

onda

Quadern de debat

8 - març 1993 - 400 ptes.

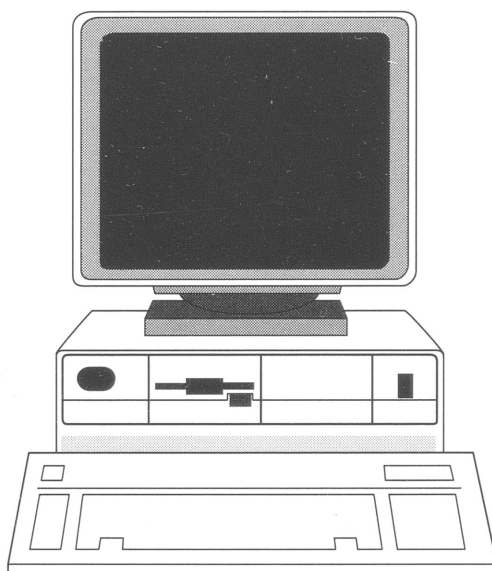


**Transports i comunicacions
per no perdre el tren**

EMSA

Empresa Municipal de Serveis

- ✓ Venda d'*ordinadors personals* compatibles; impressores.
- ✓ Assessorament en la compra de programes i/o ordinadors.
- ✓ Instal·lació d'ordinadors i de programes.



Per sol·licitar informació
i/o ofertes, adreçau-vos a

EMSA

C. Albellons, 2
Tel. 54 80 71 - Fax 54 65 15

ALCÚDIA

ona

Quadern de debat

nº 8, març 1993

Edita: Fundescoop - Balears.

Directora-Delegada: Sinfo García Gómez.

Assessor Jurídic: Juan A. González.

Director: Sebastià Verd.

Consell Assessor: Empar Rocabruna (economista), Pere Mascaró (economista), Antoni Fleixes (economista), Jaume Garau (psicòleg), Mateu Carrió (arquitecte), Pedro Calvo (administratiu), Josep Forteza Rei (empresari), Juan González (advocat), Sinfo García (directora Fundescoop).

Secretària de Redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Gina Garcías, Antoni Llompart, Miquel Massutí, Joana M. Roque, Josep Rosselló.

Disseny i Realització: Alpha-3, Serveis Editorials.
Regal, 115. Tel. 24 00 61. Fax 41 24 79
07008-Palma de Mallorca

Administració i Publicitat: Fundescoop-Balears.
Sant Miquel, 68 A, 5. Tel. 72 72 58. Fax 71 40 21.
07002-Palma de Mallorca

Dipòsit legal: PM-608-1992

Preu: 400 pessetes

Subscripció: 3.500 ptes. per any (10 números)

(Miquel Massutí és l'autor de totes les fotografies no signades).

El futur dels transports i de les comunicacions

Aquest número d'O N A és segurament, el que més vegades registra la paraula futur. No és cap casualitat, perquè el nostre propòsit és debatre, precisament, el futur de la nostra societat. I, en aquest sentit, no hi ha dubte que els transports i les comunicacions, amb especial incidència sobre les telecomunicacions, són l'eix bàsic per garantir un avenir de prosperitat.

"Transports i telecomunicacions per no perdre el tren" (pàgs. 4 a 9) és el títol introductori d'un debat fonamental. El futur de tota la humanitat o, si més, no del món occidental està profundament lligat a uns bons sistemes de comunicacions pels quals circuli la informació, així com a uns transports que facilitin el trasllat ràpid i còmode de persones.

Enmig del debat que susciten aquests temes la Conselleria d'Hisenda del Govern Balear planteja insistentment la necessitat d'uns parcs d'innovació tecnològica. Hem entrevistat el director general de la Conselleria, Andreu Font i ens ha parlat de tot això: **"Informàtica: un futur per definir"** (pàgs. 10 a 15). Un futur basat en la **"Informàtica joc de lògica i d'imaginació"** (pàgs. 16 a 21) segons testimoni del cap d'informàtica de la UIB, Josep Blat.

Però si l'avenir ens defineix un món de fils i de satèl·lits intercomunitaris, que redueixen la Terra a un sol país, el transport passa per la liberalització de l'espai aeri. **"No posar portes al cel"** (pàgs. 22 a 27) és la conclusió a què es pot arribar amb l'entrevista feta a Tomàs Cano, director general de Centennial, una nova companyia xarter que empenirà el vol el mes que ve.

Perquè això sigui possible, perquè volar no tenguí barreres, cal construir una ciutat aeroportuària capaç d'atendre els milions de passatgers del segle que ve. **"Son Sant Joan, rampellada de futur"** (pàgs. 28 a 33) és el títol de la conversa amb Pere Nicolau, arquitecte del projecte de la nova terminal.

Però si els temes del cel aeronàutic són més o manco planificats, la pregunta seria si, veritablement, passa el mateix amb els assumptes de la terra, perquè en parlar de transport cal referir-se també a les comunicacions terrestres: per carretera o per via fèrria: **"El patrimoni de l'aranya"** (pàgs. 34 a 41). Un grup d'experts analitza per a O N A aquesta qüestió.

I finalment, és evident que un número com aquest no podia oblidar les comunicacions marítimes; continuen essent el principal transport per a mercaderies, mentre que pel que fa a les persones tot fa pensar que encara no s'ha dit la darrera paraula. Hem entrevistat a Pere Vicens, delegat a Mallorca de la Trasmediterranea: **"L'empresa pública ha de donar serveis i guanyar doblers"** (pàgs. 42 a 47).

Nota: la portada d'aquest número reproduïx una diapositiva obtinguda d'imatges sintètiques elaborades pel departament en Matemàtiques i Informàtica de la Universitat de les Illes Balears.

ona

Quadern de debat

Tarja de subscripció

En

Adreça

Ciutat Tel

C/c. Banc o Caixa d'Estalvis

Signatura

Transports i telecomunicacions per no perdre el tren

per Sebastià Verd

Les nostres illes viuen la pitjor època de crisi des de l'esclat del "boom" turístic, a començament dels anys seixanta i, en conseqüència, es veuen forçades a trobar alternatives econòmiques o, si més no, a reestructurar la seva activitat productiva i, de forma molt especial, a actualitzar l'oferta turística, que n'és l'eix central. Per això cal tenir en compte l'experiència del passat, i si s'analitza el comportament dels homes de cadascuna de les Balears s'observa, necessàriament, que llavors -en el moment de pujar al tren del turisme de masses- es va saber aprofitar el canvi tecnològic que desencadenà la Segona Guerra Mundial per incorporar-se a les xarxes dels recent nats "tour operators".

Nombrosos avions procedents de la guerra començaren a transportar turistes des del centre d'Europa i d'Anglaterra cap al sol de la Mediterrània. I Mallorca, com poc després Eivissa i més tard Menorca, se'n beneficiaren. Però s'hagué de preparar el terreny, construir hotels i negociar amb els capitals estrangers. Ara aquest model és en crisi, com també és en crisi tot el món occidental. Vivim, en definitiva, temps de transició que solen ser els més adients per fer les reestructuracions necessàries. El turisme avui presenta altres exigències que van més enllà del sol i la platja i, al mateix temps, la prosperitat econòmica balear ha convertit les Illes en una zona que ja no és barata. Cal també, per tant, que nosaltres facem una reestructuració de tots els sectors productius i és precisament ara quan, una vegada més hem d'observar el que passa al nostre entorn, per adaptar-nos a les noves tecnologies, entre les quals les telecomunicacions han esdevingut un factor clau.

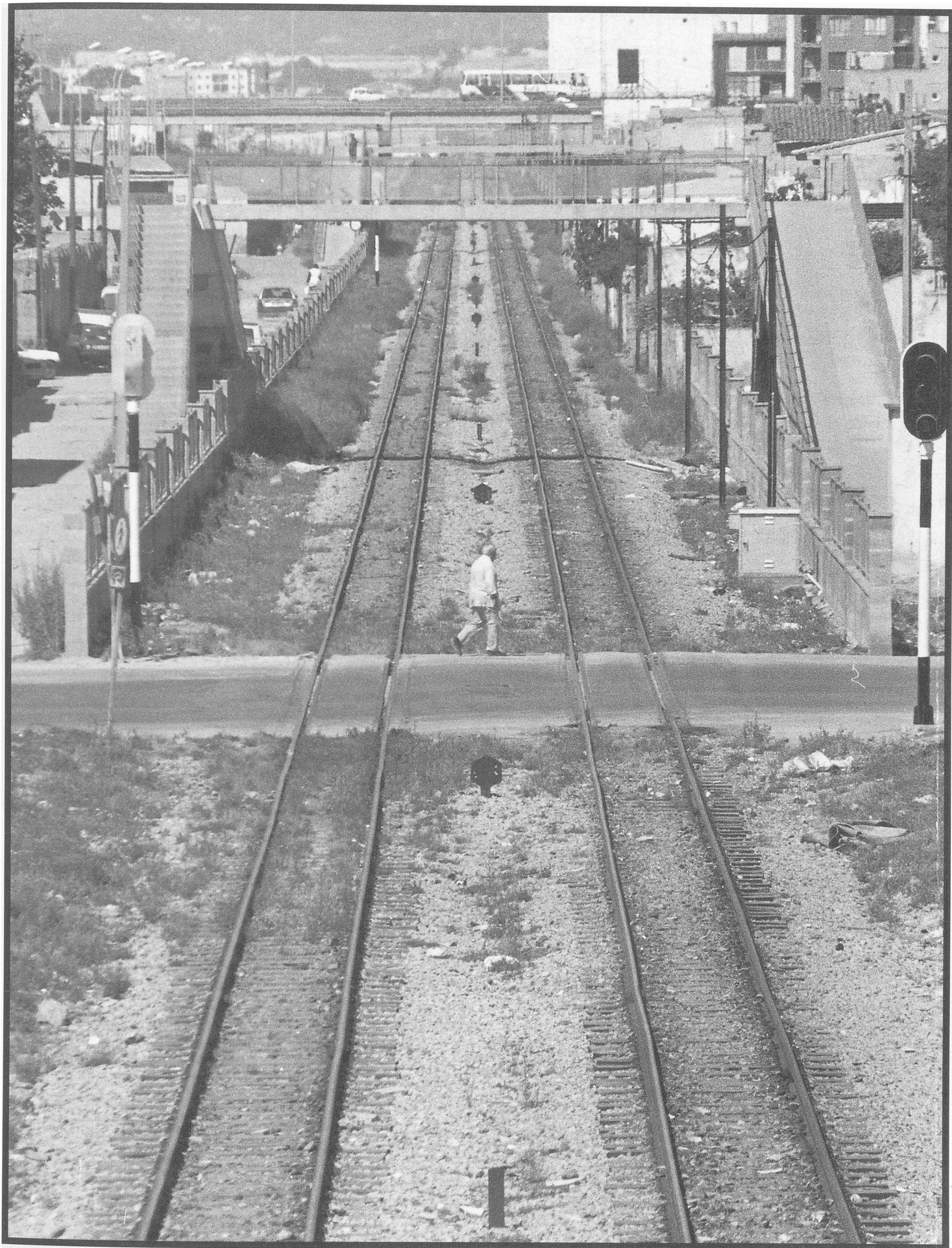
PARCS D'INNOVACIÓ I TELEPORTS

En un món cada vegada més intercomunicat, on cada casa pot ser una terminal de totes quantes xarxes d'informació es vulgui, la disponibilitat d'uns bons serveis, tant de transport com de telecomunicació, és vital per no perdre el tren del futur. Així ho ha entès, si més no, el Govern Balear que ha presentat el futur Parc d'Innovació Tecnològica, que serà un dels eixos per a un canvi tecnològic. Es tracta d'un projecte

que vol atreure inversions exteriors per rompre el monocultiu turístic, a semblança del que ja s'ha fet a Niça. Segons un document elaborat per la Conselleria d'Economia, el Parc "serà una urbanització d'elevada qualitat on es pretén concentrar persones, institucions i empreses que col·laborin, des d'una perspectiva global, i treballin per a la millora del medi ambient, la salut i el desenvolupament, mitjançant la investigació, la formació, la difusió i l'ampliació adequada de tecnologies avançades".

Peces fonamentals d'aquest Parc d'Innovació hauran de ser un World Trade Center i un Teleport, és a dir, un centre de telecomunicacions que faciliti tot tipus de serveis empresarials amb connexions via satèl·lit. De la mateixa manera es vol completar el Megaparc Telemàtic amb una adequada xarxa de centraletes digitals i de connexions de fibra òptica per permetre que tota la infraestructura sigui aprofitada des de qualsevol indret de les Illes.

De fet, els projectes de la Conselleria d'Economia no pretenen altra cosa que posar al dia la societat balear, perquè no es tracta tant de crear alternatives al turisme, ja que ningú no pretén substituir-lo per cap altra activitat productiva, sinó d'oferir un complement i, sobretot, d'obrir la possibilitat de la telecomunicació als mateixos hotelers o a qualsevol empresa relacionada amb el turisme. En realitat el principal client dels nous serveis continuarà essent el turisme i de forma molt especial l'anomenat turisme residencial.



FORTES INVERSIONS EN TELECOMUNICACIÓ

Però el Parc d’Innovació, tot i avançar cap a la seva execució, encara no passa de ser un projecte. I mentre, quina és la situació de les comunicacions a les nostres illes? En els darrers anys s’han corregit molts dels desequilibris provocats pel desenvolupisme de les dues darreres dècades, però la situació continua essent crítica per poder afrontar els reptes del futur. Possiblement sigui la Companyia Telefònica una de les que més han treballat per situar les Illes a nivells competitiu. Si més no la línia telefònica és, en aquest moment, la principal via d’introducció de les noves tecnologies a les llars. Un exemple ben clar del que deim és la proliferació de contestadors automàtics interactius i de faxes.

A les portes de la Unió Europea, les Illes Balears presenten un dels índexs més alts de telèfons de l’Estat espanyol, encara que continuï havent-hi problemes de saturació en determinats dies de l’any a causa de la forta estacionalitat del turisme. Prop de 350.000 línies signifiquen que el quaranta-cinc per cent de les persones disposen d’un telèfon propi. Aquest fet permet pensar en una proliferació de serveis paral·lels com és ara el fax i el videotex que, en un futur no molt llunyà capgiraran el concepte de llar que tenim avui. De fet, serà possible, per a molts de professionals, treballar des de ca seva amb una adequada connexió exterior dirigida tant sigui cap a l’illa com cap a països més llunyans. Els edificis i les llars intel·ligents seran a l’ordre del dia. Telefònica ha invertit en els darrers anys més de cinquanta mil milions de pessetes per fer-ho realitat, de la mateixa manera que ha signat un conveni amb el Govern Balear per potenciar el desenvolupament tecnològic de les Illes.

Aquesta inversió s’ha destinat, sobretot, a l’ampliació de línies, a la instal·lació de noves centrals i a la substitució dels cables de comunicació amb la península existents per nous elements de fibra òptica, la qual cosa ha convertit Mallorca en el centre de comunicació més potent i ràpid de tota la Mediterrània, amb enllaços cap al nord d’Àfrica i a Itàlia. Una altra cosa és que les Illes se n’aprofitin d’aquestes infraestructures creant-ne



Imatge sintètica elaborada per la UIB.

d’altres noves a l’interior. Seria el cas, per exemple, de la introducció de la televisió per cable, un projecte en el qual treballa GESA, i que significaria un revulsiu important per desenvolupar totes les tecnologies derivades de la telecomunicació. El futur encara no ha començat de bon de veres i, per tant, no es pot perdre el temps si no volem quedar desfasats de la resta del món desenvolupat.

PLA ESTRATÈGIC DE DESENVOLUPAMENT

En qualsevol cas, el que necessiten les Illes és un pla estratègic que consolidi el desenvolupament aconseguit mitjançant el turisme tradicional. La Conselleria hi treballa amb aparent entusiasme des de fa estona i ja ha presentat alguns aspectes del projecte que, a nivell teòric, han assolit un alt grau de consens pel que fa als objectius finals. Un conveni amb la Universitat de les Illes Balears, i també amb altres universitats com és ara la de Newcastle, proporcionen fiabilitat als projectes, però també han sorgit crítiques des de les mateixes institucions, com les que va fer la diputada socialista i catedràtica de Ciències de la Computació, Teresa Riera, qui troba a faltar una planificació autonòmica de la investigació i del desenvolupament. “La nostra comunitat -va dir davant el Parlament- és la que dedica menys diners a les investigacions en R + D”.

Però les comunicacions no acaben en les xarxes de fibra òptica o en les transmissions via satèl·lit que configuren el futur, sinó que continuen essent, sobretot, els sistemes de transport tradicionals; avions i vaixells els que mantenen comunicades de forma directa les Illes amb l’exterior, de manera que tant per al lleure com per als negocis, tan important és un bon fil telefònic com la possibilitat d’un transport de viatgers ràpid i còmode. Per això, al costat d’un futur port de telecomunicacions, que és una infraestructura aparentment etèria, sorgeix la necessitat de remodelar l’aeroport de Palma per fer possible que els dotze milions de passatgers que rep anualment puguin doblar-se en arribar l’any dos mil. Com



Son Sant Joan, centre de comunicació

també es fan necessàries noves infraestructures que facilitin els desplaçaments interiors.

LES BALEARS I L’EIX MEDITERRANI NORD-OCCIDENTAL

Són molts els que opinen que les Illes s’han de convertir, de fet, en un barri de la gran metròpoli occidental, que ha propiciat la desaparició de les fronteres, malgrat les distàncies que poden existir entre un sector o altre de la “ciutat”. La diferència entre un barri o altre determinarà, en qualsevol cas, l’interès per residir-hi. Les Illes tenen una excel·lent climatologia en relació a la Comunitat Europea. Com va dir el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, en el decurs de la seva recent estada a Palma, formen part del gran eix de desenvolupament de la Mediterrània nord-occidental. Invertir en infraestructures de transport i de comunicacions és, per tant, absolutament prioritari. Aquest és el criteri que ha acabat per imposar la remodelació de Son Sant Joan que, amb els seus dotze milions de passatgers

anuals, és un dels aeroports de major trànsit d’Europa. La inversió prevista és de quasi cinquanta mil milions de pessetes, una xifra impressionant però absolutament necessària per dur a terme la idea de convertir l’aeroport en una autèntica “ciutat aeroportuària” amb multitud de serveis complementaris. De fet, la reforma és projectada per mantenir un increment constant del nombre de passatgers, de manera que l’any dos mil pugui duplicar-se la xifra actual.

LA CIUTAT AEROPORTUÀRIA DEL FUTUR

El projecte de Pere Nicolau ha rebut fortes crítiques per part dels que creuen que afavorirà un augment desmesurat de passatgers, ja que consideren que Mallorca no pot suportar molts més turistes dels que rep ara, perquè no compta amb recursos naturals suficients per mantenir el model de desenvolupament econòmic actual. Aquesta, sens dubte, és una argumentació correcta i, sobretot, sensible davant la pressió mediambiental que sofreix l’illa. Però cal dir que el possible excés en les previsions no és motivat per mantenir el ritme de

creixement del turisme de masses, sinó per transformar l'actual model en un altre on cada dia tenguí més pes l'anomenat "turisme residencial" o la possibilitat de convertir Mallorca en un centre neuràlgic de les comunicacions aèries.

D'altra banda, la liberalització del transport aeri i la major facilitat per viatjar amb avió, juntament amb la seguretat, farà que s'incrementi el seu ús, tant pels residents fora de Mallorca, que podran sovintejar les seves visites, com pels mateixos mallorquins o residents a l'illa que podran traslladar-se a altres ciutats més còmodament i a preus més barats. La liberalització afavorirà l'economia de les Illes, segons opinió de tots els experts turístics. Una altra cosa és - i retornam a les crítiques ecologistes - que tot això signifiqui un creixement de consum energètic, però aquesta és una qüestió que hauria de ser tractada adequadament en el Pla de desenvolupament de les Balears, un pla que caldria fos instrument per a una transformació harmònica de l'actual model econòmic.

De qualsevol manera, lluny queden aquells anys quaranta, quan les xifres anuals de passatgers no superaven els deu mil. L'any 1960 s'inaugurà Son Sant Joan amb un trànsit de 638.000 viatgers. Des de llavors la xifra ha augmentat progressivament, de forma que dos anys després ja s'arribava al primer milió, i l'any 1987 als deu milions. Aquesta és la història de les xarters, que formen part de la mateixa història de les Illes Balears. El sector és ara en crisi, però cal confiar en la seva revitalització a causa, precisament, de la liberalització abans esmentada, que incrementarà les comunicacions entre les Illes i el continent. Cal dir, en aquest sentit, encara que sigui a títol d'anècdota, que la principal ruta aèria que surt de Palma va cap a Dusseldorf (Alemanya) amb un nombre de passatgers que supera àmpliament el dels que viatgen a Madrid i Barcelona.

LA MAR TAMBÉ ES LIBERALITZA

Pràcticament el mateix podem dir del transport marítim, sobre el que ja ens vàrem estendre en el número anterior d'ONA referit a la mar. Cal afegir ara que també en aquest sector s'està produint una liberalització, si bé pel que fa a les mercaderies no serà total fins a 1999. I, mentre, en relació al trànsit de passatgers assistim a una remodelació de l'oferta. La Trasmediterranea preveu modernitzar la flota, de manera que sigui possible traslladar-se de Palma a Barcelona en només quatre hores, simultàniament al fet que altres navilieres intenten substituir l'empresa estatal en aquells serveis que

s'havien abandonat, com és el cas del trajecte Alcúdia-Ciutadella.

NECESSITAT D'EQUILIBRI I DE COORDINACIÓ DEL TRANSPORT INTERIOR

Però si hi ha un transport exterior, igualment important és el transport interior on és evident l'existència de forts desequilibris. Mallorca, per exemple, té un sistema de transport basat exclusivament en el vehicle privat, en contra del públic, tant sigui per carretera com per tren. De fet, els ferrocarrils han estat deixats de la mà de Déu durant molts d'anys fent inviable un millor aprofitament de la xarxa que s'havia traçat al llarg d'una història centenària. Això explica que el Pla director de carreteres que redacta la Conselleria d'Obres Públiques preveu unes inversions de seixanta mil milions de pessetes en deu anys, mentre un hipotètic desenvolupament dels ferrocarrils és pendent de la transferència de FEVE a la Comunitat Autònoma, sense que ningú no hagi definit encara quin serà el seu futur.

