

ona

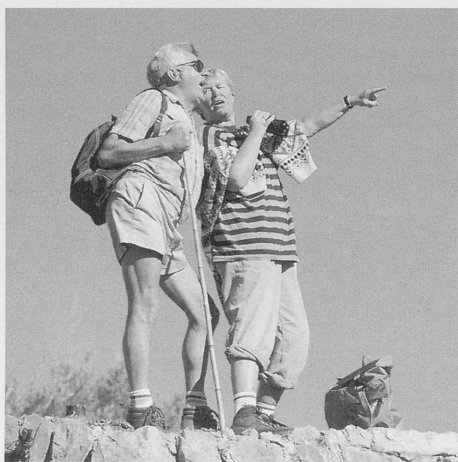
Quadern de debat

24 - novembre 1994 - 400 ptes.

**Carreteres riques,
carreteres pobres.**



ANFITEATRO, PLATEA Y PALCO



Usted es el espectador de lujo en nuestra representación más aplaudida por crítica y público: Calvià. Llevamos miles de representaciones y todavía hay fechas en que colgamos el cartel de completo.

Desde el anfiteatro experimentará la belleza, el colorido y el rumor trémulo y apacible del Mediterráneo, un mar a la vera del cual nació el teatro.

Desde la platea contemplará la primera línea de una puesta en escena fascinante: las mejores vistas, la mejor infraestructura, el esfuerzo de Calvià por la implantación de una ecología urbana donde los actores principales son nuestros visitantes. Aunque no lo aprecie los tramoyistas trabajan desde las bambalinas para que nuestra función sea un éxito a diario.

El palco suntuoso y tentador le permitirá gozar de un panorama de estreno a diario: programas activos de deporte, excursiones, demostraciones culturales, folklóricas y gastronómicas, ciclismo, hípica, y noches muy largas donde el espectáculo no tiene entreactos.

Antes de que caiga el telón recuerde el título de la obra: Calvià el invierno Europeo, y reserve sus entradas en su agencia de viajes antes de que se agoten.



PARA MAYOR INFORMACION CONTACTAR CON:
SERVICIO DE TURISMO



**AJUNTAMENT DE CALVIÀ
MALLORCA**

C/ Ca'n Vich, 29. 07184 Calvià. Mallorca. España
INT'L + 34 + 07 + 13 91 00. Fax: + 34 + 07 + 13 91 46



ona

Quadern de debat

nº 24, novembre 1994

Edita: Fundescoop - Balears.

Directora-delegada: Sinfo García Gómez.

Assessor jurídic: Juan A. González.

Director: Sebastià Verd.

Consell assessor: Pedro Calvo (administratiu).
Miquel Capellà (advocat).
Mateu Carrió (arquitecte).
Antoni Fleixes (economista).
Jaume Garau (psicòleg).
Sinfo García (directora Fundescoop).
Juan González (advocat).
Pere Mascaró (economista).
Francesc Obrador (tècnic turístic).
Empar Rocabrúna (economista).

Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Constanza Forteza.
Gina Garcías.
Antoni Llompart.
Miquel Massutí.
Caterina Ortega.
Joana M. Roque.

Disseny: A. Caro.

Impressió: Grafinsa. Tel. 29 32 61, Palma.

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)

Entorn del Pla de carreteres

El Govern balear va llançar a la palestra pública el Pla de carreteres de les Illes Balears durant el mes d'agost. A pesar d'això, la informació pública no ha decebut la necessitat de debat que es planteja entorn d'aquesta qüestió, que incideix sobre la quotidianitat dels vuit-cents mil habitants de les nostres illes. No de bades un pla de carreteres és un instrument de planificació territorial. Però és una eina o n'és una conseqüència? Abans que el Pla sigui debatut al Parlament, ONA n'ha volgut fer una aproximació. Per tant, aquest número parla de carreteres i de cotxes, de símbols i de realitats, d'esperances i de frustracions.

Í N D E X

A favor d'una fiscalitat diferenciada per a les Illes Balears 4

Editorial

Carreteres liberals 6-11

Gabriel Le Senne

Ètica i estètica de les vies i les presses 12-17

Miquel Àngel Llauger

Asfaltar el futur 18-23

*Francesc Antich, Mateu Morro
i José María González Ortea*

El darrer romàntic 24-29

Nofre Rullan

L'home del trànsit 30-34

Javier Coromina

La quinta del cotxe 36-40

Antoni Mulet Coll

La clau d'Ona 41-50

Tarja de subscripció

En

Adreça

Ciutat Tel

C/c. Banc o Caixa d'Estalvis

Signatura:

Per a subscripcions, copiau aquesta tarja i adreçau-la a FUNDESCOOP:
Sant Miquel, 68 A, 5. 07002-Palma de Mallorca, o telefonau al 72 72 58 (Fax 71 40 21)

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

A favor d'una fiscalitat diferenciada per a les Illes Balears

El Govern balear i les patronals de les Illes Balears exerceixen una forta pressió sobre l'opinió pública per exigir la implantació d'un règim fiscal especial. És aquesta una antiga reivindicació d'una comunitat que, conscientment o inconscient, se sent diferent i que, com a conseqüència, demana un tractament específic per resoldre els seus problemes. En el passat, entre els anys setanta i vuitanta, diversos estudis sobre els costos de la insularitat matisaren l'abast dels greuges comparatius pel simple fet que el mercat actuava com a corrector de les diferències, si més no des del punt de vista del consumidor. Això no obstant, la sensació que l'Estat, i ara la Unió Europea, ens discrimina mai no ha desaparegut. Madrid i Brussel·les no s'acaben de creure que les Illes Balears se sentin víctimes d'una injustícia històrica quan la seva economia no només és capdavantera en renda per càpita d'Espanya sinó que és una de les poques que, entre les comunitats autònomes, sobrepassa la mitjana europea del PIB. La insularitat és un factor geogràfic que juga contra les economies locals que la pateixen, però la realitat demostra, si més no des d'un caire estadístic, que les Balears han sabut fer front a aquesta circumstància negativa mostrant-se fins i tot molt més competitives que altres territoris peninsulars o continentals.

Vol dir això que les Illes Balears no tenen raó quan exigeixen un règim fiscal especial?, o que són insolidàries? De cap manera. Cal dir d'entrada que nosaltres, des d'ONA, volem aportar el nostre gra d'arena a la formació d'aquesta consciència col·lectiva que reclama un tractament fiscal diferenciat per a la nostra comunitat, de manera que les barreres insulars desapareixin i que el mercat funcioni des d'un plànol d'igualtat per a tothom. Si a la Unió Europea la norma general és que totes les Illes i arxipèlags gaudeixin de règims diferenciats, és evident que les Balears no poden renunciar que les empreses de les Balears siguin més rendibles i que, per tant, generin més riquesa. En realitat, això és el que s'explica al Pla estratègic de competitivitat elaborat per Arthur Ardensen per encàrrec de la conselleria d'Economia i que ara és al Parlament balear per a la seva discussió.

Un règim fiscal especial afavoreix una millora de la competitivitat, però, és aquesta l'única consideració que cal fer quan exigim la seva aplicació? Una simple consulta a qualsevol manual de política fiscal ens mostra que aquesta obeeix, o ha d'oobeir, a quatre principis fonamentals: Per una banda, ha de servir per redistribuir la renda i la riquesa, per l'altra ha de proveir dels anomenats "béns de demanda no rival" (és a dir, aquells que el mercat no pot donar: carreteres, certs aspectes de la sanitat, certs nivells d'educació... etc.), ha d'equilibrar el sistema econòmic (combatre la inflació, evitar el deteriorament de la balança de pagaments) i, finalment, ha de contribuir al creixement o desenvolupament econòmic. Fins ara sembla que la demanda d'un règim fiscal propi per a les Balears només contempla aquest darrer aspecte per la via de "pagar menys". És, evidentment, un missatge populista que engresca la gent però que és insuficient si, de veritat, es vol justificar la necessitat d'un tractament fiscal diferenciat per a les illes més riques de la Mediterrània.

Hom pot dir, amb raó, que l'autonomia de les Balears és, ara per ara, insuficient per redistribuir la riquesa, que el pes dels pressuposts autonòmics només representen un 2,75% del PIB regional, però precisament per això la reclamació d'un règim especial ha d'intentar arribar allà on l'autonomia no pot. Basti, per exemple, recordar que mentre enguany s'hauran batut rècords de recaptació per l'Intitut Nacional de la Seguretat Social a les Balears, el nivell de les pensions que es paguen a la nostra comunitat és per davall de

la mitjana estatal a causa del sistema de cotització i de l'estacionalitat de la feina. Reivindicar una reforma de les bases de cotització és, també, una possibilitat que entra dins d'un règim especial, de la mateixa manera que no n'hi ha prou reclamant una major competitivitat respecte a l'exterior, sinó que també s'han de reclamar majors equilibris interiors. En definitiva, una economia més competitiva no pot significar el manteniment de la política desenvolupista de les dècades passades sinó que ha de corregir-ne els defectes.

