

Les Illes Balears pateixen la síndrome de la insostenibilitat. Diferents estudis han quantificat els impactes negatius de l'actual model de desenvolupament sobre el medi ambient i la convivència de les persones. Els darrers han estat els informes previs a la redacció del Pla director del transport que vol racionalitzar la mobilitat dels ciutadans. Les Illes Balears no només tenen el parc automobilístic més dens de tot l'Estat, sinó que han fet del vehicle privat gairebé l'únic mitjà de transport. Contra aquesta realitat lluiten la Conselleria d'Obres Públiques, la Direcció General de Mobilitat i, evidentment, els grups ecologistes.

El transport insostenible

Sebastià Verd

La qüestió és convèncer els ciutadans que la millor solució per a les carreteres de les Illes, o almenys per a la carretera de Manacor, passa pel projecte de desdoblament que ha avalat la Conselleria d'Obres Públiques. Un projecte sens dubte nou i també força atractiu, però que comporta dificultats polítiques que no s'amaguen a ningú. Si més no, el debat suscitat ha servit per comprovar que l'opinió pública està dividida. El Govern de les Illes Balears ho tindrà difí-



cil. D'entrada, la manca de finançament estatal, amb un Partit Popular que continua rebec a col·laborar amb el Pacte de Progrés, mantindrà activa la polèmica. De fet, el portaveu conservador es va apressar a qualificar el projecte de "perillós". No es podrà circular a gran velocitat i, endemés, la presència de nombroses rotondes i accessos fa que sigui una via difícilment homologable i molt allunyada del Pla de carreteres de l'anterior executiu. Però malgrat els dubtes, hom pot creure que és un projecte possible o que almenys respon a uns criteris de sostenibilitat que abans no s'havien tengut en compte: no ocupa més territori d'aquell estrictament necessari i, sobretot, és capaç d'absorbir fins el doble de l'actual nombre d'usuaris,

un marge –si respon a la realitat– que justifica plenament el risc polític d'assumir el projecte i, per tant, la forta inversió.

La pregunta és saber si aquest projecte s'ajusta a les exigències de trànsit del segle XXI. És un projecte de disseny, que respon a la proposta progressista de rectificar el model territorial de les Illes i, en aquest sentit, és un projecte clarament ideològic. Per al govern del Pacte de Progrés és una exigència que les noves infraestructures siguin sostenibles i no contribueixin a engeixar el desenvolupisme que amenaça de saturar no només les carreteres, sinó la costa i totes les poblacions. És, com a mínim, una proposta imaginativa que trenca amb la idea que l'actual model territorial no té remei i que, conseqüentment, l'única alternativa possible per solucionar el problema de trànsit són obres sobredimensionades, com seria una nova autopista. Tal volta per això, el projecte és un híbrid entre una via urbana i una carretera convencional, de manera que dona, o ho intenta, una resposta a un territori metropolità que comparteix usos urbans i rurals a parts iguals.

PENSANT EN EL FUTUR

Si consideram cadascuna de les Illes i, evidentment Mallorca, com a grans àrees metropolitanes que han d'estructurar els seus territoris respectant els espais rurals que resten entremig, sembla important confiar en les apostes de la Conselleria d'Obres Públiques, en un futur Pla de transport i en els nous plans territorials dels consells insulars, moratòries incloses. Els dubtes hi són, però és una proposta coherent amb el model de planificació que defensa el Pacte de Progrés. L'únic problema és el finançament. L'hauria de pagar l'Administració central, però el ministeri creu que s'ha produït un desviament important del conveni de carreteres que va signar amb l'anterior executiu autonòmic i que això justifica la congelació del compromís contret amb les Balears. Aquesta és la polèmica, però el problema de fons és acceptar que el model territorial de les Balears necessita un canvi de rumb, una qüestió que ja es va plantejar, encara que amb diferències prou importants, en els darrers executius del Partit Popular.

La realitat és que l'inici del segle XXI ha esdevingut per al conjunt de les Illes Balears un període de transició. Després de la reconversió d'una societat amb un important fonament rural en una societat de serveis, algú podria haver pensat que ja no hi calien alternatives i, no obstant això, la ràpida evolució del món postindustrial ens ha situat davant un nou repte al qual s'ha de donar una resposta satisfactòria: cal una economia que sigui sostenible a llarg termini i, per això, urgeix una planificació que tenguí cura de no superar la seva capacitat de càrrega. Fa ja deu anys, a Ríu, es plantejaren les bases per a un canvi d'hàbits. S'impulsaren nous criteris que afecten també les polítiques de transport, perquè siguin més sostenibles. Es començà a parlar de mobilitat com d'un nou concepte a considerar. En aquest sentit, la racionalització del transport és una de les propostes estrella del Pacte de Progrés, de manera que el sistema de transport i la seva solució esdevenen el mirall on es pot observar i analitzar la

MOBILITAT

societat. En aquest sentit l'executiu té al davant dues alternatives: una és confiar en un model solidari que doni preferència a la potenciació del transport col·lectiu i l'altra, per contra, aquella que suposa mantenir l'actual estructuració social que, en matèria de transport, idolatra l'automòbil.

