

IMPACTO SOCIO-ECONÓMICO DEL VERTIDO

Como resumen, las aportaciones presentadas en VERTIMAR 2005, bajo el apartado del PT 5, se pueden encuadrar en tres grandes grupos, que se refieren a:

1.-Criterios y planes de contingencia a aplicar en la administración de una crisis:

Bajo el título *Value Criteria as a Guidance for Managing Environmental Catastrophes*, los autores avanzan los resultados de una investigación en la que, tomando como base el análisis de lo ocurrido con la catástrofe del *Prestige* y atendiendo a una serie de variables –etapas de la crisis, los diferentes escenarios, los actores que han de intervenir, etc. –elaboran un interesante ranking de criterios de valor, tanto políticos como operativos, como guía para una mejor administración de la catástrofe. La existencia de un liderazgo para la crisis, así como una evaluación adecuada del problema en los primeros instantes, son, a juicio del ponente, dos factores de los más importantes para una gestión exitosa de la misma.

La comunicación *CONTINMAR: Tools for contingency planning in marine oil spills* presenta los resultados de un macroproyecto, en el que se integran un elevado número de subproyectos. Esta dinámica permite confluir en la presentación de un gran portal en el que se hacen visibles y asequibles a distintos niveles un conjunto muy completo de herramientas, necesarias y útiles para abordar adecuadamente las situaciones planteadas por una catástrofe como la del *Prestige*. Entre dichas herramientas se encuentra una base de datos de legislación internacional, europea, nacional y autonómica sobre seguridad marítima, planes de contingencia, etc.; una revisión de planes de contingencia ante vertidos de fuel; un manual sobre la toma de muestra y análisis de hidrocarburos; un inventario de accidentes de vertidos marinos, recursos materiales disponibles, etc.; una base de datos sobre mareas negras del *Prestige*, incluyendo imágenes de satélite, vientos y corrientes marinas; una revisión de los productos dispersantes y para biorremediación, así como criterios de aplicación; etc., etc. Se resalta la necesidad de mantenerlo actualizado.

Finalmente, los autores de *Contingency plan for oil transfer: Application to the Palma de Mallorca harbour* presentan un plan de contingencia específico para posibles vertidos en las instalaciones de la Compañía Logística de Hidrocarburos. En él se contempla la identificación, localización y descripción de posibles áreas afectadas; localización y descripción de áreas de especial interés, natural, económico, etc.; descripción de las condiciones de entorno, ambientales, meteorológicas y oceanográficas; el análisis de las principales actividades de la zona; cantidades y tipos de hidrocarburos transferidos; trayectorias más probables del vertido, en un proceso dinámico de simulación informática; compilación de los recursos materiales, capital humano, instituciones nacionales e internacionales, públicas y privadas, que pueden prestar ayuda y finalmente, el desarrollo de un protocolo adecuado de actuación, en caso de un accidente. Se pone de manifiesto la necesidad de hacer simulaciones en orden a comprobar su aplicabilidad y eficacia.

Como una conclusión general, se hace patente la importancia de la puesta a punto de planes de contingencia y medidas análogas.

2.-Aspectos económicos de los vertidos.

En la comunicación *Economics, posnormal science and oil spills. The Prestige case*, los autores abordan aspectos importantes en relación con los vertidos de fuel y ponen sobre el tapete algunos elementos no considerados tradicionalmente por la ciencia económica y no cubiertos suficientemente por los “Forums” oficiales de la comunidad marítima internacional. Se han de introducir el principio precautorio en la toma de decisiones sobre modelos energético y de transporte, así como un grado de compromiso en el proceso de toma de decisiones en este tipo de catástrofes. Sin embargo, en cuanto se refiere a las causas del vertido, se echa de menos la mención de algunos aspectos clave, como puede ser la condición actual del barco.