No obstant això, cada vegada són més els que creuen que un bon sistema de comunicació interior ha de passar per la revitalització dels ferrocarrils i per una reordenació del transport públic per carretera, sense oblidar ni un ni l'altre, ja que és indubtable que només així seria possible aspirar a un millor equilibri ambiental paral·lel a un augment de la qualitat dels serveis.

LA HISTÒRIA CONTINUA

És evident que queda molt lluny el 25 de febrer de 1875 quan començà a funcionar el tren Palma-Inca, o el 8 d'abril de 1897 quan es va desembarcar el primer automòbil a Mallorca dut en vaixell des de Marsella quan aquest port encara era un dels millors comunicats amb Mallorca, o el 2 de juliol de 1916, dia que s'iniciaren els vols regulars amb hidroavions entre Palma i Barcelona i, fins i tot, el 18 de juliol de 1960 quan s'inaugurà el nou aeroport civil de Son Sant Joan. La història ha quedat enrera, però ens resta el present i, sobretot, un futur que exigeix canvis substancials a l'hora de plantejar-se les comunicacions. L'aïllament ja no podrà ser mai una conseqüència de ser illa, sinó dels retards en adoptar les noves tecnologies i sistemes de comunicació.



El futur requereix millorar les comunicacions interiors.

Parcs tecnològics: un futur per definir

Entrevista a Andreu Font

per Joana Maria Roque

Andreu Font té 40 anys i és el director general d'Economia de la Conselleria d'Economia i Hisenda. Es va llicenciar en dret per la Universitat Complutense de Madrid. Ha fet el master en Business Administrations de l'ESADE i el master of International Management a Agsin (Arizona-USA).

Abans de la seva incorporació a la Conselleria d'Economia i Hisenda del Govern Balear va ser director de l'oficina comercial d'Espanya a Miami (USA) i gerent de Planificació Estratègica de la firma Ernst & Young.

Andreu Font, director general de la Conselleria d'Economia i Hisenda del Govern Balear és una persona segura i amb projectes de futur. Quan parla del Parc d'Innovació Tecnològica sol repetir que aquest és el nostre repte de futur. Vesteix, parla i es mou com un home gairebé segur de tenir un peu posat al segle XXI. Procura reconvertir totes les preguntes a la definició estratègica del Parc d'Innovació Tecnològica o el Megaparc Telemàtic, projectes que creu possibles per al futur de les nostres illes.

La seva Direcció General, sense aquest gran i fantàstic projecte, podria semblar una feina sols de comptabilitat. Però ell s'ha assegut a una cadira gairebé atòmica i amb projectes per atreure les activitats més modernes, la gent més preparada i els millors mitjans de comunicació telemàtica. Quan alguna pregunta surt del gran projecte estratègic dissenyat per a les

nostres illes, intenta fer veure que això no és molt important. Sap parlar per telèfon amb el llenguatge de tots els "yuppies" o "brokers" del món. A la vegada, intenta emprar un correcte català o mallorquí útil per explicar que "hem d'afrontar una nova realitat constituïda per una economia global i una societat internacional, a la qual l'element més important és la informació". Creu el que diu i procura fer-ho creure als altres.

- Quins objectius bàsics pretén el Parc d'Innovació Tecnològica programat pel Govern Balear?

- Es tracta d'un instrument. No és una finalitat en ell mateix. És un mitjà per al desenvolupament regional i per posicionar les Balears, per afrontar els reptes que té tota la societat

avançada al segle XXI, i que necessàriament passaran pel desenvolupament tecnològic. També pretén donar oportunitats de feina a una generació que estarà molt més ben preparada que les que hi ha hagut fins ara i que té el perill d'haver d'emigrar, la qual cosa sols seria un factor d'empobriment per a la nostra societat. En resum: atreure activitats avançades, transmetre un nou dinamisme a les empreses d'aquí i donar oportunitats de feina als nostres joves més preparats.

- Es coneixen experiències semblants a altres països?

- Hi ha molts de parcs a tot el món que tenen les seves especialitats, encara que de fet no hi ha una definició teòrica del que és un parc. Ni tan sols hi ha un nom únic. Hi ha parcs científics, de recerca, tecnològics...

- I el nostre, de quin tipus seria?

- Ha de tenir unes peculiaritats ja que aquí tenim una sèrie d'avantatges de qualitat de vida, medi-ambient, etcètera... però també tenim desavantatges com és ara la inferior capacitat per oferir incentius que altres regions poden utilitzar millor que nosaltres.

- Quins incentius?

- Fiscals o econòmics. És a dir, ara a "Cartuja 93" es donaran incentius a les empreses que s'hi instal·lin. I això de moment, nosaltres no ho podem conquerir, encara que, és clar, ho intentarem.



- Però, per quins motius a la Cartuja de Sevilla sí i aquí no?

- Perquè el Govern central ha fet una inversió molt forta a la Cartuja i es troba en la necessitat que això no sigui un fracàs, per la qual cosa és segur que utilitzarà totes les seves possibilitats; des de la seva capacitat per forçar que determinades empreses s'hi instal·lin, fins oferir incentius fiscals durant una sèrie d'anys. I això ha motivat que un parc en certa manera competitiu amb el de la Cartuja com és de la Màlaga hagi protestat, ja que es troba que competeix en inferioritat de condicions. Aleshores, nosaltres hem de ser realistes i hem de saber que no tendrem els avantatges de la Cartuja.

ECONOMIA TURÍSTICA

- Per dissenyar aquest parc, es parteix de la realitat d'una economia turística o s'intenta oferir productes i serveis alternatius?

- El parc, ho repetesc una vegada més, és un instrument dins una estratègia, ha de ser coherent amb la realitat que l'envolta, no pot actuar al marge. Seria un doi intentar construir un parc sense cap tipus de relació amb la nostra activitat econòmica principal que és el turisme o, en un sentit més ample, els serveis. El parc ha d'actuar com a instrument de qualificació del sector turístic i també ha de servir per atreure professionals que d'alguna manera desestacionalitzin l'activitat econòmica, molt centrada a l'estiu. Les activitats relacionades amb un parc d'aquestes característiques són les que demanen seminaris, relacions internacionals, etcètera, i de fet es pretén convertir Palma, Mallorca o les Balears en un lloc de congressos.



- Vostè parlava abans d'unes peculiaritats o especificitats pròpies del Parc d'Innovació Tecnològica de les Balears, les podria definir?

- Hem de saber triar els sectors en els quals podem esser competitiu i se'ns ha de conèixer a tot el món per la nostra especificitat: oci, telemàtica, euro-tecnologies... Són suggerències. Hem de tenir veritable pes en dues, tres o quatre activitats o sectors en els quals puguem fer les coses ben fetes. I una ha de ser indubtablement el turisme. L'arrelament dels parcs a les activitats del seu entorn és un fet mundial.

- Vostè parlava abans de les Balears en general, també Menorca i Eivissa en sortien beneficiades?

- És clar. A la nostra estratègia parlem de dues coses importants i relacionades. Una és el concepte de Balears com a Parc Telemàtic i l'altra és el Parc d'Innovació Balear.

- Les Illes com a Parc Telemàtic?

- Com a megaparc telemàtic. Això vol dir la utilització intensiva de les telecomunicacions, unir les tres illes entre elles i amb la resta del món a través de sistemes de telecomunicació. Cada

vegada hi ha més activitats que es poden fer telemàticament, com educació, medicina o treballs des de la pròpia casa. Hem de saber aprofitar tots aquests fenòmens al màxim, sobretot tenint en compte que vivim a un lloc privilegiat. Activitats que abans s'havien de fer al centre físic de treball, ara es poden desenvolupar a qualsevol part del món, mentre s'estigui connectat telemàticament. També es poden organitzar conferències i això que ara mateix és un fenomen incipient, segur que es generalitzarà d'aquí deu, vint anys.

INSULARITAT

- Així, la insularitat ha deixat d'esser un inconvenient o ho continua essent per a un projecte d'aquestes característiques?

- La insularitat és un inconvenient per a certes activitats, però és clar que aquí no s'instal·laran mai empreses que fabriquin per exemple automòbils o productes amb un important cost de transport. Hi ha altres activitats que es poden desenvolupar a qualsevol banda, llavors la insularitat no té més cost que el psicològic. A més a més, una illa també té una sèrie d'avantatges, per exemple en temes de seguretat. Amb bones comunicacions telemàtiques no hi hauria problemes importants.

- Segons ha dit vostè abans, aquestes comunicacions telemàtiques també servirien per unir l'arxipèlag...

- Hem de tenir en compte que són l'únic arxipèlag de la Mediterrània. Hi ha grans illes com Còrcega, Cerdenya o Malta. I les illes gregues que són mil o dues-mil. Però nosaltres, com a arxipèlag som els únics que ens poden posicionar a una estratègia europea comuna. Hem de considerar que Europa té un problema de congestió i de concentració d'un gran percentatge de l'activitat al centre, però a l'estratègia de la Comissió Europea hi entra l'aprofitament de les telecomunicacions per descongestionar. I és clar que nosaltres som una magnífica regió pilot per a aquest projecte. El nostre avantatge fonamental és la qualitat de vida i un medi ambient que fins ara ens ha servit per atreure turistes. El medi ambient és una qualitat que cada vegada es valora més. Així com abans es valorava, sobretot, la proximitat al mercat, les activitats del segle XXI requeriran, sobretot informació i si es té accés al banc de dades, es tenen les mateixes possibilitats que un altre. Bones connexions -mitjançant l'aeroport-, qualitat de vida i una infraestructura telemàtica seran tres elements molt importants al segle XXI que ens han de servir per posicionar-nos a Europa i al món en general. De totes maneres ho repestesc, cal distingir entre el Parc d'Innovació Tecnològica i el Megaparc Telemàtic, i en conjunt, parlem de quinze o vint anys, o potser, més.

PRIMERES PASSES

- Quines seran les primeres passes per dur endavant aquests projectes? Quan es podrà dir que ja tenim, almenys el bessó?

- Lògicament, el Parc s'ha de fer per fases i també d'una manera flexible, ja que a un entorn tan canviant com el nostre una condició imprescindible és la flexibilitat i capacitat de

replantejament, en funció de les noves circumstàncies. Un parc d'aquestes característiques ha de ser un espai molt ben organitzat i urbanitzat per atreure activitats tecnològiques, siguin empreses, institucions, professionals, etcètera.

Aleshores, les primeres passes han de ser la capacitat del Parc i l'atracció d'activitats.

- Això suposarà recórrer al capital estranger o confiar en el mallorquí?

- El Parc pot ser una bona oportunitat per al capital mallorquí que a aquests moments potser no troba projectes, però també haurà de comptar necessàriament amb el capital estranger, sobretot, si es té en compte que el període de realització de deu, quinze o vint anys, requereix grups inversors amb capacitat econòmica per afrontar projectes tan a llarg termini, solen estar associats a nivell internacional i amb una capacitat inversora fortíssima.

PROJECTES INTERNACIONALS

- Quan parlen amb aquests hipotètics inversors estrangers, què els expliquen?, per dir-ho de qualche manera, com els venen el projecte?

- Doncs els explicam la possibilitat de fer un parc innovador a les Balears i això ha estat un element molt encoratjador i que ha trobat bona acollida, però vull matisar, han estat els diferents grups estrangers els que han connectat amb nosaltres i no a la inversa.

- En concret, ja hi ha algun grup amb nom i llinatge o el corresponent registre disposat a participar?

- Sí, sí. Hi ha un grup francès, un anglès i un americà que coneixen Mallorca i el nostre projecte i ens han manifestat el seu interès per participar en el Parc. Són grups financers internacionals amb projectes de molts tipus a tot el món i amb experiències als parcs tecnològics.

- Ja s'ha pensat en una possible ubicació o localització?

- Encara no s'ha definit. Hi ha un Avantprojecte de llei al Parlament que permet que la localització urbanística es faci mitjançant concurs. I és clar que s'ha d'escollir un lloc ben comunicat i amb una sèrie de qualitats mediambientals, un lloc agradable. Les hipòtesis que es manegen són o devora la Universitat, per raons òbvies, o al Pla de Mallorca la qual cosa també suposaria un element de reequilibri regional. A Palma, ara per ara, es dona una certa macrocefàlia o excessiva concentració i, fer el Parc al centre, suposaria obrir-se a tota l'illa, seria un instrument de reequilibri.

- En concret què es diu a aquest avantprojecte?

- És purament tècnic. Estableix els mecanismes en funció a partir dels quals es podrien iniciar els tràmits urbanístics i operatius per dur endavant el Parc i també els mecanismes del concurs per poder presentar ofertes i escollir el lloc més adient.

- *Llavors, el Govern Balear, compraria el sòl?*

- Al començament, sí.

PER URBANITZAR

- *I, després, el vendria a les empreses interessades?, el llogaria?*

- Aquí hi ha diverses fórmules possibles, que encara s'han de determinar.

Hi ha parcs que venen els terrenys i altres que fan un "leasing", per exemple per cent anys i també d'altres que donen dret a la utilització del sòl, però no venen la propietat. S'hauria d'estudiar la fórmula més adient en funció dels nostres interessos com a comunitat i també de les demandes de les empreses. No podem plantejar el projecte al marge de la realitat del mercat.

- *Ja hi ha partida pressupostària per a l'adquisició d'aquests terrenys?*

- Bé, hi ha una partida pressupostària que permet la compra de terrenys, la realització d'estudis i tot això.

- *Es coneix la quantitat?*

- Entorn cinc-cents milions de pessetes, però també inclou la realització d'estudis.

- *Estudis, de què?, de viabilitat?*

- De viabilitat, de promoció per poder fer un concurs internacional per tal d'adjudicar la realització del Parc. Hem de fer un parc que sigui conegut a tot el món i també "especialitzat". No el podem plantejar en pla "massa" com podria succeir, per exemple a regions d'Alemanya.

EXTENSIÓ

- *Ja se sap l'extensió aproximada del futur Parc o dels terrenys a urbanitzar per a aquesta finalitat?*

- Encara és per definir. El que és clar és que s'han d'atreure activitats que a aquests moments hi ha a quaranta o cinquanta llocs del món i una condició necessària, però no suficient, és que siguin llocs atractius.

- *També com a residència?*

- També. O sigui, l'essencial és la qualitat de vida i la capacitat per crear nuclis de treball.

- *Hi hauria substancials diferències entre el futur Parc Tecnològic i els polígons industrials que es projecten ara mateix a Mallorca, per exemple a Marratxí o a Son Bugadelles (Calvià), els quals també es pretenen no contaminats i per a indústries "capdavanteres"?*

- No té res a veure. Les empreses de les quals parlem nosaltres no són les que van a un polígon industrial. El Parc d'Innovació Tecnològica ha de menester unes certes condicions com poden esser camps de golf o llocs esportius i recreatius. I això suposa també la creació d'un entorn de competitivitat útil per a les mateixes empreses d'aquí, no podem oblidar que tenim uns sectors endògens, com el calçat o la bijuteria que requereixen una atenció prioritària a la nostra estratègia.

- *Encara no ha arribat a dir quina seria l'extensió aproximada del Parc.*

- Estam parlant de devers cent cinquanta hectàrees, però això sols és una xifra de referència. A la tramitació de la llei es podria determinar que fos més gran o més petit. Però és important que tenguim una bona base física. Un parc d'aquestes característiques no pot ser massa petit. Nosaltres parlem de cent cinquanta hectàrees, però hi ha alguns grups que demanen major extensió. I un dels problemes d'altres parcs ha estat que quan han tengut èxit i han volgut ampliar els terrenys o activitats no han pogut fer-ho. Hem de preveure aquesta possibilitat d'ampliació.

- *Qui es faria càrrec d'aquest projecte inicial d'urbanització?*

- En principi pareix lògic que sigui un grup especialitzat en parcs tecnològics, i amb el control estratègic del projecte per part del Govern Balear, però tot això, encara és per definir.

UNIVERSITAT

- *Vostè ha dit abans que un lloc possible i per raons òbvies seria devora la Universitat?, quines són aquestes raons òbvies?, quins contactes s'han establert amb la institució universitària?*

- Hi ha molt bona relació i la Universitat és predestinada a jugar un paper fonamental no sols al Parc, sinó també a l'estratègia conjunta, ja que és uns dels actius més importants amb els quals pot comptar el Govern Balear i qualsevol govern. Tenim la sort de tenir una universitat tecnològicament molt capdavantera i avançada. No hem d'oblidar que va esser primera en el tema d'enginyeria de computadores. I és clar que serà un aliat important a la nostra estratègia i, a la vegada, podrà proporcionar infraestructura tecnològica i també recursos humans, que són uns dels elements més importants que exigeixen el tipus d'empreses que es puguin instal·lar als parcs d'aquestes característiques, ja que no es pot dur tot el personal d'Alemanya o d'Amèrica. S'ha de menester una mà d'obra formada aquí.

- *Però la participació de la Universitat es limitaria a la preparació de personal qualificat o també tendria una presència física activa al Parc d'Innovació?*

- És una de les altres coses que queden per definir. Depèn d'on es faci el Parc i del tipus de comunicacions que s'establesquin.



- El Govern té previst algun tipus d'incentiu econòmic per a la Universitat o més aviat seria sols un acord de col·laboració?

- Incentiu? Bé. El Govern Balear ha ajudat a finançar l'adquisició d'una super-computadora o centre de computació i això és una manera de potenciar que la Universitat pugui jugar un paper estratègic a la nostra societat.

TÈCNICS

- Vostè deia abans que el Parc d'Innovació Tecnològica també pot ser útil per evitar que els nostres tècnics més qualificats hagin d'emigrar, quins tècnics?, quines especialitzacions?

- Això depèn de les empreses que s'hi instal·lin, però jo voldria desmitificar una mica el concepte de tecnologia. És a dir, quan es parla de tecnologia, es té la tendència a pensar en temes molt complicats o sols relacionats amb la informàtica. Però

n'hi ha d'altres, com per exemple el turisme, l'oci en general o les activitats ara anomenades "quaternàries", com poden esser empreses de "consulting" o professionals que s'hi dediquin, repetesc, no es tracta de produir, sinó d'un altre tipus d'activitats més modernes i sofisticades, activitats amb futur al segle XXI.

- Quina opinió creu que tenen els partits polítics parlamentaris que no formen part del Govern sobre aquest futur Parc?

- Crec que tots estan d'acord en la idea inicial, encara que a l'hora de votar, segurament es plantejaran aspectes puntuals o molt concrets. No he sentit ningú que estigui radicalment en contra del Parc, però hi pot haver qui dubti sobre si sortirà bé. Hi ha temes, com puguin ser el de la localització que, segurament s'hauran de discutir més endavant. Però al final s'haurà de prendre una decisió molt important per al nostre futur.

Informàtica: joc de lògica i d'imaginació

Entrevista a Josep Blat

per Joana Maria Roque

Josep Blat no és pedant ni parla per parlar. Quan, de passada, se li comenta que el seu departament universitari va quedar a un bon lloc a un "ranking" sobre investigacions i realitzacions universitàries d'Espanya, diu "sí", amb la major naturalitat.

Així que cal passar a altres qüestions. I quan els temes no són directament informàtics respon amb la major tranquil·litat que convendria parlar amb un psicòleg o que caldria conèixer l'opinió dels economistes. És una persona situada al món que l'envolta, conscient de les limitacions de tot coneixement.

Per això el diàleg amb Josep Blat és fàcil, a un moment determinat diu que ell va lluitar contra el franquisme i que voldria saber si això encara roman a algun arxiu policial. Parla de la informàtica com a eina de creativitat,

al que ell anomena "segona revolució", obviat o oblidant el terme "generació". També diu que al seu departament volen ésser, sobretot, pràctics i oferir els millors productes, més barats i amb la major promptitud.

Reconèixer que se saben poques coses és un recurs que sols poden, saben i solen emprar els molt savis. Per això Josep Blat és la persona més adient per parlar d'aquest complex i complicat món de la informàtica.

El seu "software" mental és compatible amb la lògica de les persones.

Quan ja hem acabat l'entrevista vol afegir que el seu departament intenta ésser innovador i oferir els millors productes amb els mínims costos possibles "si això ho rep aquesta societat, molt millor i si no, formarà part de projectes europeus o internacionals, depèn", explica.

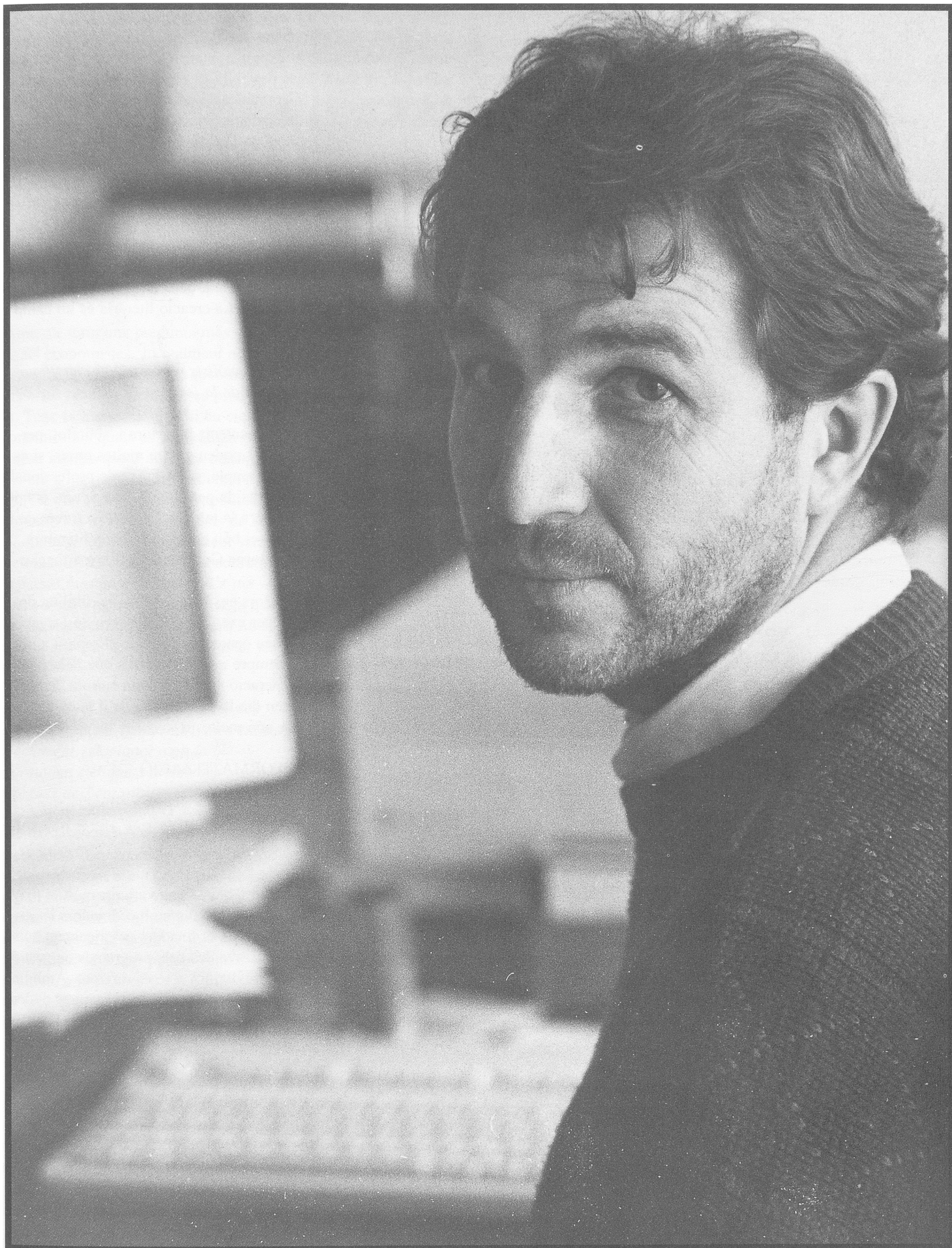
- Per començar, potser sigui útil una definició o explicació de què ha suposat la informàtica al món modern, de com ha fet canviar comportaments, sistemes de gestió empresarial, sistemes de cultura i aprenentatge...