MÉS COTXES QUE MAI

Enguany, un cop més, les Illes Balears són líders al rànquing de matriculació de vehicles de tot l'Estat. Des del mes de gener a juny s'havien incorporat al parc motoritzat 40.000 noves unitats. Anam pel camí de superar per tercer any consecutiu el 70.000 vehicles per any. Unes xifres que tot i que inclouen la flota d'automòbils de lloguer, o precisament per això, són absolutament insostenibles, ja que hem de tenir en compte que el 1994, quan començà l'actual període d'expansió econòmica, la matriculació total va ser de 42.000 i que aquesta s'havia incrementat a un ritme de quasi el 10% anual. Això ha fet que les carreteres de Mallorca s'hagin saturat. La via de cintura de Palma, per exemple, registrà el 2000 una mitjana diària que 138.000 vehicles quan només un any abans la xifra era de 108.000. En general, totes les carreteres comptabilitzen xifres astronòmiques per la seva capacitat: la carretera de Manacor, 25.000; l'autopista d'Inca, 33.000; l'autopista de Ponent, 81.000; la carretera de Valldemossa, 25.000... etcètera. La Conselleria d'Obres Públiques s'ha vist forçada a editar un "mapa de carreteres saturades" per informar els visitants sobre possibles rutes alternatives.

Les Balears són la regió de la Unió Europea on hi ha més cotxes per nombre d'habitants i, també, una de les que tenen un parc més dens de tot el món. Sobrepassen la mitjana dels Estats Units i la d'Itàlia, que és l'estat de la UE més poblat d'automòbils. A inicis dels anys seixanta, tot coincidint amb l'enlairament del boom turístic, l'automòbil esdevingué una conquesta social inevitable. Llavors el sistema de transport insular era reduït, però responia millor a les necessitats de l'època que no ara. Almenys, disposava de tren fins a Artà, Felanitx, Santanyí i Sóller. Hi havia molts menys quilòmetres de carreteres i endemés eren estretes, però eren suficients per a l'escàs parc automobilístic existent. El boom ho capgirà tot. Va fer que s'abandonàs el transport col·lectiu, per adoptar models expansionistes, fruit del desenvolupisme i la conseqüent balearització. Va ser en aquell moment que es decidí americanitzar l'horitzó de les Illes o, si més no, el mallorquí. Semblava que una xarxa d'autopistes, com la dissenyada durant el mandat de l'ideòleg del darrer franquisme, el ministre d'Obres Públiques, Fernández de la Mora, era excessiva. No obstant això, les quatre autopistes radials que partien de Palma cap als quatre vents de l'illa i l'anell que circumval·lava tot el perímetre insular, foren a partir del



1971 el paradigma del desenvolupisme. Mentrestant, s'afecaren les vies del tren de manera que el ferrocarril quedà reduït al no-res.

UN TRANSPORT COL·LECTIU INEFICAÇ

Tot plegat, abandonament dels transports públics i increment de la renda per càpita, facilità el creixement del parc automobilístic. Segons les darreres estadístiques, les Balears tenen set-cents mil vehicles matriculats, dels quals cinc-cents mil són cotxes. Això fa una proporció de 616 cotxes per cada mil habitants, quan Itàlia només en té 539; els Estats Units, 500 i Espanya, 400. Les diferències són prou clares com per no atribuir la densitat de vehicles privats únicament a la capacitat adquisitiva dels residents a les Illes, sinó a un model de transport insostenible. La prova més evident és un estudi realitzat

per encàrrec de la Conselleria d'Obres Públiques on es demostrà que en el 87% de tots els trajectes motoritzats que es fan a Mallorca s'utilitzen vehicles privats. Cada dia es registren 1,4 milions de desplaçaments, dels quals el 52% corresponen a Palma. A Palma hi ha una massiva utilització del cotxe privat per fer desplaçaments de menys de dos quilòmetres que molt probablement es podrien fer a peu, de la mateixa manera que només el 18% dels viatges es fan en transport públic, mentre que, per posar dos exemples, a Madrid el percentatge és del 60% i a València d'un 30%.