En conseqüència, la reclamació d'un règim fiscal especial ha de ser paral·lela a un pla de desenvolupament regional que reequilibri territorialment i social les Illes. El fet que les Illes Balears siguin una excepció a la regla general no és, des d'aquest punt de vista, cap justificació, perquè s'ha de tenir en compte que en tots els altres casos els règims especials -i n'hi ha de tot color- obeeixen a raons històriques, a unes economies locals deprimides que en el decurs del temps han anat configurant una legislació fiscal plena d'excepcionalitats, cosa que no va succeir en el cas de les Balears que ja fa més de tres dècades que abandonaren el furgó de coa del desenvolupament. En canvi, les Illes Canàries, que per a alguns és un cas paradigmàtic de greuge comparatiu, han necessitat d'ajudes fiscals molt diverses per poder remuntar el vol, però ara ja són, almanco turísticament, en situació de ser més competitives que les Balears, la qual cosa fa que des d'aquí tant el Govern balear com les associacions empresarials reclamin una igualtat de regles del joc, la qual cosa, lògicament, no pot significar la pèrdua dels privilegis per a les Illes Canàries sinó el guany dels mateixos o pareguts privilegis per a les nostres illes.

Però les Illes Balears ja són a dalt de les seves possibilitats en desenvolupament turístic quantitatiu. No es pot augmentar l'oferta de places, ni es pot continuar fent malbé el paisatge i el medi ambient. No es pot continuar amb la venda indiscriminada del nostre patrimoni natural, que ens incrementa la renda d'acord amb els barems de la comptabilitat nacional, però que a la llarga ens pot empobrir com a poble. Ens sentim diferents i, en realitat, gaudim i sofrem una geografia diferent que justifica una política fiscal específica, però que s'ha d'adreçar a corregir els desequilibris existents i no a perpetuar-los o a crear-ne de nous. El règim fiscal que tan insistentment demanen el Govern i els empresaris ha de donar prioritat a reduir els impactes del turisme sobre la cultura i el medi ambient de les nostres illes, ha de procurar una major qualitat de vida per a tots els habitants i no només per a uns pocs, la qual cosa no es tradueix, necessàriament, en una reducció dels pressuposts i, per tant, de la pressió fiscal.

En canvi, fins ara sembla que entre l'opinió pública només ha quallat el missatge més populista, el que es presta a més manipulacions polítiques, perquè és el que en primera instància satisfà tothom. Són molts els que creuen que un règim fiscal especial només serveix per pagar manco impostos i per poder viatjar amb menys doblers. Ja ens sembla bé, si és que és possible -i la comparança amb la resta d'illes de la Unió Europea ens mostra que sí ho és - però cal que siguem més exigents i que la justa reivindicació d'un tractament diferencial contempli les conseqüències negatives que tendria mantenir l'actual model de desenvolupament econòmic. Amb poques paraules: un règim fiscal especial ha de ser un instrument per al canvi i ha d'anar acompanyat d'una nova política econòmica (i no oblidem que el Govern balear té competències plenes en turisme i ordenació del territori) i no limitar-se a incrementar el compte de resultats de les empreses.

Carreteres riques, carreteres pobres

Carreteres riques, carreteres pobres. Carreteres de primer ordre o carreteres d'anar per casa. Societat rica o societat pobre. Tal volta carreteres riques i societat pobre o a l'enrevés: societat rica, carreteres pobres. El joc de paraules no és cap capritxada. Al capdavant les carreteres poden ser definitòries del tipus de societat a la qual han de servir, del seu desenvolupament i del model de vida que han escollit els habitants d'un territori, sobretot si aquest és, o millor dit són, unes illes, la comunicació de les quals amb l'exterior s'ha de fer necessàriament per via aèria o marítima. El sistema viari insular és tancat, però això no impedeix que les Balears siguin la comunitat amb major densitat de vehicles de tot l'Estat espanyol i una de les escasses regions del món on previsiblement s'és a punt d'arribar al grau màxim possible de motorització.

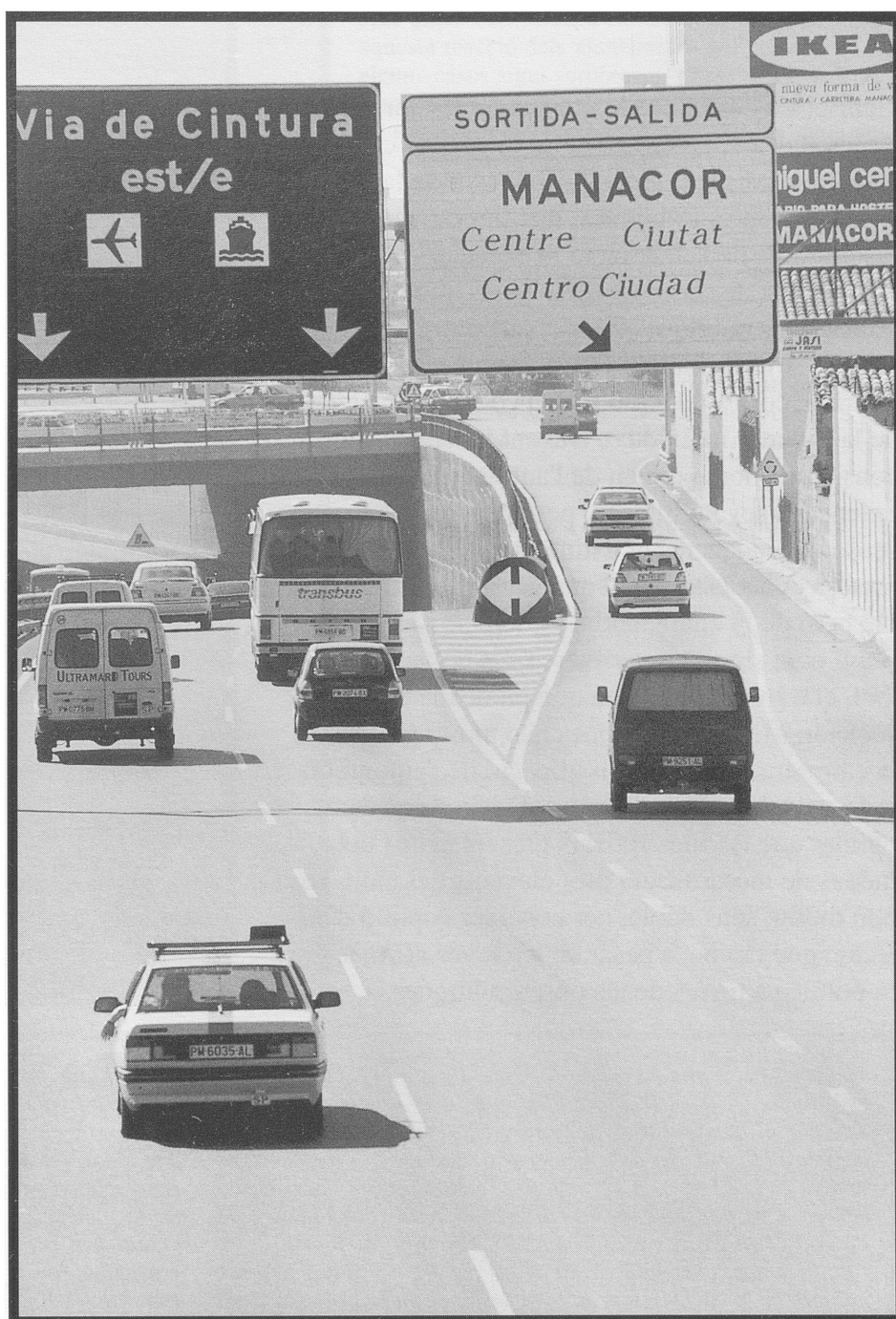
La realitat és aquesta: vivim a una societat que badoa a la carretera. En aquest sentit, a mesura que creix la demanda d'espai sobre l'asfalt (autopistes, autovies, vies de cintura... tant se val el tipus de carretera que sigui) creix també la sensació que les infraestructures viàries no s'ajusten al grau de desenvolupament de les Illes. De fet, a través de les carreteres, hom pot definir el tipus de societat. En el nostre cas, una societat abocada al turisme i, sobretot, al consum massiu del seu propi territori. El Pla de carreteres que ha proposat el Govern serveix aquest tipus social i manté intacte, amb unes lleugeres correccions teòriques, la idea d'un sistema viari que, pel que fa a Mallorca, ha de donar l'accés ràpid des de Palma a tota la perifèria, és a dir, que dóna prioritat als accessos a les zones turístiques.

El Pla parteix de la constatació, segons el model prefixat de creixement de trànsit i en funció de la urbanització de les Illes, que l'actual xarxa viària és insuficient per a l'actual demanda de trànsit present i, sobretot, per a la futura. Dóna per suposat, per tant, el manteniment de l'actual model de creixement que, com és de tothom conegut, s'ha caracteritzat per la manca de directrius o plans directors territorial amb els quals poder subjectar les accions de govern o les pautes de comportament social que afecten la col·lectivitat. En conseqüència, no pressuposa que la societat pugui decidir un canvi de rumb i establir un nou ordre més equilibrat.

