

Crisis ambiental y de salud en la bahía de Algeciras/ bahía de Gibraltar

Demandas y propuestas para el Foro de Diálogo Tripartito

Junio 2009



ECOLOGISTAS
en acción

ADADEN
desde 1976

GREENPEACE

1 Introducción

El medio ambiente de la bahía como moneda de cambio diplomática. La bahía sufre uno de los problemas de contaminación más graves de Europa. Ya se han perdido ecosistemas de incalculable valor, por ejemplo las praderas de posidonia oceánica y diferentes lugares de nidificación de aves como los flamencos, que ya no son visibles en la zona. En su lugar aparecen instalaciones industriales; un creciente tráfico marítimo y operaciones portuarias irregulares que contaminan a gran escala y degradan el litoral.

El litigio entre España y Reino Unido por la jurisdicción de las aguas que rodean Gibraltar no hace más que agravar la situación porque la falta de una política común para cuestiones medioambientales impide una reacción rápida y efectiva cuando se produce algún accidente. Los problemas ambientales no conocen fronteras, por lo tanto es necesario que se apliquen leyes y medidas a todos los proyectos que afectan al entorno de la bahía independientemente de que tengan lugar en España o en Gibraltar

La importancia natural de la zona ha llevado a los Gobiernos de España y de Reino Unido a crear varios LIC (Lugares de Importancia Comunitaria), produciéndose paradojas como en el caso de las aguas que rodean Gibraltar, que forman parte del LIC español (Estrecho Oriental) y del gibraltareño (Southern Gibraltar Waters), muy amenazado y donde no se están aplicando las medidas necesarias para salvaguardar su valor.

El Parque Natural del Estrecho, junto con la desembocadura del río Palmones y el recién creado LIC del Estrecho Oriental necesitan la actuación responsable de las administraciones públicas que asegure su conservación, especialmente de la Junta de Andalucía, ya que son las comunidades autónomas las encargadas de la gestión de los LIC, sin que hasta la fecha el Gobierno andaluz haya dado muestras de preocupación por la situación de la comarca.

Próximamente debería reunirse el Foro de Diálogo Tripartito, compuesto por España, Reino Unido y Gibraltar que debería abordar sin demora la situación sanitaria y medioambiental al límite de la bahía. No caben más excusas ni prórrogas para evitar que la falta de acuerdo diplomático se cobra su precio en la salud de los habitantes de la bahía.

Deterioro de la salud pública. Los numerosos complejos industriales de la zona emiten una amplia variedad de componentes tóxicos que afectan a las poblaciones cercanas y al medio ambiente. El Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes permite vislumbrar la dimensión del problema. Por ejemplo, en 2007 se emitieron a la atmósfera más de nueve millones de toneladas de sustancias peligrosas, aunque es seguro que fueron muchas más, porque este registro sólo comprende datos

ofrecidos por las industrias relativos a una parte de las sustancias que emiten.

Las personas que viven en Campo de Gibraltar respiran este aire altamente contaminado desde hace décadas. En la zona se ha constatado el mayor número de casos de asma infantil y de defunciones vinculadas a factores ambientales de España. El índice de mortalidad es un 20% mayor que la media nacional.

Riesgo de accidentes marítimos. Más de 100.000 buques transitan al año por el estrecho de Gibraltar, lo cual afecta las rutas migratorias de algunos mamíferos marinos en peligro de extinción. Además, la falta de comunicación efectiva entre los dos principales puertos de la bahía complica la situación, máxime teniendo en cuenta que un elevado número de estos buques entran en aguas de la bahía -tanto al puerto de Algeciras como al de Gibraltar- sólo para repostar combustible. Cuando la operación se realiza de barco a barco (*bunkering*), la maniobra resulta especialmente arriesgada, ya que con frecuencia se producen vertidos de hidrocarburos al mar y se complica aún más en las aguas de Gibraltar, por la utilización de "gasolineras flotantes".