CAP A UN PLA DE TRANSPORTS

El Govern de les Illes Balears redacta actualment el Pla director sectorial del transport, tasca que va ser encarregada a un equip dirigit per Carles Fabregat qui, precisament, a la seva presentació, destacà "que ha de servir a l'objectiu de crear una xarxa de transports que equilibri el territori i serveixi a la convivència dels habitants d'aquestes Illes". Una tasca difícil atès que "només el 5% dels habitants de les Balears utilitzen habitualment el transport públic en els seus desplaçaments. Segons Fabregat, això fa imprescindible que es "promogui un debat social que sigui capaç de crear expectatives a la població per tal d'aconseguir -per exemple- una mobilitat sostenible i segura a l'autonomia amb major sinistralitat d'Espanya", "adequat aprofitament d'un recurs escàs com és el territori", "menor contaminació i contribució a la causa mediambientalista (el CO₂ com a principal responsable de l'efecte hivernacle).

Es preveu que els treballs de redacció durin un any, és a dir, que només falten un parell de mesos per poder comptar si més no amb un primer diagnòstic. En qualsevol cas, el Pla haurà d'implicar totes les administracions i agents socials. Es planteja a través de set programes que tracten els ferrocarrils, els autobusos interurbans, el transport no



motoritzat, les carreteres, el transport interinsular, les noves tecnologies i la concertació, per tal de presentar unes propostes que serveixin de revulsiu per al debat i que permetin obrir un termini de presentació d'idees alternatives o complementàries.

MESURES ECOLOGISTES

Des de l'ecologisme es dóna suport al Pla, però s'opina que no hi ha temps per perdre. En aquest sentit, el GOB apuntava, ja a l'estiu del 2000, que s'havien d'avançar mesures correctores. Per exemple, els ecologistes consideren

que l'existència d'una flota de 70.000 cotxes de lloguer és excessiva. D'altra banda, consideren urgent reduir la velocitat autoritzada tant a les carreteres com a les autopistes, ja que aquesta sembla ser una de les principals causes dels accidents. Endemés de "millorar l'asfalt, construir voreres d'emergència, eliminar voltes, instal·lar pantalles protectores, eliminar canvis de rasants, il·luminar creuers, construir rotondes, etcètera.". I, evidentment, fomentar el transport col·lectiu, ja sigui el ferrocarril o els autocars.

POTENCIAR EL TREN

El pròxim any pot ser important. El Govern ha fet pública la intenció d'accelerar el programa de desdoblaments de carreteres –inclosa la polèmica reforma de la carretera de Manacor, entre Son Ferriol i Montuïri, i eliminació dels punts negres. Preveu que el 2003, a finals de la legislatura, ja s'hagin executat les millores de les carreteres de la univer-

sitat, Santa Ponça-Peguera, Arenal-Llucmajor, Manacor i Inca-Alcúdia, així com la ronda de sa Pobla i les variants de Vilafranca, Capdepera i Son Servera. Però el problema de fons és el finançament, la disputa entre l'Administració central i l'autonòmica sobre el model proposat per l'actual executiu i l'anterior, una disputa que val quaranta mil milions de pessetes que el govern del Pacte de Progrés diu poder assumir, si l'Estat no assumeix el nou pla de carreteres, amb l'increment del deute de la comunitat i el traspàs del pagament a quinze o vint anys vista, com si es tractés de la hipoteca per a la compra d'un habitatge. Una solució que, en tot cas, frenaria altres inversions.

Transport aeri i turisme

S.V.

Arran de les recerques sobre mobilitat sostenible, sobretot a partir de la Cimera de Río del 1992 i del sorgiment de les agendes locals 21, s'ha comprovat com el transport és un dels agents contaminants més importants del planeta. A hores d'ara, la comunitat científica internacional certifica que l'emissió de CO₂ a l'atmosfera és la causa principal de l'escalfament de la Terra i, conseqüentment, del canvi climàtic. Doncs bé, una gran part de les emissions es deuen al transport, tant el terrestre com, significativament, l'aeri.

De fet, segons el Pla energètic de les Balears, el 60% de tota l'energia que es consumeix a les Illes és a causa del transport i, d'una manera especial, del combustible utilitzat per al transport aeri, que és el mitjà emprat per prop de vint milions de passatgers que anualment passen per Son Sant Joan o pels aeroports de Menorca i d'Eivissa. És a dir, tot i la densitat del trànsit que hi ha a les carreteres, l'escàs pes demogràfic de les Illes en el conjunt estatal o europeu, fa que una política de restriccions a l'ús dels cotxes tenguin una escassa rellevància. Per contra, el trànsit aeri i la seva relació amb el turisme fan que les Balears siguin el punt de mira dels qui, a Europa, vigilen la pol·lució atmosfèrica.