Però, sens dubte, aquesta és una possibilitat que caldria tenir en compte. La societat pot modificar el rumb, si més no el seu comportament en relació al territori. En realitat, introduir aquest canvi és una necessitat vital, com ja ho han expressat públicament nombrosos

col·lectius i, fins i tot, algunes entitats empresarials que han pres partit a favor de la restauració dels equilibris perduts després de tres dècades de desenvolupament.

El Pla de carreteres forma part d'aquest debat social per poder trobar, justament, el punt d'equilibri entre la necessitat d'unes bones comunicacions i d'un nou ordre territorial que posi pau entre l'home i la naturalesa, que eviti malgastar energia i, sobretot, els recursos naturals d'unes illes que, no ho oblidem, viuen de l'explotació del seu entorn, un entorn sobre el qual ara volen penjar l'etiqueta de la qualitat.

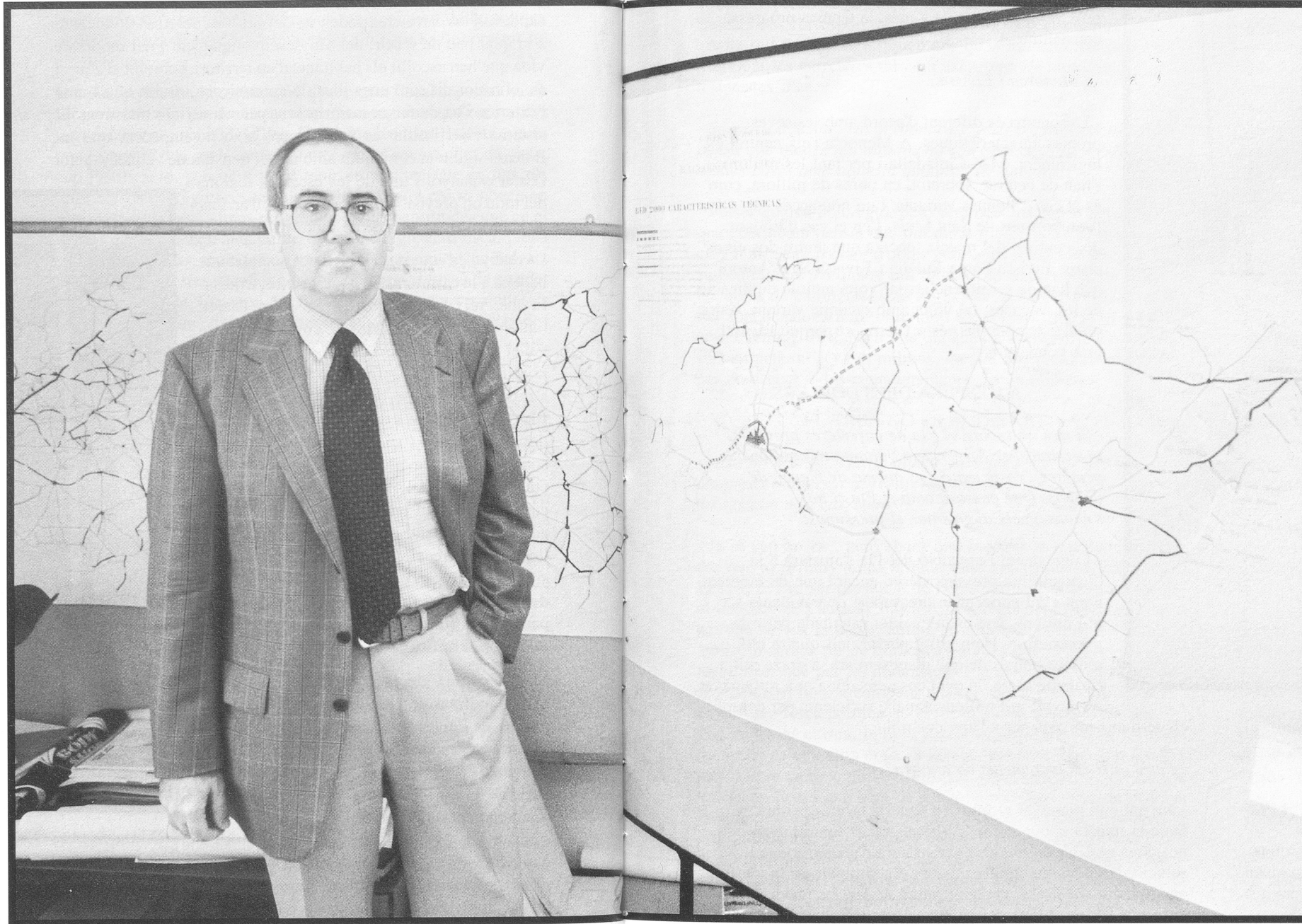


Carreteres liberals

Entrevista a Gabriel Le Senne

per Sebastià Verd

Gabriel Le Senne és l'home fort de les carreteres de les Balears. És enginyer de camins i ocupa un important càrrec polític al capdavant de la direcció general d'Obres Públiques, lloc des del qual és responsable de l'elaboració i l'execució, si ve el cas, del Pla de carreteres. Endemés, moltes de les grans obres públiques fetes en els darrers vint anys duen la seva signatura. Políticament es confessa liberal i, com a tal, creu que el cotxe és un signe de la llibertat individual. Davant la teoria que considera l'home esclau de l'automòbil, Le Senne defensa la seva utilització per poder-se moure sense dependències ni d'itineraris ni d'horaris. Una pretesa conquesta social que per a molts és discutible però de la qual gairebé tothom se n'aprofita. Sigui com sigui, les carreteres, els cotxes i, per tant, el trànsit és un tema que preocupa tota la societat. Milers de persones han mort víctimes de la carretera des de la massificació de l'automòbil ja fa moltes, moltes, dècades. De fet no podem oblidar que les Illes Balears presenten uns dels índexs de motorització més elevants del món. Un bon motiu, sens dubte, per conèixer l'opinió d'un tècnic que també, a pesar de les seves afirmacions, fa política a través de les obres públiques.



Gabriel Le Senne va néixer a Palma l'any 1944. Des de 1985 és director general d'Obres Públiques del Govern balear. Va estudiar el batxillerat a Montesión i la carrera d'enginyer de camins a Madrid, des d'on va tornar a Mallorca i, s'incorporarà -d'això en fa 23 anys- a la "Jefatura" de Carreteres. Des del seu càrrec és responsable de les carreteres de les Illes Balears, de l'Aigua i dels Ports transferits a la Comunitat Autònoma.

Políticament es defineix com de centre-dreta i liberal. Va ser militant de la UCD i després de la desfeta s'incorporà a la Unió

Liberal, que posteriorment es digué Partit Liberal amb el qual s'integrà finalment al Partit Popular.

Com a tècnic ha participat a molts dels projectes de carreteres que s'han fet a les Balears en els darrers vint anys. Com a representant del Col·legi d'Enginyers de Camins va formar part de la ponència de Circulació del Pla general de Palma que actualment revisa la majoria conservadora de Cort i també va participar com a jurat en els concursos del Parc de la Mar i del Parc de les Estacions.

- Tota la seva dedicació professional s'ha dirigit cap a les carreteres des de l'administració pública. Tenint present aquesta doble vessant, de què se sent més satisfet? de quin dels projectes en els quals ha participat?

- Sens dubte de la via de cintura de Palma, perquè és la més important i perquè, evidentment, es tracta d'una obra ja feta, encara que aviat s'hagi de plantejar la seva ampliació. Hi ha

UN PLA PER AL 2010

- Si li sembla parlem del Pla de carreteres. Quan li faig aquesta entrevista encara és a informació pública, però ja han començat a ploure les al·legacions en contra. Per tot arreu sorgeixen protestes. Realment, deu ser difícil poder complaure tothom amb un pla com aquest?

- No només és difícil sinó que és impossible. És evident que un pla de carreteres exigeix una competència supramunicipal perquè afecta tot el territori i no sols una part d'ell que, necessàriament, ha de sofrir els impactes que provoca el pas d'una autopista, d'una carretera o també d'una variant. És normal que els propietaris de terreny o negocis afectats per una obra pública d'aquestes característiques acudeixin als ajuntaments, que és el poder que tenen més a prop, per defensar els seus drets. Però, d'altra banda, tampoc no crec que aquesta reacció dels ajuntaments, tot i que en alguns casos sigui sorprenent, s'hagi de qualificar d'oposició o de protesta. Nosaltres mateixos hem fet conèixer el Pla de carreteres a tots els municipis perquè entenem que ha de ser un pla tan consensuat com sigui possible. Nosaltres, això sí, li puc assegurar que l'hem redactat amb tota la il·lusió del món, de la mateixa manera que també vull dir que és un pla de mínims perquè, contràriament al que alguns diuen, no pretén de cap manera omplir les Illes d'autopistes. No seria bo ni tampoc tenim doblers per fer-ho. Com vostè sap molt bé, els quatre mil milions de pessetes de pressupost anual per a carreteres serveixen per ben poca cosa i l'administració central no vol saber res de nosaltres.

- Però no em negarà que hi ha fortes protestes.