2 Alarma medioambiental en la bahía

Contaminación industrial. Existen 18 grandes instalaciones industriales concentradas en el Campo de Gibraltar. Un buen número de ellas tienen una relación directa con la refinería de CEPSA SA, una de las mayores y más contaminantes de Europa. La concentración industrial en un espacio tan reducido provoca un efecto acumulativo de emisiones en la zona que agrava la situación de contaminación ambiental y deteriora la salud pública.

Según la última publicación del Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes del año 2007, los datos para la calidad del aire y agua en el Campo de Gibraltar son más que preocupantes, a pesar de que el registro no engloba las emisiones de todas las



instalaciones industriales y sólo los refleja si éstas no superan unos umbrales establecidos por ley. Es decir que los datos con los que se cuenta en este documento son substancialmente menores a las emisiones reales.

Sólo en 2007 se liberaron al menos, 9.635.614 toneladas de sustancias contaminantes a la atmósfera, algunas tan peligrosas como el benceno, los compuestos orgánicos volátiles o las partículas finas.

Las principales instalaciones implicadas en la contaminación atmosférica son la refinería de CEPSA, la planta de Interquisa y la central térmica de carbón de Los Barrios. Sólo la refinería emitió a la atmósfera en 2007, 6,5 toneladas del cancerígeno benceno y 307 toneladas de partículas finas. Interquisa, por su parte, liberó más de 44 toneladas de benceno al aire en 2007 y seis toneladas de partículas. La central térmica de carbón de Los Barrios, contaminó el aire con más de 38 kilogramos de mercurio.

En el capítulo de vertidos, destacan por su peligrosidad las actividades de la refinería de CEPSA, la de Acerinox y la de Interquisa. Las tres plantas juntas vierten al agua más de 4.450 toneladas de sustancias tóxicas y peligrosas. Con estas cifras se puede decir que la contaminación es un problema de primer orden, por lo que es imprescindible corregir estas graves deficiencias y frenar la instalación de nuevas plantas de este tipo en la zona si no garantizan que no contribuirán a empeorar la situación.

Falta de depuración de aguas residuales vertidas a la bahía. La mayor parte de los municipios de la bahía deberían depurar sus aguas residuales desde hace años, sin embargo, la realidad es bien distinta. Por ejemplo, Algeciras, con más de 115.000 habitantes; Tarifa con 17.000 o Gibraltar, con cerca de 30.000 habitantes, no cuentan con depuradora y continúan vertiendo directamente al mar. Otros municipios cuentan con depuradoras obsoletas o sin capacidad suficiente para tratar todas las aguas que reciben, como San Roque o Los Barrios.

El caso de Algeciras es el más significativo; por su elevada población y según la ley, este municipio debería tratar sus aguas desde enero de 2001.

Los vertidos de aguas residuales están provocando un daño irreparable al medio ambiente de la bahía, tanto a sus fondos marinos como a la flora y a la fauna, además de suponer una fuente de afecciones para la salud.

Las actividades portuarias y el tráfico marítimo en el estrecho y la bahía. La contaminación marina por hidrocarburos desde los barcos tiene distintos orígenes. Son llamativos los grandes vertidos debido a los accidentes de buques que transportan fuel. Sin embargo, no hay que minusvalorar los que se producen por fugas; aquellos que se hacen de forma ilegal o los que se ocasionan durante la limpieza de sentinas.



En 2008, el Dispositivo de Separación de Tráfico Marítimo del Estrecho identificó 106.332 buques, lo que supone que esta zona es la de mayor tráfico marítimo de España. Muchos de estos buques entran a alguno de los puertos de la bahía, entre otras cosas para recibir suministro de combustible de barco a barco, también llamado *bunkering*.

El *bunkering* se realiza, generalmente, con gabarras de pequeño tamaño que cargan menos de dos mil toneladas directamente desde el puerto o monoboyas. Sin embargo, cuando esta actividad se desarrolla en Gibraltar supone un peligro añadido porque se utilizan las denominadas "gasolineras flotantes", que pueden cargar más de 100.000 toneladas de combustible.