Ja fa temps que científics i activistes ecologistes han alertat sobre la relació entre turisme i medi ambient, una relació de dependència entre l'un i l'altre que no impedeix que l'activitat turística, lluny de ser la "indústria neta" dels eslògans publicitaris, sigui una activitat extremadament contaminant. En aquest sentit no es pot oblidar que el transport aeri és en forta expansió. Hom calcula que en els pròxims vint anys el trànsit aeri s'haurà duplicat. Això faria que Son Sant Joan, per exemple, s'hagués d'habilitar per rebre més de quaranta milions de passatgers. Una xifra impossible d'assumir, però que convida a la reflexió, per cercar per al turisme sistemes de transport que redueixin el seu impacte sobre el medi ambient. Sistemes referits tant a canvis tecnològics, amb uns avions cada vegada més eficients en el consum energètic, com alternatives per al transport terrestre i marítim.

Al continent s'aposta per lligar el futur del transport aeri al tren d'alta velocitat. Un aparellament que no té res o té poc a veure amb un sistema de transport insular. No obstant això, cal pensar que el tren d'alta velocitat també té els seus equivalents marítics. El transport marítim que ara pràcticament es limita a les mercaderies o als creuers turístics, pot ser recuperat si més no per al trànsit regional de passatgers, és a dir, l'interinsular o el que enllaça amb els ports peninsulars més pròxims. En qualsevol cas, avui ja no és possible apostar per un sol mitjà, sinó que uns esdevenen complementaris dels altres. És la base d'una política que, com a mínim, haurà de ser més sostenible.

L'ANY DEL TREN

En qualsevol cas, aquesta és la intenció de l'executiu: canviar el sistema de transport, amb unes infraestructures menys impactants sobre el territori, amb la creació d'un consorci que coordini el transport col·lectiu per carretera i, evidentment, amb la potenciació del ferrocarril. El 2001 pot ser qualificat com l'any del tren o, com a mínim, l'any en què s'inicià la recuperació. Ja el darrer govern del PP havia iniciat les obres d'instal·lació de les noves vies entre Inca i sa Pobla, una nova línia que ha començat a funcionar a principis d'enguany, coincidint amb el 125è aniversari del primer ferrocarril de Mallorca. Un aniversari que els Serveis Ferroviaris volgueren celebrar amb una exposició sobre la història del tren, a la inauguració de la qual l'aleshores conseller d'Obres Públiques anuncià que la pròxima passa seria la reobertura del tram entre sa Pobla i Manacor, trenta quilòmetres que seran re-



corda amb els criteris formulats des de l'esquerra o l'ecologisme.

cuperats d'aquí al 2003. Una inversió de 4.500 milions que permetrà continuar somniant: continuar la línia fins a Artà, fins a Alcúdia, implantar un nou servei ferroviari entre Palma i la universitat?, un tramvia entre l'aeroport, Palma i tota la badia... Les propostes hi són... i també el convenciment que faran falta moltes altres passes per modernitzar la societat de les Illes.

Tot plegat: evitar la insostenibilitat del transport a totes les Illes, un objectiu per al qual el Govern compta amb els consells insulars als quals ha traspassat la gestió de les carreteres i l'ordenament territorial. Uns elements que a Mallorca en concret han introduït un nou element de debat tant dins del Pacte de Progrés, atès el paper decisiu d'Unió Mallorquina, com en relació a la societat i a les propostes que emanin des del Consell de Mallorca sobre el traçat de les carreteres que no sempre con-

"SA NOSTRA" i la mobilitat sostenible

GEA

També "SA NOSTRA" ha tengut un paper rellevant en la difusió del concepte de mobilitat sostenible. Fruit de la preocupació de l'entitat pels temes de medi ambient és l'exposició itinerant sobre "La mobilitat sostenible, l'altra manera de moure's", que ha recorregut diferents localitats de les Illes. I, igualment, el seminari sobre "Educar per a una mobilitat sostenible" que va tenir lloc la primavera passada al Centre de Cultura "SA NOSTRA" de Palma.

En aquest seminari hi participaren, entre d'altres ponents, Isabel Mestre, coordinadora de l'Àrea d'Educació i Formació de la Fundació RACC, així com Marta Carranza, cap del programa de promoció de la Salut de l'Ajuntament de Barcelona i Montserrat Oller, professora de didàctica de les ciències socials de la Universitat Autònoma de Barcelona.

El seminari anava dirigit especialment a professors de primària i secundària així com a professionals relacionats amb l'educació ambiental i viària i a mares i pares. L'objectiu: educar per aprendre a moure'ns d'una manera més respectuosa amb el medi ambient i amb les persones.

Exposició de "SA NOSTRA" sobre Mobilitat Sostenible.

