

A punt d'entrar aquesta publicació a la impremta, Francesc Quetglas ha substituït Josep Antoni Ferrer al front de la Conselleria d'Obres Públiques, Transport i Habitatge. Ha estat un canvi que Josep Antoni Ferrer no preveia quan, unes setmanes abans, es realitzà aquesta entrevista, en què mostrava els seus projectes en matèria de carreteres i transport públic per a les Balears. Tot i la substitució del titular de la conselleria, forçada pel president Francesc Antich a rel de l'empantanegament dels problemes que els ciutadans de les Balears consideren prioritaris

Aturat a la carretera

Gina Garcías Sansaloni

(habitatge, carreteres i transport públic) i de la planificació urbanística de les Balears, tot i aquesta substitució, els principis inspiradors de la política de carreteres i transports públics es mantenen. I aquí els explica l'exconseller, com a empremta d'una filosofia que, aquesta vegada sí, sembla ser plenament compartida pel Govern del qual ha format part durant més de dos anys.

-L'estudi de mobilitat ha reforçat o ha alterat, les seves conviccions?

-A Mallorca diàriament els majors de dotze anys fan un milió tres-cents mil trasllats. Cada persona adulta es trasllada una mitjana de cinc vegades diàries. Dels viatges motoritzats, només un 13% es fan en transport públic, quan a altres ciutats semblants com per exemple València –ja no parl del nord d'Europa- es fan en transport públic un 30% dels viatges motoritzats. No fa falta cercar en la cultura nòrdica, sinó en la mateixa cultura nostra, la de la regió mediterrània, per arribar a la conclusió que si a les Balears hi hagués un bon transport públic, el nombre d'usuaris pujaria a més del doble. Això significa passar a tres-



cents mil viatges diaris motoritzats en transport públic. Un gran avanç. Per tant, l'esforç d'aquest govern per millorar el transport públic, amb bones freqüències, bons horaris, puntualitat, velocitat i bons preus, és un esforç adequat i necessari.

-Vol dir que aquí la utilització del vehicle privat, no és tant una qüestió de cultura com de necessitat?

-Hi ha un component cultural, evidentment. Encara per a molta de gent el cotxe representa l'objecte més preuat. És el seu millor signe extern, que vol mostrar, i és la inversió dels quatre milions que ha d'amortitzar. Però també és un factor important el mal servei del transport públic. Amb un bon transport públic disminuiria una tercera part el volum de trànsit d'una carretera que ara suporta una mitjana de 25 mil cotxes diaris.

-Vostè es planteja la política de carreteres des d'una posició mediambientalista?

-Jo no he militat mai a un grup ecologista. Però em consider una persona preocupada per la protecció del medi ambient. No és el mateix ecòleg que ecologista, però moltes vegades els ecòlegs coincideixen amb els ecologistes. Jo comparteix les seves preocupacions.

-Solucionar el problema de la congestió de les carreteres és més difícil, més lent, més ingrát, que protegir un espai natural?

-És més laboriós. Representa grans inversions en alternatives de transports, trobar els doblers disponibles, que a l'Administració sempre són escassos... A més, l'Administració ha de complir una legislació de garanties que fa difícil i lent emprendre grans infraestructures. A les Balears potser les deficiències educatives són les més sagnants, i la inversió en escoles, les més urgents. Per al Govern és complicat assignar els recursos, sense oblidar que amb l'educació es resolen també molts de problemes. En qualsevol cas, la de carreteres és una política que obté resultats a mitjan i llarg termini, i des d'aquest punt de vista, és més fàcil, o més rendible políticament, protegir un espai natural.

MASSA DÈFICITS

-Quins són els dèficits més importants que revela l'estudi de mobilitat?

-L'enquesta analitza els comportaments i les actituds de la gent en relació als transports. S'ha detectat que el transport regular té uns nivells d'eficàcia molt baixos. Els autobusos tenen una mitjana d'antiguitat superior als 15 anys, una cosa que no succeeix a pràcticament cap país de la Unió Europea.