Un planteamiento más concreto se lleva a cabo en la comunicación *The influence of pollution on touristic sector. Study in playa de Palma*. Se analiza la influencia en el sector turístico que corresponde a la playa de Palma y su entorno, de la contaminación producida por un vertido de hidrocarburos, con especial atención a los efectos económicos. Teniendo en cuenta las toneladas de hidrocarburos vertidas, el número de camas hoteleras y su ocupación según la época, el coste de un *pack* de vacaciones, los gastos de caja por persona, el tiempo de recuperación y los costes de limpieza, se llega a la conclusión de que las pérdidas se pueden aproximar a mil millones de euros, para un vertido de unas 4.500 toneladas. Al margen de otros aspectos, estos resultados hacen reflexionar sobre la importancia que pueden tener los planes de contingencia.

Finalmente, otro ejemplo también muy concreto de la vertiente económica de los vertidos nos lo brinda la comunicación *Oil spills on price formation of fish at Basque ports*. En ella se analiza la influencia del vertido del *Prestige* en la estructura de los precios de tres especies de pescado –la anchoa, la caballa y el atún– en los puertos del País Vasco. La introducción de los valores de una serie de variables, observados antes y después del *Prestige*, en una función adecuada permite establecer una composición de los precios y extraer conclusiones respecto a la existencia o no de cambios en su estructura. Tanto la subida de los precios de la anchoa y de la caballa, como el descenso del precio atún parecen implicar cambios de estructura.

Nota: La comunicación *Economic consequences of the Prestige oil spill in the fishing sector of the Death Coast* no ha sido presentada.

3.-Aspectos sociales y jurídicos.

De acuerdo con los resultados de la comunicación *Political opportunity as an element to overcome dissonance in environmental consciousness: The rise and fall of the Prestige catastrophe as a social problem*, la sensibilidad social ante los daños de sucesos catastróficos como el del *Prestige* crece rápidamente y decrece también muy rápidamente al cabo de unos meses. Da la impresión de que este tipo de sucesos no sirve para modificar las actitudes ambientales a largo plazo y de que la movilización social pudiera ser atribuible a planteamientos de oportunidad política.

En una línea análoga, los autores de la contribución *From the ecological catastrophe to the political crisis: Factors that intervene in the Prestige affaire* estudian las actitudes y opiniones de la población española en relación con el tema del *Prestige*, con especial atención a las acciones llevadas a cabo y a los diversos colectivos que han participado en ellas, al objeto de diagnosticar los factores que han transformado una catástrofe ecológica en una crisis política. Entre los más relevantes se citan la proximidad de las

elecciones municipales y la pérdida de credibilidad de las Administraciones Central y Autonómica, determinada por la controversia entre la definición técnico-administrativa del problema (manchas de fuel localizadas) y la visión social y de los medios (marea negra).

Finalmente, siguiendo esta línea de análisis social, en la comunicación *Risk communication in the Prestige affaire: Reality on the media?* se hace un análisis del proceso de comunicación del riesgo por parte de los medios, atendiendo especialmente al papel jugado por la prensa, la radio y la televisión en la crisis del *Prestige*, así como al grado de adecuación entre los mensajes emitidos por estos medios y la realidad percibida por la población. Los resultados del análisis parecen indicar que el proceso de construcción de la realidad llevado a cabo por algunos medios ha sido un factor determinante de la crisis.

Ya en el ámbito de los aspectos jurídicos, el trabajo *Organization, prevention, intervention and liability: Problematic legal problems in relation with the Prestige case* pone de manifiesto la gran complejidad del marco legal, teniendo en cuenta los aspectos de organización, prevención, intervención y responsabilidad y los organismos implicados a nivel internacional, europeo, nacional y regional, así como la necesidad de actualización, incluyendo aspectos de coordinación. En este sentido se ha afirmado también la necesidad de regular la cooperación de voluntarios.

También en la línea de los aspectos jurídicos cabe destacar, para finalizar, la comunicación *Liability of classification societies for oil pollution*. En ella, el autor aborda con claridad el importante problema de la responsabilidad de las sociedades de clasificación, ya que ellas son las responsables de certificar si un barco está en condiciones de navegar (*“in class”*) o no y a este respecto hace mención de la denuncia interpuesta por el Gobierno Español contra la sociedad de clasificación del *Prestige* ante la corte de Nueva York. Dado que las sociedades de clasificación llevan a cabo un papel cada vez más y más técnico debieran de estar sujetas al estándar común de la responsabilidad profesional.