Estos buques, que son una especie de cisternas flotantes, permanecen continuamente en aguas gibraltareñas, donde reciben el suministro de barcos de otros puertos que luego distribuyen entre las gabarras de la zona, que a su vez abastecen a aquellos buques que lo demandan. Este procedimiento entraña un enorme riesgo de contaminación por los numerosos trasvases y porque se llevan a cabo sin las medidas adecuadas de prevención.

La zona donde se encuentran estos buques es un espacio protegido, el LIC del Estrecho Oriental, y están continuamente expuestos a los temporales de la zona.

En 2007, en la bahía se trasvasaron por *bunkering* más de 6,5 millones de toneladas de combustible, 4,3 millones correspondieron a Gibraltar y 2,28 millones a Algeciras. Las razones que llevan a los buques a repostar en Gibraltar son las ventajas económicas que se derivan de ser el único puerto de la UE libre de impuestos y que posee tasas portuarias bajas.

Esta situación es aprovechada por las empresas españolas que operan en la zona. Este es el caso de CEPSA (Gibraltar) Ltd., que maneja más del 30% del negocio del *bunkering* del territorio británico.

Además, esta zona se encuentra en constante riesgo de accidente. Decenas de buques se encuentran fondeados en la zona este de Gibraltar. Estos buques durante los temporales pueden ser arrastrados y colisionar con otros barcos o contra la costa. De hecho, esto ocurrió en octubre de 2008 con el carguero Fedra, que tras colisionar contra los acantilados de Punta Europa, quedó partido

en dos, provocando el vertido de 150 toneladas de hidrocarburos. Otra zona de fondeo que implica un importante riesgo de accidente es el fondeadero C del Puerto de Algeciras, en pleno parque natural del Estrecho y reserva de la biosfera.

El listado de accidentes en los últimos años es muy largo (ver Anexo I), y sin embargo, parece que no lo suficiente para que las administraciones responsables se impliquen realmente en la búsqueda de una solución efectiva. Aunque en los últimos años se han producido algunos avances en el control marítimo, los accidentes se siguen sucediendo y no existe la coordinación necesaria entre ambos Gobiernos.

Problemas ambientales agravados por la falta de un acuerdo sobre espacios marinos en la bahía.

La falta de un acuerdo sobre los espacios marinos en la bahía entre todas las partes implicadas; la controversia sobre Gibraltar y la discordancia sobre la interpretación del artículo X del Tratado de Utrecht deriva en la existencia de profundos problemas ambientales.

España defiende que la interpretación del citado artículo implica que no se reconoce la cesión de espacios marinos a Gibraltar (conocida como "teoría de la costa seca"). Por el contrario, Reino Unido (en virtud del principio "la tierra domina el mar") defiende que según el Derecho Internacional del Mar, codificado y desarrollado en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, el dominio de un territorio conlleva inexcusablemente la extensión de soberanía sobre los espacios marinos adyacentes.

La situación actual de controversia sobre los espacios marinos adyacentes al Peñón, consecuencia de las diversas posturas en relación con el ejercicio de competencias sobre el mar, provoca situaciones generadoras de graves problemas ambientales como:

- Falta de coordinación entre las administraciones con competencia en la regulación del tráfico marítimo.
- Falta de coordinación en las actividades marítimas

realizadas en la bahía y en el control de los buques.

- Falta de coordinación entre los espacios naturales protegidos.

La inexistencia de canales de navegación en la bahía entre Gibraltar y Algeciras y la falta de diálogo entre las autoridades marítimas ha supuesto que la situación en la zona sea insostenible y ha provocado accidentes que podrían haberse evitado fácilmente. Por ejemplo la colisión del Spetses con el crucero Van Gogh en septiembre de 2004 o la colisión en agosto de 2007 entre el New Flame y el petrolero Torm Gertrud.

La situación actual genera un riesgo sobre todo el área y, en consecuencia, la coordinación entre las autoridades portuarias es esencial para la prevención y control ante los importantes flujos marítimos y la correcta aplicación de las normas internacionales y europeas en esta materia.