- La informàtica, ara mateix, lidera totes les organitzacions. Les empreses paguen els seus empleats a través d'ordinadors. La informàtica de gestió és una cosa plenament habitual i útil per gestionar compres, fer un "marketing", treure etiquetes, etcètera. Avui en dia, a qualsevol botiga hi ha un ordinador per fer les

factures. Aquest primer nivell ja és bastant consolidat, encara que, potser, es podria millorar més.

Josep Blat va néixer el 1954 a Castelló. A 1979 es va llicenciar en Matemàtiques. A 1985 es va doctorar per la Heriot-Watt-University (Edinburg). Ha estat professor de les universitats de València i d'Edinburg. Actualment és catedràtic de la UIB i director del departament de Ciències Matemàtiques de la UIB. Ha realitzat nombrosos estudis i treballs, entre ells "Análisis matemático de imágenes" (1988-1991). També és responsable del master que sobre imatges sintètiques i animació a través de computadores s'imparteix a la UIB.

Però crec que també es pot parlar d'una "segona revolució de la informàtica" que es produeix ara mateix, en el sentit de poder utilitzar-la com a eina de producció pròpia o de comunicació. A través de la informàtica es poden desenvolupar tota una sèrie de qüestions, per exemple d'integració de la imatge a programes i moltes altres coses molt útils tant per a la comunicació com per a la productivitat.



SEGONA REVOLUCIÓ

- *Quines serien les característiques més importants d'aquesta segona revolució de la informàtica, com l'ha anomenada?*

- Aquest és un terme que jo estic emprant per explicar-me, la qual cosa no vol dir que sigui d'utilització comuna. Bé, doncs, la informàtica ara s'introdueix a molts de camps: educacionals, d'entreteniment... i s'obre un ample ventall de possibilitats. Pensem, per exemple, que a aquestes festes les joguines més venudes han estat les consoles, que són ni més ni menys que petits ordinadors introduïts o especialitzats en jocs. I un dels darrers productes que hem fet nosaltres per a la Universitat és un disc compacte amb informació multimèdia sobre la pròpia Universitat amb imatges, música, moviment, etcètera. És un llibre no clàssic que serveix com a eina de comunicació. Totes aquestes noves possibilitats afectaran el futur de les comunicacions. Ja es poden fer, per exemple, programes per a video-conferències a través d'ordinadors i de càmeres de video, però s'han de tenir els mitjans necessaris. És un camp que en el futur es desenvoluparà molt més.

- *Vostè parlava abans de les consoles. Facem un incís. A vegades s'han acusat els ordinadors, les consoles i el món de la informàtica en general de potenciar una espècie d'aïllament dels al·lots, i darrerament, fins i tot s'ha dit que una utilització excessiva de les video-consoles, podria produir atacs d'epilèpsia. Quina és la seva opinió sobre aquest tipus de comentari?*

- Faré una broma: els ganivets de cuina, que normalment serveixen per tallar carn o verdures, també es poden convertir en eines mortals si s'utilitzen malament. I això es pot aplicar a tots els camps del avanços tecnològics, la informàtica pot tenir unes aplicacions molt importants a la guerra, que actualment és molt tecnificada, la qual cosa pot ser molt més perillosa que altres aplicacions o utilitzacions. Tot depèn de la utilització que se'n faci. I pel que he vist amb els meus nebots o altres nens, crec que els jocs que estimulen la competitivitat, el nerviosisme i una sèrie de coses poden esser perjudicials. Això és un tema que correspon als psicòlegs. Però a la inversa, els nens d'avui en dia tenen la possibilitat d'aprendre amb imatges en moviment i amb interactivitat amb els ordinadors. També els pot resultar més fàcil l'aprenentatge de volums o distàncies, per posar un altre exemple molt immediat, jo puc deixar missatges a tots els meus companys de departament a través dels ordinadors. Així que la informàtica pot estimular l'aïllament o la comunicació, segons com s'utilitzi.

LECTURA

- *Quan els mitjans de comunicació de masses varen començar a tenir una important presència al món, va sorgir una polèmica que després Umberto Eco va recollir i resumir al seu llibre "Apocalíptics i integrats a la cultura de masses". També hi ha ara "apocalíptics" de la informàtica que diuen que pot destruir l'hàbit de la lectura o de la reflexió? Com ho entén vostè?*

- És clar que la informàtica pot ser un perill, però també pot ser un benefici. Ja he dit abans que el més important és explorar noves possibilitats. Per exemple, el sistema d'ibertext o minitel a França pot donar unes possibilitats enormes per a la lectura de la premsa i per a la comunicació en general. A França molta gent no ha deixat de llegir diaris, però des del minitel poden connectar amb els serveis de Le Monde, Le Figare, Liberation, etcètera. I tenen a l'abast les darreres notícies i fins i tot, una sèrie de reportatges amb més detalls, si tens més coses a fer tens menys temps per llegir, però també existeix la possibilitat d'escollir entre ràdio, premsa, televisió. Ara, per exemple, els al·lots poden veure tot el món a través de la televisió, cosa que no podíem fer nosaltres. Ens l'havíem d'imaginar i això crec que els espavila i els estimula molt, però no vull dir que s'hagi de perdre l'hàbit de la lectura. La creació literària és un camp culturalment imprescindible.

- *També s'han fet profecies i anàlisis més o menys científiques sobre la possible desaparició de la lectura. És ciència-ficció?*

- S'ha de fer un esforç per mantenir la lectura i, sobretot, per fer-la de qualitat. Clar que es poden perdre moltes coses, si es fan de baixa qualitat. Per exemple, si els grups de professionals de teatre semblen d'aficionats, la gent no els va a veure, ja que prefereixen veure bon teatre a la televisió. També a través de la informàtica es pot apreciar el bon teatre, o la bona literatura, des de Shakespeare fins a Jorge Guillem. Es fan experiències d'aquest tipus.

Ara mateix, alguns professors ens han oferit la possibilitat de fer productes interactius, per exemple sobre l'obra de Jorge Guillem, amb motiu del seu centenari. Això és el repte i a mi m'estranya que es parli sempre més dels perills que dels beneficis. A la nostra generació no teníem una cultura de la imatge i els nins d'avui en dia la poden adquirir. I la cultura no és sols la paraula escrita, són moltes més coses.

UNIFORMATITZACIÓ

- *També a certs moments es va dir que la informàtica podia conduir a una certa uniformització, hi està d'acord? Ara, això, ja és diferent?*

- La primera revolució informàtica sí que va tenir molt d'uniformització, ja que es treballava amb ordinadors i terminals molt centralitzats. I els ordinadors pràcticament sols podien fer el que se centralitzava des dels programes de gestió de les empreses, però avui en dia, tot això és diferent. Amb un ordinador, un processador de textos, i una impressora es poden fer imatges, quadres, dissenys. Això és el que volia dir quan parlava de la "segona revolució de la informàtica". A aquests moments un ordinador personal, fins i tot fa possible la impressió de fulletons de propaganda, o fulls de diari. Una altra cosa és el gust o l'estètica amb què es facin aquestes coses. I també hi ha una altra cosa que és la televisió interactiva.

- *Veure el que un vol des de casa?*

- Més o menys. A un camp de futbol hi pot haver cinc o sis càmeres filmant i el que tria és el realitzador, però ja hi ha

experiències, en concret a Canadà: amb un petit comandament a distància es pot escollir el que es vol veure. Això suposa altres possibilitats de futur i, en aquest sentit, informàtica no és sinònim d'uniformització, sinó a la inversa, de creativitat i possibilitats d'escollir.

- Passem al món de l'alta política o de les relacions internacionals. La informàtica pot ajudar a igualar nivells de vida entre països més o menys desenvolupats o es pot convertir en un factor de desequilibri?

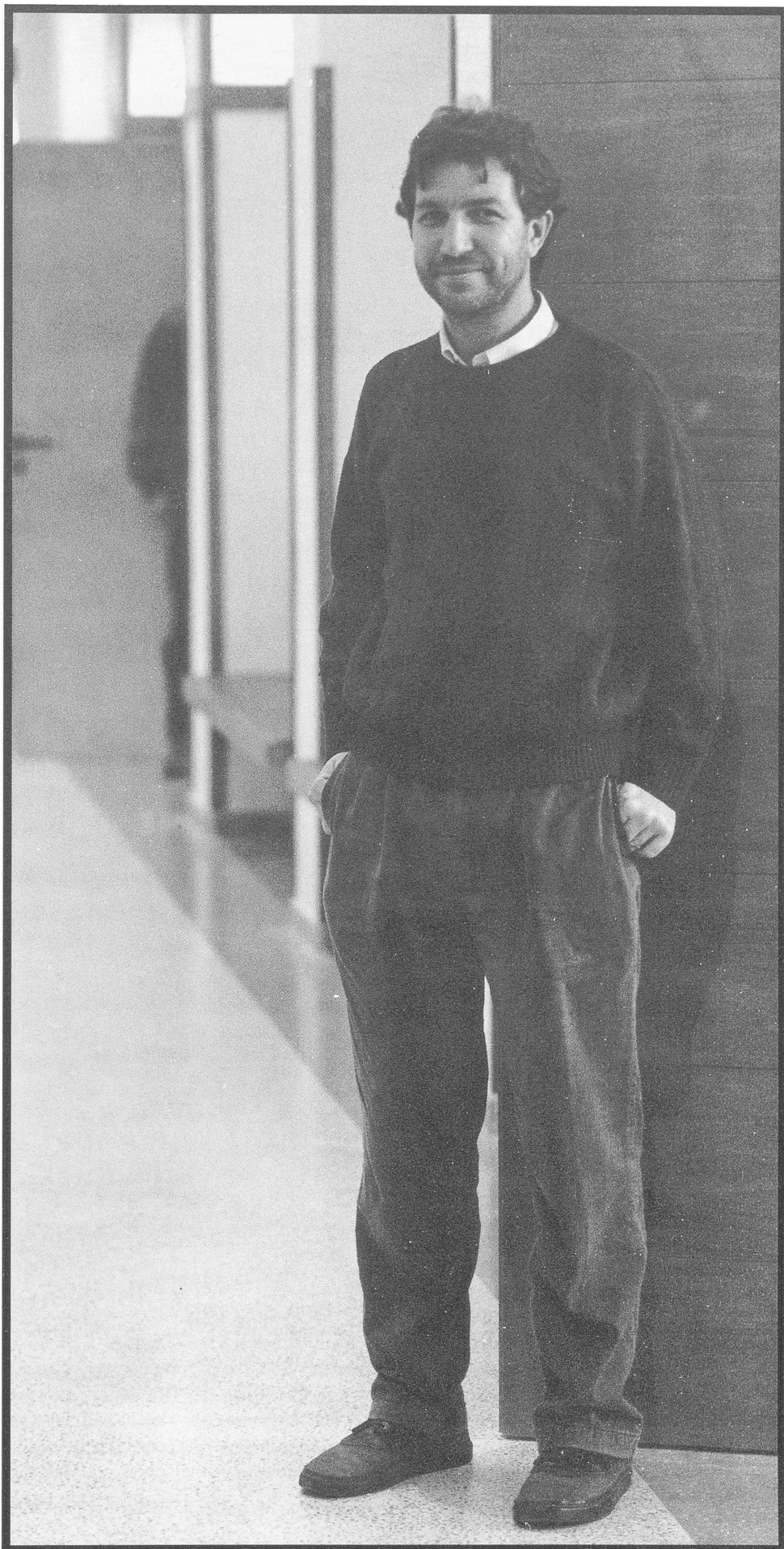
- Aquesta seria una pregunta més adient per als economistes. Jo realment no ho sé. Caldria tenir present tota la revolució industrial i la revolució que es produeix ara. Tenc la impressió que hi ha cicles econòmics als quals es generalitza més la riquesa mentre que a altres es concentra. Fins ara s'han produït ordinadors a països com Taiwan a preus molt competitius, però amb els nous plantejaments de la informàtica, les coses segurament seran diferents. La fabricació es farà sobretot als països més desenvolupats. La mà d'obra tindrà menys importància ja que hem arribat a uns nivells als quals no fa falta un sistema complex per muntar els ordinadors.

- Des de fa relativament poc temps es parla d'un sector quaternari, més enllà, directament relacionat amb la informàtica i el que s'anomenen empreses de "consulting"...

- Bé. Hi ha tota una sèrie de serveis nous, directament connectats amb la informàtica com a eina de comunicació, però el nostre punt de vista o el del departament, no és el plantejament del problema de la filosofia de la informàtica, sinó què podem fer nosaltres, millor, més barat o més aviat que els altres. Intentam fer coses noves a nivell europeu i competitiu.

APLICACIONS ARTÍSTIQUES

- Tot això des d'un departament de matemàtiques i amb molts èxits segons recents "rankings" universitaris... però la informàtica, també pot tenir aplicacions artístiques en els mons de la pintura, l'escriptura o la música?



- Aquí hi ha diferents punts de vista. Hi ha creadors que treballen amb materials molt concrets o específics com per exemple el fang, aquests poden dir que la informàtica no els serveix per a res. Bé, això és una qüestió que han de resoldre ells mateixos, veure si la informàtica els ajuda o si els paralitza la creativitat. Però també cal dir que el nostre és l'únic departament que ofereix uns estudis de post-graduat com són els masters d'animàtica o de multimèdia en col·laboració amb altres institucions europees, algunes de les quals són escoles superiors de belles arts. I creim que els ordinadors els ofereixen possibilitats.

Si els ordinadors poden servir per a la comunicació, també es poden complementar amb els aspectes artístics, que ara experimentam.

- *Aquest món dels ordinadors encara té el seu punt de misteri, dubte o incertitud. Quan una persona, petit comerciant o professional compra un ordinador, es pot equivocar molt?, quins criteris ha d'aplicar?*

- Es pot equivocar si no sap què vol exactament. Tothom té una sèrie d'ordinadors a casa seva, encara que no ho sàpiga. A la rentadora, al rellotge, etcètera. Per no equivocar-se, s'ha de saber què es vol comprar i valorar la relació qualitat-preu i també ha de valorar-se el software o part lògica de l'ordinador. Actualment, els ordinadors són cada vegada més compatibles, precisament pels seus software. Vull dir que avui en dia hi ha tota una sèrie de coses molt estandard que funcionen a tots els ordinadors. Si algú compra un ordinador com si compràs una capsa buida, clar que s'equivoca.

ORDINADORS PERSONALS

- *Hi ha un concepte d'ordinadors personals que potser no ha estat molt ben explicat als consumidors. Personals, per a quines necessitats?*

- Aquest és un nom, sobretot comercial. Abans, com ja he dit, hi havia ordinadors útils per estar connectats a una central i després se'n varen fabricar d'altres amb funcions o funcionalitats útils per a una persona sola. Ara mateix, si jo o qualsevol d'aquesta Universitat desconnectam el nostre ordinador, el podem fer servir per a funcions individuals o personals i, a la vegada, el podem tenir connectat a la xarxa general.

- *La nostra economia és, sobretot, turística i aquí hi ha una pregunta obligatòria: la hipotètica i futura utilitat de la informàtica per al turisme.*

- Aquí la informàtica pot servir com a eina d'uniformització, i em permeti la broma. Crec que, ara mateix totes les agències de viatges tenen un ordinador per controlar les reserves i els paquets turístics. Es parla, fins i tot, d'evitar la dependència dels grans operadors. Es poden combinar paquets, per dir-ho d'alguna manera "alternatius" i això ho podria aprofitar la indústria turística balear per gestionar tot un conjunt de coses, com catàlegs d'informació...

- *A Mallorca, en general, hi ha bons programadors d'informàtica o s'ha de recórrer a programadors de fora. Em referesc a grans empreses, com la cadena Sol o altres semblants?*

- Això és realment complicat. Tota una sèrie de qüestions depenen de l'estratègia empresarial d'una companyia. Per exemple l'anterior consistori de Palma va crear un sistema informàtic per oferir un millor servei interior i també per a l'exterior. Ara, tot depèn de l'estratègia econòmica, política o empresarial. Segons per a quines necessitats pot semblar més convenient tenir un sistema mínim, connectar amb altres empreses o comprar paquets a mida. Saber com s'ha de comprar o s'ha de desenvolupar el software, depèn de qüestions estratègiques.

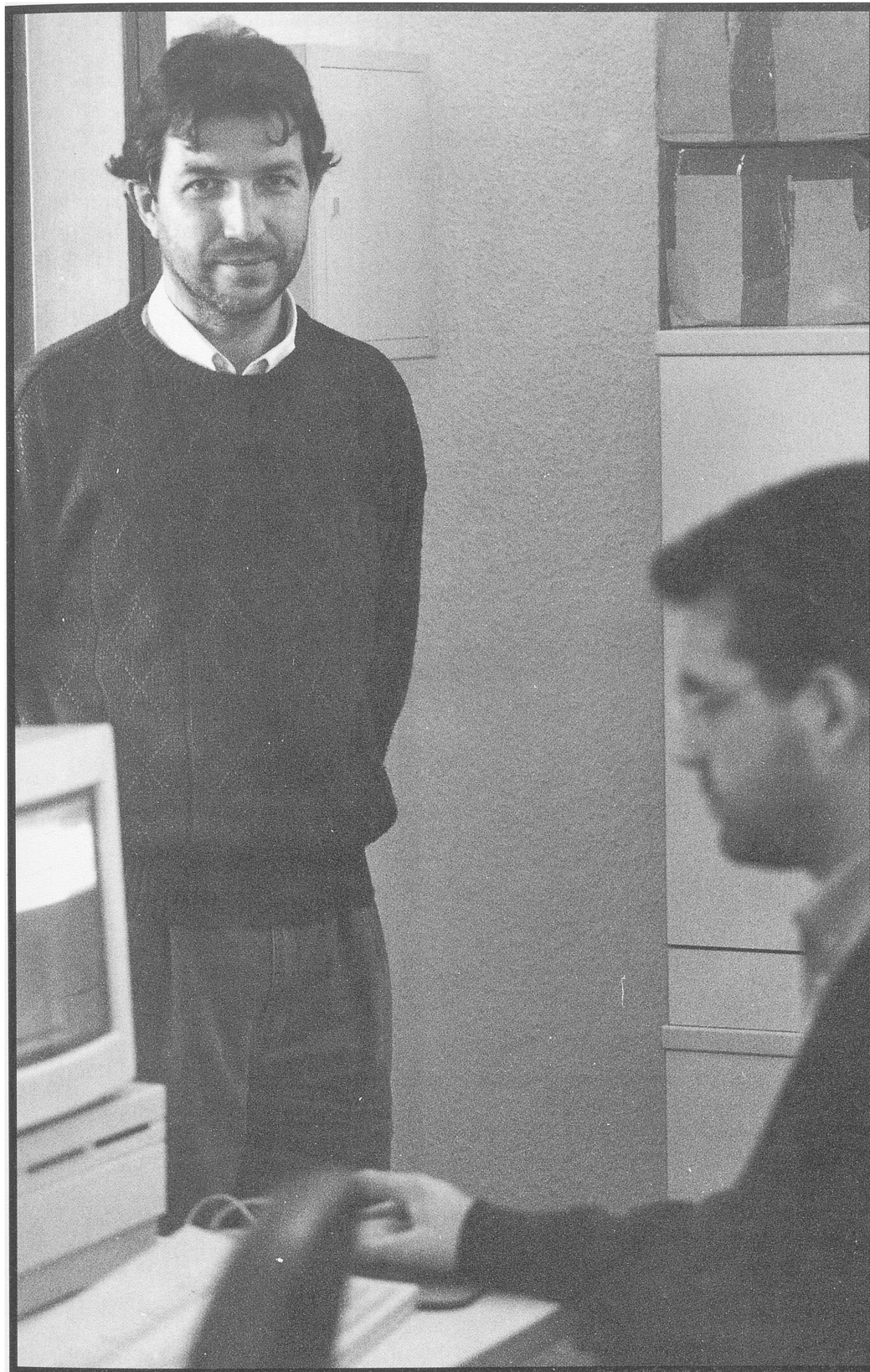
EL FUTUR DELS TÈCNICS

- *El rector de la Universitat de les Illes, Nadal Batle, va declarar a aquesta revista que, ara per ara, potser existeix el perill que els nostres tècnics més qualificats hagin d'emigrar. Com ho veu des del seu departament d'Informàtica? Hi ha futur per a aquesta professió?*

- Actualment ens trobam amb una crisi a nivell mundial per a aquest tipus de professionals, però si és o no important que la gent pugui aprendre o adquirir coneixements a altres indrets es pot avaluar des de punts de vista diferents: la ciència i la tecnologia són universals i els intercanvis poden ser molt positius, aquest és un punt de vista; però un altre és: si els nostres tècnics poden tenir llocs de treball a la societat mallorquina. Són els economistes els que ho han de preveure o estudiar, però hi ha la possibilitat d'invertir, per exemple els excedents del turisme, en qüestions de major qualificació. I en aquest sentit, arribar a realitzar el Parc Telemàtic projectat pel Govern Balear podria ésser una estratègia de futur molt important.

