

## “El Prestige debería estar completamente limpio”

Jesús González, el científico que hace diez años selló el barco culpable del mayor desastre medioambiental de España, asegura que en los tanques ya no queda fuel.

El catedrático de la Universidad de Granada dirigió el trabajo científico que en teoría ha hecho posible la degradación de los hidrocarburos que quedaban en el interior del petrolero.

### más INFO

"Abajo todo estará ya limpio". A Jesús González, uno de los responsables del proyecto científico que supuestamente ha terminado con los últimos restos de fuel del Prestige, la sentencia que exime de cárcel y del pago de indemnización a los acusados del mayor caso instruido en España por un delito medioambiental, le pilló trabajando. "No estaba al tanto", responde cuando [eldiario.es/andalucia](http://eldiario.es/andalucia) se ha puesto en contacto con él para conocer su opinión.

La noticia no le ha sorprendido demasiado. "Suele ocurrir así en estos casos", dice. González que, junto con Concepción Calvo, ambos catedráticos de Microbiología de la Universidad de Granada, dirigieron las labores de sellado del barco hundido frente a las costas gallegas, sabe "que los que hacen estas cosas se suelen cubrir bien las espaldas. Desgraciadamente, lo organizan bien". La única satisfacción en toda esta historia que le queda al experto es saber "casi al 100% que no queda nada de fuel en ese barco, ya no debería haber contaminación y estar completamente limpio".

La Universidad de Granada, en colaboración con la Universidad de Texas A&M, fueron contratados en 2004 por Repsol YPF para, por un lado, estudiar el fondo marino de la zona cero del Prestige, y por el otro, encontrar la fórmula para deshacerse de las mil toneladas de fuel que aún quedaban en los tanques del buque.

"La tarea -recuerda el catedrático- no fue sencilla porque debíamos trabajar a cerca de 4.000 metros de profundidad en unas condiciones de temperatura, oxígeno, presión... y demostrar que había actividad biológica". Los granadinos ofrecieron a Repsol introducir nutrientes (fósforo, potasio, hierro y sales de nitrógeno) para multiplicar por 10.000 el número de unas bacterias ya existentes en el petrolero y que serían capaces de degradar los hidrocarburos. La tarea finalizó a en octubre de 2004. "Sellamos el barco completamente y allí sigue". Repsol nunca ha vuelto a llamar a los expertos. "Dimos un plazo de unos diez o quince años para que todo quedara totalmente limpio", explica Jesús González, "así que creemos que ya se habrá acabado el proceso". De este modo, cuando el barco se termine de partir y el agua corrompa lo que queda de él, lo que saldrá de esos tanques sólo será agua y CO2.

A los granadinos les hubiera gustado volver a la zona y comprobar el trabajo bien hecho, pero es económicamente desorbitado. Cuando el Prestige se hundió en sus tanques había 77.000 toneladas de fuel, de las cuales 63.000 fueron vertidas al mar. El resto hasta cerca de 14.000 fueron extraídas con un complicado sistema de ingeniería que costó más de 100 millones de euros. "Para comprobarlo tendríamos que usar toda esa maquinaria y eso parece, de momento, inviable", explica el catedrático.

Así las cosas, el mayor desastre medioambiental de España por un vertido, que contaminó miles de kilómetros de costas y supuso un desembolso a las arcas públicas de más de mil millones de euros, se ha cerrado judicial y científicamente. En el otro lado, ciudadanos como este investigador que selló el barco que vistió de negro las costas españolas, asisten asombrados al olvido. "Fue un punto de inflexión en mi carrera, que no olvidaré nunca tanto por la presión mediática y política que sufrimos, como a nivel personal por el desastre que vivimos todos". Once años después, el Prestige parece que se ha vuelto a sellar, esta vez en el juzgado.