El contencioso relativo a la falta de delimitación de espacios marinos afecta, por otra parte, al casi inexistente acuerdo sobre las zonas marinas protegidas.

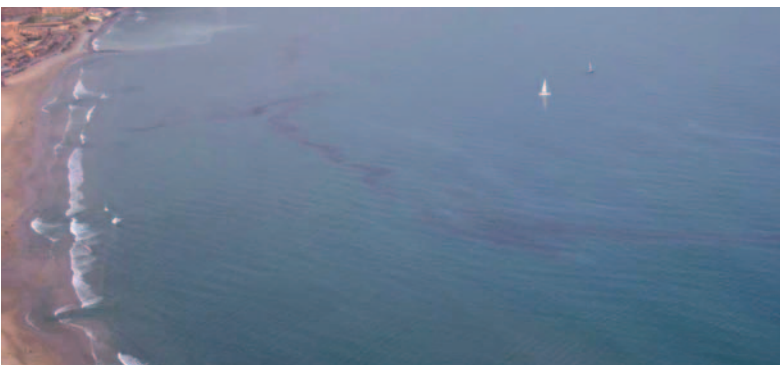
La bahía y su entorno acogen ecosistemas de un extraordinario valor ambiental al ser un lugar de encuentro de dos mares y dos continentes; además de ser una zona de paso de movimientos migratorios de primer orden de aves y especies marinas.

Hoy más que nunca, es necesario e inaplazable que se alcancen consensos de gestión y se busquen soluciones prácticas para solventar los muchos problemas marinos que afectan a la bahía.

3 Principales consecuencias

Deterioro de la salud pública. La contaminación que ha generado el desenfrenado desarrollo industrial y portuario del Campo de Gibraltar tiene sus consecuencias sobre la salud humana. La emisión de sustancias tan contaminantes como el benceno, los PAH o las partículas provocan afecciones sobre la salud humana como contraprestación a los beneficios económicos de las empresas instaladas en la zona. Diferentes estudios publicados por Joan Benach, epidemiólogo de la Universidad de Barcelona, Pompeu Fabra, demuestran que en la comarca del Campo de Gibraltar existen evidencias y datos alarmantes que apuntan a un mal estado de salud de la población. Concretamente los datos revelan que en este lugar la esperanza de vida es 20 años menor que en algunas comarcas del norte de España. Igualmente los índices de todo tipo de cánceres y tumores son más elevados que en el resto del país.





En mayo de 2005 el CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) detectó en la comarca unos valores de contaminación con riesgos para la salud humana procedentes de las industrias, por lo que recomendó a la Junta realizar un estudio epidemiológico general (con un informe de causalidad) en la zona y determinar los niveles de benceno en plasma sanguíneo y de níquel en la orina.

Todas estas conclusiones han sido ratificadas por el Instituto Carlos III, dependiente del Ministerio de Sanidad (ver Anexo II).

Mientras que Gibraltar ha encargado la realización de un estudio de estas características (que en la actualidad está llevando a cabo el Instituto Nacional de Investigación Medioambiental de la Universidad de Aarhus) y del lado español no se ha tomado una decisión equivalente y se demora constantemente utilizando medidas parciales. Además lo idóneo sería que este estudio se llevara a cabo incluyendo a toda la población del Campo de Gibraltar.

Desprotección de los espacios naturales. La bahía posee una amplia variedad de especies y de hábitats, además de una riqueza natural que ha llevado a las administraciones públicas a declarar varios espacios protegidos, entre ellos el parque natural del Estrecho, reserva de la biosfera, Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Marismas del Río Palmones, LIC Fondos Marinos de las Marismas del Río Palmones, LIC Estrecho Oriental (que se solapa con el declarado anteriormente LIC Southern Waters of Gibraltar de Reino Unido). Todos estos espacios pertenecen a la Red Natura 2000 europea que distingue los ecosistemas más singulares de la UE.