-Aquestes carències són producte del liberalisme salvatge que ens ha governat tant de temps?

-L'actitud devota cap a la utilització del cotxe privat arranxa de principis de segle XX. La gran innovació del segle XIX va ser el tren, que no va trobar competidor, la qual cosa va permetre a l'Estat teixir una xarxa ferroviària important. A Mallorca aquesta xarxa va aguantar fins l'any 80. A un moment determinat, el cotxe privat es presentà com a l'instrument de la llibertat, i la seva possessió es convertí en una aspiració important per a molta de gent. La situació ha deri-

vat en un col·lapse tal, que ara la llibertat la dona el transport públic. Ara ja s'inverteix el criteri de valors. Ens trobam, no obstant això, que bona part del transport públic és gestionat per empreses privades, a través de concessions. Són empreses que s'havien acostumat a voler el màxim benefici amb la mínima inversió, amb una amortització molt llarga dels vehicles. Empreses familiars, locals, amb poca capacitat de renovació, que funcionen davant una Administració que ha actuat amb molta deixadesa. Aquests són els factors que han propiciat la massificació del vehicle privat. Ara totes les famílies de les Balears tenen com a mínim un cotxe, quan no són dos o tres. La situació és de desequilibri total, i ens obliga a fer un esforç superior.

-Aquesta situació de col·lapse facilita el consens polític i de les administracions a favor del transport públic?

-Evidentment. No sols l'Ajuntament de Palma, controlat pel Partit Popular, sinó fins i tot la comissària de transport a la Unió Europea, Loyola de Palacio, ja fan una aposta decidida pel transport públic. També a Europa s'ha detectat el problema: la contaminació, les pèrdues econòmiques en hores de feina i productivitat a causa dels embussos circulatoris, han fet que tothom prengui consciència de la situació.

-Per què li ha llevat el nom de "Foment" a la seva conselleria?

-La veritat és que en aquesta decisió jo no hi vaig participar. Abans d'aquest nom la conselleria s'havia anomenat d'Obres Públiques. Quan el Partit Popular va accedir al Govern central va posar aquest nom a aquest departament, reprenent una nominació anterior a la República. Supòs que a les Balears es va posar "Conselleria de Foment" per similitud amb Madrid, i nosaltres vàrem voler recuperar el nom que hi havia abans.

-Té bona sintonia amb la Conselleria de Medi Ambient i concretament amb el director general de mobilitat d'aqueixa conselleria?

-No li diré que ens telefonem cada dia, perquè és quasi impossible, però hi ha una relació molt fluida. Ell participa al Consell d'Administració del Servei Ferroviari de Mallorca, i

"A les Balears, només un 13% dels viatges motoritzats es fan en transport públic, la meitat que a altres ciutats de la Mediterrània europea. Si hi hagués un bon transport públic, el nombre d'usuaris pujaria a més del doble: tres-cents mil diaris".

Josep Antoni Ferrer Orfila, enginyer industrial, nascut a Maó el 15 de maig del 1950. S'estrenà el 1983 com a regidor socialista a l'Ajuntament de Maó, primer per dirigir l'Àrea de Pressuposts i Urbanisme i després la de Serveis Tècnics i Urbanisme. El 1992 tornà a l'exercici professional com enginyer industrial i agent de la propietat immobiliària. Com a conseller ha estat també president de la Comissió de Política Territorial de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, president del Servei Ferroviari de Mallorca i de Gestur Balear, i de l'Institut Balear de l'Habitatge i durant la seva gestió s'ha gestat el Pla de transports. És casat i té dos infants.

hem creat una comissió de seguiment del transport entre les dues conselleries. Tenim el mateix objectiu i una diferència: la seva és una direcció general amb poc pressupost.