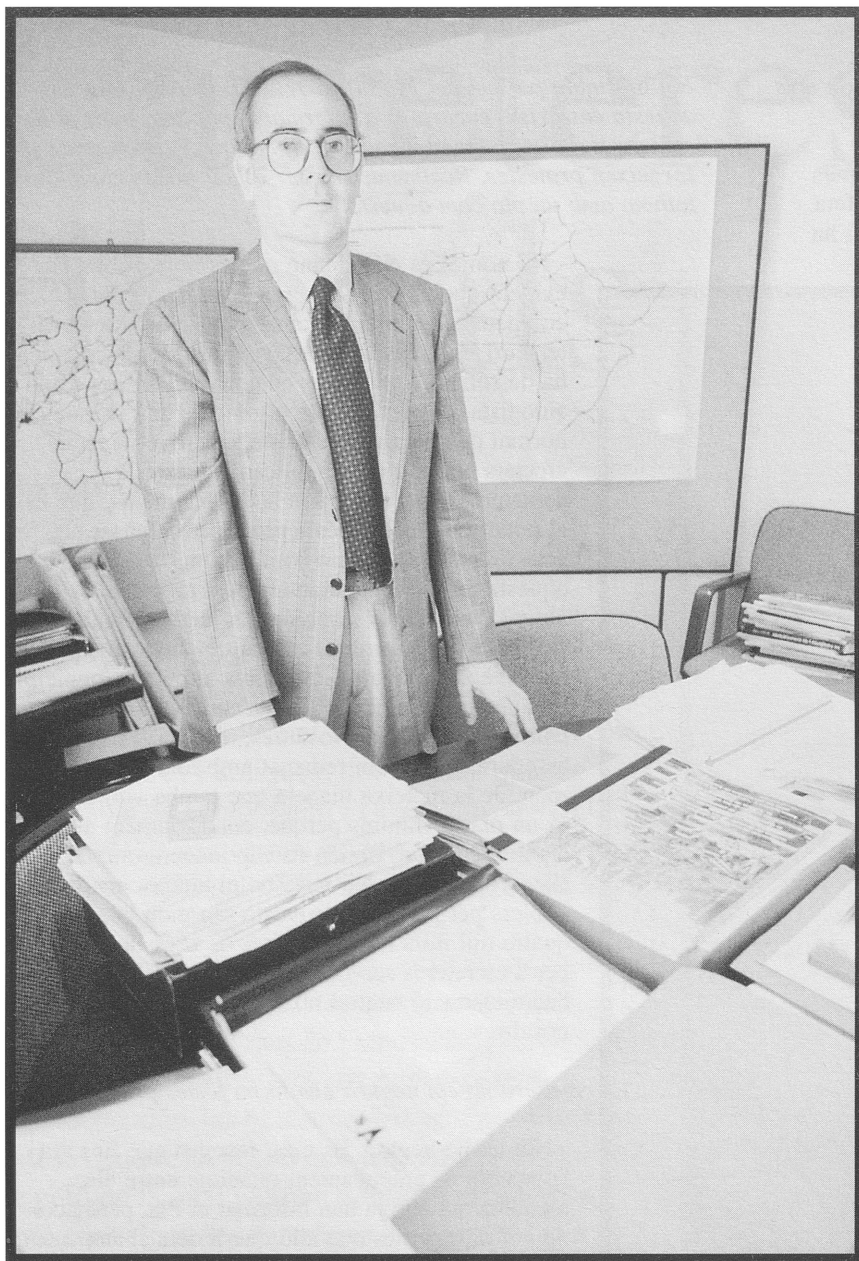
- No, no ho negaré. És més, reconec que fins ara l'oposició és pràcticament unànime entre els ajuntaments que ja han informat el Pla, però això no vol dir res més que allò que li deia abans: que els ajuntaments defensen els interessos d'uns propietaris alarmats davant la reserva de terrenys, una franja de setanta-cinc metres d'amplària dins de la qual, quan es faci el projecte, s'haurà de delimitar el traçat definitiu. La franja és necessària per poder preveure el futur, però és evident que en alguns casos passa per zones on hi pot haver construccions...

PREVEURE EL FUTUR

- Fins i tot qualche ermita o poliesportiu...

trams amb una densitat diària de trànsit d'entre vuitanta i noranta mil vehicles. Això demostra que s'han complert totes les previsions i que teníem raó els que la vàrem defensar, perquè, vostè se'n recordarà, fa deu anys no tothom tenia clara la seva necessitat. Si dues o tres persones haguessin fet figa en aquell moment, estigui segur que la via de cintura no existiria. Es pot imaginar Palma sense via de cintura? També em puc sentir satisfet de l'autopista d'Inca, però, vaja encara no s'ha acabat, així que hauré d'esperar una mica abans d'assegurar si me'n sent o no satisfet.

- Sí, però... quina bestiesa dir que ens volem carregar una ermita o un poliesportiu. El que siguin dins de la franja de reserva no vol dir tal cosa, perquè quan es faci el traçat s'haurà de tenir en compte tot el que hi ha a l'interior. Del que es tracta, precisament, és que no es pugui urbanitzar més i fer impossible el pas de la carretera quan aquesta s'hagi de fer. Li pos un exemple: si el Pla Ribas Piera de Palma no hagués previst fa vint anys la via de cintura, ens hagués estat totalment impossible la seva realització. El fet és que els afectats per possibles expropiacions es mobilitzen i mouen els ajuntaments,



mentre que els no afectats resten indiferents i no es pronuncien. Per això les protestes semblen unànimes en aquests moments.

- En qualsevol cas, quins són els trets que caracteritzen el Pla?

- El Pla pretén donar una accessibilitat directa i còmoda a tots els municipis de les Illes, de manera que cap població no quedi a més de deu quilòmetres d'una via de primer ordre, encara que hi ha d'haver necessàriament excepcions, com és el cas dels municipis de la Tramuntana a Mallorca. De fet, a Mallorca el Pla vol rompre el sistema radial, en forma de ventall, que només uneix Palma amb la resta de pobles o ciutats. Nosaltres ja vàrem dibuixar fa uns anys una idea d'anell comarcal que consisteix, fonamentalment, en la perllongació de l'autopista d'Inca cap a Alcúdia complementada amb la Palma-Manacor pel sud, és a dir, apropant-nos a la costa per Lluçmajor, Campos i Felanitx, per acabar amb una comunicació directa des de Manacor cap a les badies d'Alcúdia i Pollença. A més, preveu una perllongació de l'autopista de Ponent cap a Andratx i una carretera transversal d'Inca a Manacor, així com el acondicionament de l'actual carretera de Palma a Manacor per

donar-li més seguretat i comoditat, la millora de la carretera d'Andratx-Sóller i, és clar, el pla radial de Palma que, no ho oblidem, és aquí on hi viu més de la meitat de la població de l'illa. Aquest és l'esquema que mantenim en el Pla que és a informació pública, sobre el qual s'han definit dos horitzons, un per a l'any dos mil i un altre devers el dos mil deu que, lògicament, haurà de ser revisat a mesura que passi el temps, perquè, és clar, ni som déus i pretenem ser-ho, no sabem què pot passar els pròxims anys i, a més a més, la tècnica progressa constantment.

- I Menorca i Eivissa...

- L'esquema és diferent d'acord amb les seves pròpies característiques. A Menorca l'eix central és, lògicament, Maó-Ciutadella i per tant les millores s'han de centrar, sobretot, en obres de millora, com és el cas d'algunes variants, i un nou accés cap a l'aeroport des de Sant Lluís. I en el cas d'Eivissa, dos cèntims del mateix, encara que tenim dos eixos claus: Eivissa-Santa Eulàlia i Eivissa-Sant Antoni, que han de ser potenciats tal volta amb la duplicació de les calçades, tal volta amb qualche variant, sense oblidar tampoc l'accés a l'aeroport perquè l'actual està congestionat.

A L'ESPERA DELS DOBLERS

- Si mal no record el Pla de carreteres preveu inversions per devers cent vuitanta mil milions de pessetes i vostè mateix es queixa de manca de doblers. Què passarà amb el Pla si no s'aconsegueix augmentar el pressupost?

- Lògicament l'execució del Pla s'ajustarà a la disponibilitat pressupostària, encara que de moment només cal parlar d'un pressupost de cinquanta-set mil milions, que és la qualitat calculada per a la primera fase. Hem xifrat passar dels quatre mil milions anuals de què disposam ara, a dotze mil a finals de segle, la qual cosa ens dona una mitjana de set o vuit mil milions anuals, suficients per complir els terminis prevists per a l'any dos mil.

- Però... i si els increments no arriben?

- No em vull plantejar el futur en aquests termes perquè és tanta la injustícia que comet l'administració central amb nosaltres que, n'estic segur, aviat s'haurà d'arribar a una solució. No podem continuar essent discriminats en la mesura que ho som ara. Qualque cosa s'haurà de fer. La meua obligació és ser optimista i ho som. Hem informat Madrid de quina és la situació, a l'administració, i també al Partit Popular, no només perquè ens ajudin ara en tot allò que puguin sinó perquè tinguin ben present el panorama si, com esper, arriben a governar Espanya.

- Vol dir vostè que la discriminació té motius polítics, perquè el Govern central és socialista i l'autònom del Partit Popular?