Entre los valores ambientales de la bahía destacan las poblaciones residentes y transeúntes de cetáceos, entre otros el delfín común y listado. Además, es un área de campeo importante para la tortuga boba (*Caretta caretta*). En las zonas menos degradadas de la bahía y muy especialmente en el extremo oriental del parque natural del Estrecho, destacan los hábitats rocosos con presencia tan destacadas como las comunidades de roca mesolitoral; comunidades de algas fotófilas sobre sustrato duro o especies

altamente amenazadas como la lapa gigante (*Patella ferruginea*) catalogada como en peligro de extinción en el catálogo nacional y andaluz.

Sin embargo, nada ha cambiado respecto al desarrollo industrial o el tráfico marítimo que vaya dirigido a dotar de mayor protección efectiva a estos espacios, y que minimice las interacciones directas o indirectas de estas actividades sobre los ecosistemas y sus especies.

4 Demandas y propuestas de los grupos ecologistas a las autoridades responsables

A pesar de que ya existe la tecnología, los medios y recursos suficientes para mejorar esta situación, ninguna de las administraciones implicadas parece tener la voluntad para adoptar las medidas necesarias.

En su próximo encuentro, el Foro de Diálogo Tripartito, que debe reunirse próximamente, tiene que comprometerse a adoptar las medidas necesarias para paliar y controlar las altas tasas de contaminación que afectan a la zona, además de impulsar el proceso para convertir la bahía en una zona donde se pongan en práctica unas bases de desarrollo sostenible que sin riesgo para su riqueza natural y la salud de las personas.

Por todo ello, las ONG ecologistas consideran necesario:

- Un acuerdo sobre la gestión y administración de los Lugares de Importancia Comunitaria existentes en la bahía que, salvaguardando la posición jurídica de las partes en la controversia sobre las aguas, permita administrar adecuadamente los espacios marinos protegidos. Es necesario facilitar la unión entre el LIC Estrecho Oriental y el LIC parque natural del Estrecho y crear un corredor ecológico. Un acuerdo entre España, Gibraltar y Reino Unido sobre protección ambiental potenciaría la confianza entre las partes en el marco de negociación abierto en el Foro de Diálogo Tripartito.
- Un estudio concienzudo de cualquier nueva licencia industrial en el arco de la bahía. Hay que promover un desarrollo sostenible de la zona y poner freno a los graves problemas ya existentes. Es imprescindible frenar el desarrollo de la industria pesada en la zona y por eso consideramos inoportuna la intención de la Junta de Andalucía de

permitir una papelera de la multinacional LPC en la antigua instalación de Torrassapel.

- Que se asegure el cumplimiento estricto y urgente de la normativa en materia de depuración de aguas residuales y acabar con el vertido de aguas no tratadas a la bahía.
- La eliminación de las “gasolineras flotantes”, que se encuentran fondeadas permanentemente en la bahía (frente a Gibraltar) cargadas cada una de ellas con decenas de miles de toneladas de fuel.
- La eliminación del fondeo de buques en la zona este de Gibraltar y del fondeadero C del puerto de Algeciras, así como en general en todas las zonas fuera de abrigo y con alto riesgo, en prevención de posibles accidentes.
- La eliminación de las operaciones de bunkering en los espacios protegidos y la creación de una zona de exclusión de una milla en las inmediaciones de Punta Europa (zona donde se accidentaron el Samothraki, New Flame y Fedra), y siempre que no se cumplan los requisitos mínimos de seguridad.
- Que se ordene y regule el tráfico en la bahía a través de un acuerdo entre España-Gibraltar-Reino Unido. Es necesario un control centralizado para una mejor coordinación del denso tráfico portuario existente en el conjunto de la bahía.
- Cumplimiento del informe sobre carencias en los controles del puerto de Gibraltar realizado por la Administración Marítima del Gobierno de Gibraltar, que indica varias deficiencias, entre ellas en el Sistema de Tráfico de Buques (VTS) y en el Sistema de Identificación Automática (AIS).
- Moratoria de rellenos portuarios y que se desestime la ampliación del puerto de Tarifa, puesto que vendría a incrementar la presión que ya ejerce el tráfico marítimo en la zona.
- Realización de un estudio epidemiológico que incluya a toda la población del Campo de Gibraltar, con su correspondiente estudio de causalidad, que establezca las causas de la crisis de salud pública que se padece en el Campo de Gibraltar.
- Asegurar la desnuclearización de la bahía prohibiendo la entrada de buques o submarinos con armamento o propulsión nuclear.