TOTHOM D'ACORD

-El consens estratègic sembla assolit: des del PP fins a Els Verds, tots volen fomentar el transport públic i descongestionar les carreteres. Per què, llavors, el Pla de carreteres que vostè ha començat a dissenyar té tants de problemes i Madrid no l'accepta?

-La veritat és que no ho sé. Amb un Govern presidit per Aznar, el ministre Arias Salgado el va acceptar. Després va venir un altre ministre i ja no el va voler, en va fer una interpretació diferent.

-Són massa verdes les carreteres que vostè ha dissenyat?

-Aquí no hi ha cap carretera verda. Procuram que siguin capaces d'acollir amb seguretat el nombre de cotxes que

"Al segle XX el cotxe privat es presentà com l'instrument de la llibertat. La situació ha derivat en un col·lapse tal, que al segle XXI la llibertat la dona el transport públic".

han de suportar i així hem dissenyat, per exemple, la carretera de Manacor. Per ventura inicialment hi va haver un problema de comunicació, d'informació. La gent no coneixia el projecte quan ja alguns en va-

ren fer una interpretació simplista, jo crec que no l'havien llegit. Jo esper que, superada la fase dels acudits, el llegeixin amb calma. Ara la carretera de Manacor a l'estiu suporta una intensitat màxima de 22 mil cotxes diaris. Si construïm una autopista i suposam que, per diferents motius, per la carretera actual continuaran passant devers 10 mil cotxes, llavors, hem de fer una autopista per a 15 mil vehicles? Es absurd, una barbaritat, una cosa desproporcionada... Una autopista es formula per dur 60 mil cotxes com a mínim.

-Vol dir que vostè no ha descartat fer més autopistes a Mallorca per qüestió de principis, sinó d'eficàcia?

-Exacte. El desbarat no és fer una rotonda més o una rotonda menys, és fer una autopista. La solució eficaç per anar de Palma a Manacor és una carretera desdoblada. Mai no s'havia fet una feina tan rigorosa com la que s'ha fet amb aquest estudi. De trànsit, de sinistralitat, geològic, d'impacte ambiental, una documentació molt completa, i és una llàstima que s'hagi simplificat.

-Vostè no vol que es perdi la noció del temps i de la distància, el sentit de les dimensions a una illa petita com la nostra.

-Un amic menorquí va comprar una llanxa i quan va voler fer la volta a Menorca, com tradicionalment fan els menorquins a l'estiu, durant una setmana en un llaut o un veler, es va trobar que havia fet el trajecte de Maó a Ciutadella i que en arribar a Ciutadella no hi havia el tipus de combustible que necessitava. Llavors va fer marxa enrere fins a Maó per carregar combustible i tornar a Ciutadella a continuar fent la volta a l'illa. Això no té sentit. Mantenir la qualitat de vida significa poder veure el paisatge, no aïllar

Vies metropolitanes i segon cinturó

-Les carreteres mallorquines que vostè ha dissenyat són vies metropolitanes?

-Volem que s'adaptin a les necessitats de cada tram. Hi ha trams que es poden considerar quasi urbans, n'hi ha més rurals, que han de tenir el mínim impacte ambiental i paisatgístic, i tots han de respondre a les necessitats existents. No pot ser que els pobles hagin dut a terme una iniciativa de negoci important entorn a la carretera de Manacor i ara nosaltres desviem el trànsit per una altra via. No podem arruïnar tantes famílies. Solucionem la fluïdesa sense aïllar ni arruïnar ningú, sense construir vies alternatives a les quals no es pugui incorporar la resta de la xarxa. La carretera a Manacor que hem dissenyat no és una via metropolitana, és una carretera convencional adaptada al màxim a les característiques socials, econòmiques i ambientals del territori que travessa. És absurd dissenyar una autopista Palma-Capdepera perquè l'automobilista pitgi l'accelerador fins a Capdepera i allà hagi de demanar on és Montuïri perquè se l'ha passat.

-El segon cinturó de Palma, és necessari?