- A veure si ens entenem... La discriminació té un fonament legal, perquè les carreteres de les Illes estan transferides totalment i es va signar un conveni de finançament que es compleix. Això és cert, però cal considerar les circumstàncies

en què es va acceptar aquesta fórmula, la creença, segurament, que millor era allò que res. Amb el temps s'ha vist que no es va negociar bé, entre altres coses perquè els càlculs es varen fer sobre els pressuposts del ministeri en carreteres de 1981, uns pressuposts que tot d'una varen quedar curts, que varen créixer a tot l'Estat però que per a les Balears quedaren pràcticament estancats. En aquests moments l'Estat inverteix quatre-cents mil milions anuals en les seves carreteres i nosaltres no ens en beneficiem gens d'aquesta inversió. Per ser justs i per mantenir el mateix percentatge inicial, és a dir, un dos per cent, a les Balears ens correspon rebre vuit mil milions que sumats als quatre mil actuals signifiquen una quantitat suficient per gestionar les carreteres tal com exigeixen els ciutadans d'aquestes illes.

- Senyor Le Senne, em perdonarà... però segurament hi ha qui pensa que quatre mil milions no són pocs, que es poden fer moltes coses amb aquesta quantitat de doblers...

- Potser qualcú ho cregui, però serà que ens estam fent vells i que continuam pensat que mil milions són molts de doblers i cregui'm, quan parlem d'obres públiques ja no són res. Endemés amb els quatre mil milions no només hem de pagar les obres de carreteres, sinó les expropiacions i la conservació. Per sort nosaltres feim retre molt els doblers, que si no... miri: com exemple d'estalvi li puc dir que un quilòmetre d'autopista surt en general per mil milions, mentre que nosaltres el feim per dos-cents o dos-cents cinquanta. És un miracle.

EL TREN NO ÉS ALTERNATIVA

- Això no obstant n'hi ha que pensen que s'han de destinar part d'aquests doblers a altres infraestructures, perquè el transport no s'acaba a la carretera.

- Ja sé cap on va... però abans que continuï m'agradaria recordar que jo pertany a una família molt vinculada als ferrocarrils. El meu avi va ser president de Ferrocarrils de Mallorca i va dur el tren des de Manacor fins a Artà. Cregui'm si li dic que gairebé he vist la meua família arruïnar-se pel tren. I a mi també m'agrada fer de quixot, n'estigui segur, però cal reconèixer que per les dimensions i la demografia de Mallorca el ferrocarril no pot competir amb el cotxe. Tot i això, el cert és que cap força política, ni la meua, no s'atreveix a dir que s'ha de llevar el tren, la línia Palma-Inca que ens resta. El tren de Sóller és una altra cosa, té un sentit més turístic. Em sembla molt bé, jo tampoc no la vull llevar, però hem de ser conscients que és un luxe i que hem de pagar aquest luxe. Miri, segons l'estudi de trànsit que s'ha fet per al Pla de carreteres els dos mil quilòmetres de carreteres de les Illes registren un nombre de viatges que equivalen a mig milió diari de persones, mentre que els trenta quilòmetres de ferrocarril d'Inca només en transporten dues mil. Per contra jo només tenc mil milions per a la conservació de les carreteres mentre que el tren disposarà enguany de cinc-cents milions. La desproporció és evident, no li sembla?

- Em sembla que vostè és partidari de la desaparició del tren.

- Crec que he estat prou clar. Jo no he dit això que vostè insinua, ben al contrari: jo accept que es vulgui potenciar el tren si s'està disposat a pagar per això. El que dic és que donades les característiques de Mallorca mai no serà alternativa a la carretera. En qualsevol cas el dilema no és aquest sinó un altre. El dilema és si volem potenciar el transport públic o el transport privat, però el transport públic també va per la

carretera, sobretot per la carretera, no ho oblidem.

"S'HAN DE FER LES AUTOPISTES NECESSÀRIES"

- Però és evident que el tren obliga a utilitzar un transport públic mentre que la carretera afavoreix la utilització del vehicle privat. Vostè parla de desproporcions, però segurament són molts els que pensen que una autopista també és desproporcionada per a les dimensions de Mallorca.

- No, mai no serà una obra desproporcionada si obeeix a una necessitat. En definitiva es tracta de trobar el sistema de transport més barat per a la societat, però sobretot, el sistema que proporcioni una major seguretat i llibertat de moviment. Precisament les petites distàncies afavoreixen el transport privat mentre que a partir d'un recorregut major resulta més convenient per a l'usuari el transport col·lectiu, sigui per carretera, per tren o per avió. Quant a l'autopista, bé... la paraula autopista tengué unes connotacions en el passat que afortunadament han desaparegut, passava el mateix que amb els "pantanos"... ligats a una imatge faraònica de l'anterior règim. Avui dir autopista no vol dir res més que un tipus de carretera especialitzada capaç d'absorbir en condicions d'economia, de seguretat i de comoditat un trànsit superior als quinze o vint mil vehicles, que és una xifra que en circumstàncies normals no pot admetre una carretera convencional. Per solucionar els problemes de congestió no hi ha més alternatives que la duplictat de calçades, les autovies o les autopistes... I quina és la millor fórmula per a Mallorca?: depèn... De què?, doncs de les densitats i de les disponibilitats territorials. Crec que el Pla de carreteres es fa ressò perfectament d'aquesta problemàtica, tot considerant que aquí, on la màxima distància per carretera, entre Andratx i Cala Ratjada és cent quilòmetres, no es tracta de guanyar velocitat sinó, repetesc, de conquerir seguretat i comoditat...

- Ha dit que el Pla no vol omplir Mallorca d'autopistes...

- I és ver. No se'n projecta cap de nova, sinó únicament la perllongació o ampliació de les existents, d'acord amb les demandes del trànsit i, en qualsevol cas, només la de Palma a Manacor, encara que és possible que condicionant la carretera actual i la que passa per Llucmajor ja sigui suficient. Aquest és l'esquema que respon a les necessitats actuals i, previsiblement, futures, a no ser que, Déu no ho vulgui, Palma arribi a tenir vuit-cents mil habitants i que la zona d'Alcúdia creixi fins arribar als tres-cents o quatre-cents mils...

- Déu no hi vulgui... Quin desbarat!

- En efecte, quin desbarat!... encara que llavors sí que podria ser rendible un tren que, repetesc, només és adequat per a grans distàncies o per a moviments de població molt superiors als nostres. I si parlem d'aturar el creixement demogràfic o de racionalitzar l'ús del territori i dels recursos naturals, és clar que mai no podem arribar als nivells a partir dels quals el tren es fa necessari.

ECOLOGISTA "SUI GENERIS"

- Avui tothom es diu ecologista, vostè també?

- A veure... Evidentment no don la imatge d'un ecologista, però si el que em demana és si m'estim els paisatges, si crec que hem fet moltes coses malament i que les hem de corregir, aleshores sí que ho som. Som un enamorat de la neteja i de la

qualitat en totes les coses. Pens que les Illes necessiten una netejada general i també pens que és millor una cala verge sense cap casa que una altra plena de construccions de baixa qualitat.

- *Però Gabriel Le Senne, com a director general d'Obres Públiques ha estat moltes vegades en el centre de les ires ecologistes.*

- Sí, ho sé... i fins i tot m'han organitzat manifestacions davant ca meva, però és que els ecologistes, segurament perquè forma part de la seva estratègia, solen dirigir-se més contra les actuacions públiques que contra les privades. Moltes vegades hem vist cometre barbaritats a la costa i, en canvi, només s'ha protestat quan s'ha volgut fer una carretera que menava cap a aquest lloc i que, en definitiva, era la conseqüència de la situació creada. Les carreteres són per solucionar els problemes i no la seva causa.

CARRETERES I PLANIFICACIÓ TERRITORIAL

- *Per exemple: creu que el túnel de Sóller és necessari?*

- Pens que sí, encara que sigui una zona relativament petita. Per això s'ha fet de peatge, perquè compleixi una funció social i, a més a més, surti a compte la inversió pública. S'ha de rompre l'aïllament de la vall perquè la població pugui tenir els mateixos serveis que la resta de l'illa.

- *Això no obstant, no té por que el túnel creï més problemes que no solucions, que provoqui una allau urbanística. De fet el Pla general de Sóller encara no s'ha aprovat i el túnel, si no fos pels retards administratius, per a dir-ho de qualche manera, ja hauria d'haver entrat en funcionament. Quan s'ha de fer una carretera, abans o després dels plans d'ordenació?*

- Jo no diria ni abans ni després, sinó conjuntament. S'ha de planificar tot tenint en compte les dues coses, però és evident que els efectes que pot tenir una carretera són perceptibles més aviat que no una planificació territorial, les conseqüències de la qual es poden allargar molt més temps. Ara bé, què vol que li digui!... com a responsable d'una direcció general concreta, prou feina i responsabilitat tenc de fer carreteres i autopistes... els plans d'ordenació municipals corresponen als ajuntaments. Per tant, és cert que el túnel pot provocar una pressió urbanística a Sóller, però per això hi ha l'ajuntament, per prendre les mesures adients.

