

La primera crisi a què ha hagut de fer front el govern Antich ha estat encarada amb celeritat i habilitat. La batalla de la imatge política l'ha guanyada clarament, enfront d'un PP que demostra no haver assumit encara que es troba a l'oposició

una mena de pont aeri presidencial permanent— cinc vegades durant la primera setmana. L'aparell de comunicació socialista, de Ferraz, funcionà a la perfecció. Els primers dies els mitjans de comunicació de Madrid no es feren ressò de l'accident; només, si de cas, d'una manera molt tangencial. Quan els mitjans de dreta s'adonaren de la possibilitat d'atacar els socialistes, recordant el Prestige, ja era massa tard. El PSOE fins i tot havia aconseguit que no es parlés de *xapapote*, una paraula que la premsa balear havia usat els primers dies. Va ser substituïda per "fuel". D'aquesta manera, hom esquivava les reminiscències del desastre que s'havia viscut a la costa gallega amb el Prestige.

Mentre els socialistes desplegaven una activitat tan intensa, els conservadors estaven a la lluna. El dijous dia 12, a les Balears, el grup parlamentari del PP es dedicava a muntar una escenificació contra la presidenta del Parlament, Maria Antònia Munar, la gran odiada per haver pactat amb l'esquerra. Tanmateix la màxima responsable del PP a les Illes, i també portaveu parlamentària, Rosa Estaràs, no digué ni una paraula d'allò que passava a Eivissa. Com tampoc no ho feren els seus companys a Madrid ni a Eivissa. Hagué de ser el diputat i ex-conseller de Medi Ambient, Jaume Font, qui s'adonà de la badada del seu partit. El dissabte, quatre dies després de l'accident, va dir que el seu grup exigiria informació al govern.

Va ser el cap de setmana quan la premsa conservadora de Madrid començà a reaccionar i, darrere, també el PP. Però encara amb molta mandra. Diumenge, la diputada al

Congrés per les Balears Maria Salom feia unes declaracions crítiques amb l'actuació del govern de Zapatero pel que fa a l'accident.

El dilluns dia 16 Mariano Rajoy es desplaçava a Palma per animar els militants conservadors illencs, en un acte amb 1.500 assistents. Tanmateix, les referències que féu a l'accident foren de passada. Allò que importava era atacar UM, que qualificà de "xantatgista". Mentrestant, el PSOE mantenia una presència constant de responsables polítics a Eivissa i donava informació continuament.

L'endemà, el PP intentà rectificar la insensibilitat inicial demostrada envers l'accident del Don Pedro. Mariano Rajoy, Rosa Estaràs i Jaume Font anaren a Eivissa. Sobre una platja on es recollien bolles de fuel, el líder conservador acusà difusament el govern central per la gestió de les actuacions fetes després de l'accident, mentre que Font anunciava tot un reguitzell de preguntes al govern balear, al qual atribuïa "falta de diligència". Això, el mateix dia que novament Antich era a Eivissa i quan s'obria per als banyistes una de les platges tancades. En una conferència de premsa sobre el terreny, Antich no volgué entrar a fer cap valoració sobre les "acusacions" perquè "convé fugir de batalletes estranyes que tanmateix no solucionen el problema".

La primera crisi a què ha hagut de fer front el govern Antich ha estat encarada amb celeritat i amb habilitat. De manera que la batalla de la imatge política l'ha guanyada clarament, enfront d'un PP que demostra no haver assumir encara que es troba a l'oposició.

Miquel Payeras

La contaminació només va afectar un petit percentatge de la costa eivissenca i no va arribar al parc natural de ses Salines, però televisions i diaris de tot Europa ho han presentat com una "catàstrofe ecològica".

El vessament d'unes 100 tones de combustible des del vaixell Don Pedro a la mar davant les costes d'Eivissa "no ha representat una catàstrofe ecològica", segons asseguren en tot moment el president balear, Francesc Antich, i el govern espanyol. En canvi, ha tingut un fort impacte sobre la indústria turística eivissenca.