-És un projecte que fins i tot el primer Pla de carreteres, que va elaborar l'anterior Govern, va deixar pendent de definició. Jo crec que el que és necessari és trobar una solució integral a la xarxa arterial de Palma, que és una assignatura pendent en el Pla de carreteres. Anem a veure: ja hem detectat que la via de cintura té problemes de connexió i que no compleix totalment la seva funció de descarregar el trànsit del Passeig Marítim, té problemes d'accessos, que estan mal dissenyats, i alguns nusos de connexió, com el de l'autopista a l'aeroport, s'han de repensar... És molt probable, també, que Son Reus necessiti un vial d'accés, més que una via de cintura... Jo crec que s'ha de fer un estudi global de l'àrea metropolitana de Palma, s'ha de tenir en compte l'estudi de mobilitat... els avenços i les repercussions en un futur pròxim de totes les inversions en transport públic, que poden alleugerir algunes vies, especialment a la universitat... Ho hem de tenir tot en compte, i a partir d'aquí, fer un pla que ens dirà si és necessari fer un segon cinturó. Mentrestant no vull avançar una polèmica de forma intuïtiva.

les poblacions, ha de poder passar un camió, però s'ha de respectar, i s'ha de poder estar tranquil que tothom respecti la velocitat màxima establerta... Hem de promoure una conducta tranquil·la a una illa on les distàncies no justifiquen una velocitat de 150 km/h, una velocitat que per força provoca arribar absurdament tens al destí. Hem de mantenir vius els pobles que han basat la seva economia en ser nuclis rurals, però també en el comerç amb la gent de pas.

-Vostè cridaria un helicòpter per escapar d'un embús a l'autopista?

-No, no, jo som molt vergonyós.



-Quan el cap de la Prefectura Provincial de Trànsit, José Corominas, diu que les autopistes són més segures, utilitza les vides humanes per fer política?

-Jo crec que quan aquest funcionari diu això expressa simplement una opinió personal, sense cap fonament científic ni empíric. Jo tenc un estudi del Centre de Planificació del ministeri que defineix l'índex de perill i s'ha comprovat que un dels factors del perill és la velocitat. A Barcelona i a Andalusia, on s'han fet autopistes o carreteres amb una capacitat molt superior a la demanda, el poc trànsit inducteix a agafar grans velocitats i augmenten els accidents. Utilitzar l'autopista com a factor absolut de seguretat és absurd, i el senyor Corominas probablement ho sap, o ho hauria de saber.

-Però vostè no ha volgut entrar en polèmiques per defensar les seves conclusions.

cia que hi ha un polític mallorquí a Madrid, ens volen fer el buit, però això no pot durar molt: aviat s'adonaran que aquesta actitud no els convé, ni a ells, ni a l'economia de les Balears.

-La mà de Matas és una mà negra?

-Jo estic a un càrrec institucional i he d'intentar mantenir la millor relació amb les institucions de l'Estat. Per tant no crec que ajudi en res que jo expressi aquí les meves anàlisis sobre aquesta persona.

-Quan serà possible viure a Mallorca sense necessitat de

-Bé, tal vegada no hem dut una política de comunicació eficaç. La premsa va començar a opinar sobre els nostres projectes abans que els haguéssim presentat i explicat bé. El projecte de la carretera de Manacor l'explicarem a tots els afectats, poble per poble. Confiam en la informació i no hem entrat a rebatre comentaris o cartes personals de persones desinformades. M'agrada discutir amb els que defensen les seves conviccions amb arguments, no amb els altres.

EL BOICOT SUÏCIDA

-Madrid rectificarà?

