

Entrevista a Ramon Folch

“La Mediterrània no mor”

Ramon Folch, gran coneixedor del món mediterrani i de mars de tot el món, director del prograna televisiu *Natura*, explica a EL TEMPS com afectarà la Mediterrània el desastre del petrolier *Haven*.

La zona de Gènova és una de les més maltractades de la Mediterrània. ¿Només li faltava l'accident del petrolier?

—Hi ha un arc que va de València a Gènova, que és la part més maltractada, quant a abocaments, de tota la Mediterrània. Això ens porta al famós tema de si la Mediterrània té o no problemes de contaminació. Si per Mediterrània entenem el sistema mediterrani en general, estem parlant d'una cosa. Si entenem la part d'aquest sistema en què es desenvolupa el 90% de les nostres relacions amb el sistema, estem parlant d'una altra. Quan es fa una aproximació general a tot el sistema

hem de tenir una opinió relativament positiva. Però també és veritat que les nostres relacions amb el sistema es limiten bàsicament a les dues o tres milles costaneres: aquí pesquem, ens banyem... Aquest arc és el més maltractat de la Mediterrània accessible, que és la que més ens interessa.

—El comandant Cousteau es mostra molt alarmat per l'estat de la Mediterrània, mentre altres ecòlegs hi trauen importància. ¿Per què hi ha dues postures tan oposades?

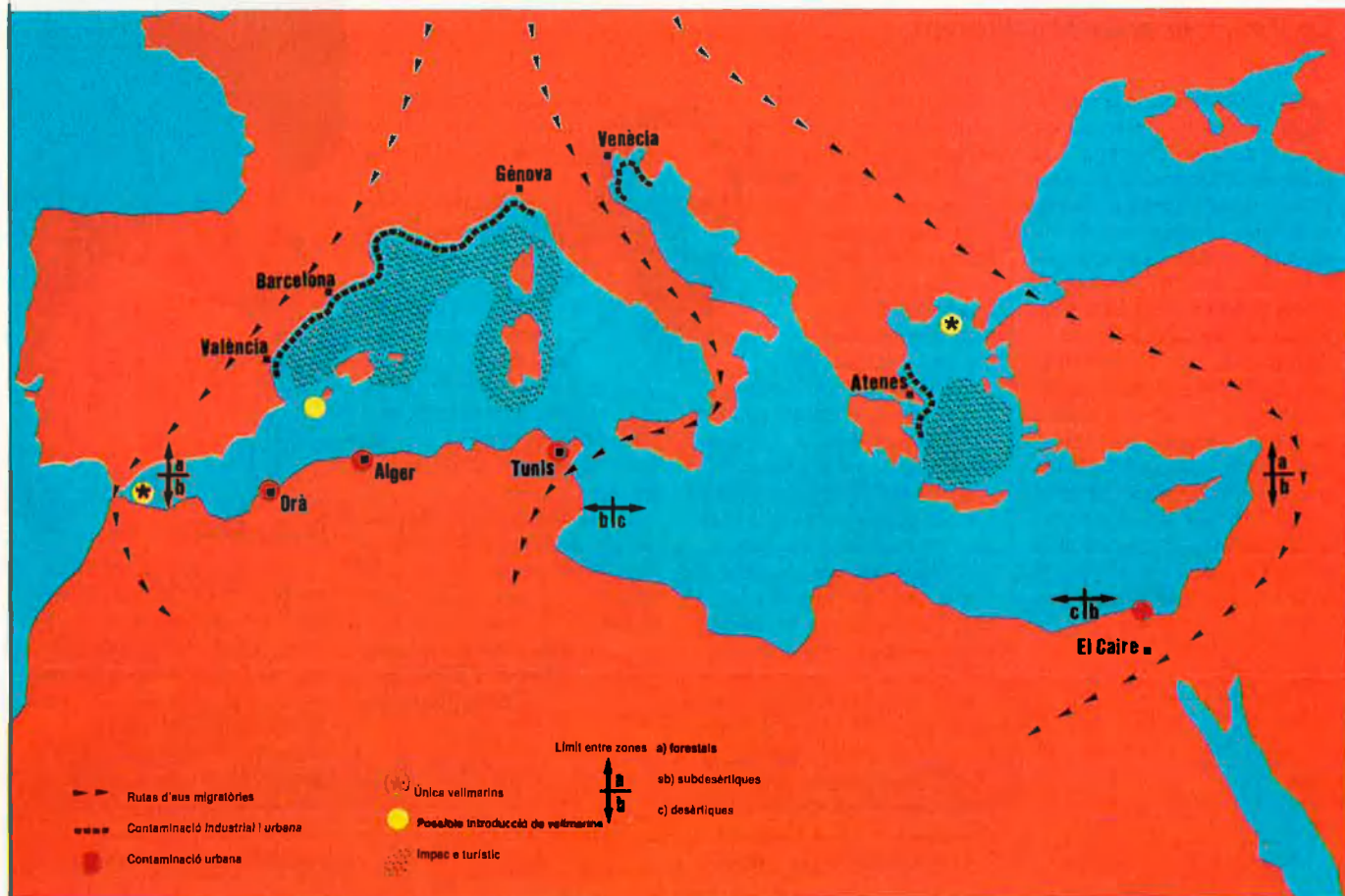
—Cousteau parla d'aquesta Mediterrània litoral, però no de tot el sistema. I tampoc té raó quan diu que es mor, perquè en realitat el que fa és apartar-se del model