- *La informàtica també pot servir per controlar gairebé totes les activitats i l'història dels ciutadans normals i corrents? Creu que això s'hauria de regular? de quina manera?*

- És un fet que tant els governs com altres institucions o fins i tot empreses comercials, cada vegada tenen més informació sobre nosaltres i les nostres activitats. Si un compra a un supermercat amb targeta, pot quedar arxivat allò que sol adquirir, amb quina periodicitat, els productes que sol escollir, etcètera. I això pot ser útil a certes cases comercials, no tant a l'Estat. Ara, si vostè em pregunta com s'hauria de regular el nostre dret a la intimitat, li puc dir que no ho sé exactament. Però crec que els ciutadans, almenys hauríem de tenir dret a accedir a les nostres "fitxes" o informacions personals i opinar sobre si volem o no que s'utilitzin. Jo que vaig ésser un lluitador antifranquista, voldria saber si això consta a algun arxiu policial o no. Aquí hi ha una sèrie d'aspectes molt complexos, fins i tot em pregunto si els ciutadans tenim dret a cobrar per la utilització del nostre nom per part de les companyies comercials.



- *El virus del divendres-13 se sol plantejar com a un perill per al món de la informàtica. Com creu que es va produir, amb quins interessos?*

- Bé. Els ordinadors tenen un rellotge i quan arriba el divendres tretze pot sorgir aquest virus que algú va crear, però es pot

evitar desprogramant aquesta data a l'ordinador. El que no se sap és què hi ha de pirateria o de propi interès per part de les cases comercials, per dissuadir sobre l'adquisició de còpies il·legals o pirates. Des del meu departament aconsell sempre els programes o, més en general, els software legalitzats.

PROPERES INNOVACIONS

- *Com a persona molt preparada a aquest món de la informàtica. Quines creu que seran les innovacions més importants que es produiran els propers cinc o deu anys?*

- Molt possiblement la consolidació de la informàtica com a eina individual i creativa. Potser, tota una sèrie de coses de les quals he parlat abans. Els ordinadors tendran majors possibilitats d'imatge, veu, etcètera. Seran eines més personals. Una altra possible novetat és el que s'anomena "realitat virtual" que possibilitarà que una persona es pugui moure a un ordinador i rebre'n per exemple sensacions visuals o tàctils.

- *Convendria explicar el concepte de "realitat virtual".*

- És una simulació, en la qual es poden tenir unes ulleres, i fins i tot uns guants, per agafar objectes a l'ordinador. I amb les lentes que són dues petites pantalles de televisió reps la impressió que te trobes a un món tridimensional. I fins i tot t'hi pots moure. Amb un casc també arribes a tenir percepció dels teus moviments. O sigui quan gires el cap tens la sensació que te trobes allà dedins, a aquesta realitat virtual. Altres novetats o innovacions previsibles són que possiblement en el futur es

podrà parlar verbalment amb els ordinadors o que et reconguin la pròpia lletra. S'activarà la comunicació i existeix la possibilitat que siguin més amigables, més comunicatius i també més específics.

Tomàs Cano és pilot, encara que confessa que mai no s'ha posat al comandament d'un avió de manera professional. En canvi, el que sí ha fet és situar-se al capdavant de gairebé tots els projectes d'aviació civil i privada que s'han dut a terme a les Balears. És una altra forma de pilotar. La darrera aventura empresarial és Centennial, una companyia xarter que empenirà el vol el mes que ve, l'abril de 1993, en un any que ha vist començar el procés de liberalització de l'espai aeri europeu.

Cano ha deixat de ser cua de lleó i s'ha convertit en el cap de ratolí de la dita popular, però no té por a la forta competència que mantendran les companyies aèries europees per fer-se amb el mercat comunitari. Sap que hi haurà una autèntica guerra de serveis i de preus. No obstant això, creu -així ens ho dirà- que en un món cada vegada més gran i sense fronteres tot és pot bipolaritzar. El futur és dels grans, però també dels petits, si fan la feina ben feta. Els petits, explicarà amb raó, solen arribar allà on no poden fer-ho els grans perquè de vegades el seu tamany ho impedeix. Un lleó pot estar tancat a una gàbia a la qual un ratolí pot entrar i sortir-ne sempre que vulgui.

D'altra banda, com no podria ser d'altra manera atès el seu historial, és un profund coneixedor del mercat de l'aviació i, en concret, dels xarter, un tipus de transport que esdevengué des del començament del "boom" un dels puntals indiscutibles del desenvolupament turístic de les Illes. És per això que l'hem elegit com a entrevistat en un número d'ONA especialment dedicat a un sector tan bàsic per al futur econòmic balear com són les comunicacions.

No posar portes al cel

Entrevista a Tomàs Cano

per Sebastià Verd

- Volem parlar del futur del transport aeri a les Balears, però què li sembla si per començar feim un balanç de la situació actual?

- És un moment difícil, molt delicat, en el qual ningú no es pot permetre el luxe de travellar. És un moment de crisi, encara que jo m'estimaria més dir de reestructuració perquè crec que la paraula s'ajusta més a la realitat. Hi ha una crisi econòmica generalitzada a tot el món, però en el cas del transport aeri va acompanyada d'una forta reestructuració del sector. Per a nosaltres, des de les empreses espanyoles, el repte més important que tenim en aquests moments és la necessitat d'adaptar els nostres costos als de la resta de les empreses europees. És indubtable que ara mateix no som competitius des del punt de vista europeu. Per això neix Centennial, si em permet dir-ho i no és massa propaganda.

Tomàs Cano és pilot. Va néixer fa 42 anys a Barcelona, encara que la seva família és mallorquina. Son pare era tenor d'òpera i circumstancialment es trobava fora de l'illa. Sempre ha viscut a Mallorca, on ben aviat s'incorporà al món de l'aviació, i ha estat testimoni i protagonista de la història més recent del moviment xarter que, com se sap, és fonamental per entendre el model de desenvolupament turístic de les Illes.

El 1972 s'incorporà a Spantax on treballà fins a 1980. Ha estat subdirector i director general d'Hispania, director general també d'Air Europa i del grup Oasis. Fins l'agost de 1992 quan participa en la creació d'una empresa, en la qual hi participa com a soci, Centennial, companyia que iniciarà els vols aquest mes d'abril.

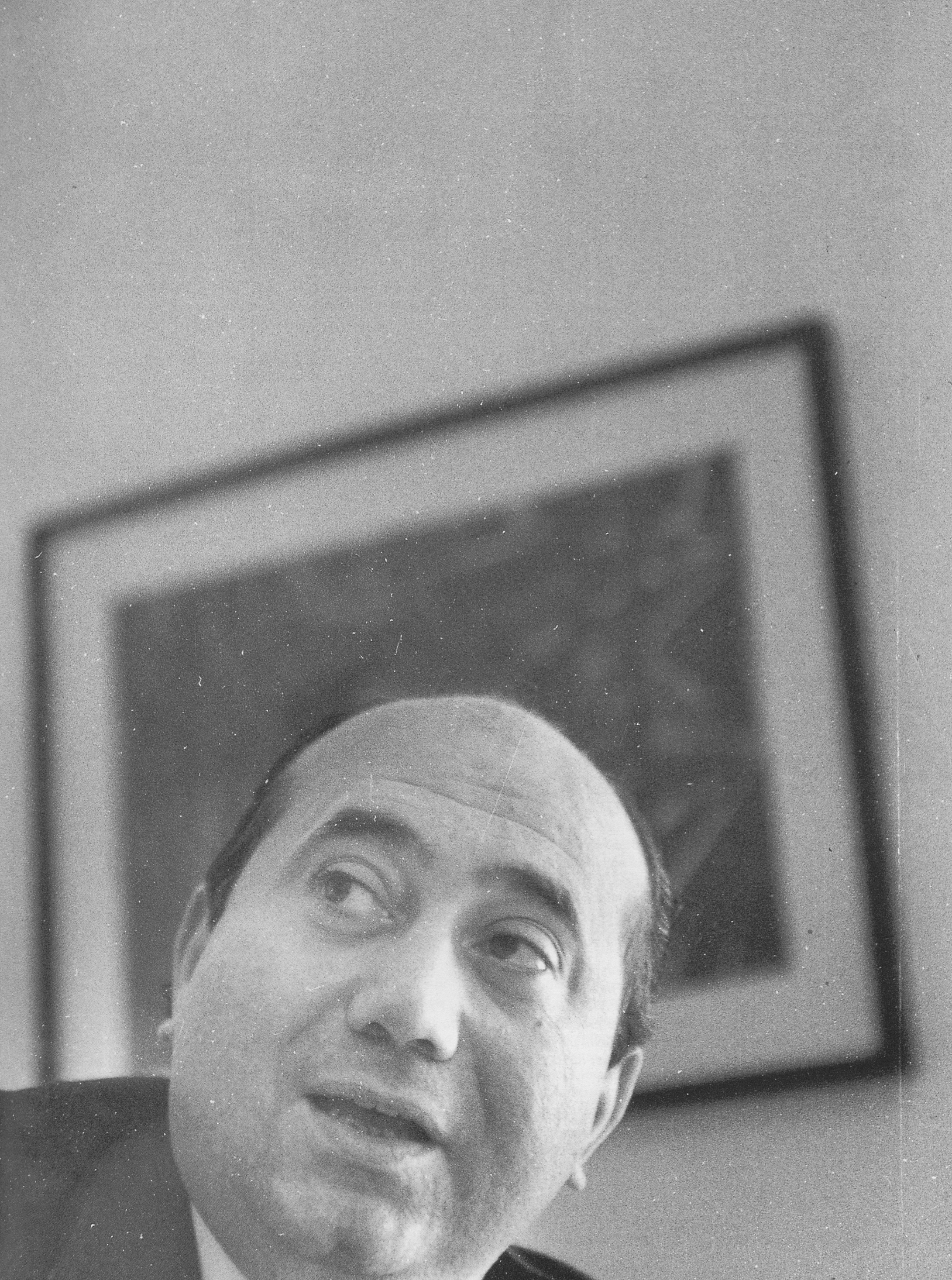
- Endavant, per favor...

- El que volem fer és aprofitar tota l'experiència acumulada i els errors comesos, també els errors que jo he comès al llarg de la meua carrera professional, per millorar els costos. Fins fa poc les companyies d'aviació tenien uns ingressos molt elevants i, per tant, no els feia por incrementar les despeses,

perquè els marges de beneficis continuaven essent alts, però en un moment de crisi el que cal fer és gastar menys...

REDUIR COSTOS PER FER FRONT A LA COMPETÈNCIA

- La companyia que organitza serà una xarter. Supòs que una xarter petita.



- Sí, és clar... És una manera de poder reduir despeses i, mitjançant un estricte control de la gestió, ésser rendibles.

- Però aquest panorama de reestructuració i de crisi que ha dibuixat també afecta els grans, Iberia, Lufthansa...?

- Sí, també. Jo parl des d'una empresa que en relació a les grans companyies aèries és molt petita, però també els grans han de fer el mateix. Iberia, per exemple, no té més remei que entrar en una reestructuració de costos. I Lufthansa, igual. Els seus ingressos ja no són proporcionalment els que eren i, lògicament, quan els guanys minven també han de disminuir les despeses. De fet no hi ha grans diferències respecte d'una economia familiar. A manco ingressos manco sortides. És una filosofia que pertany a la mateixa vida.

- Quan li he demanat per la situació del transport aeri a les Balears també em volia referir a les comunicacions. Creu que les Illes estan ben comunicades en aquests moments i, sobretot, de cara al Mercat Únic?

- Jo crec que amb la liberalització, les Illes estaran cada vegada més i millor comunicades. D'altra banda, ara mateix ja és possible per part de qualsevol companyia establir comunicacions de caire regular o pseudo-regular entre les Illes i la península. D'aquesta manera com més n'hi hagi que donin un determinat servei més facilitats hi haurà per als viatgers. De fet, les xarter han augmentat de forma considerable les comunicacions entre Palma i Madrid, per exemple, de manera que l'usuari ja no es veu limitat pels horaris d'Iberia.

EL XARTER, BASE DE LA HISTÒRIA DEL TURISME DE MASSES

- S'ha parlat molt del paper de les xarter en el turisme. En realitat què representen per a la nostra economia?

- Bé, de ver li diré tot el que pens. Crec que sense el xarter no existiria el turisme. Per conèixer quin és el paper que ha tenguut a la història del turisme tal volta ens hauríem de remuntar a finals de la Segona Guerra Mundial. El xarter va sorgir gràcies a l'excés d'avions i de pilots, i també de la creixent necessitat social de viatjar i de poder passar les vacances a zones de bona climatologia. Els xarter transporten, no ho oblidem, el setanta per cent de la gent que ve a Mallorca. És una peça bàsica del nostre desenvolupament econòmic.

- Però si ha tenguut molt a veure en el desenvolupament del turisme tal com s'ha conegut fins ara, també influeix decididament en els canvis que es registren. Per exemple, ara és habitual que els hotelers protestin davant la pràctica del "seat only", és a dir, de la venda de bitllets d'avió per les companyies xarter sense integrar-los a un paquet turístic, amb l'hotel inclòs...

- Sí, però el "seat only" no és negatiu. Jo veig, fins i tot, que aquesta pràctica és positiva. Ho és, evidentment, per a nosaltres que ampliam les nostres possibilitats, encara que he de reconèixer que certs hotelers poden tenir discrepàncies. Però pens que arribarà un punt en el qual la companyia d'aviació estarà connectada directament amb l'hotel de forma que es podrà vendre la plaça de l'avió i la de l'hotel sense intermediaris, si aquest és el desig del client. De fet ja es

comença a fer. El que necessitam és col·laborar conjuntament. Crec que s'imposa que la Federació d'Hotelers i les xarters ens coordinem perfectament, perquè aquest és el futur.

ARA, UN VINT PER CENT DE "SEAT ONLY"

- Quin és, en aquest moment, el percentatge de "seat only" sobre el conjunt de l'oferta dels avions?

- No tenc dades concretes, però l'altre dia ho comentava amb un hotelier, precisament, i vàrem calcular que se situa entre un vint i un vint-i-cinc per cent, tal volta una mica més.

- Vostè ha participat en moltes companyies xarter. Quantes i quines?, perquè hi ha qui diu que Tomàs Cano representa la història recent de l'aviació civil a Mallorca, amb tots els seus encerts i fracassos.

- No diria tant. No em sent partícip de cap història més que de la meua, però és cert que m'ha tocat participar en moltes empreses i sempre en el mateix front de l'aviació civil. He participat com a empleat, és a dir, sense responsabilitats directives, només a Spantax. A Spantax és on em vaig formar professionalment. Va ser una experiència molt agradable. Spantax va ser una gran empresa. I després, ja amb caràcter executiu, vaig ésser a Hispania. Més tard vaig fundar Air Europa, finalment he estat a Oasis. I ara som a Centennial.

- D'aquestes companyies unes sobreviuen i d'altres han desaparegut, per què es produeix la fallida d'una empresa d'aquestes característiques?

- Bé, no totes les empreses són iguals, ni prop fer-hi, però li agraeix aquesta pregunta, perquè moltes vegades els periodistes em diuen que sembla com si les empreses on jo particip haguessin de desaparèixer quan me'n vaig. Potser sí que tenguí aquesta imatge, però de fet quan jo me'n he anat d'una companyia mai no ha estat perquè me'n volgués anar, m'explic? No, no ha estat així, exceptuant el cas d'Air Europa, d'on sí me'n vaig anar perquè m'havien fet una molt bona oferta professional a Oasis. Havia de dirigir tres companyies d'aviació i ser el coordinador d'un grup. Però en el cas d'Hispania vaig sortir perquè els treballadors varen pensar que podien dirigir l'empresa ells mateixos i, de fet, ho varen fer. En realitat Hispania va continuar guanyant doblers i, si va fer fallida, va ser perquè va créixer desmesuradament.

NO TREURE ELS PEUS DEL LLENÇOL

- Per això, tal volta, Centennial no vol treure els peus del llençol?

- Clar que sí, però si em deixa completar la resposta, li he de dir que no crec que els compradors d'Air Europa pensassin que jo havia deixat l'empresa en una situació dolenta quan se'n varen voler fer càrrec, perquè si ho haguessin pensat no l'haguessin comprada. I Oasis va ser una experiència molt positiva, però el que jo volia fer, al capdavant, era establir-me pel meu compte i això he fet.

- En definitiva, què és aquesta nova companyia?

- Doncs miri, som un grup de socis que hem iniciat una

aventura empresarial prou interessant. Jo hi tenc una participació de capital. I l'objectiu és crear una empresa modesta en uns moments de crisi, per aprofitar tot allò que no poden fer les empreses que són més grosses que nosaltres. Tenim clar que volem la cooperació i no la confrontació en un món i en un moment molt competitiu.

- Precisament vivim la creació de la Comunitat Europea, del Mercat Únic i anam cap a la Unió Política.

Europa es configura com un gran mercat, enormement competitiu. Quines són les possibilitats de subsistència d'una xarter en aquest mercat? Bé, si és que amb la liberalització podem continuar parlant de xarter perquè s'ha d'entendre que la barrera entre xarters i companyies regulars desapareixerà.

- Sí, però en qualsevol cas podem continuar parlant de companyies de transport aeri que exigiran de cada vegada més una major visió empresarial. Dic això perquè en el passat moltes companyies es varen muntar per l'empremta de gent que provenia, que proveníem vaja!, del camp tècnic, que erem més tècnics que no empresaris i que hi posàvem més el cor que el cap. Ara, no obstant això, hi comencen a entrar empresaris. En aquest sentit és bàsic conèixer el món que ens envolta. Per exemple, com ja he insinuat abans, crec que el futur dels transports aeris es basa per a nosaltres en no fer creixements importants, cosa que no sempre pots evitar. Jo, per exemple, quan estava a Air Europa tenia instruccions ben concretes del Consell d'Administració de créixer, perquè es volia convertir l'empresa en la més important del país, però aquest no és el cas de Centennial que neix amb una altra vocació.

EUROPA, UN FENOMEN DISTINT AL DELS ESTATS UNITS

- M'agradaria continuar parlant del futur, perquè tenim la imatge del que va passar als Estats Units quan es va liberalitzar el transport aeri. Les fallides empresarials provocades per la competència no respectaren ni els grans ni els petits. Es produí una autèntica revolució que encara dura. Pot passar el mateix a Europa? Si això succeeix aquí potser beneficiarà a curt termini el consumidor, però pot ser la ruïna de moltes empreses.

- El que passa és que crec que aquest és un sector sobre el que es fa molt de misteri, perquè realment en els Estats Units es creen moltes empreses aeronàutiques de la mateixa manera que n'hi ha moltes que moren. També passa gairebé el mateix a empreses del sector de l'alimentació, o de qualsevol altre, sense que se li doni la importància d'una fallida d'una companyia d'aviació. Potser la desregularització aèria dels Estats Units ha provocat un fenomen molt més radical del que es pot produir a Europa, perquè de fet hi ha només dues



companyies que marquen la pauta: American Airlines i Delta. Però jo crec que és positiu això. No sé perquè la gent es preocupa tant perquè apareixen i desapareixen companyies. És la llei de l'oferta i de la demanda. Desapareixen perquè no han sabut gestionar l'empresa.

- A Europa també hem de pensar que la major part de les grans companyies són estatals. Com es contempla aquesta realitat des de l'òptica de l'empresa privada?

- Home!, és molt difícil poder competir amb elles, entre altres coses perquè no han de retre comptes a cap consell d'administració. Intentar competir en aquestes circumstàncies és la mort segura. Una companyia privada a Europa no pot fer front ni a Iberia, ni a Lufthansa. Per això ja li he explicat que la nostra postura és més de cooperació que d'enfrontament.

- La persistència d'aquest sistema és compatible amb el model de lliure empresa de la Comunitat Europea?

- No, no ho pot esser, va contra totes les regles de la competitivitat i per això imagin que el sistema haurà de canviar i, per tant, les empreses estatals s'hauran de privatitzar. Ara bé, en el futur el que passarà pot ser la concentració d'aquestes companyies en empreses supranacionals, més fortes encara i contra les quals continuarà essent impossible competir. Ara mateix Iberia lluita de manera molt forta per entrar en el mercat xarter i fer-se així amb part del pastís de les empreses privades.

- El grup Iberia està ampliant els seus horitzons obrint mercats exteriors, com ha passat amb les Lineas Aereas Argentinas, i amb les xarters. En canvi ha fracassat amb les anomenades companyies de tercer nivell, les regionals, com Binter. Per què?

- En un cas vol comprar companyies o participar-hi, les quals li obrin el mercat americà. Pel que fa a Binter és un tema molt diferent. Pens que el tercer nivell pot ser millor gestionat per una empresa privada que per una estatal, perquè les companyies públiques prenen moltes decisions polítiques que empresarialment seria millor que es basassin en qüestions simplement financeres.

- Però amb Binter el que Iberia pretenia era arribar allà on habitualment no hi anaven els vols regulars. No és aquest el camp que vostè pretén per a Centennial?

- No exactament. Nosaltres volem dedicar-nos al món del xarter i del "seat-only" i no a fer el que feia Binter. D'entrada cal dir que Binter s'ha equivocat amb el tipus d'avió que emprava. La gent està acostumada a volar amb reactors. Les hèlices sembla que ens espanten.

LES ILLES ES BENEFICIARAN DE LA LIBERALITZACIÓ

- Vull insistir en el tema de la liberalització i en els possibles beneficis que reportarà per a les Balears.