- *El mateix podem dir del Govern balear en relació a totes i cadascuna de les Illes. No sembla molt decidit a fer les directrius territorials.*

- No ho sé, això tampoc no forma part del meu negociat. No li dic que no, però pensi que unes directrius territorials són un assumpte molt complex, que algunes comunitats autònomes han intentat abordar i cap amb l'èxit suficient per ser envejades. En el nostre cas, de fet, les directrius s'han anat fent mitjançant planificacions sectorials: el mateix Pla de carreteres n'és una prova, com ho és el Pla de ports esportius, la Llei d'espais naturals, el POOT...

- *Però si no hi ha una coordinació suficient es poden produir casos com el del segon cinturó de Palma, no previst al Pla general que es tramita. L'Ajuntament i la Conselleria han pactat la seva retirada del Pla de carreteres a l'espera d'un pla viari específic per a Ciutat.*

- El segon cinturó és una obra ja prevista a anteriors plantejaments. En realitat ja se n'ha construït una part i, miri el que li dic: no passaran molts anys sense que els mateixos veïns d'Establiments que ara s'hi oposen el reclamin com a una necessitat, perquè l'actual carretera d'Establiments no pot ser ampliada i, en canvi, creixerà el trànsit i es demanaran millors accessos. El Pla de carreteres no volia esbucar centenars de cases, com s'ha dit, ni dividir el poble... ben al contrari, perquè era previst un túnel de set-cents metres i un túnel mai no s'ha vist que dividís, sinó ben al contrari..., o és que el túnel de la via de cintura xapa Gènova?... No, la via de cintura no divideix ni aïlla Gènova de Palma.

PER A UNA CONDUCCIÓ ÀGIL I SEGURA

- *Tota la seva feina es fonamenta en la utilització del cotxe. Creu possible que els automòbils arribin a desaparèixer o a ser substituïts?*

- És molt difícil, perquè el cotxe és avui una eina de feina, i una eina de lleure, però sobretot permet fer ús de la llibertat personal que té cadascú per anar d'una banda a l'altra, de porta a porta, sense dependre ni d'horaris ni d'itineraris prefixats. A l'única cosa que es pot arribar, però som molt lluny de poder generalitzar, és que el lloc de treball no hagi de dependre de cap desplaçament, que es pugui fer feina a casa mitjançant la telemàtica... però això no farà més que reduir una mica les necessitats de trànsit.

- *Quin cotxe té?*

- Doncs... jo tenc un Mercedes 190. Per què?

- *Què li demana a un cotxe?*

- A un cotxe li he demanat sobretot agilitat. Jo som un conductor àgil més que ràpid. Això és precisament el que fa falta als conductors mallorquins i aprofit per dir-ho... en el tema de les rotondes, del qual som pioners a les Balears, l'èxit de la seva aplicació depèn de l'agilitat dels conductors. La rotonda funciona d'acord amb els fluxos de trànsit que hi ha a cada instant, mentre que els semàfors es programen amb independència del nombre de vehicles que hi ha a un moment determinat. Per això jo li deman a un cotxe que sigui àgil i segur, que corri molt no és tan important a causa de les distàncies de Mallorca. Jo som membre del Consell Nacional de Trànsit en representació d'aquesta comunitat autònoma i sempre he insistit que més perillós que l'excés de velocitat, i no és que la defensi, és la pretesa prudència dels conductors lents de reflexos o d'aquells que menen el cotxe tan a poc a poc que provoquen caravanes i, indirectament, tants o més accidents que els provocats pels excessos. Tan imprudent és un tipus conducció com l'altre.

A LES CARRETERES MANCA SEGURETAT

- *De totes maneres, em pot contestar si les nostres carreteres són o no segures.*

- El que sí puc dir és que haurien de ser segures, però ens fa falta molt per poder afirmar que ho són. Tenim moltes carreteres congestionades i que, per tant, no són segures en funció de la quantitat de trànsit que suporten.

- *Quan mena li agrada mirar el paisatge?*

- Sí, però es veu millor d'aturat... però sí que m'agrada. De fet les carreteres serveixen per descobrir nous paisatges, com va passar amb l'autopista d'Inca que ens ha descobert una Santa Maria inèdita... jo mateix li he demanat al batle de Santa Maria que faci el que pugui per conservar el perfil actual de la vila, que és magnífic. La primera vegada que un veu la Seu il·luminada quan ve de l'aeroport és un espectacle que no es pot comparar amb cap altre. El paisatge és molt important i entre tots n'hem de tenir cura.

LA DESTRUCCIÓ DEL PAISATGE

- *Però la carretera també destrueix paisatges...*

- Sí, de vegades és inevitable, sempre s'han d'estudiar els pros i els contres abans de fer cap obra pública.

- *Li ho deia per la carretera de Deià a Sóller...*

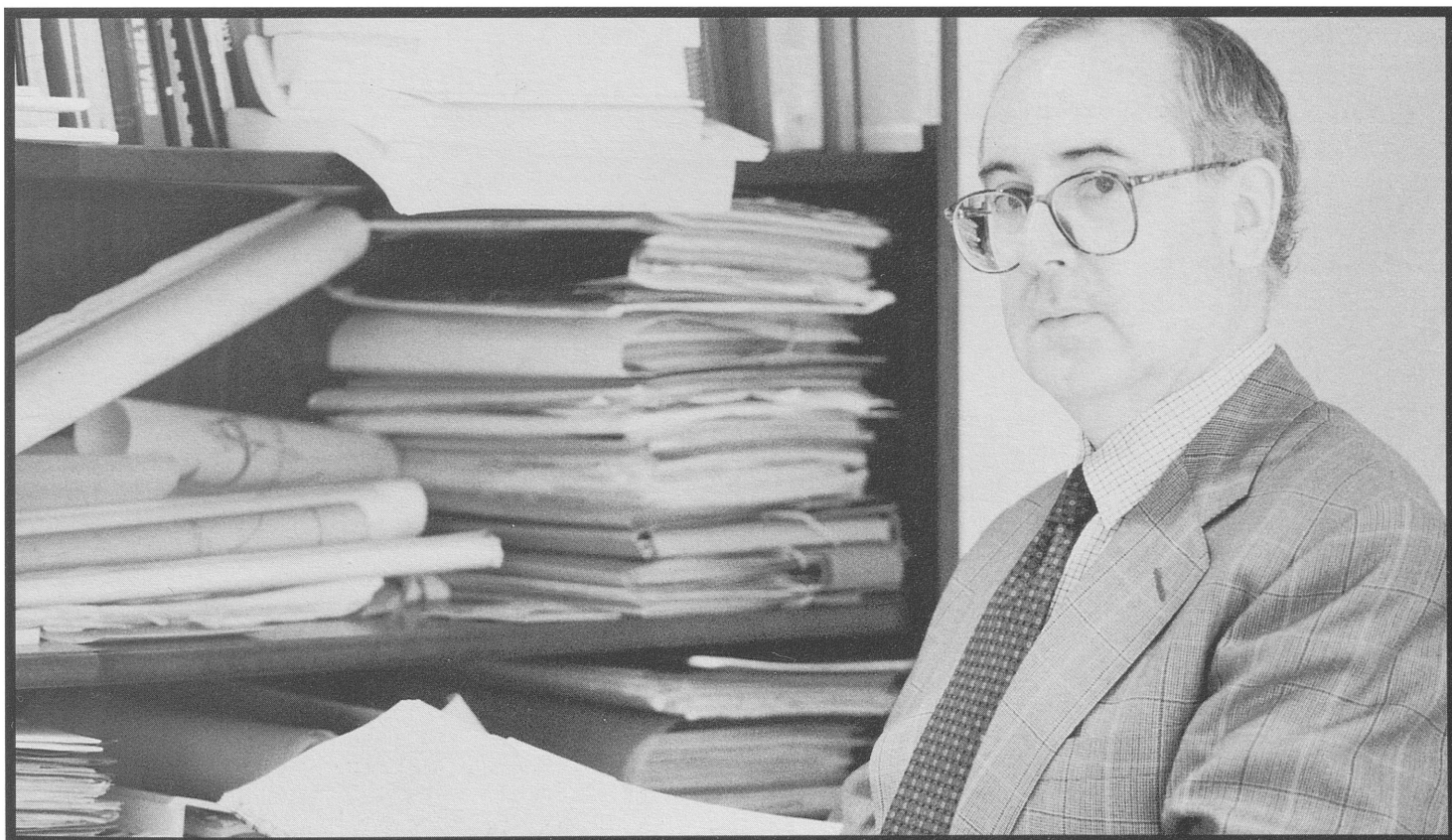
- Doncs és un mal exemple.. A tots els que ens critiquen jo els deman que vagin a veure la carretera que acabam entre Estellencs i Banyalbufar. L'única cosa que hem fet és eixamplar-la per permetre el pas de dos vehicles, amb molt de compte per conservar tots els elements d'obra tradicional, encara que evidentment no hem pogut emprar els mateixos sistemes de construcció del segle XIX. Hem millorat tot el que hem pogut, vetllant per l'estètica fins el darrer detall, a pesar que mai no podem oblidar que és una carretera. Ho sent molt, però això és així. En aquests moments entre Sóller i Deià tenim tres mil cinc-cents vehicles cada dia. Jo no els he posat, sinó que me'ls he trobat allà i he de donar una solució segura per a aquest volum de trànsit. Una visió exclusivament estètica, tipus Arxiduc Lluís Salvador, avui és impossible, que li hem de fer!!! De vegades és necessari sacrificar algunes coses, perquè la situació actual ho exigeix, però estic segur que

si tothom actuàs com ho feim nosaltres amb les carreteres, a les Illes tendríem una qualitat ambiental molt superior a la que tenim en aquests moments.