que ens hem acostumat a considerar com agradable, bonic, interessant. En els sistemes biològics la desaparició d'una situació porta a l'aparició d'una altra, no necessàriament a la desaparició de la vida.

—¿Aquests accidents alteren la visió de la situació?

—Diria que la Mediterrània en general no mor. I la propera, la immediata, no es mor, però s'altera i es degrada. Ara bé, últimament s'esdevenen una sèrie de coses que ja s'acosten més al morir-se. I els abocaments de petroli van en aquesta línia, perquè ja no és un enriquiment en matèria orgànica, sinó metzina pura i simple.

—¿Què pot passar en el cas del *Haven*?





"No es pot permetre que una companyia insolvent pugui posar en perill tot el turisme de la Riviera italiana".

D. UMBERTI

—En el cas del *Haven* tenim una situació nova. Els tancs no s'han trencat, però ara tenim 80.000 tones col·locades a una profunditat escassa i sotmeses, per tant, a qualsevol eventualitat. Cal pensar en un sistema per perforar els tancs i buidar-los. Però no sé si això és fàcil de fer o no. És una situació nova i terrorífica. Ara, coses així passen d'una manera alarmant. I m'agradaria saber quina relació tenen els accidents amb la competència de les tripulacions. Aquests petroliers ja no són vaixells, sinó depòsits flotants, que només poden fer determinades rutes. I a més tinc entès que determinades condicions de mar no les suporten perquè es trenquen. Faria tres preguntes. ¿És admissible que pugui arribar a fer un vaixell que no navega, sinó que malsura? ¿Són competents les tripulacions? I finalment, ¿qui se'n fa responsable? Porten banderes d'aventura, que se'n diu en argot mariner.

—*Pagar els danys, ¿els pot fer repensar-se?*

—La mateixa companyia de l'*Exxon Valdez* afrontarà la multa per l'accident d'Alaska. Però aquests petroliers duen banderes de petits estats i això crea una si-

tuació d'insolvència. No es pot permetre que una companyia insolvent pugui posar en perill tot el turisme de la Riviera italiana.