Tot i que dimarts passat el vent va empènyer les taques de fuel cap al parc natural de ses Salines, finalment la contaminació no va arribar-hi, gràcies a un canvi providencial de les condicions meteorològiques. Ja molt debilitada i controlada per les barreres anticontaminació, la taca acabava de ser neutralitzada pocs dies més tard. Això no obstant, els ecologistes assenyalen que les praderies de posidònia i nombroses espècies d'ocells hi han resultat afectades, com ho demostren les fotografies d'alguns exemplars de corb marí tapats per petroli.

El dany més important ha estat de tipus turístic i ha fet tancar tres platges properes a la ciutat d'Eivissa: Talamanca, ses Figueretes i la platja d'en Bossa, aquesta última la més important de l'illa turísticament, tant per la longitud (és la més llarga), com pels milers de places hoteleres que acumula. Durant gairebé una setmana, totes tres varen romandre tancades al públic, la qual cosa va servir per a escampar una autèntica allau de titulars a tota la premsa espanyola i internacional, fins al punt que alguns mitjans arribaren a assegurar que totes les platges de l'illa (al voltant de 50) havien estat clausurades.

Una catàstrofe més turística que ecològica



La taca de fuel a la costa d'Eivissa va poder ser neutralitzada en pocs dies, en part gràcies a les condicions meteorològiques.

Tot i que no hi hagué cancel·lacions atribuïbles directament a aquest fet i l'afluència de visitants s'ha mantingut estable durant tots aquests dies, sí que hi hagué algun operador que deturà la contractació de places a hotels d'aquests platges, per por que els clients, una vegada allà, demanassin indemnitzacions en comprovar que no s'hi podien banyar.

Els més perjudicats van ser els empresaris de quioscs, hamaques, embarcacions i més concessions marítimes que, senzillament, no van funcionar durant tota la setmana. Aquests empresaris ja han anunciat que reclamaran compensacions econòmiques a qui consideren culpable de la situació: la naviliera Iscomar.

"S'ha magnificat". "Passa que el naufragi ha passat en una època de

l'any en què no hi ha notícies, i els informatius han de continuar omplint l'espai de sempre. Per això han magnificat aquesta notícia que, tot i ser preocupant, no hauria d'haver adquirit la ressonància que ha acabat adquirint", assenyalava la setmana passada Joan Torres, un empresari turístic que assegura que en una televisió alemanya "es parlava de catàstrofe ecològica en què morien centenars de dofins".

El president del Consell Insular, Xico Tarrés, explica que alguna cadena televisiva espanyola va contribuir a aquest "alarmisme" en mostrar com a petroli allò que en realitat eren les taques fosques de la posidònia quan és devora la platja.

Ara el govern balear ja ha parlat amb Turespaña, l'organisme estatal de promoció turística, per tal de dur a terme campanyes específiques per a

recuperar la imatge de l'illa a l'exterior. "M'han trucat molts clients per demanar si era cert tot allò que deia la televisió", afirmava Josep Planells, propietari d'un hotel de Talamanca, que afegia: "La qüestió és que quan els dius que no és cert, que aquí tot torna estar bé, no s'ho creuen."

Pel que fa a l'aspecte ecològic, allò que més han destacat les organitzacions ambientals, com ara Adena, el GEN-GOB Eivissa o Greenpeace, és la manca de mitjans i planificació a les costes i ports d'Eivissa per a encarar situacions com aquesta. Els ecologistes recorden que en el moment de l'accident, a Eivissa no hi havia barreres anticontaminació i hagueren de ser comprades precipitadament a l'exterior.

També diuen que si en comptes d'un accident relativament moderat, n'hi

hagués hagut un de molt més greu, els efectes haurien estat devastadors, per la qual cosa han demanat més diligència a les autoritats i més previsió.

Ara el dubte és si cal treure el vaixell o no. És submergit a uns 45 metres de fondària a només una milla de distància del port de la ciutat. Els ecologistes, unànimement, com també el conseller de Medi Ambient del Consell d'Eivissa, Albert Prats, s'han mostrat partidaris de treure la nau d'allà on és, però caldrà esperar si els informes tècnics confirmen que el reflotament presenta més avantatges que no inconvenients. Per una part, que es mantingui al fons del mar "representa una bomba

de rellotgeria, amb elements contaminants que continuen sent-hi presents, com olis o pintura". Però, per una altra banda, "les maniobres de reflotament també poden causar contaminació, a part el consum energètic que pot representar", diuen.