-N'estic convençut. La raó sempre acaba imposant-se. Si el ministeri fa un programa i l'aplica a totes les comunitats, si, per exemple, la mateixa comunitat autònoma madrilenya, o la catalana, promouen línies de metro per agilitar el transport públic, per arribar a nous indrets, i obtenen el suport econòmic del ministeri, és impossible que es pugui mantenir una postura d'ofegament de les Illes Balears, quan les Balears col·laboren molt positivament a engrandir els pressupostos generals de l'Estat. Madrid necessita, també, que les Balears funcionin bé econòmicament, que tenguin una bona imatge davant Europa. És una política suïcida no col·laborar amb les Balears. Pot ser que tàcticament, per la coincidència

"És una política suïcida no col·laborar amb les Balears, quan les Balears col·laboren molt positivament a engrandir els pressupostos generals de l'Estat. Madrid necessita, també, que les Balears funcionin bé econòmicament, que tenguin una bona imatge davant Europa".

tenir cotxe, com si fóssim realment ciutadans europeus?

-Prest presentarem l'estudi de viabilitat del tren que anirà de sa Pobla al port d'Alcúdia, que farà que molts més ciutadans tinguin els avantatges que ara tenen els d'Inca, on el tren ha augmentat en poc temps en un 20% el nombre de viatgers, aquest és un objectiu a mitjan termini importantíssim. També el tren a Manacor. I després volem coordinar les nostres iniciatives amb l'Ajuntament de Pal-

s'ha de subordinar al Pla territorial de Mallorca que fa el Consell, un pla que és la figura més important de totes, el model de futur de cada una de les nostres illes. Jo crec que tot això s'ha de coordinar, i l'única manera de fer-ho és aconseguir una bona col·laboració entre totes les institucions que hi prenem part. Per a mi el Consell Insular no és Unió Mallorquina, i l'Ajuntament de Palma no és el Partit Popular, sinó dues institucions democràtiques amb les quals he de col·laborar. Aquesta sintonia existeix amb el Consell de Mallorca. Evidentment, seria absurd que jo fos gelós d'administrar a la meua manera les carreteres els quatre mesos que em resten per transferir aquesta competència.

-Què pensa de la proposta d'Unió Mallorquina de limitar l'estoc de cotxes de lloguer que arriben a Mallorca durant la temporada alta?

-S'ha plantejat, s'ha estudiat, però legalment és difícil. L'impost de circulació que paguen els cotxes els dona dret a circular a tot l'àmbit nacional... Els cotxes de lloguer són conscients que han d'autolimitar l'oferta, per no enfonsar-se ells mateixos. Jo entenc que és un tema digne d'estudiar, però difícil de resoldre.