—*Sempre es diu que aquests accidents són molt rars...*

—Passa el mateix que amb l'energia nuclear. És possible que es pugui dissenyar una central nuclear de fissió que sigui segura. Però no crec que puguin funcionar 500 centrals a tot el món sense elevar el risc, per una qüestió estadística. Quan es va fer el primer petrolier de 100.000 tones, ens vam posar les mans al cap. I ara n'hi ha uns quants. Tot per abaratir el cost en un petit percentatge, amb un risc ambiental indescriptible. I aquesta és una de les coses que em semblen intolerables.

—*¿El risc ambiental seria un nou paràmetre a considerar?*

—El joc del transport del petroli ha estat sotmès a un pur càlcul de cost-benefici. Pensem que no hauria volgut fer l'*Exxon Valdez* per estalviar la multa. El risc ambiental s'ha de tenir en compte i considerar que quan es fes l'assegurança pel fet de passar per davant de la costa ligure, es pagués, posem per cas, un 20% més. I pot-

ser així s'arribaria la conclusió que és millor que el petrolier porti menys tones.

—*¿Podrien patir les costes catalanes un accident així?*

—No sé què passaria si ens trobéssim en una situació com aquesta. Però no puc deixar de pensar que mentre un petrolier pot petar com una caixa de sabates a la costa catalana, mentre el problema creix fins a fer-se d'aquestes dimensions, la percepció subjectiva que en tenen els nostres governs està concebuda en termes de lògica dels anys 60, per no dir del segle XIX. I que no diguin que hi ha un problema de competències, perquè això és competència de qui té la responsabilitat de governar el país.

—*¿Són molt importants també els abocaments menors i continus?*

—Els grans accidents no ens han d'amaigar la suma de les quantitats diluïdes que es van llançant, si bé tenen una digestibilitat que no és dóna quan s'aboca tot de cop. D'altra banda, no es tiren a l'aigua, sinó que s'aboquen salvatgement a qualsevol barranc i provoquen problemes als aquífers, però en bona part queden esmortits per restar retinguts els hidrocarburs en els sistemes inerts. Seria més greu si tots es llancessin concentrats i al mateix moment al mar.

—*¿Hi ha altres zones problemàtiques a la Mediterrània?*

—A tota la zona del litoral adriàtic veuen els problemes són molt seriosos, encara que no són tan intensos. Però la poca profunditat de l'Adriàtic els incrementa. Un altra àrea és el litoral grec, on els abocaments també són molt importants i no estan sotmesos a cap tractament, hi ha una zona davant de la costa israeliana i siriana, també molt maltractada. El problema es reproduceix per abocaments urbans en alguns punts de la costa magribina. Finalment, hi ha el cas d'Alexandria i del Caire. Al delta del Nil viuen tretze milions de persones i creen un punt negre a l'àrea mediterrània. Però el nivell d'industrialització és relativament baix i les aigües urbanes creen un problema d'empatx però no d'intoxicació. També es fan abocaments a mar obert per part d'alguns vaixells.

—*¿Problemes com els dels dofins, sorgeixen de sobte o és que normalment s'ignoren?*

—El problema dels dofins és bàsicament litoral. En alguns d'aquests casos crec que no es tracta dels problemes més greus, sinó dels més difosos pels mitjans de comunicació. Hi ha hagut alguns grups que, amb raó, han aixecat la veu d'alarma.



"Hi ha un arc que va de València a Gènova, que és la part més maltractada, quant a abocaments, de tota la Mediterrània".

D. UMBERT

Però això es pot haver produït altres vegades.

—*¿Hi ha espècies amenaçades?*

—S'han produït diversos factors: una pesca fortíssima, la creixent presència humana als llocs més bonics i els abocaments. Això difícilment es tradueix en extinció d'espècies, però sí de paisatges. Tots són en part reconstruïbles, però, com a tal paisatge, l'hem destruït.