- Per a les Illes la liberalització és bàsica, perquè permetrà que vengui la mateixa gent que fins ara i que encara en vengui més. Sense cap dubte. El que no és bo és que es produeixin aquestes ofertes tan barates que hem vist darrerament i que per sort sembla que s'estan aturant, perquè no fan més que deteriorar el turisme, el tipus de turisme que ens visita. El transport aeri, en qualsevol cas, ha de deixar de ser el miracle que va ser fa molts d'anys i s'ha de convertir en un fet absolutament normal, com és ara agafar l'autobús. No ha de ser un transport d'élite, però tampoc no podem caure a l'altre extrem. Poder venir a passar vuit dies a Palma, amb hotel inclòs, per vint mil pessetes em sembla una barbaritat i, sobretot, una temeritat.

- Em sembla que m'acaba de trepitjar una de les preguntes que tenia preparades. Com es poden aconseguir aquests preus tan barats, sobretot si comparam els preus que es paguen pel paquet turístic i el que després hi ha en terra, és a dir a l'oferta complementària?

- Sense cap dubte la part més important del paquet és el transport. Com més s'abaratí el transport més baixes poden ser les ofertes, perquè no crec que els hotelers ja puguin reduir més la seva factura.

EL TRANSPORT AERI POT SER MÉS BARAT

- I el transport, l'avió pot ser més barat?

- Si les empreses sabem reajustar els costos és evident que el paquet turístic encara podria davallar una mica més. Els hotelers, com li he dit, ja no poden fer més restes. En canvi, sí pens que l'oferta extrahotelera hauria de reduir els preus. Tal volta també hagin de fer reajusts importants en els costos, com ens passa a nosaltres.

- De fet es tractaria que tot el sector turístic anàs coordinat. Quin paper creu que han de jugar les companyies aèries en aquesta hipotètica coordinació?

- Haurien de tenir un paper molt important, sobretot en el cas de les Balears, com a les Canàries, on el transport aeri és fonamental. Si a les Illes fóssim capaços de tenir una coordinació general, un comitè o el que es vulgui dir, per coordinar tots els interessos turístics seria un fet molt positiu.

- En aquest punt i com a transportista li voldria demanar si creu que el turisme de les Illes té un sòtil i, en aquest cas, si ja hi hem arribat.

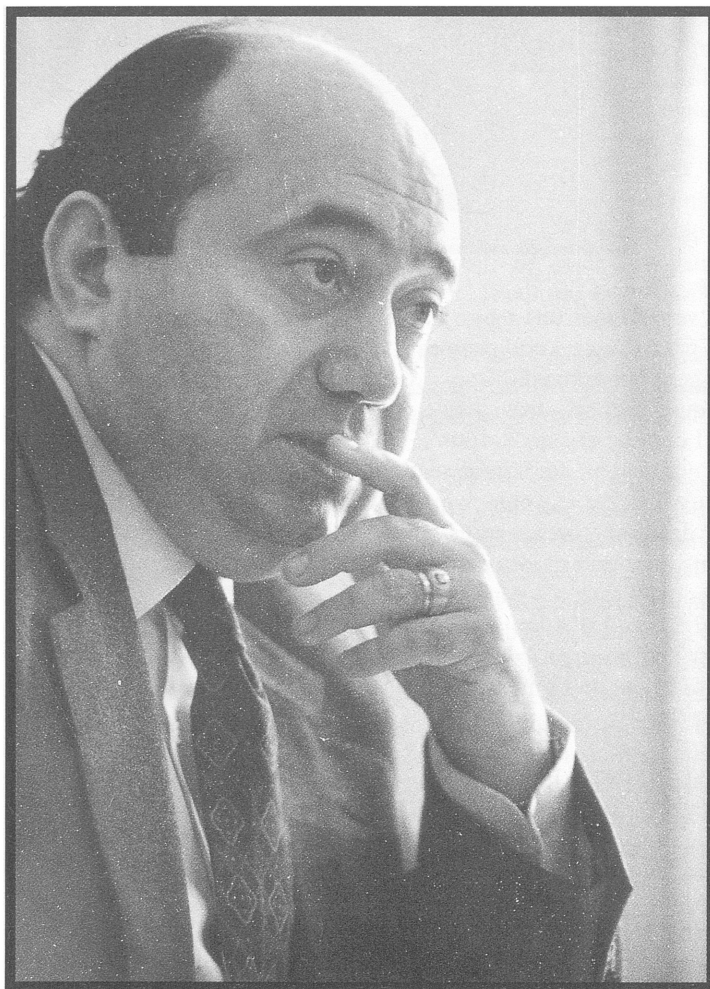
- Amb tota sinceritat crec que cada dia hi haurà més turisme. N'estic ben convençut, perquè hi haurà més temps lliure, més vacances, més jubilats. La facilitat del transport pot permetre, d'altra banda, que els viatges de cap de setmana siguin cada vegada més habituals. Per tant és possible que vengui més gent i que aquesta mateixa gent vengui més vegades. Quan jo era a Spantax els turistes només viatjaven un pic a l'any, encara que romanien a Mallorca dues setmanes. Ara

viatgen dues o tres vegades amb estades més curtes, d'una setmana i fins i tot de dos o tres dies, en alguns casos. I també hi ha més residents i gent que s'ha comprat una casa.

ELS PASSATGERS PODEN AUGMENTAR UN CINC PER CENT CADA ANY

- Pensa, per tant, que podem continuar creixent?

- Home! tot ha de tenir un límit. Com fins ara no es pot créixer, però sí d'una altra manera. Hi ha nous mercats que en el futur s'incorporaran al turisme de masses, com poden ser els de



l'Europa de l'Est, de fet alguns països més desenvolupats ja han començat, però també cal pensar en un nou model de vida. Hi haurà gent que decidirà viure aquí tot l'any si compta amb bones comunicacions aèries i també de les altres, és a dir, si pot viure connectat des de ca seva amb els centres de decisió de les seves empreses.

- Però ara Son Sant Joan ja registra dotze milions, o quasi, de passatgers a l'any. Insistesc: pot augmentar aquesta xifra?

- Sí, això és indiscutible. No li sabria dir si les Illes poden créixer demogràficament o no, però si li puc assegurar que el nombre de passatgers dels avions augmentarà i molt. Per això és tan important la remodelació de l'aeroport que s'ha projectat. No li puc contestar amb exactitud, crec que el director de Son Sant Joan, Pedro Meaurio li podria respondre millor, però pens que el trànsit pot augmentar de l'ordre d'un cinc o sis per cent cada any.

- Fins quan?

- Ah!, no ho sé. Tengui en compte que les previsions que li he dit són moderades. No he pecat d'optimista precisament.

- S'ha referit a la remodelació de l'aeroport. Què en pensa del projecte?

- És magnífic.

- I en l'actualitat, com són les nostres infraestructures aeroportuàries?

- És molt fàcil criticar, hi podríem trobar molts de defectes, però pens que l'aeroport actual és molt digne. Hi ha un bon equip de gent, amb bons directius i bons controladors. Hi ha errors, és clar, però operativament, no parl com a passatger, funciona prou bé.

EL CEL SENSE PORTES

- I l'espai aeri?, perquè tots recordam els anys de saturació, quan les aerovies, juntament amb les vagues dels controladors, convertien el transport aeri en un autèntic infern.

- La situació ha millorat moltíssim. Anam cap a la unificació del control aeri i quan això succeeixi el transport serà molt fluid. A més, s'està en un procés de creació de noves aerovies. Es volen reduir les vies d'ús militar, cosa que ara sembla possible, de manera que s'avança bé.

- S'obrin més portes al cel.

- És clar. No n'hi pot haver. Si més no, només han d'existir les necessàries per garantir la seguretat de l'espai aeri.

- I pel que fa a la seguretat dels avions?

- Pens que els límits de seguretat actuals són increïbles. És admirable el que ha aconseguit la tecnologia. Els avions són autèntics ordinadors volants. Quant a la seguretat, tant pel que

fa a la feina dels controladors com dels mateixos pilots, s'han aconseguit uns nivells altíssims. És pràcticament total.

- I no obstant això, encara hi ha accidents i cada vegada que n'hi ha un sembla que la gent continuï tenint por. Hi ha motius per tenir-ne, a pesar de tot?

- No, podem volar ben tranquils. És cert, no obstant això, que els mitjans de comunicació encara donen molta importància a qualsevol accident aeri per petit que sigui. En molts de casos és plenament justificat perquè el nombre de morts és elevat, però estadísticament està demostrat que el transport aeri és dels més segurs que existeixen. Tengui en compte que gran part dels problemes que hi ha en aquests moments són a conseqüència de la fatiga de materials, aparells antics que encara són emprats. Però els avions moderns... una meravella, les darreres generacions d'avions són d'una garantia absoluta.

- Les companyies aèries continuaran transportant viatgers cap a les Illes. De fet, per tant, no podem viure al marge del model turístic que es vol dissenyar de cara al futur. Ningú no pot evitar prendre partit en temes que ens afecten a tots, com és ara la conservació del medi ambient, del paisatge. Què en pensa de tot el que li dic?

- No li puc dir que jo sigui un dels "verds", no. No som un "forofo" dels ecologistes, encara que entenc la seva postura, però sí pens que si hem d'apostar per un turisme de qualitat hem de protegir l'entorn. El medi ambient és fonamental. És el nostre patrimoni. Sé que és molt difícil combinar tots els interessos econòmics i polítics, però ho hem d'intentar.

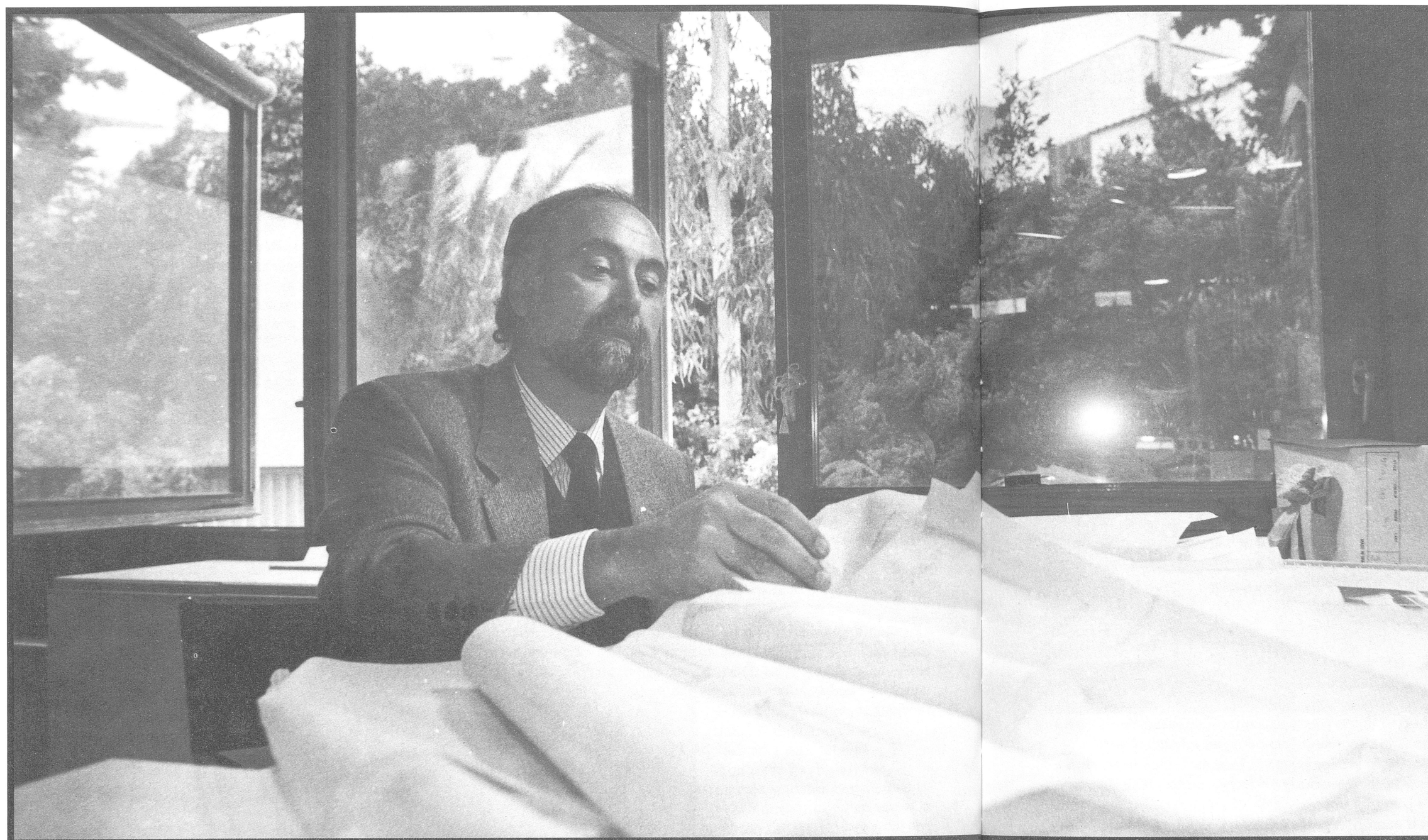
TOTS SOM RESPONSABLES DEL MEDI AMBIENT

- Els xarters varen contribuir, com hem dit, al desenvolupament del turisme de masses. Admet, per tant, la seva part de responsabilitat en el model actual i les seves conseqüències sobre aquest medi ambient que vostè mateix pensa que s'ha de protegir?

- Home! El turisme s'ha anat deteriorant. Vàrem passar d'un turisme d'alt nivell adquisitiu a un turisme d'espardenya, però mai no ha deixat de venir un turisme de qualitat que hem de conservar i de potenciar. Les Illes tenen indrets més massificats que poden continuar amb un turisme més massiu i uns altres que poden ser de més qualitat. També se n'han de deixar altres que no es puguin ni tocar. I pel que fa a la meua responsabilitat, jo pens que és una responsabilitat compartida per tothom. El model turístic actual no és culpa, ni mèrit, de ningú en concret sinó de tota la societat. Com ho ha de ser l'esforç per establir les correccions que es creguin convenients.

- Una darrera pregunta. Quan i com començarà a volar Centennial?

- Operarem amb dos avions MD-83, a partir de dia u d'abril. Volarem per tota Europa, 4.200 hores el primer any, i facturarem devers 4.000 milions de pessetes. La companyia la formaran 75 persones. Cregui'm, em fa molta il·lusió, com si fos el primer pic.



Son Sant Joan: Rampellada de futur

Entrevista a Pere Nicolau

per Gina Garcías

Té tanta por de dibuixar retxes de forma rutinària que quan li encarreguen un projecte se submergeix prèviament en una documentació que el deixa exhaust però que li permet després fer de la seva arquitectura un producte precís i desitjat. En la seva feina persegueix la síntesi de la funcionalitat i la cultura, de l'estètica innovadora i el goig de la transcendència. A vegades, fins i tot, aconsegueix donar-li un punt d'aquesta bogeria que alguns qualifiquen com a art. A qui se li hauria ocorregut, sinó, cobrir de flors vives la teulada del futur aeroport de Palma?

Com molts de la seva generació, Pere Nicolau celebrà la majoria d'edat donant-se d'alta en el Partit Comunista, en el qual milità durant dos anys, i com tants d'altres, s'ha refugiat després en l'obsessió per la feina ben feta, per ofegar la pròpia impotència davant el patiment dels innocents, o per no patir ell mateix l'amargura de l'esceptisme.

Intel·ligent, astut, persuasiu i tal volta inconfessablement ansiós, s'ha col·locat quasi sempre al primer lloc en les curses en les quals ha competit i ja és insensible a l'enveja.

El projecte del futur aeroport de Palma és ara la nina dels seus ulls. Pocs saben que per ella va recórrer, com un caminant perdut, sense meta ni nord, els aeroports de tots els continents.

La vehemència que posa quan mostra el resultat no és més que el fruit d'aquesta passió.

Pere Nicolau Bover va néixer a Palma. Té 44 anys, és casat i té dos fills. Va estudiar arquitectura a Barcelona i es va graduar als 22 anys amb el número u de la seva promoció. Exercí durant 10 anys com a arquitecte funcionari, primer del Ministerio de la Vivienda i finalment de la Conselleria d'Obres Públiques. Com a director de la Ponència Tècnica de la Comissió Provincial d'Urbanisme va viure de ben aprop totes les contradiccions i totes les misèries del que es feia, fins que es va donar de baixa quan la CPU aprovà la qualificació de Cala Mondragó com a sòl urbanitzable. De jove havia militat en el PSUC i, quan feia "la mili", a plataformes democràtiques on defensava el nacionalisme i la socialdemocràcia. Ara es manté al marge de l'activitat política. Entre les seves obres destaca el parc de la Mar, fet en equip amb sis professionals més, la Distribuidora Rotger, la rehabilitació del Gran Hotel i ara el projecte de l'aeroport de Palma. A partir d'aquest li han encarregat dos aeroports més a repúbliques caribenyes. Altre temps també escrivia sobre arquitectura i recorda amb especial tendresa els seus articles apologetics de l'arquitectura soviètica a la "Última Hora" de Pep Tous. Eren, naturalment, altres èpoques.

- *Quin futur va preveure per a Mallorca quan va dissenyar el futur aeroport?*

- L'encàrrec de l'aeroport de Palma ja em va venir condicionat pel Pla director, en el qual jo havia tengut una participació molt modesta. El Pla director estudia el futur aeroportuari de Mallorca, i ho fa basant-se en una sèrie de dades, d'hipòtesis, de conclusions... que naturalment no són objecte de l'arquitectura. I té un horitzó, que és un aeroport per a dotze mil passatgers a l'hora, és a dir, que si s'arriba a fer tot el que hi ha previst a la maqueta, podria acollir vint-i-quatre milions de passatgers en un any, el doble dels que hi passen ara. Aquesta xifra és prevista per a l'any 2.020.

- *Quina hipòtesi de futur econòmic i social és la que imagina que a l'any 2.020 hi haurà a Mallorca, vint-i-quatre milions de passatgers?*

- L'augment de passatgers no vol dir que aquí hagin de residir el doble de persones, que s'hagi d'edificar el doble. Naturalment cada vegada la gent viatja molt més. L'avió s'està popularitzant. Hi ha competència entre les companyies aèries, els preus dels passatges davallen i augmenta igualment el nombre d'espanyols que viatgen. Mallorca està molt ben situada i comunicada amb tota Europa. S'hi arriba en un bot. No fa falta ocupar l'illa, des del punt de vista de la urbanització, proporcionalment a aquest augment de visitants. Mallorca, a més, té unes expectatives, de tipus econòmic, que afavoreixen aquesta tesi.

- *De totes formes, el mite d'Europa, de la unitat europea, es desinfla. La lliure circulació de persones encara no s'ha posat en marxa, la situació econòmica no és optimista... Què passarà si el somni de crear aquí un parc tecnològic fracassa, si Mallorca no es converteix en la segona residència per als jubilats europeus, què farem amb un aeroport tan gran?*

- Quan sent parlar de crisi, de recessió, a vegades pens que el problema és que tenim mala memòria, que no ens recordam de com vivíem fa vint anys, de com era Espanya, de com era Europa. Jo crec sincerament que la situació no és tan greu. I diré una altra cosa, no crec que la crisi europea afecti Mallorca com a destí residencial. Altres sí, però Mallorca està massa ben situada, i encara és notablement més barat que altres destins europeus. Té un atractiu i uns avantatges que no hem de despreciar.

- *És a dir, ara que es parla de crisi, hauria dissenyat aquest mateix aeroport, pensat fa uns anys, quan les perspectives eren molt més optimistes?*

- Sí, perquè s'ha fet d'acord amb uns estudis molt exhaustius. A més, el projecte, fet d'acord amb el Pla director, és modular... si la demanda no creix, es farà parcialment. El projecte s'integra d'un tronc i d'unes branques. Si no creix la demanda es farà el tronc i estarem més amples. Si creix es farà tot. De moment puc dir que de seixanta-quatre pre-embarcaments prevists, se'n faran quatre. A continuació es continuarà fins a vint-i-tres i després fins a completar el

projecte. La terminal, que és el tronc principal, es farà tota ara..

- *Vostè ja deu estar una mica escalivat, d'obres inacabades. Del projecte del parc de la Mar només se n'ha fet la meitat...*

QUIN PARC!

-Confii que la ciutat de Palma qualche dia completarà el parc de la Mar. Em sembla increïble que encara no ho hagi fet. Que es discuteixi sobre l'estat de l'aigua... és que , és clar! allà no es va preveure un llac! El que preveu el projecte és que entri la mar, i per això s'ha de fer la segona fase...Ara fa nou anys que es va inaugurar el parc de la Mar. En fa dotze encara es discutia, i jo ja vaig dir que fer el parc costava el mateix que fer un quilòmetre d'autopista. Continua costant el mateix. Sert ja va dir, en aquella ocasió, que sempre hi ha doblers per fer autopistes i mai no n'hi ha per fer parcs...

- *Recorda ara quan Jeroni Sáiz era regidor a oposició a l'Ajuntament de Palma i deia "facem un altre projecte, perquè aquest no s'acabarà mai" i el batle Ramon Aguiló li contestava "Sí, que s'acabarà"...*

- Jo crec que la ciutat deu a Ramon Aguiló l'execució de mig parc de la Mar, però he d'afegir, amb estimació perquè som amic de Ramon, que també li deu no haver fet l'altre mig. Per què? Ah, no ho sé! Perquè li devia agradar la primera fase i no li devia agradar la segona...

- *Ho creu així?*

- Jo li diré per què no s'ha fet la segona fase: perquè el president de la Junta del Port, que era Tomeu Sitjar, íntim amic de Garrigues Walker, va boicotejar fer el parc de la Mar, no la segona fase, sinó tot, pressuposant una animalada de milions. Va ser quan jo vaig reunir Ramon Aguiló, Mateu Castelló... i els vaig donar la idea de fer-ne la part municipal, la primera fase...Després se'n va anar la UCD i va entrar el PSOE. S'hagués pogut fer la segona fase. No s'ha feta. Jo crec que és perquè a Ramon Aguiló li agradà més així... i així està.

- *Ara ja no deu confiar que s'acabi...*

- Li diré una cosa, i no vull ser presumtuós. Totes les grans obres són obres inacabades,...i s'arriben a acabar. Li diré una altra cosa, les obres públiques s'han de fer en diverses vegades perquè quedin bé, s'han de revisar.

- *Vostè revisaria aquest projecte?*

- El que es va fer al primer moment no. Altres coses sí, com les rampes per a disminuïts... i no he vist encara el que han fet sobre l'aparcament per solucionar el tema del metà. He de dir que mai no he cregut que hi hagués una acumulació de metà per culpa de l'aparcament...