LES BICICLETES

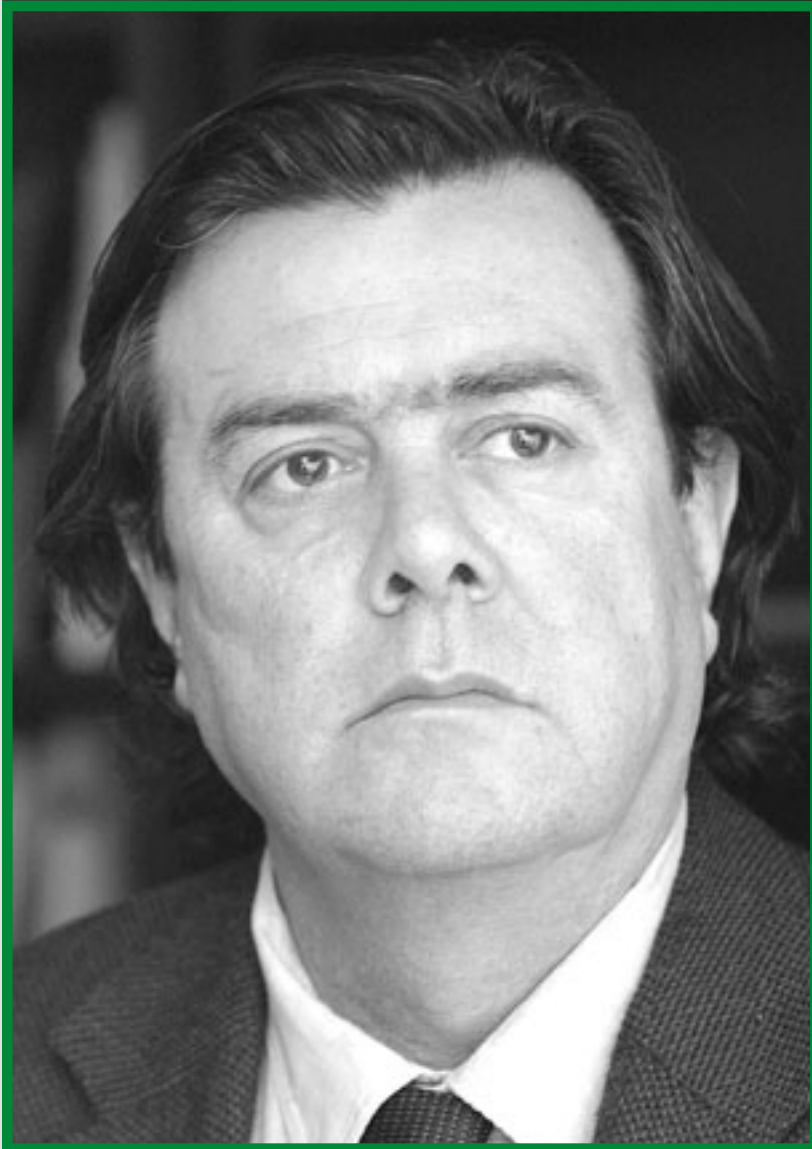
-Les bicicletes tendran un espai a les carreteres?

-Ja hi ha alguns projectes fets. Treballam en contacte amb la Direcció General de Mobilitat. Ells tenen poc pressupost. Però hi ha, sobretot, un problema del qual no s'ha parlat: molts dels cicloturistes i els ciclistes professionals volen circular per la carretera, i fins i tot allà on hi ha carril bici, cerquen la carretera tot d'una que poden. Volem adequar molts de camins existents com a vials per a vehicles no motoritzats, i fer carrils per a bicicletes a les carreteres noves. En el Pla director de transports, la Direcció General de Mobilitat prepara també vials per a bicicletes alternatius a les carreteres on no puguem fer carrils bici.

-Quan deixarem de dir que tenim les pitjors carreteres d'Espanya?

-Aquesta és una política a mitjan termini. No hem de caure en la trampa del cinisme d'aquells que ens critiquen quan en setze anys no han estat capaços de posar les bases per anar resolent totes aquestes mancances. Les infraestructures són ca-

res i lentes de fer, però si s'haguessin planificat fa quinze anys ja estarien fetes. Igual passa amb el transport públic. Jo estic convençut que el traspàs de les carreteres als consells millorarà molt la situació, perquè anirà acompanyat d'un increment dels pressuposts que ara tenim. Els consells tendran més doblers que els que ara té la Conselleria de Transports. I s'ha de saber també que no tot és fer noves carreteres, a molts d'itineraris basta arreglar els vials, rectificar alguna volta, col·locar una nova capa de rodament, renovar la senyalització i la pintura... amb tot això millorarà notablement la seguretat i les prestacions de moltes de les carreteres actuals, que no necessiten més per ser les més adients. Les grans passes es donen a poc a poc.



ma i el de Calvià, perquè el transport públic urbà i l'interurbà es complementin de la manera més eficaç possible, de forma que una persona pugui traslladar-se dins Mallorca sense necessitat de cotxe privat. Hi ha la convicció ciutadana que s'ha de fomentar el transport públic.

-El Consell de Mallorca assumirà aviat la gestió de les carreteres de l'illa. Ara que vostè redacta el Pla sectorial de carreteres, reservarà una atenció especial per a Unió Mallorquina?

-És que el Pla sectorial serà responsabilitat de cada consell insular d'aquí a pocs mesos. De fet, el Pla de carreteres