AIGUA: OPTIMISME DE CARA AL FUTUR

- *Ben segur que de carreteres en podríem parlar sense aturar-nos, però l'espai és limitat també a la revista i no voldria desapropitar l'ocasió per parlar d'aigua. El seu departament també és responsable d'aquest tema. Com veu la situació?*

- Crec que és un problema en vies de solució. Amb el tema de l'aigua ha passat una cosa curiosa: la comunitat autònoma havia aconseguit un triomf important, un conveni amb el ministeri d'Obres Públiques per invertir dotze mil milions en un parell d'anys per fer una potabilitzadora d'aigua de mar i el transvasament d'aigua de Sa Costera que es perd a la mar, aquest estiu jo he estat baix el brand d'aigua de Sa Costera i puc donar fe d'allò que es perd, així com altres obres complementàries que ens permeten assegurar l'abastiment d'aigua a la població. L'execució d'aquest conveni i dels plans de reaprofitament de les aigües depurades em fan ser optimista i no passar pena sobre el futur. Però el fet és que un excés de zel, causat per anys de sequera com mai no havíem viscut, ha causat una psicosi d'alarma. No dic que sigui una psicosi injustificada, perquè la realitat és que la qualitat de l'aigua que se subministra a Palma i Calvià és ínfima, però sí que el problema es podrà solucionar abans de tres o quatre anys. Ara bé, i amb això vull ser ben clar, serà menester prendre decisions polítiques importants, decisions inexcusables, perquè no és admissible que aigua de bona qualitat s'utilitzi per regar mentre la pitjor es destina al consum humà. S'hauran de fer permutes que no són senzilles i que valen molts de doblers... Tot és molt complicat, però jo vull ser optimista.





Ètica i estètica de les vies i les presses

Entrevista a Miquel Àngel Llauger

per Joana Maria Roque

Miquel Àngel Llauger no sols sap on vol anar, sinó també i sobretot, com hi vol arribar. I no confon els pobles amb uns petits punts en el mapa, per la qual cosa no creu que el millor camí entre dos pobles sigui sempre la línia recta, ni la més ampla. Per a ell la millor comunicació no és sempre la més ràpida, sinó la que s'ha fet pensant com és el lloc del qual es parteix i el lloc al qual es vol arribar, qui hi viu i quines necessitats tenen. No ha participat en la redacció del Pla de carreteres del Govern, però en principi el troba poc humà, fred, amb uns criteris tècnics que no tenen en compte una visió conjunta del territori i el medi ambient.

Està jubilat, però no retirat i, com que vol estar informat troba que manquen dades i criteris per poder entendre quina xarxa viària i de transport s'ha de menester a la Mallorca del futur. És una persona

inquieta que, segurament sabria fer un programa de realitat virtual per ordinador en el qual es vessin les necessitats de comunicacions entre els diferents pobles o indrets de Mallorca. Hi posaria transportistes, constructors, turistes, gent que ha d'anar a un hospital, nins que han d'anar a escola, vells que han d'anar al seu hortet, ciclistes... Llauger, ara que té temps, fins i tot podria fer un joc d'ordinador amb penalitzacions o premis segons com es decidís que havien de ser les comunicacions entre un poble i un altre. Ho explica. Parla clar i quan vol emprar "l'off the record" resulta que torna a dir més o menys el mateix que ja havia respost a una pregunta anterior, però no vol ofendre ningú. Vol fer la vida més fàcil a les persones i pensa que, a vegades, val la pena respectar les voltes per fer les rutes més agradables.

Miquel Àngel Llauger va néixer a Palma a l'any 1926. Va acabar el batxillerat a La Salle a l'any 1943. Després va estudiar la carrera d'Enginyer de Camins Canals i Ports a Madrid. Es va doctorar amb una tesi sobre el tema de carreteres. A 1953 va entrar a l'extingida "Jefatura de Obras Públicas". A 1969 va ser nomenat "Jefe Provincial de Carreteras". Entre 1966 i 1973 va ser tinent de batle de l'Ajuntament de Palma. Entre 1975 i 1984 va ocupar el càrrec de delegat del MOPU (amb UCD i el PSOE). Després va passar a la Comunitat Autònoma com a cap del Gabinet Tècnic de la conselleria d'Obres Públiques i Ordenació del Territori. I a novembre de 1991, segons ell diu i remarca "el varen jubilar". Ara és degà del Col·legi d'Enginyers de Camins de Balears. És casat i té cinc fills.

- Vostè és ara un "jubilat a la força" però també una persona activa. Podríem començar per aquí. Quins temes li interessen ara per ara?

- A part de viure amb inquietud i amb interès tots els problemes de la nació i de l'illa, estic al Consell d'Administració de GESTUR balear que és una empresa mixta de participació estatal, de la Comunitat Autònoma i dels Consells Insulars. Som degà de Col·legi d'Enginyers de Balears. També som col·laborador de la Universitat balear i cada any don un curset sobre "Benestar i qualitat de vida" que és un tema molt maco. També col·labor amb la Fundació Barceló i faig alguns treballs

professionals o estudis per a entitats públiques i privades.

- *Des dels seus càrrecs i llocs de responsabilitat, vostè ha viscut molt de prop la reconversió de la societat de les Illes, d'una economia agrària cap a una economia turística. Quins errors creu que es varen cometre, si és que pensa que n'hi va haver, en l'ordenació del territori en general i en la xarxa de comunicacions o carreteres en concret?*

- Crec que el major error va ser d'omissió. És a dir, no es va partir d'una idea clara sobre l'ordenació que havia de tenir aquest territori. Si agafam el diccionari veurem que "ordenació" és l'efecte d'ordenar. I, per dir-ho d'alguna manera, l'ordenació actual, més que fruit d'una voluntat d'ordenar, ho és d'una manca d'ordenació. De fet, jo crec que des del temps de Jaume II, quan va fundar les onze viles, no hi ha hagut una política d'ordenació a Mallorca. I, quan va arribar el turisme, la gent de les nostres illes va veure la possibilitat d'un enriquiment ràpid i no va posar massa esment a preveure quines conseqüències podria tenir això. Ara ens trobam amb una excessiva "litoralització" de la població i ocupació de la costa amb un despoblament del Pla que ha dut a un abandonament de l'agricultura i a un envelliment de la població. En definitiva, tot ha estat tan ràpid que no s'ha pogut acompassar amb un desenvolupament harmònic de la xarxa d'infraestructures i serveis. S'ha creat una tensió entre una demanda cada vegada més gran d'aquestes infraestructures, serveis i recursos com puguin ser l'aigua o de la mateixa costa i s'ha produït una supeditació de tota la vida econòmica i socio-política al turisme.

PENSAR EN ELS RECURSOS

- *I tot això, ara per ara, pot tenir remei?*

- Per una part l'ús del territori és en funció dels recursos i de les condicions de cada zona a petita i a gran escala. I aquestes condicions - que poden ser terrenys per a l'agricultura, per a la indústria o platges per a l'oci - fan que la gent es vulgui assentar a determinades zones. Després, aquests assentaments humans generen una necessitat de transports: els recursos d'una zona s'han de dur cap a una altra, la gent es vol moure, vol conèixer nous llocs i sorgeix una necessitat de transport que ha de menester unes infraestructures que poden ser carreteres, ferrocarrils, avions o vaixells, si ja parlam de sortir de les Illes. I en la meva opinió les carreteres ocupen un tercer lloc jeràrquic. Estan en funció d'un transport i aquest transport és en funció d'una ordenació del territori. És a dir, les carreteres, des del meu punt de vista, no tenen un valor en si mateixes (encara que hi pot haver una carretera en concret que tenguí un gran valor paisatgístic), sinó que el seu valor sempre és en funció del bé o de les facilitats de transports que crea. Aleshores, és evident que per projectar una carretera o per millorar-la, bàsicament s'ha de tenir en compte quin és el transport al qual ha de servir. És a dir, no és el mateix el transport de gent que surt a passejar i que va per una cornisa, que una via de trànsit vital per a l'economia. L'economia sempre condiciona el traçat i les característiques que pugui tenir una carretera.