- *S'hi passeja, pel parc de la Mar?*



- No. No tenc temps. A mi el que m'agrada és passejar-me per l'eixample de Barcelona, jo som un caminador de ciutat.

A LES ENVISTES D'OCELL

- *Tornem al projecte de l'aeroport de Palma. Quines són les seves qualitats visuals?*

- Jo li ho diré. Els aeroports són uns dels pocs edificis que es poden veure habitualment des del cel, perquè els avions aterren prop d'ell. Això ens permet fer un tractament important de la coberta. D'altra banda, és un edifici sempre gran i també és important intentar contrarestar aquesta sensació d'enormitat. Per aconseguir això tenim l'avantatge que està situat al mig d'una gran superfície buida, i això ajuda a minvar la imatge de la seva magnitud, igual que un buc al mig de la mar sempre sembla petit. Un altre objectiu és contrarestar l'efecte feixuc de l'edifici... Per això vàrem introduir una pèrgola a la banda de dalt, pintada de blanc, que amb el temps estarà carregada de flors. Aquestes pèrgoles produeixen un fenomen semblant al de les cordes d'una guitarra, que des del punt de vista de la forma introdueixen un ritme, una vibració... Tot això dona lleugeresa a l'edifici. Tot això quant a la terminal... Quant als

embarcaments, hem introduït uns vidres corbats de trenta metres de llargària que permeten que els avions s'atraquin molt a l'edifici. Així els passatgers podran gaudir de la presència dels avions, els quals tenen una forma molt maca; a més, familiaritzar-se amb l'objecte tranquil·litza la gent.

- *Així que està fet amb psicologia?*

- Intentam resoldre les necessitats dels que l'han d'emprar. Però a part d'això, aquest edifici té la seva pròpia ànima... i ha de respondre al caràcter turístic de l'illa, en el bon sentit de la paraula...

- *Quan es parla d'una arquitectura integrada en el paisatge i en la cultura mallorquina, vostè què entén?*

QUINA CULTURA?

- Per parlar d'arquitectura integrada en la cultura mallorquina el primer que s'ha de fer és la cultura, i desgraciadament som molt deficitaris en aquest sentit. No hi ha manera que els nostres polítics aconseguixin impulsar clarament la cultura... no en veig cap símptoma. Ni als llocs on toca administrar la



cultura ni als seus edificis. Jo no he anat mai al campus universitari, però m'ha preocupat el projecte de residència per a estudiants... Aquella espècie de casa de possessió, avui en dia...! Quant a la integració en el paisatge, crec que és una cosa molt relativa. Jo no crec que mai li hagi preocupat a la bona arquitectura integrar-se en el paisatge. Venècia, el castell de Bellver, Manhattan... Les piràmides d'Egipte, no crec que col·laborin amb el paisatge en el qual s'han creat... Jo crec que només existeix la preocupació per la integració en el paisatge quan l'arquitectura és dolenta. Llavors tothom demana que quedi tapada per la vegetació. Quant al projecte de l'aeroport, jo no tenc cap interès que quedi integrat en el paisatge del Pla de Sant Jordi, perquè és impossible, i jo mai no cometria la

hipocresia d'afirmar el contrari. El que intentaré és que quedi bé.

- El domini de la urbanització sobre el paisatge ha produït vertaders desastres... o no?

- Sí, això sí. El que vull dir és que no estic d'acord amb el concepte d'integració en la naturalesa. Només quan un paisatge té un dominant natural sí que s'ha de respectar. En un paisatge urbà és diferent. El que sí s'ha de fer és bona arquitectura. I jo intentaré que la meua ho sigui.

- Vostè creu que tenim l'arquitectura que ens mereixem?

QUIN PURGATORI!

- L'arquitectura i la societat tenen una relació dialèctica. L'arquitectura actual expressa fidelment el que és la societat mallorquina. Això no excusa els arquitectes de fer un producte dolent. Perquè tenim una certa capacitat de maniobra. El determinisme no fa més que expressar determinades mancances. D'altra banda, l'arquitectura és l'art més compromès que existeix, perquè depèn de les pessetes i també dels costums de cada època. L'arquitectura expressa una societat, però també els arquitectes tenen, en tot moment, la possibilitat de fer bona o mala arquitectura. Si ara em demanàs si consider que l'arquitectura que es fa a Mallorca és bona o és dolenta, jo no voldria contestar...

- Vostè és el prototipus d'arquitecte de la democràcia i del pacte.

- Jo he fet alguns edificis a Palma que podrien respondre a això que comentam, però he de dir que en tots els casos s'ha construït menys del que estava inicialment previst en el planejament.

- Altres no haurien sabut trobar solucions davant un conflicte d'interessos...

- Després de vint anys de professió he arribat a una conclusió i és que la burgesia mallorquina, que és la meua clienta, té trets molt positius: és capaç d'arribar a pactes, l'Administració també... el repte és donar forma a aquest pacte. Afortunadament després el resultat és a la vista i tothom el pot jutjar.

- Tornem al projecte de l'aeroport. Què fa un hotel de cinc estrelles al mig d'un aeroport situat a una illa com Mallorca on els millors paisatges són a un màxim de mitja hora de distància?

QUIN HOTEL!

- Serà un hotel de quatre estrelles. La majoria de grans aeroports tenen un o més hotels. Fins i tot els que no són tan grans, com el d'Orlando, per exemple. A Palma és necessari un hotel dins l'aeroport perquè en el futur generarà una activitat tal que el farà imprescindible, no tan sols l'activitat aeroportuària, sinó d'altres, com les firals, les quals és lògic que es facin a prop de l'aeroport...

- Creu sincerament que hi haurà gent a la qual agradi anar a aquest hotel?

- Deixi'm mostrar-li el fulletó. Serà un hotel amb dos-cents mil metres quadrats de zona verda. Deu vegades més que els que es fan ara. Un autèntic parc amb llacs, piscines, etcètera. Té previst a la coberta un complex esportiu de primer ordre. Per primera vegada hi haurà a Palma un club esportiu agradable. D'altra banda tindrà un aparcament enorme, permetrà als passatgers anar directament a la seva habitació... des de l'hotel es veu la mar i es podrà anar fins la mar a través d'un pas peatonal que feim... A l'estiu aquest hotel serà ple, perquè a l'estiu tots són plens... Té aire condicionat...

- Vostè aniria a passar un cap de setmana a aquest hotel?

- És clar que sí. Li dic una cosa, aquest hotel el farà la iniciativa privada o no es farà. I si alguns hotelers de la platja de Palma estan tan preocupats com diuen és perquè és una bona idea. He d'afegir que no ha estat idea meua, sinó del Pla director de l'aeroport.

- Està convençut que es farà?

- Des del punt de vista arquitectònic tenc interès que es faci perquè el parc de l'aeroport és vinculat a l'hotel. Si es fa, tindrem dos-cents mil metres de parc, si no, no.

- Parlem de les obres. Calcular i controlar una inversió de més de vint mil milions de pessetes deu ser una responsabilitat molt grossa.

- És molt grossa. Però el meu control és molt relatiu. Estic molt satisfet que les ofertes que han fet les empreses constructores que competeixen al concurs hagin coincidit amb el pressupost que nosaltres vàrem establir. La coincidència és senyal que ho vàrem fer bé. A partir d'aquí AENA ha contractat una sèrie d'empreses que controlaran l'obra perquè no hi hagi desviacions. Per això estic tranquil i dic que la meua responsabilitat en aquest tema serà relativa.

QUIN PAÍS?

- Mallorca tindrà un gran aeroport. Menorca i Eivissa són igual de ben tractades?

- Si li dic el que pens, mai no podré ser polític... Però li ho diré. Jo crec que el país balear no existeix... Jo crec que cada illa és un país. Però bé, Menorca té un aeroport nou i el d'Eivissa, de moment, sobra... S'ha de tenir en compte que no sempre tot creix indefinidament, si bé és cert que els aeroports creixen cada dia més. Com abans ho feien els ports. Els ports han tengut la seva època però ara ja estan acabats, no tenen cap futur.

- Els aeroports ocupen ara la funció dels ports, en tots els aspectes?

- Aquest és el gran tema que es debat ara en els fòrums aeronàutics. És a dir, el paper que té el transport aeri en relació a les ciutats. Els ports varen crear ciutats portuàries anys enrera, segles enrera. Ara aquest paper el faran els aeroports. Es crearan ciutats aeroportuàries i l'aeroport es convertirà en el cap de la ciutat. Això és importantíssim. Fonamental. Més enllà de la seva funció, de l'estètica dels edificis... els ports cada vegada s'allunyen més de les ciutats, i els vells es converteixen en centres lúdics. La planificació urbanística haurà de tenir en compte, a partir d'ara, l'aeroport com a cap, eix vertebrador d'una ciutat.

- Content?

- Un mai no acaba d'estar satisfet amb el que fa. Jo estic content a vegades. A vegades no.

- En aquest darrer cas no ho diu.

- És clar que no.

Taula rodona amb **Miquel Angel Llauger**, enginyer de camins, **Tomàs Morell**, director de Ferrocarrils de Via Estreta (FEVE) a Mallorca, **Rafael Sierra**, director-gerent del tren de Sóller i **Maria Antònia Vadell**, diputada del PSM-NM.

El patrimoni de l'aranya

per Antoni Llompart

Les comunicacions interiors són bàsiques per al desenvolupament econòmic.

En el cas de Mallorca hem assistit, en els darrers anys, a un notable increment de les inversions en carreteres, però sembla que ens haguéssim oblidat del tren, un transport que no cal confondre amb el del passat, perquè -si es vol- té un futur molt interessant.

Per parlar dels transports en superfície hem convidat els directors de FEVE i del tren de Sóller i els hem confrontat amb Miquel Angel Llauger, qui va ser durant molts anys responsable a les Balears del Ministeri d'Obres Públiques i amb la diputada nacionalista Maria Antònia Vadell.



ONA - El transport públic és deficitari per definició? Tenc entès que el tren, a Mallorca, no ho és tant.

Morell - El transport ferroviari és deficitari a tot el món, si exceptuam el tren de Sóller. Però el nostre tren és un servei públic que enguany ha superat el milió tres-cents mil viatgers - movem més de cinc mil persones diàriament entre Inca i Palma - i pel que fa al cost la línia mallorquina de FEVE és la més rendible de la companyia.

Sierra - El dèficit té dues partides ben diferenciades. Per una part l'Administració fixa unes tarifes per davall del cost perquè vol oferir un servei públic: si només perdem aquesta quantitat, això no són pèrdues sinó servei. I no hem de confondre, l'any

passat a Mallorca s'invertiren deu mil milions en carreteres i això és el cost de les carreteres.

“ELS SOTRACS JA HAN PASSAT A LA HISTÒRIA”

ONA - I el tren de Sóller, per què obté beneficis?

Sierra - Perquè no funciona com un tren. Perquè la línia té un trajecte atractiu, el tren ha mantengut la seva fesomia, i perquè els turistes vénen a Mallorca sense cotxe. Un 80% dels nostres ingressos són turístics, si fos pel transport de passatgers d'aquí ja hauríem tancat faria molts d'anys.

ONA - Les inversions en carreteres se n'han dut, durant molts d'anys, la part del lleó en els pressuposts de la Comunitat

Autònoma. En què ha canviat això la fesomia de Mallorca, senyor Llauger?

Llauger - Hi ha hagut una millora notable de la qualitat de l'aglomerat asfàltic i dels fermes: les campanyes contra els sotracs ja han passat a la història. També hi ha hagut una campanya de millora del traçat de carreteres i de construcció d'autopistes que s'ha notat en els accessos a Palma: les tres autopistes de penetració i la via de cintura. A part de les autopistes no hi ha hagut obres de construcció de nova infraestructura perquè la xarxa viària de l'illa era prou densa, però hi ha hagut una gran feina de millora de les carreteres existents.

AUTOCARS PRIVATS: “PROTESTAR NO SERVEIX DE RES”

ONA - Maria Antònia Vadell, com a delegada de transports de l'anterior consistori manacorí, va viure de prop un intent de crear un transport col·lectiu públic a una ciutat petita. Finalment el projecte no va arribar a port, però hem vist com a Calvià es repetien aquells enfrontaments entre l'Ajuntament i els concessionaris privats de les línies de transport.

Vadell - La idea de crear una línia de bus pública a Manacor va sorgir de la necessitat de comunicar dignament els diferents nuclis de Manacor, que és un municipi dispers i extens, amb molts de cotxes particulars i amb molts de moviments

pendulars entre la costa i el nucli urbà, per raons de treball i estíueig. Volíem eliminar vehicles i facilitar les comunicacions perquè l'exclusiva de servei públic existent no cobria les necessitats del municipi.

Per crear la línia pública ens aferràrem a un article de la Llei d'ordenació dels transports que permetia als municipis ordenar el seu transport interior. El concessionari de l'exclusiva va sentir-se perjudicat, la Conselleria de Transports va intervenir fent un decret que prohibia qualsevol línia de transport públic que sortís del casc urbà. A causa dels contenciosos interposats pel concessionari i de les amenaces de les conselleries de Transports i Adjunta a la Presidència vàrem suspendre cautelarment la línia i deixàrem només el transport urbà. En canvi, a Calvià posaren el servei en marxa i ara estan apurats per les possibles indemnitzacions.

Les deficiències, però, continuen perquè les úniques línies particulars que funcionen sense problemes són les del nord: Alcúdia, Pollença... Al llevant, en canvi, els incompliments d'horaris són constants, els vehicles antiquats -amb matrícules de la sèrie PM 125.000 sense lletra- i problemes amb els treballadors de la companyia. Els usuaris s'han resignat perquè protestar no ha servit de res.

ONA - *Lamentablement, no hem convidat cap representant de la Conselleria de Transports, cosa que ens criticava Rafael Sierra. Deia que en parlar de transports solem confondre la creació d'infraestructures amb la política de transports.*

OBLIDAR ELS TRENS

Sierra - Els enginyers hem comès un error: oblidar els trens. A molts d'organismes oficials perdura la imatge del tren com una cosa vella i passada de moda. Tot s'ha basat en la carretera i, encara que el tren no sigui la pèdima miraculosa, ni hi pensem a l'hora de plantejar possibles solucions.

Un exemple sagnant: l'accés a la Universitat. Com que la carretera s'ha col·lapsat l'amplien i això només servirà per arribar a l'embós deu minuts abans! Ningú no s'ha plantejat fer un tramvia fins a la UIB.

En canvi, continuam construint autopistes amb la qual cosa multiplicam per quatre els problemes de trànsit a l'interior de Palma i allunyam els taps: ara l'embós és a Binissalem en comptes de a Santa Maria.

Morell - Sempre estam amb la mateixa cançó: "tren sí, carretera no". I això és un disbarat. El tren no lleva feina a l'autobús, el nostre competidor és el cotxe. I el tren resol problemes: anau a l'estació d'Alaró i hi veureu cada dia trenta cotxes aparcats; són trenta cotxes que no entren a Palma.

"NO HI HA HAGUT POLÍTICA DE TRANSPORTS PERQUÈ NO HI HA HAGUT ORDENACIÓ DEL TERRITORI"

Llauger - Aquí hi ha hagut una mancança molt gran: no hi ha hagut una política de transports. I no hi ha hagut política de transports perquè no hi ha hagut política d'ordenació del territori. Una autopista o una carretera no tenen valor més que en funció d'un transport que n'ha de fer ús. Hem de fer un

escalonament lògic de les coses. Primer hi ha l'ordenació del territori que diu quins són els usos del sòl i veu on són els recursos, les activitats i els assentaments humans. Després la relació entre els recursos i els homes genera unes activitats i un transport i aquest transport reclama unes infraestructures. Per tant, dins un escalonament lògic, les infraestructures han de donar resposta al trànsit i això no s'ha tengut en compte a l'hora de fer projectes d'urbanització. Record quan es va presentar, fa moltíssims d'anys, el Centre d'interès turístic de *Calas de Mallorca*, previst per a 48.000 habitants i un trànsit previsible de 10.000 cotxes diaris amb un únic accés: la carretera de Portocolom a Portocristo que tenia gairebé cinc metres d'amplada.

Però a Mallorca no hi ha hagut una política d'ordenació del territori real des del temps de Jaume II. El que s'ha fet fins ara és confegir plans municipals sense cap intent d'actuació de conjunt per afrontar, per exemple, la macrocefàlia de Palma. I sense una política d'ordenació del territori no hi pot haver una política de transports.

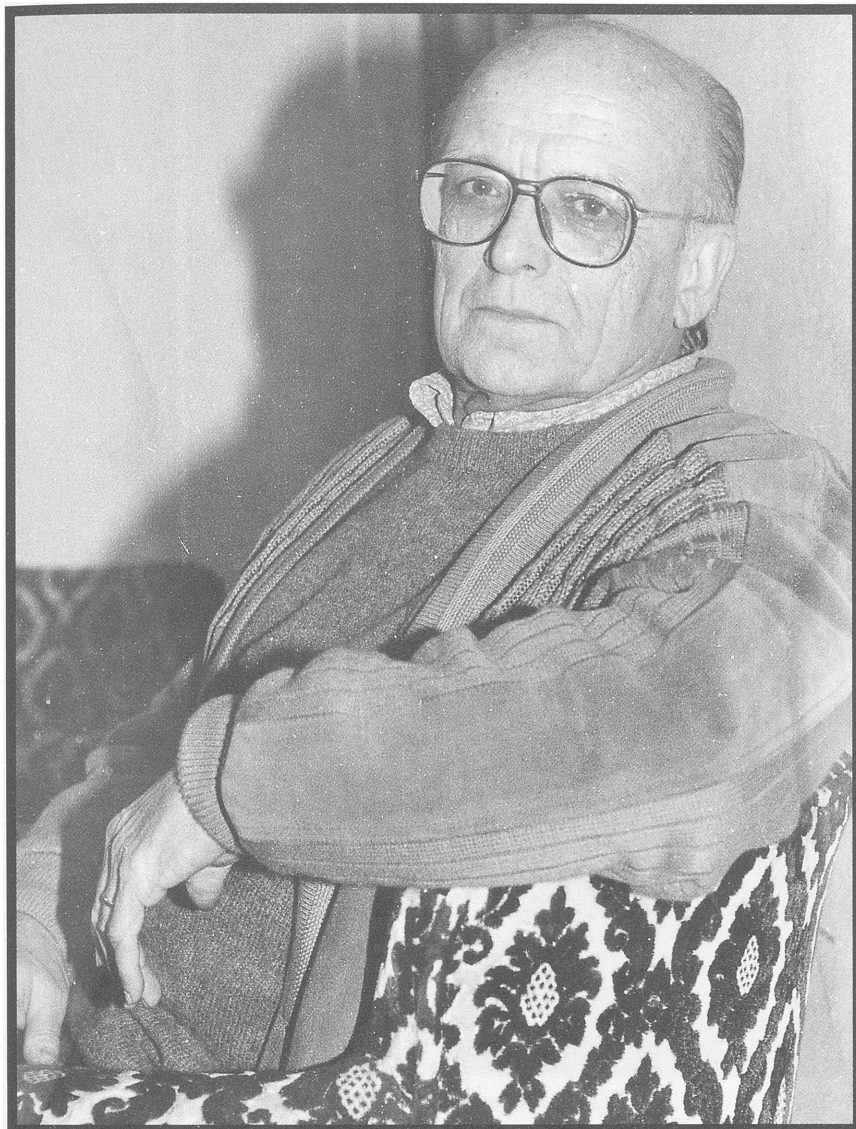
La relació entre ordenació del territori, transports i infraestructures no és unívoca perquè les infraestructures generen trànsit i això és molt bo de veure: quan les taxes d'increment del trànsit a les carreteres d'Inca o d'Andratx era del 6 % anual, l'autopista de Son Sant Joan i la de Palmanova tenien taxes de creixement del 15% o del 20% anual. Les infraestructures generen trànsit i el trànsit genera assentaments urbans: l'autopista de l'aeroport ha fet que molta de gent anàs a viure a la platja de Palma. Ens falta una visió de conjunt i no podem reduir el debat del transport a un pla d'infraestructures, ni enfocar-lo des de posicions simplistes que no resisteixen una anàlisi, com les crítiques als suposats dèficits ferroviaris.

EL TREN NO ÉS DEFICITARI

Morell - Si al ferrocarril ens descomptem el manteniment de la via -que a l'autobús li fa el Govern-, el manteniment de passos a nivell -els nostres semàfors- i el personal de circulació, caps d'estació, etcètera -les funcions de la policia de trànsit a les carreteres-, quedaríem reduïts als tallers, les oficines i el maquinista, amb la qual cosa els nostres costos serien similars o molt més baixos que els del transport per carretera.

Vadell - A Mallorca hi ha col·lectius que qüestionam l'afany desmesurat de la Conselleria d'Obres Públiques per invertir tres mil milions de pessetes anuals només en autopistes i deixar mil milions per arreglar la resta d'infraestructures. El meu grup ha reclamat sempre justament això que ara demanava el senyor Llauger: una política de transport i una política d'ordenació del territori.

Des del 1987 el Parlament va comprometre el Govern a elaborar un pla director sectorial de carreteres vinculat a unes directrius d'ordenació del territori per a totes les Balears, però fins ara l'únic que s'ha fet són bocins d'autopista sense cap casta de planificació. Nosaltres no estam totalment en contra de les autopistes "per se" sinó contra aquestes autopistes desvinculades de la xarxa viària. Pensem que tenim un territori reduït, limitat per la mar, que posseeix una xarxa viària històrica molt densa que comunica tots els pobles entre si i amb Palma. Ara, a més, molts de serveis estan centralitzats i la



Miquel Angel Llauger: "A Mallorca no hi hagut ordenació territorial des del temps de Jaume II".

gent s'ha de desplaçar a Palma per motius sanitaris, burocràtics o, fins i tot, per comprar el menjar.

Demanam prudència a l'hora d'obrir noves vies. Cada nova via, cada autopista, és una agressió al territori. Vivim en un país de minifundi i cada autopista xapa moltes de propietats i perjudica molta de gent. La nostra política passaria per millorar les comunicacions entre els pobles però, sobretot, per tornar obrir les vies de ferrocarril perquè són una alternativa important i ecològica.