—*¿Hi podem incloure problemes de la franja costanera de terra ferma?*

—Fins ara m'he referit a la Mediterrània submergida. Crec que es poden reproduir els mateixos problemes. Si podem descriure una zona submergida feta malbé per uns abocaments, es perquè hi ha una activitat industrial que provoca aquests abocaments. Aquesta zona està força maltractada i deu ser la part emergida més feta malbé de la Mediterrània, en part per la concentració de gent i indústries i també per la desesma. Les zones no completament ocupades per urbanitzacions o indústries són hipervisitades i sotmeses a contaminants atmosfèrics. Tampoc no podem dir que hi ha espècies en extinció, però sí que hi ha paisatges en extinció.

—*El turisme és, als Països Catalans, una font d'ingressos important. ¿No hi ha consciència de la possibilitat d'un accident?*

—Se sumen diverses actituds que gosaria qualificar de negatives. Hi ha confiança amb la sort. La possibilitat de sortir de la misèria la basem en la Lotto 6/49. També compta la política del botiguer: considerar que el negoci va bé si la caixa registradora funciona. Sembla que si es

recullen papers de les platges i una depuradora fa que l'aigua estigui en condicions tolerables ja hem complert. Però això té poc a veure amb una bona gestió. La creació del departament de la Generalitat respon a aquesta mentalitat. Es discuteixen competències però l'important és que no hi ha una decisió lúcida de govern per veure el que tenen al davant, i això és el que m'entristeix enormement. El nou departament s'ha de plantejar un repte, en la fi del segle XX, de grandíssimes proporcions. El que em preocupa no és que coincideixin amb les meues opinions sinó que no vegin que tenen un problema. Ens pot petar un petrolier davant del nas i sembla que això no concerneix ningú.

—*Els països més conscienciats solen ser els del centre i del nord d'Europa.*

—*¿Li ha tocar a la Mediterrània, a més, els governs menys sensibilitzats?*

—Hi ha unes característiques molt semblants de la gent del món mediterrani, amb coses positives i negatives. Els inconvenients de l'era industrial es combaten amb previsió i ordre, que no són les nostres característiques. Però pensem que d'aquests països els més industrialitzats són França i Itàlia. El primer està governat des del Nord, no des de la Mediterrània i Itàlia té la capital a Roma, però en bona part està governada des de la vall del Po, que no són mediterranis.

—*¿Ha trobat altres mars del món que es puguin comparar amb el Mediterrani?*

—És un cas singular. Té una concentració d'activitats a la seva riba incomparable a qualsevol altra zona del món, i tam-

bé d'antiguitat del seu exercici. D'altra banda, el Mediterrani és un mar tancat, que perd més aigua dolça de la que li aporten pluges i rius. Estaria en procés d'assecamment si no fos per l'aigua que entra per l'estret de Gibraltar. Després d'haver voltat pertot arreu continuo dient que és el més bonic de tots. Els mars tropicals tenen platges espantosos, que en algun cas excepcional ho tenen tot. Però la mitjana no dona la categoria del Mediterrani: un mar acollidor, el seu nombre de dies de sol, on les ones no et destrossen... No hi ha un extensió comparable.

—*La Fundació Enciclopèdia Catalana ha publicat el llibre Mediterrània, basat en la sèrie televisiva del mateix nom. ¿Con naix?*

—Primer hi ha un interès de molt de temps per aquesta àrea. Quan em proposen de fer una sèrie, se m'acut d'utilitzar aquest àmbit com a referència. El llibre reflecteix el contingut de la sèrie. És un llibre molt d'imatges, però una lectura tranquil·la dona una imatge molt exacta del món mediterrani.

—*La introducció diu que és fruit "d'un amor apassionat"...*

—Els amors o són apassionats o no són res. Apassionat no vol dir que no sigui lúcid. També veiem les limitacions i els problemes.

—*L'amor s'estén a la geografia humana, ¿no?*

—Sempre em refereixo al món mediterrani, inclòs el litoral. I no només boscos i fauna, sinó també les actuacions de l'espècie humana.

Xavier Duran