ANEXO I: RELACIÓN DE ACCIDENTES Y VERTIDOS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS

AÑO 2008

14.12.08 - VERTIDO DE BUQUE ROPAX 1

El buque ro-ro Ropax 1, se golpeó con la monoboya de CEPSA por causas relacionada con el temporal, provocando una grieta en el doble caso de buque. El accidente ocasionó un vertido de fuel que afectó a varias playas de la bahía.

20.09.08 - VERTIDO DE PINTURA AL ACEITE

Ocho bidones de 20 kg de pintura al aceite se precipitan al mar junto a la monoboya de la zona norte de la bahía. El vertido provocó una película oleosa que afecta a la playa de Rinconcillo.

10.10.08 - VERTIDO BUQUE MAR VICTORIA EN EL PANTALAN DE REFINERIA

Debido al fuerte viento y el mal estado de la mar se rompen las amarras por lo que al despegarse el buque del pantalán provocó la rotura de la manguera en la que quedaba un remanente de 200 litros de fuel ligero.

10.10.08 - VERTIDO DEL BUQUE FEDRA

El carguero liberiano Fedra encalla en Punta Europa (Gibraltar) con más de 300 Tn de fuel ligero como combustible. Al día siguiente se parte en dos, provocando la pérdida (según las autoridades de Gibraltar) de unas 150 Tn de fuel ligero. El vertido se extiende por varias playas de la bahía.

11.10.08 - VERTIDO DEL BUQUE TAWA

El carguero Tawe encalló en Punta San García (Algeciras). Estaba fondeado en el Fondeadero B (al norte de la bahía), pero fue arrastrado hasta la Punta de San García. Provocó un vertido en el parque natural del Estrecho.

AÑO 2007

28.01.07 - VERTIDO DEL SIERRA NAVA

El barco encalló dentro del parque natural del Estrecho, en la zona marítima y con regulación especial B y provoca un vertido de IFO 380 (normalmente utilizado como combustible de buque) que afecta a varias playas del Estrecho y a zonas protegidas.

17.03.07 - ACCIDENTE DEL PETROLERO SAMOTHRAKI

El buque cistena griego Samothraki encalló cerca de Punta Europa (Gibraltar). No se produce vertido alguno, aunque el accidente pudo ocasionar una gran catástrofe ambiental.

12.08.07 - VERTIDO DEL NEW FLAME

A 0,7 millas de Punta Europa (Gibraltar) colisiona el buque New Flame, con bandera panameña, que transporta chatarra (se desconoce que tipo) con el Torm Gertrud, de bandera danesa, petrolero de doble casco, cargado con gasolina sin plomo, perteneciente a la naviera danesa Torm. El chatarrero queda semihundido y pierde combustible que termina en las playas de la bahía. A fecha de hoy, continúan las operaciones de reflotamiento y recuperación de una parte del buque y su chatarra.

AÑO 2005

29.09.2005 - VERTIDO DE LA GABARRA EILEEN

La gabarra gibraltareña Eileen vierte 7.000 litros de fuel provocando un impacto por restos de hidrocarburos en la playa del Rinconcillo y de la Concha. Los trabajos de limpieza en las playas ocasionan un volumen de 120 m³ de arenas contaminadas que fueron retiradas a vertedero autorizado.