MAL VENDRE EL PATRIMONI

Sierra - Els anys de retard que els mallorquins duim respecte d'altres països europeus poden tenir una part bona: podem veure què han fet els altres i aprendre dels seus encerts i errors. Hol·landa o Bèlgica són zones molt paregudes a Mallorca, densament poblades, amb un gran minifundi i problemes similars de macrocefàlia: vegem que han fet i no inventem la pólvora cada dia.

Cap país no pot permetre's el luxe de perdre el seu capital. No podem malvendre la nostra herència sense haver-la estudiada i

la xarxa de ferrocarrils mallorquina -que va ser la més densa d'Espanya- és part d'aquesta herència. Ara alguns especialistes en transports es peguen cops contra la paret en veure que vàrem tancar alegrement línies com les que ara unirien Palma, l'aeroport i la platja de Palma.

Quan et reuneixes amb experts del Govern sorprèn veure com desprecien possibilitats com la d'aprofitar el solar de les estacions de FEVE per establir-hi un intercanviador de transports: seria gratis. Mentrestant, tenim el que ha dit Maria Antònia Vadell: polítiques parcials, pegats aquí i allà.

Pensem en problemes com la recollida de fems als pobles del Pla de Mallorca: només els camions petits poden passar pels carrers estrets d'aquests pobles però és un disbarat enviar els baleigs fins a Son Reus amb camions petits o fer que els camions grossos hagin d'esperar d'aturats mentre els petits fan la recollida. A Bèlgica això ho han resolt usant el tren per al transport de residus sòlids.

Morell - És el que anomenen el tren de la merda.

ONA - Direm dels baleigs.

TRANSPORTS I QUALITAT DE VIDA

Morell - El centre de Mallorca és despoblat perquè està incomunicat. Molta de gent que paga barbaritats per viure a un pis a Palma viuria a una casa al seu poble si els accessos fossin fàcils.

Llauger - Tot això és més complex. El Pla de Mallorca no es despobla únicament perquè estigui mal comunicat, hi ha altres raons com els canvis a l'agricultura o els salaris.

Les infraestructures de transport s'han de planificar per millorar la qualitat de vida de la gent. Als

pobles petits no hi pot haver ni un institut ni, de vegades, un centre d'EGB, però si no acostam les escoles a la gent hem de millorar els transports: no pot ser que un infant hagi de passar tres hores cada dia en un autocar per anar a escola. No pot ser que una dona que ha de donar a llum estigui dues hores per arribar a un centre sanitari. És fonamental parlar de la complexitat d'aquest tema, dels seus vincles amb l'ordenació del territori.

ONA - Fa vint anys va publicar-se una tesi doctoral en Geografia: El sistema urbà de Mallorca...

Morell - d'Alberto Quintana Peñuela, considerava Mallorca com una gran ciutat.

Llauger - Considerar Mallorca com una àrea metropolitana - per les distàncies i pel nombre d'habitants- pareix lògic, en alguns aspectes: som una comunitat de vida molt entremescada. La qüestió és saber si Palma ha de ser l'únic barri important d'aquesta àrea metropolitana o si n'hi ha d'haver d'altres.



Tomàs Morell i Rafael Sierra: "No podem malvendre la nostra herència i els trens són part d'aquesta herència".

LA GUERRA DEL TAXI

Vadell - Vinculat a això tenim el conflicte dels taxis. Els de la part forana i els de Ciutat sempre batallen per treballar al territori dels altres, sobretot a l'aeroport. Així s'ha plantejat la possibilitat de fer una demarcació única per a taxis.

Morell - Hi ha un problema: a Palma sobren taxis. I les fórmules que regulen la concessió de targetes per treballar a altres municipis són antiquades. En canvi, en alguns municipis falten taxis.

ONA - S'ha dit que el districte únic deixaria alguns pobles sense taxis.

Morell - Sí, tots anirien a Palma.

EL SISTEMA URBÀ DE MALLORCA

Llauger - El sistema urbà de Mallorca mereix un estudi perquè s'estan operant canvis demogràfics que, en vint anys, han canviat les relacions entre els nuclis de població. Des del 1981 Palma creix menys que el conjunt de la part forana, i en això hi han influït les millors infraestructures viàries.

Una enquesta de qualitat de vida que la Conselleria d'Obres Públiques va fer el 1988 revelava que el 25% dels mallorquins tenen una segona residència, el 85% de les quals és a la costa. Mallorca s'està litoralitzant i els ajuntaments tenen nous problemes que la Llei de transports no preveia.

Sierra - I a Mallorca tenim sis milions de persones que ens visiten cada any i que tenen unes necessitats de transport molt marcades estacionalment i molt diferents de les que tenen els residents.

Vadell - I el Govern no planifica res. Les línies de transport estan concedides fa molts d'anys i s'han adequat a les noves necessitats mitjançant prolongacions, "hijuelas" i tota una xarxa derivada que fa impossible saber, des de la Conselleria, quin servei té concedit una companyia.

Sierra - El que hem de fer és afrontar l'ordenació del territori sense prejudicis.

JUSTIFICACIÓ DE LES AUTOPISTES

Llauger - Sobre un mapa de carreteres el trànsit té una forma telescòpica, és a dir que és menor a mesura que ens allunyam

de Palma, de manera que té una certa lògica que les primeres autopistes s'hagin construït a les sortides de la ciutat. Les autopistes poden tenir tres justificacions: l'augment de la capacitat, l'augment de la velocitat i el descens de la xifra d'accidents. A una illa petita la velocitat té una importància menor i la raó principal és l'augment de la capacitat i per això ha estat coherent començar per fer autopistes als accessos de Palma.

Donar un bon accés a una zona la promou, per això els contraris a les autopistes deien que aquestes obres agreujarien la macrocefàlia de Palma. No ha estat així: l'autopista de Llevant ha augmentat la població resident a la platja de Palma i el mateix ha succeït a la part de Calvià. Per tant, les autopistes no augmenten la quantitat de gent que viu a Palma sinó la demanda de venir a Palma al teatre, a l'hospital o a les àrees comercials.

Sierra - Per aquí! Exacte!

Llauger - Jo no som contrari ni al tren ni a les autopistes. Pens que cada cosa ha d'anar al seu lloc: que hem de tenir trams d'autopista i que hem de potenciar el tren i la xarxa tradicional de carreteres. I les administracions no han de caure en el despotisme il·lustrat -tant de bo si fos il·lustrat!- i han d'atendre les demandes socials: la gent vol segones residències, es vol moure i anar a passejar, i l'oci ha estat una conquesta de la humanitat que s'ha de tenir en compte. No podem dir a la gent que quedi a ca seva.

Sierra - De les tres raons que has esmentat per construir autopistes només en queda una: la seguretat. És cert que les comunicacions generen desplaçaments, però les ciutats europees amb un casc antic important no coneixeran una època de facilitat d'aparcaments sinó tot el contrari: restriccions. I això planteja una alternativa entre el transport privat individual o el transport col·lectiu. Perquè cada dia hi ha més cotxes i més grossos però la quantitat de metres quadrats de carrer disponibles a Palma és invariable i això farà inevitables les limitacions al transport privat.

“LA NECESSITAT D'UNA TERMINAL DE TRANSPORTS ÉS EVIDENT”

ONA - *S'ha dit que si els carrers de Palma estan estibats de cotxes, el transport col·lectiu sempre serà lent i que per promoure el transport públic serà necessari adoptar mesures contra els cotxes.*

Sierra - La gent que ve a Palma hi ve per treballar -per tant, amb un horari- o per fer-hi gestions. Per tant, un transport col·lectiu que t'acostàs al centre seria ideal - a no ser que la gent fos masoquista. Però clar, els usuaris no volen anar amb un vehicle lent, brut i irregular.

Llauger - El transport col·lectiu ha de tenir unes qualitats mínimes de netedat, decència, periodicitat i economia. També és necessària una harmonització d'aquests transports: els estrangers no entenen de cap manera que l'autocar de Valldemossa surti de Can Meca, un altre del bar Kito i un altre

més enllà... La necessitat d'una terminal de transports és evident.

Sierra - Però al centre!

Morell - El febrer del 1991 presentàrem un projecte per adecentar les estacions i consistia, bàsicament, a enderrocar tota la porqueria que tenim per aquí i fer - sense grans obres - uns aparcaments en superfície i reunir aquí les línies de tren i d'autocar de tota l'illa. Després hi ha hagut problemes i l'Ajuntament encara no ens ha donat permís per fer els aparcaments... i tothom parla del gran parc de les estacions! Això ha de ser un intercanviador de transports... i si després s'arriba a fer un gran parc, bé!

L'ESTACIÓ DE LES ESTACIONS

Sierra - Les mesures coercitives contra el cotxe no han funcionat. La gent es rebel·la contra les imposicions. Les mesures han d'anar per un altre camí: hem de dir a la gent que vengui amb el transport col·lectiu perquè vendrà més a gust, llegint el diari, per menys doblers i sense problemes d'aparcament. Però per aconseguir-ho és necessari que els transports et deixin al centre de la ciutat. Per això és necessari aquest intercanviador, i Mallorca té un capital impressionant amb el solar de les estacions: 62.000 metres quadrats al centre de la ciutat.

Llauger - Perquè els serveis interurbans puguin ésser utilitzats necessiten una freqüència bastant alta, i això els encareix. Però la necessitat d'una terminal de transports és massa evident. Record que Manuel Ribas Piera quan el 1973 redactava el Pla general de Palma proposava que aquest intercanviador s'ubicàs a la zona de darrera els instituts, aquí on volen fer la falca verda de la Riera, perquè deia que el torrent xapava Palma i crear-hi un nucli de molta activitat reviscolaria el conjunt; però per ventura era poc centric. Fer compatible un parc a les estacions amb l'intercanviador és només qüestió de pessetes i d'acords entre administracions.

Sierra - El transport per carretera és més flexible que el tren, però el ferrocarril té un altre avantatge: el seu cost principal no és el quilòmetre sinó la instal·lació. Una vegada que hem col·locat la via i comprat l'automotor podem donar servei als passatgers que viatgen en hores extemporànies, cosa que amb l'autocar és costosíssim. En un transport on la freqüència sigui el factor més important, el ferrocarril és el mitjà menys costós, sempre que parlem del trànsit entre dues poblacions prou importants o al llarg d'una conurbació com la Inca-Palma.

TURISTES I RESIDENTS

ONA - *Quan defensaven la creació d'un gran intercanviador de transports han esmentat el Pla Ribes-Piera. Els crítics d'aquest Pla li han retret la creació de polígons monofuncionals: l'actual Pla general de Palma va aixecar, contra aquesta filosofia, la dispersió de les funcions. Crear un polígon de transports al centre de Palma no col·lapsaria els carrers més pròxims, a les hores punta?*

Morell - En parlar de transports deim moltes coses, però oblidam l'usuari. I el més còmode és que totes les línies de transport sorgeixin del mateix punt. Algú ha dit que a Palma hem reproduït el centralisme de Madrid: totes les connexions interiors, a Mallorca, es fan a través de Palma.

Llauger - Passa que la demanda de transports entre pobles és molt baixa. Hi ha una certa demanda cap a les capçaleres de comarca, Manacor o Inca, però en canvi una línia de circumval·lació -entre Sóller i Andratx, per exemple- no tendria trànsit.

Sierra - En canvi, entre Valldemossa i Sóller, qualsevol dia de l'estiu hi passen més de cent autocars, per aquella carretera. Sollerics que vagin a Andratx n'hi deu haver un cada mes, però després tenim aquests sis milions d'usuaris que es mouen amb criteris distints als del resident.

Llauger - La qüestió és si aquests trajectes els han de cobrir línies regulars o discrecionals.

Sierra - Discrecionals, és clar, però volia parlar de les infraestructures i de la polèmica que separa carreteres i paisatge.

VIADUCTES: PAISATGE CONTRA ECOLOGIA?

Llauger - Hi ha molta de passió i moltes d'idees preconcebudes. Critiquen el projecte de la carretera Valldemossa - Sóller perquè té tres viaductes, quan un viaducte pot esser molt menys impactant que un terraplè. Per no parlar del viaducte del tren de Sóller, del qual els sollerics en venen postals perquè té una bona figura. És un problema de qualitat i estètic, però en qualsevol cas el viaducte té un impacte ecològic menor: deixa passar l'aigua i les poblacions; en canvi la carretera és una barrera.

En cada cas s'ha d'estudiar la solució més adequada: cada carretera té funcions diferents. La carretera Palma-Alcúdia, que és un eix econòmic fonamental ha de tenir unes condicions de velocitat i absorció de trànsit distintes a les de la carretera Valldemossa-Sóller.

ONA - Justament la carretera de Valldemossa és transitada a causa del seu paisatge i s'ha dit que alterar-lo perquè pugui ser més transitada és una contradicció.

Sierra - Però altera més el paisatge un terraplè o un terrabuit que un viaducte. Un terraplè o una muntanya rebaixada fan més mal a la vista que un viaducte, que queda per sota l'horitzontal de la teva visual. En cada cas s'ha d'optar per la solució més adequada. Fer les coses bé té un cost i és la societat que ha de decidir. El que no podem fer és anar contra la primera font d'ingressos d'una zona i espenyar allò que volem vendre, però hem de recordar que aquí s'han fet autèntiques salvatjades amb murs forrats de pedra.

Llauger - La carretera de Deià a Sóller és turística i la gent ha de poder admirar el paisatge mentre condueix còmodament a seixanta per hora, sense haver de tenir por dels vehicles que puguin sorgir d'un revolt.

TORNEN ELS TRENS

Sierra - Aquesta necessitat d'adequar la carretera al medi és la mateixa necessitat que tenim d'adequar a les seves funcions els serveis de transport regulars i discrecionals, perquè s'estan cobrint línies regulars amb serveis discrecionals i això descol·loca el sistema.

És necessari un pla director que separi clarament el transport regular del discrecional i s'apliqui sense manies, perquè això té unes terribles repercussions socials, laborals, educatives, sanitàries, etcètera. Tenim un Pla de Mallorca que s'està despoblant perquè està mal comunicat.

L'altre dia, un batle del Pla es queixava d'això i deia que si tenguessin un tren que en mitja hora els deixàs a Palma molta de gent quedaria a viure al poble. Hem d'aprofitar les coses que tenim a Mallorca que encara són de franc, i una és l'espai per al tren.

Morell - Va ser una llàstima que aixecassin la línia de Palma a S'Arenal que passava a prop de l'aeroport, però encara tenim una línia que va des d'Inca a Sa Pobla i una segona a Sineu, Petra, Sant Llorenç, Son Cervera i Artà. Tècnicament, el trànsit d'aquestes dues línies està interromput des dels anys 1977 i 1981, però el terreny és intacte.

Amb un cost relativament baix -2.000 milions de ptes.- podríem reobrir totes aquestes línies i plantejar-nos arribar fins a Alcúdia. El trajecte Manacor-Palma podria fer-se en menys d'una hora i el viatge fins a Artà té molt bones vistes i un gran atractiu turístic. Tampoc no hem de perdre de vista que, a les nits, la línia pot servir per a transportar residus sòlids. En definitiva, amb molt poca inversió de personal podríem triplicar els ingressos de la companyia.

EL RETORN DELS TRAMVIES

ONA - S'ha especulat amb la possibilitat de tornar habilitar el tramvia a Palma i finançar-ho amb el Pla Felipe.

- ...

ONA - Que no vaig bé?

Sierra - Només estàs lleugerament desinformat. Va fer-se un petit estudi, que no qualificaré, que anava per aquí on dius. El tramvia té un problema que és el trànsit de cotxes pels carrers, però té un avantatge: és molt més estret que un autobús i ocupa menys via útil.

A Palma, una línia de tramvia circular - un itinerari urbà tancat - tendria alguna possibilitat de servir. Ja hi ha almenys tres ciutats que han recuperat el tramvia que havien desmantellat: Birmingham, Nancy i València.

Però un tramvia d'avui no té res a veure amb el tramviet del Port de Sóller: els d'ara ja no tenen rails que destorbin el trànsit ni tots aquells cables aeris. Això ha canviat molt. És un problema que tenim aquí: en pensar en el tren pensam en una cosa antiquada, i en pensar en el cotxe veim un Ferrari. De totes maneres, en el cas de Palma, si pensam en l'estructura de la ciutat, no hi veig clara la utilitat d'un tramvia. En canvi, tenim un metro des de la plaça d'Espanya al parc de la Mar i no l'aprofitam. La part difícil, el túnel, està feta.

Llauger - I qui pagaria per anar de la plaça d'Espanya al parc de la Mar?

Sierra - Un monorail podria sortir de la plaça d'Espanya al parc de la Mar i d'aquí anar al nou aeroport -crec que hi està prevista una franja per a l'accés de trens- i a la platja de Palma.

UN METRO PER A PALMA

Morell - Fixa't que quan dissenyaren els aparcaments subterranis de la plaça Major algú va tenir el bon sentit de respectar els túnels, i el traçat està intacte.

Llauger - Aquest "algú" vaig ser jo, quan era tinent de batle de circulació amb Màxim Alomar. Aleshores, la nostra primera preocupació urbanística era acabar de tancar la plaça Major i, inspirant-nos en l'exemple de Madrid, vàrem veure la possibilitat de fer-hi uns aparcaments subterranis amb unes galeries comercials. Al concurs públic de l'obra deixàrem ben clar que el túnel s'havia de respectar.

Això devia esser el 1968.

Aleshores en parlàvem molt, de la possibilitat d'un metro, però ara no li veig cap utilitat, mentre que un monorail des del parc de la Mar cap a la platja de Palma plantejaria molts de problemes estètics. Per ventura la línia podria anar en sentit contrari, per l'antiga línia de tren.

Morell - La via podria cercar la via de cintura, o usar la doble via Palma-Inca i, paral·lelament a la segona via de cintura, podríem enllaçar amb el campus universitari i l'aeroport.

Llauger - Trobar pas per a un monorail no és gaire complicat, va ser més difícil trobar-ne per a la via de cintura.

Sierra - Tècnicament hi ha infinites possibilitats. Avui hi ha tramvies que van sobre uns carrils que són unes simples ranures en terra, amb el xassis baix per permetre l'accés peu pla i rampes per a disminuïts. I un tramvia és elèctric, no contamina.

Llauger - Ara és un bon moment per a plantejar estudis que tinguin en compte la rendabilitat social i ambiental d'aquestes



Maria Antònia Vadell: "Vivim en un país de minifundi i cada autopista xapa moltes propietats".

opcions: Palma ha de revisar el seu Pla general. També seria un bon moment per parlar de bicicletes. El Pla general vigent en parlava, però l'únic carril que hi ha l'ha fet la Junta del Port.

OBJECTIU: SALVAR EL PASSEIG MARÍTIM

ONA - Ha esmentat l'actual Pla general de Palma. Hi va haver un conflicte gros entre el model de transport que volia l'Ajuntament i el Govern. Cort volia una via de cintura oberta, com un carrer urbà, i el Govern va imposar el traçat d'autopista.

Llauger - Es va discutir bastant. Una circumval·lació era necessària. Hi va haver un argument decisiu per donar-li un traçat d'autopista: una enquesta va demostrar que Palma era la capital espanyola amb menor trànsit de pas. Tots els cotxes venien a Palma, no es limitaven a travessar la ciutat.

Anteriorment, al Ministeri d'Obres Públiques hi havia hagut gent que volia transformar el passeig Marítim en una autopista de dos pisos i l'argument més fort a favor de la via de cintura va ser evitar aquesta ampliació del passeig

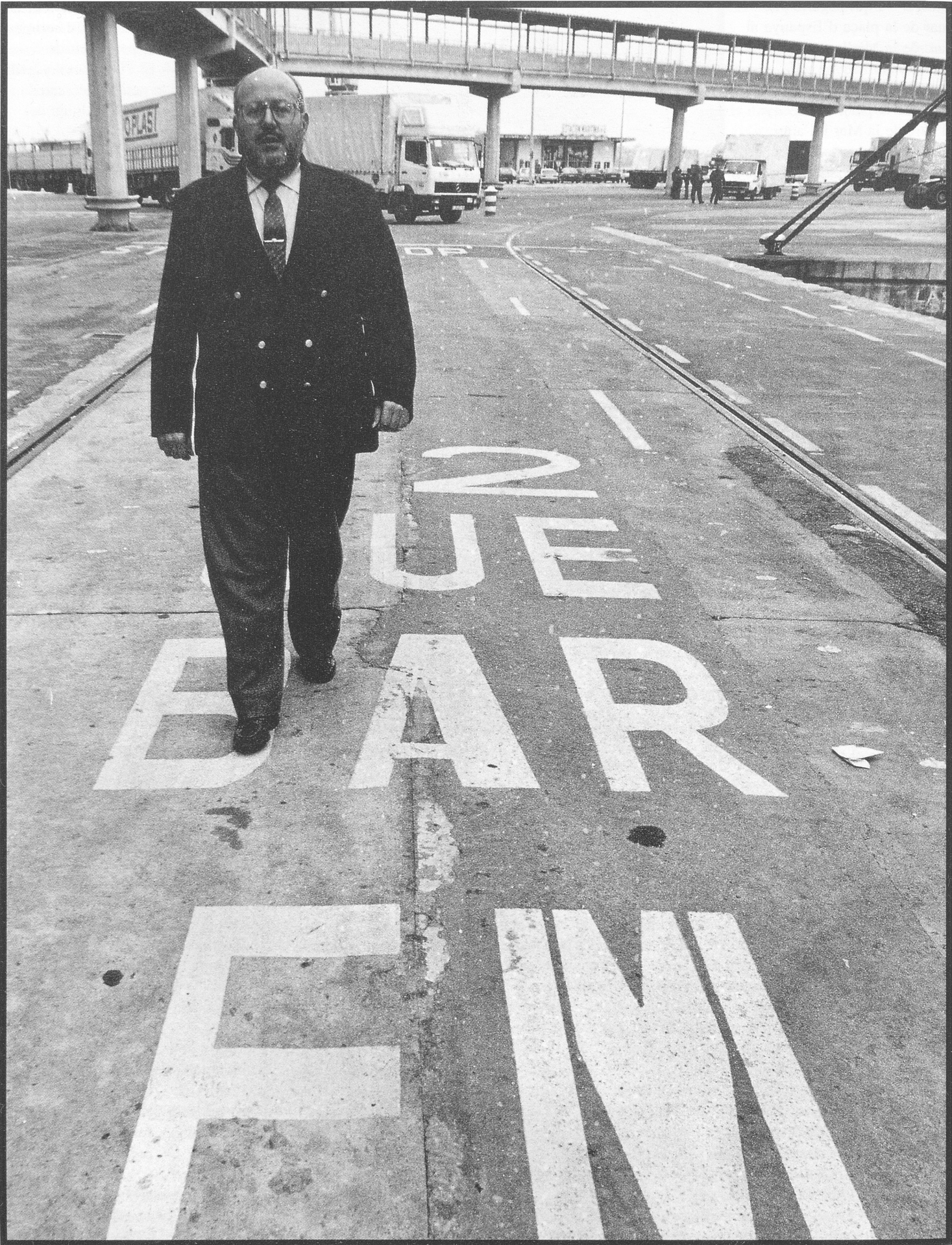
Marítim de Palma i salvar la façana marítima de la ciutat. Per això la via de cintura havia de tenir unes condicions de rapidesa que fessin possible que la gent volgués fer set quilòmetres més de volta.

