de indemnización teñan en conta a reparación íntegra do conxunto de danos causados (dano emerxente e lucro cesante) por parte dos suxeitos responsables.

As indemnizacións contempladas na normativa son insuficientes para facer fronte aos danos causados, ao que se engade a dificultade para relacionar os danos efectivos e os danos reclamados. Por outra banda, a asignación de responsabilidades non é eficaz nin clara xa que propicia a realización de determinadas prácticas para diluír a mesma, ao que engadimos que a normativa aseguradora e o prezo das primas non están necesariamente relacionados co nivel de resgo.

Como conclusión, o CES entende que a responsabilidade deste tipo de accidentes debe atribuírse a un compendio de factores interdependentes entre si que non son fáciles de identificar e que están inmersos nun marco legal pouco efectivo, no que existen danos cuantificables que non son indemnizables, como son os danos medioambientais.

5. En opinión do CES debería flexibilizarse o Fondo de Solidariedade da Unión Europea, para facilita-lo acceso ao mesmo en casos de sinistros como o do *Prestige*. Tamén sería importante a creación dun Fondo de Compensación comunitario.
6. Dada a importancia e dimensión económica da actividade pesqueira en Galicia, o CES entende necesario salientar, no que respecta á repercusión da catástrofe sobre o sector pesqueiro, tanto directa como indirectamente, o feito de que, tal como se mostra no estudo, a produción comercializada en lonxa para o sector da pesca e marisqueo caeu un 16,5% no período comprendido entre novembro de 2002 e decembro de 2003, coa matización da influencia neste dato da flota de altura.
7. O CES considera necesario ter en conta, á hora de analiza-la avaliación dos efectos económicos provocados polos vertidos de fuel derivados do buque *Prestige*, a complexidade e a variedade dos procesos que compoñen o sector pesqueiro en Galicia, que dificulta o establecemento dun escenario de partida; a dispar incidencia do vertido segundo as comarcas afectadas; a repercusión indirecta vía prezos da catástrofe na acuicultura; a incidencia das perdas de ingresos de produción sobre o resto da economía galega; e a alta valoración por parte dos afectados das axudas destinadas a paliar os efectos do vertido.
8. O CES entende necesario destacar que as diferenzas que se constatan no estudo á hora de realiza-lo diagnóstico da conxuntura entre os datos que se manexan no mesmo (IET) e os que se derivan do turismo regrado (INE), repercuten de forma directa na valoración dos danos. Neste senso o CES considera necesario salientar:

- a) Os danos cuantificables no sector turístico que non son reclamables son moi superiores ós reclamables e superan, en todo caso, os previstos polo FIDAC.
- b) Constátase unha caída de tódolos fluxos de visitantes analizados neste estudio a excepción dos viaxes internos de residentes, que deberemos asociar ao efecto solidario da catástrofe.
- c) No sector turístico estímase un volume de perdas en torno ós 365 millóns de euros, sen embargo o impacto global oscila en torno a un 20% sobre o escenario base do estudio e dun 13,5% sobre os datos de Turgalicia para 2002. Dado o diferencial de datos existente, o CES entende que deberían de analizarse con cautela as cifras dentro do ámbito do sector turístico.