10.12.2005 - VERTIDO DE FUEL DEL BERGE FROST

Se localizó una mancha de fuel con fuerte olor en la playa de Getares, en zona de los Delfines y se recogieron unas 25 toneladas de residuos contaminantes. El navío vertió 3.000 litros de fuel cuando realizaba operación de carga.

ESTIMACIÓN DE ANTERIORES VERTIDOS EN LA BAHÍA

2.005 – 4 VERTIDOS

2.004 - 7 VERTIDOS

2.003 – 15 VERTIDOS

2.002 – 31 VERTIDOS

ANEXO II: RIESGO RELATIVO DE PADECER LA ENFERMEDAD EN CADA MUNICIPIO

	Algeciras	Tarifa	Los Barrios	San Roque	La Línea	Castellar	Jimena
C. de Cavidad Bucal y Faringe	1,10	1,10	1,05	0,95	1,10	0,95	0,95
C. de Esófago	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10
C. de Estomago	1,10	1,10	0,77	0,77	0,77	0,77	0,77
C. Colorrectal	1,10	1,10	0,77	0,77	0,91	0,91	0,91
C. de Páncreas	1,05	0,95	0,95	0,95	1,10	0,77	0,77
C. de Laringe	1,10	1,50	1,30	1,10	1,10	1,30	1,10
C. de Pulmón	1,50	1,50	1,50	1,30	1,30	1,30	1,30
C. de Pleura	0,67	0,67	0,67	1,10	1,30	0,77	0,77
C. de Tejido Conjuntivo y otros tejidos blandos	1,05	1,10	1,05	0,95	0,95	1,05	1,05
Melanoma maligno cutáneo	1,10	0,91	0,91	0,77	0,95	0,91	0,91
C. de Mama	0,95	0,95	0,91	0,95	0,77	0,95	0,77
C. de Útero	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,10	1,05
C. de Ovario	1,05	1,05	0,95	0,91	0,95	0,95	0,77
C. de Próstata	0,95	1,05	0,95	0,95	0,77	0,77	0,77
C. de Vejiga	1,50	1,50	1,30	1,50	1,30	1,30	1,10
C. de Riñón	0,91	0,77	0,91	0,77	1,30	0,91	0,77
C. de Encéfalo	0,77	0,77	0,91	0,77	0,95	0,77	0,77
C. de Tiroides	0,95	0,95	0,77	0,91	0,95	0,95	0,95
C. de Linfomas no Hodgkinianos	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67
Mieloma múltiple	0,91	0,77	0,77	0,77	0,91	0,77	0,77
Leucemias	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95	0,95
Tuberculosis	1,30	1,10	0,91	1,10	1,50	0,95	0,95
Diabetes	1,10	1,50	1,10	1,50	1,30	1,10	1,05
Psicosis orgánica Senil y Preseñil	0,77	0,77	0,67	0,67	0,77	0,67	0,67
Parkinson	0,91	0,77	0,67	0,91	0,91	0,77	0,77
E. Isquémica del corazón	1,05	0,95	1,05	1,30	1,30	1,50	1,50
Insuficiencia Cardíaca	1,05	1,10	0,91	1,05	1,30	1,30	1,30
E. Cerebro Vascular	1,30	1,10	0,95	1,05	1,10	1,10	1,30
Neumonía	1,30	1,10	1,10	1,05	0,95	0,77	0,95
Gripe	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,77	0,67
Enfisema y Asma	1,05	0,95	0,95	0,91	0,91	0,77	0,91

0,67 0,77 0,91 0,95 1,05 1,10 1,30 1,50
 MENOR PROBABILIDAD MAYOR PROBABILIDAD

1 Es el riesgo medio en España.

1,5 Es un riesgo 50% superior a la media española

0,5 Es un riesgo 50% inferior a la media española

Datos extraídos del Atlas municipal de mortalidad por cáncer en España, elaborado por el Instituto de Salud Carlos III.



Impreso en papel reciclado y totalmente libre de cloro

Fotos: portada Agaden, página 2 y 3 Greenpeace/Paco Guerrero, página 4 y 5 Agaden.