ONA - Crec que l'equip d'Arturo Soria y Puig que va fer la proposta de transports del Pla general de Palma s'aferrava a aquesta enquesta que vostè esmentava - o almanco a unes consideracions similars - per justificar una via de cintura amb traçat de carretera.

Llauger - És que la via de cintura serveix, sobretot, per agilitar el trànsit entre barriades de Palma allunyades.

Sierra - És curiós que la circumval·lació de Palma no hagi aconseguit els seus objectius: descarregar de trànsit el passeig Marítim.

Llauger - No hi ha dubte que el passeig Marítim té dos atractius enormes: el trajecte és més curt i té més bones vistes.



L'empresa pública ha de donar serveis i guanyar doblers

Entrevista a Pere Vicens Barceló

per Josep J. Rosselló

Sembla normal pensar que en una comunitat com la de Balears, un arxipèlag, els seus habitants es moguin fonamentalment per la mar. Però això, que no passa de ser una perogrullada, no es correspon amb la realitat del nostre temps. La tasca de la companyia Trasmediterranea, principal exponent del que és el transport marítim de passatgers a les Illes -és la segona o tercera empresa europea del sector, i potser la cinquena o sisena a nivell mundial- se'ns ofereix d'una forma inèdita quan qui l'explica és el seu delegat a Palma, Pere Vicens Barceló, un home que sempre hi ha fet feina, en aspectes ben diferents, des de -si se'ns permet el símil mariner- les bodegues fins al pont de comandament, i que es mostra convicentment convençut del futur del sector.

- Hi ha qui és de l'opinió que viatjar en vaixell és un endarreriment: que és lent, incòmode i car...

- Bé, jo tenc bastant clar com respondre a qui pensi això. Sempre he cregut que aquí, a Mallorca, els dos transports bàsics -de la carretera, òbviament, ens hem d'oblidar-, que són l'avió i el vaixell, no tenen perquè entrar en competència. Pens que són mitjans de transport completament distints, són dos mercats diferents per a dos tipus de gent que viatja. A l'avió no se li pot negar la rapidesa, la comoditat -dit sia entre cometes-, però jo pens que la persona que viatja en vaixell és una persona que té una altra concepció. Si ens situam uns anys enrera,

efectivament el vaixell era més barat; avui en dia, no és que sigui més car, estan a la par, en funció de les categories. Hem de mirar, en definitiva, els tipus de qualitat que s'ofereixen: anar d'aquí a Barcelona en butaca és, ni més ni menys, el mateix que fer un Barcelona-New York en avió, amb la diferència que al vaixell no estàs fermat a la butaca.

Jo pens que el passatger que agafa un vaixell és aquell que, en el moment de pujar-hi, ja comença les vacances. I amb aquesta mentalitat s'ha de vendre el producte. El vaixell és menys impersonal, hi ha una llibertat més grossa... I també hi ha un altre mercat molt important, que és el de qui viatja amb el cotxe, sobretot en els mesos d'estiu.

Pel que fa als preus, el d'una butaca es al mateix nivell d'un passatge d'avió. Però si ens situam en un camarot, doble o individual,

Pere Vicens Barceló, va néixer a Palma, el 28 de febrer de 1941. Després d'haver estudiat professorat mercantil, es va incorporar de forma immediata, l'any 1961, a la companyia Trasmediterranea, i amplià els seus estudis en econòmiques i informàtica. Ha estat en el departament de passatges, després a l'àrea administrativa i de comptabilitat. Des de 1975 fou adjunt a la direcció Económico-financera de la companyia, a Madrid, fins que l'any 1990 fou nomenat delegat de la companyia a Palma.



hem de pensar que el vaixell no és només un mitjà de transport, com l'avió: el vaixell és un establiment hotel·ler, duu unes habitacions, amb uns banys, uns llençols, unes flassades, unes tovalloles... Són uns costos afegits importants, que fan difícil comparar un camarot amb el transport en avió.

Són, en definitiva, dos mitjans de transport diferents. Nosaltres ens volem dedicar a aquell client que, o bé vol dur el seu propi vehicle, o vol un transport menys impersonal, en el sentit que comença les vacances en el moment d'agafar el vaixell.

- Tal i com ho planteja, l'avió i el vaixell són dos transports radicalment diferents, fins i tot en la seva mateixa concepció. Així i tot, no és cert que l'avió es menja el mercat del vaixell?

- L'any passat, tot i que van tenir lloc els Jocs Olímpics i l'Exposició Universal, ens vàrem moure en l'ordre del quatre o cinc per cent de baixada respecte del 91: no és un descens alarmant. Cal considerar que el 91 començava la crisi, que ha continuat durant el 92. De fet, la companyia està en un clar procés d'expansió: es construeixen tres vaixells nous, es renova la flota de Canàries... Si realment estiguéssim en recessió, no ens plantejaríem la renovació de la flota, amb un pla estratègic que

contempla inversions d'uns setanta o vuitanta mil milions de pessetes en un termini de quatre o cinc anys.

Enguany hem tancat l'exercici amb beneficis: una companyia que secularment funcionava amb pèrdues, des de fa dos anys tancam amb beneficis. Això significa que la companyia està en un clar període de desenvolupament. En cas contrari, no ens plantejaríem, repetesc, noves inversions i noves estratègies: en aquest moment es renova la flota de Canàries amb tres vaixells; a continuació s'empendrà la renovació en el sector de la Mediterrània, hi ha ja contractats dos vaixells ràpids -i quan dic vaixell ràpid no dic llanxa voladora: són vaixells de vuitanta noranta metres d'eslora, només amb butaques per quatre-cents o quatre-cents cinquanta passatgers i devers noranta places per a cotxes-, que poden fer el trajecte entre Mallorca i Barcelona en tres hores i, lògicament, serà un transport que es farà de dia, a més del que es seguesqui fent de nit, el tradicional. Si no tenguéssim, en definitiva, una previsió optimista, positiva, si no estiguéssim convençuts que hi ha una quota de mercat, no estaríem aficats en tots aquests embulls.

BONES COMUNICACIONS

- Això darrer que explica, la incorporació de trajectes ràpids, sembla contradictori amb la concepció inicial que ens ha explicat,

de transport vacacional. Vol dir que la Trasmediterranea no renuncia a competir amb l'avió, com a mitjà adient per a desplaçaments de negocis, per exemple?

- No, no... Miri, embarcacions ràpides ja n'hi ha, circulant; són projectes que la companyia ha anat desenvolupant. Però em mantenc en el que he dit: haguéssim pogut triar vaixells que només duen passatge, però nosaltres insistim en el mercat de l'automòbil... Això, amb independència que algú es pugui plantejar que anar de Barcelona a Mallorca amb vaixell li pot arribar a suposar el mateix temps que amb avió, perquè s'han de comptar les hores d'espera als aeroports, els desplaçaments, etc. Jo sempre dic que l'avió fa guanyar temps, però en els trajectes curts... com més curts són, més temps es perd en proporció.

- Amb aquest plantejament, vostè considera que les Balears estan ben comunicades per via marítima?

- Jo crec que sí, que és suficient. Nosaltres tenim distintes temporades, ens adaptam lògicament a cada una d'elles; ara mateix, estam en temporada baixa, baixa... i tenim, aquesta mateixa setmana, només a Palma, setze serveis entre l'illa i la península i entre illes. Hi hauríem de sumar, a més a més, els de Menorca i els d'Eivissa.

- I els punts de comunicació, són els millors, o els únics possibles potser?

- Els únics possibles, no. Els adequats, pensam que sí. Fa uns anys, hi havia un servei amb Alacant, però avui en dia les comunicacions per carretera entre aquesta capital i València són prou bones com per fer innecessària aquesta connexió amb el Llevant; sobretot, si tenim present que sempre pensam que el nostre passatger, majoritàriament, mou cotxe.

- Jo pensava, però, amb el sud de França, amb el nord Àfrica... potser amb Itàlia.

- Nosaltres, durant l'estiu, tenim un servei amb França, amb Sète. Ara bé, s'ha de considerar així mateix que Sète és a una distància relativament curta -i molt ben comunicada- de Barcelona. Itàlia? També es va fer una temporada, en una línia de tipus creuer que es combinava amb la càrrega de productes procedents de Canàries i d'Almeria, fonamentalment; el vaixell sortia de Gènova i feia Gènova-Palma-Màlaga-Cadis-Tenerife-Las Palmas-Tenerife-Cadis-Almeria (per recollir més fruita i verdura) -Palma-Gènova... ja tenim situades les verdures al centre d'Europa. Però tampoc no va ésser una línia de molta rendabilitat.

En aquest moment, ens hem de plantejar que una cosa és el transport entès com la manera més senzilla de traslladar unes persones d'un lloc a l'altre, i una altra cosa és el tema de l'oci... on possiblement entraren... hi ha projectes.

- I com estan les comunicacions entre illes, com es contemplen per part de la companyia?

- Moltes vegades se m'ha plantejat aquesta qüestió, normalment posant-la en relació amb el cas de Canàries, on les comunicacions interinsulars són fabuloses. Però no hi ha ni punt de comparança. Per què? Doncs, perquè el trànsit que hi ha a Canàries, sobretot

entre Las Palmas i Tenerife, és molt important. Allà hi ha dues illes importants, dues ciutats/capitals amb molt de moviment. A Balears, no; no existeix una demanda interinsular de transport de passatgers. De fet, la que hi ha és sobradament coberta pels avions; basta recordar el cas de la companyia Binter i, abans, d'Aviaco que va intentar fer una espècie de pont aeri, amb avions Fokker, i també ho va haver de deixar. Què significa, això?: que el mercat que hi ha entre Mallorca i Menorca, entre Mallorca i Eivissa, és molt reduït. Cal considerar l'escassa població de les Illes menors i que, a més a més, està tradicionalment demostrat que la connexió lògica de Menorca és amb Barcelona, i la d'Eivissa és amb València. La comunicació interinsular, en definitiva, la mantenim però és de molt baixa ocupació, i no crec que sigui un mercat que vagi en augment.

NO PODEM SUBVENCIONAR EMPRESES

- Aleshores, els serveis interinsulars són només testimonials.

- Són els serveis necessaris per cobrir els mínims de la demanda que tenim. Lògicament, moltes vegades es planteja que una empresa pública, pel simple fet de ser-ho, ha de posar el que sigui, perdent el que sigui. Això, no només és una fal·làcia, sinó que pel simple fet d'ésser dins de la Comunitat Europea no ens podem permetre el luxe de subvencionar empreses. Les empreses han de viure per elles mateixes; aquesta mentalitat que l'empresa pel fet d'ésser pública, ha de perdre doblers, no va enlloc. L'empresa pública ha de donar els serveis que li corresponguin, però ha de guanyar doblers. Que l'accionista sigui l'Estat és un accident com qualsevol altre.

- Com veu vostè, aleshores, les experiències existents per tal d'anar de Mallorca a Menorca, o a Eivissa, en només una hora?

- D'Alcúdia a Ciutadella hi ha, pens jo, un mercat durant l'estiu; parlem de vendre una excursió a Menorca, durant una temporada molt curta. De fet, ja hi ha una empresa que ho fa i, supòs, deuen haver fet els seus comptes.

- Insistesc, però... Aquestes línies no poden anar més enllà de l'excursió?

- El mercat és el que és. Les seixanta mil persones que viuen a Menorca, per exemple, són un mercat molt limitat. I, a més a més, Menorca està molt ben comunicada amb Barcelona. I per què?, doncs perquè aquesta és la demanda que hi ha, a més d'ésser la comunicació lògica. Com en el cas d'Eivissa que ho és respecte del llevant.

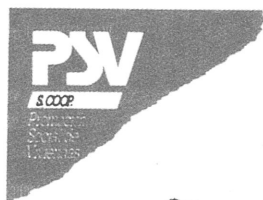
- Escolti, i quan vostè parla de modernització de flota, quin paper li concedeix a la comoditat?

- Home, avui en dia els vaixells més moderns de la companyia Trasmediterranea tenen només entre cinc o sis anys; i els més antics, dotze o tretze. No hi ha cap camarot que no tenguim bany, els vaixells duen estabilitzadors, duen aire condicionat integral... Cada dia anam a cercar vaixells més còmodes en quant



CORPORACION GRUPO I.G.S.

Primer grupo empresarial de Economía Social



ESFERA ARMILAR
DE GESTION S.A.

La Corporación Grupo IGS está formada por un conjunto de sociedades cuya razón de ser es proporcionar una oferta integral de servicios en áreas de mercado de claro interés social. Como, por ejemplo, mediante la promoción de 50.000 viviendas en toda España. Facilitando los imprescindibles procesos de ahorro para la financiación de las mismas. La compañía de seguros opera en todos los ramos tradicionales además de dar cobertura a la adquisición de viviendas sociales. El ocio, las nuevas fórmulas de turismo y viajes, los descuentos comerciales y en grandes espectáculos. El control técnico de los programas urbanísticos y de vivienda. Iniciativas inmobiliarias y de gestión cooperativa organizando la demanda de vivienda. La edición de un magazine mensual de calidad, «La Esfera», además de otras publicaciones. El monumento «La Esfera Armilar», futuro símbolo de Madrid, es otra de las grandes iniciativas de la Corporación, que en estos momentos se construye en Valdebernardo.

MADRID

C/. Orense, 16 28020 MADRID

DELEGACIONES

BARCELONA
c/ Mandri, 2, Bajo

PAMPLONA
c/ Tudela, 18, 2º G

ZARAGOZA
Paseo María de Agustín, 4-6,
Pasaje Ebrosa, Local 9

SANTIAGO DE COMPOSTELA
c/ Hórreo, 9 - 11, Local 13

BILBAO
c/ Alameda de San Mamés, 31

SAN SEBASTIAN
c/ Bulevar, 25, Galería, Oficina 7

SEVILLA
c/ Salado, 11, Local 15

GUADALAJARA
c/ Padre Félix Flores, 2, 1ª A

VALLADOLID
c/ Regalado, 8, 1º nº5

JEREZ
c/ Alameda Cristina, 15
2ª Planta, puerta c-d

PALMA DE MALLORCA
c/ Unión 2b, 4ª Planta

VIGO
c/ García Barbón, 65,
Bajo

VALENCIA
c/ Convento de San Francisco, 5

CUENCA
c/ Gil Carrillo de Albornoz, 5, 2º

a avanços tècnics i en relació a un millor "standing" i comoditat per al passatger.

- *I vostè, que duu tants anys a la companyia, comparteix d'alguna forma una certa impressió que, durant molts anys, la Trasmediterranea va viure un poc deixada de la mà de l'Administració, que d'alguna manera no es va fer tot el que es podia per mantenir-la com a empresa rendible i eficaç?*

- Jo no estic d'acord amb aquest plantejament. Jo he conegut l'empresa quan funcionaven vaixells de la Primera Guerra Mundial; des d'aleshores s'han renovat les flotes... La companyia no ha quedat mai adormida. Sí és possible que, en algun moment, a nivell comercial hi hagi hagut una mica de refrenada... però no res més. I ara mateix treballam molt seriosament en aquestes qüestions de comercialització, de "marketing" que en diuen, intentam donar una nova imatge de companyia, més europea, pens jo.

LES MERCADERIES VAN PER LA MAR

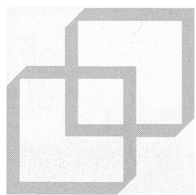
- *A tot això, és lògic pensar que el transport de mercaderies és la garantia de la pervivència del transport marítim?*

- Miri, així com és impossible pensar, avui per avui, que la velocitat que aconsegueix un avió l'arribi a assolir un vaixell, també és cert que no és previsible que determinades càrregues, pel seu volum, puguin ésser transportades, en un termini llarg, en un avió. Les dues circumstàncies són un simple fet físic. Quant a càrrega, de fet, entre la Tras i la nostra filial Naviera Mallorquina, som una empresa forta: aquest any passat, per exemple, només la Trasmediterranea ha transportat 273 mil metres lineals -nosaltres ho mesuram així, perquè normalment parlam de càrrega rodada, camions, "trailers"...-, és a dir, 273 quilòmetres de camions, per entendre'ns... Són volums molt importants.

- *Podem concloure, doncs, que el transport de passatgers per via marítima té un futur clar.*



- Jo pens que sí. És clar que l'oferta s'haurà de moure en funció de la demanda: si tu no ofereixes allò que el teu mercat demana, òbviament no vendràs. No ens podem adormir i, malgrat tinguem els mitjans adequats als temps que vivim, no basta: hem d'estar amb les antenes a punt per adequar-nos al que demana el mercat.



FUNDESCOOP

Fundación
para el Desarrollo
del Cooperativismo
y la Economía Social

FUNDESCOOP

El termini d'inscripció finalitza el 24 de març, cinc dies abans
del seu començament

Tot sobre fiscalitat i anàlisi dels estats financers en un Curs de cent hores

En el desenvolupament de qualsevol tipus d'activitat empresarial, amb independència de la forma de societat adoptada, és menester un minuciós control sobre tots els recursos financers disponibles. Per això, FUNDESCOOP ha preparat un curs sobre "Fiscalitat i anàlisi dels estats financers" especialment dirigit a titulats mitjans de les branques d'empresarial, personal, o que comptin amb una experiència similar.

Es tracta d'un curs de cent hores que s'impartirà des del 29 de març fins el 30 de juliol, els dilluns, dimecres i divendres de sis i mitja a vuit i mitja del capvespre. El cost de la matrícula és de seixanta mil pessetes i el termini d'inscripció finalitza el proper dia 24 de març.

Un dels objectius d'aquest curs és dotar els alumnes d'un conjunt d'instruments que els permeti fer una anàlisi profunda dels anomenats "estats financers" i de la informació comptable en general. En definitiva es vol que mitjançant aquest curs els alumnes coneguin el

volum dels recursos financers que són necessaris per al normal desenvolupament d'una empresa, la seva estructura idònia i, en definitiva, la manera d'aconseguir el major rendiment possible dels fons invertits.

D'altra banda el curs es planteja la necessitat d'informar sobre les obligacions fiscal a les quals són subjectes les empreses. Per aconseguir-ho és previst l'estudi del sistema tributari espanyol i dels conceptes impositius bàsics que cal conèixer per poder fer l'anàlisi adequada de cada impost. S'estudiaran amb rigurositat tots els impostos que afecten de manera important l'activitat empresarial, amb especial incidència sobre les qüestions fiscal referides a les cooperatives i societats anònimes laborals.

Per a la inscripció o per a una major informació dirigiu-vos a la seu de FUNDESCOOP, carrer Sant Miquel 68 A-5 (Tel. 72 72 58). Palma.

SÍNTESI DEL CURS

FISCALITAT

1. Introducció
2. L'impost sobre societats.
3. L'ITP i AJD
4. L'IVA
5. IRPF: tractament de les rendes empresarials.
6. Tributs de les Hisendes locals.
7. La fiscalitat a empreses d'economia social

ANÀLISI DELS ESTATS FINANCERS

1. Introducció. La informació financera.
2. Anàlisi patrimonial.
3. Anàlisi Financera.
4. Anàlisi Econòmica.

ANÀLISI I AVALUACIÓ ECONÒMICO-FINANCERA DE PROJECTES D'INVERSIÓ

1. Classes d'inversions.
2. Paràmetres que defineixen una inversió.
3. Mètodes de selecció.
4. Anàlisi de sensibilitat.



Seu de Fundescoop a Palma, vista des de les Avingudes.



MAJORICA[®]

Joyas y Perlas
Jewellery & Pearls

La seu d'UGT està ubicada a un edifici de cinc plantes del carrer
Arquitecte Bennassar

Nicolás Redondo inaugurarà la nova Casa del Poble

El secretari general d'UGT, Nicolás Redondo, va ser a Mallorca el passat 27 de gener per inaugurar la nova Casa del Poble, la seu de la UGT de les Balears. Devers tres mil persones, entre les quals hi havia el delegat del Govern, Gerard Garcia i el conseller d'Economia, Alexandre Forcades -en representació del Govern Balear- així com una representació de gairebé tot el ventall de partits polítics, associacions empresarials, sindicats i entitats ciutadanes.

La nova Casa del Poble està ubicada a un edifici de cinc plantes del carrer arquitecte Bennassar, prop de la plaça de Toros, on s'han traslladat els serveis de la UGT que fins ara estaven ubicats a distints indrets de



Nicolás Redondo presideix la inauguració.

mil set-cents delegats sindicals que té la UGT a les Illes.

Nicolás Redondo presidí l'acte i celebrà una conferència de premsa, a la qual pronosticà que 1993 seria, que era, un any molt difícil, com ja ho havia estat l'any passat. Redondo qualificà l'actual situació econòmica d'explosiva i criticà la política dels ministres d'Economia i de Treball, Solchaga i Martínez Toval.



Francesc Obrador al costat del secretari general d'UGT.

la ciutat. Miquel Robredo, secretari general d'UGT a les Balears, va destacar a l'acte inaugural que la seu de la Unió General de Treballadors havia de ser el punt d'encontre de les inquietuds socials d'aquestes illes.

A la inauguració també hi assistí present l'ex-secretari general del Sindicat i actual portaveu socialista al Parlament Balear, Francesc Obrador, així com els dos



El delegat del govern, Gerard García, assistí a l'acte.