Aquests darrers dies ha corregut el comentari que el vessament del Don Pedro és l'equivalent a la suma de molts petits llançaments de combustible que diàriament fan els iots i vaixells que naveguen prop d'Eivissa. Per això, empresaris turístics i ecologistes reclamen unànimement que s'augmenti el control d'aquests petits vessaments, "que acaben essent com

un Don Pedro fraccionat en dosis, però igual de greu", explica un hotelier de Platja d'en Bossa.

En definitiva, l'experiència de la nau d'Iscomar ha posat de manifest com són fràgils la infraestructura de seguretat marina en matèria ambiental i la imatge turística de l'illa. Els empresaris i els conservacionistes han admès "la rapidesa i l'eficàcia" dels treballs de descontaminació coordinats pel govern espanyol, però remarquen que caldrà millorar moltes coses en el camp de la prevenció per a evitar situacions pitjors en el futur.

Joan Lluís Ferrer

Iscomar: una història esquitxada d'accidents

Islena Marítima de Contenedores (Iscomar), amb seu social a Palma, va ser fundada l'any 1979 i és integrada a Contenemar, empresa líder a l'estat espanyol pel que fa al trànsit de mercaderies, segons que explica la pàgina web pròpia. Iscomar uneix entre si les illes Balears, i aquestes amb Barcelona, València i Dènia. També transporta viatgers.

Els darrers anys, la història de la companyia ha estat esquitxada de desgràcies, algunes de ben fatídiques, com la mort de dos treballadors en un any de diferència amb prou feines. Tots dos perderen la vida quan descarregaven mercaderies del vaixell Don Fernando, bessó del que s'ha enfonsat a Eivissa.

La primera víctima era un treballador peruà, de 23 anys, que va morir aixafat entre dos contenidors el dia 11 de juny de 2001. L'home treballava a la bodega del vaixell quan una grua va moure una càrrega i va colpejar-lo. L'empresa va atribuir el sinistre a una negligència de l'obrer.

Només un any després, el 27 de juliol de 2002, un mariner de 33 anys, i també de nacionalitat peruana, va morir al mateix vaixell, també perquè fou esclafat entre dos contenidors. La companyia va oferir la mateixa explicació: negligència de l'operari.

Pocs mesos després, un altre treballador va resultar ferit molt greu quan va quedar atrapat entre un tràiler i un camió que baixaven del vaixell Blanca del Mar a Palma.

Les desgràcies d'Iscomar no s'acabaren aquí. El febrer de 2004, dos obrers, de 36 anys i 21, varen prendre mal en desplomar-se una gran grua damunt un vaixell quan descarregava contenidors al port de Palma. Precisament, pocs dies abans l'Autoritat Portuària de les Balears havia iniciat els tràmits per a precintat les grues d'Iscomar perquè no s'havien presentat els certificats de revisió tècnica corresponents.

I encara més: des del dia 2 de juliol proppassat, la nau

Carmen del Mar, que habitualment fa la ruta entre Dènia i Eivissa, roman precintada pel Ministeri de Foment al port de Dènia després d'haver-hi detectat nombroses deficiències relacionades amb la higiene i la seguretat.

També al Don Pedro, ja desaparegut sota les aigües, hi hagué el darrer incident d'Iscomar abans de naufragar a Eivissa. El dia 6 d'aquest mes, una fissura en un bidó d'àcid nítric que anava a bord va causar el vessament de 100 litres d'aquesta substància, just després d'amarrar al port de Palma. La fuga fou petita gràcies a la intervenció ràpida dels bombers.

Ara totes les mirades es dirigeixen a Iscomar. La direc-



ció general de la Marina Mercant ha dit que no descarta que es puguin prendre mesures contra la naviliera mallorquina, tot i que tenia els permisos en regla.

Els ecologistes insten l'Administració a actuar amb "contundència" contra l'empresa, perquè consideren que no garanteix la seguretat marítima i que ja té massa precedents de mal funcionament.

J. Ll. F.