- *Llavors, com s'han d'establir les classificacions de carreteres? Per posar un exemple: la famosa i polèmica carretera Deià-Sóller, hauria de ser una via de transport ràpid, una carretera turística, una altra cosa?*

- Pens que el que s'ha de fer amb una determinada carretera, no sols està en funció del volum del trànsit, sinó també de la seva funcionalitat. És a dir, no hi ha dubte que, per exemple la carretera de Palma a Inca o de Palma a Alcúdia és un eix vital per a la economia de l'illa. Aleshores és justificable la demanda d'un trànsit àgil, ràpid i de gran volum. La carretera de Sóller a Deià no té aquestes mateixes característiques. És a dir, la gent de Sóller per venir a Palma ve pel coll i la gent de Deià ve per Valldemossa: el trànsit no és vital per a la vida dels dos pobles, sinó que, segons jo entenc, és una carretera turística. Per altra part, la possible exigència que pugui tenir una carretera de Palma a Inca o de Palma a Manacor, per al transport de mercaderies, implica condicions que no es donen a la carretera de Sóller-Deià. Aquesta és una carretera a la qual el factor velocitat no té una gran importància. I, naturalment, si la velocitat pot ser baixa, no hi ha una exigència de grans radis ni de voltes molt amples, ja que no hi ha per què córrer, sobretot, si tenim en compte que el recorregut afecta una de les zones més fermoses de la nostra illa. I, si a més, hi afegim que és una zona de molt de valor paisatgístic crec que no està justificat donar-li les característiques d'una via grossa.

LA CARRETERA DE SÓLLER I L'AUTOPISTA D'INCA

-*Hem començat a parlar de la carretera Valldemossa-Deià-Sóller. Quina opinió té vostè del polèmic túnel, era necessari?*

- Bé, jo no dubt que el traçat del coll, la carretera de Sóller, amb les seves 64 voltes de 180 graus és molest, però no perillós, ja que hi ha un índex d'accidents baix perquè la gent no hi pot córrer. I la gent de Sóller se sent una mica aïllada. Així que jo pens que s'havia de fer una millora de la carretera. Quan jo era a la direcció de Carreteres, es va fer un avantprojecte que propugnava un traçat a cel descobert fins bastant amunt del coll. I després sortia un túnel relativament curt, per ventura de tan sols devers mil metres. I era una solució que, en aquell moment es considerava la més bona. Després, quan es va posar en marxa la idea de fer un túnel de peatge, es varen tornar a analitzar les tres solucions que s'havien comparat en aquell avantprojecte i es va elegir la del túnel llarg tot argumentant que la distància a Sóller s'acursava més, que anava molt a prop del túnel del tren, ja es coneixia la geologia de la zona, i que d'alguna manera, si es

feia en règim de concessió, no repercutiria en el pressupost de la Comunitat Autònoma. Jo crec que amb un túnel molt més curt s'hauria pogut solucionar el problema de la carretera del coll i amb menys cost, ja que malgrat els usuaris paguin un túnel de concessió, en definitiva repercuteix en l'economia de la comunitat. En la meva opinió no es va elegir la millor solució.

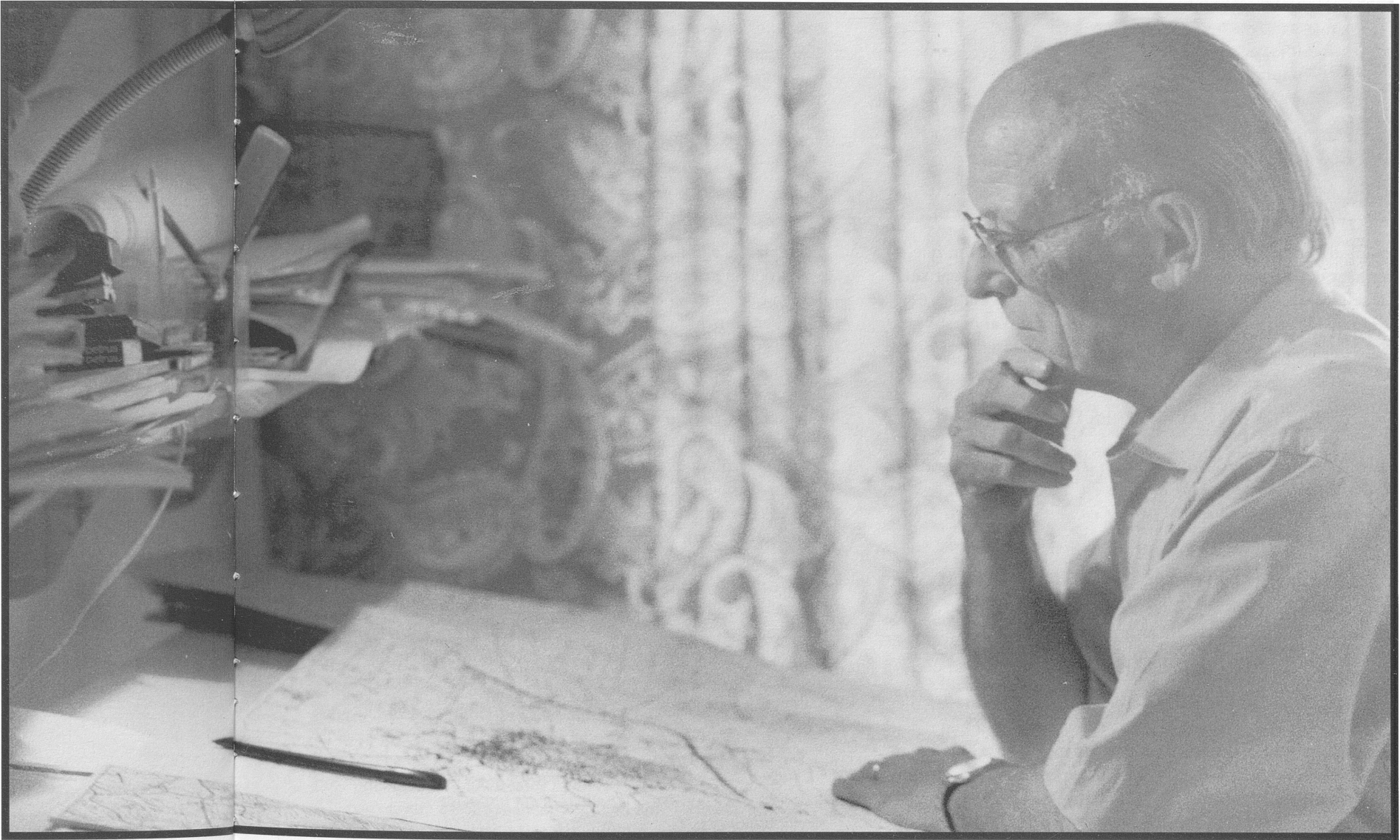
- *Fa temps hi va haver molta oposició a l'autopista d'Inca i ara sembla que tothom està d'acord que s'hauria d'haver fet abans. Ara mateix, on creu que hem de poder anar endavant?, quines autopistes?, o en tot cas, creu que s'han de menester i quina diferència hi ha entre una cosa i l'altra?*

-Una autopista és una carretera que té quatre condicions: que les calçades han d'estar separades en cada sentit del trànsit, que la propietat confinant no hi tenguí accés, que tota connexió amb altres carreteres s'ha de fer amb enllaços a diferents nivells i que estigui senyalitzada com a tal. A una autovia la propietat confinant no hi té accés, hi pot haver qualche tram en el qual en lloc de dues calçades sols n'hi hagi una i pot tenir interseccions a diferents nivells. I no sé dir exactament quines autopistes i quines autovies s'han de menester, per poder-ho

fer, hauria d'haver fet el pla, però en línies generals crec que s'hauria d'ampliar la capacitat de trànsit entre Palma i Andratx, Palma-Alcúdia, Palma-Manacor i fins i tot entre Palma i la costa sud, és a dir, cap a Llevant, a part de la via de cintura que ja està feta. I efectivament, avui en dia ja no hi ha rebuig a l'autopista d'Inca i fins i tot els mateixos ajuntaments que s'hi oposaren, hi volen tenir accés. Però en el fons els moviments de protesta volien exposar que l'Administració havia de ser més respectuosa amb les maneres de ser de l'illa i aquella autopista era la bandera d'una determinada protesta, però de fet pel volum i característiques del trànsit, em resulta molt més fàcil justificar una autopista de Palma a Inca que una carretera amb radi mínim de seixanta metres de Sóller a Deià en una sola calçada.

- *I la via de cintura, està bé com està o s'hauria de modificar?*

- Jo hi vaig participar directament i record que llavors hi havia un senyor al ministeri que estava encaparrotrat a transformar el passeig Marítim de Palma en autopista. Jo m'hi vaig oposar. I també hi havia gent que no creia que la via de cintura hagués de ser autopista, però jo crec que havia de tenir unes condicions vials tan bones que compensassin l'excés de





longitud si comparem amb el passeig Marítim. És a dir, que per anar des de Son Sant Joan a Andratx és més curt anar pel passeig Marítim i és més maco. Però per la via de cintura és més ràpid. Però si no s'hagués donat una solució alternativa, tant el passeig Marítim com les Avingudes s'haurien col·lapsat més.

EL PLA DE CARRETERES DEL GOVERN

- *O sigui, segons vostè, quan parlem d'ordenació territorial a Mallorca no hem de pensar tan sols en "d'aquí cap allà" o "d'allà cap aquí" sinó també pensar en una planificació conjunta de tota l'illa...*

- Exacte. I això lliga amb el Pla de carreteres del Govern. Vull creure que sense massa intencionalitat es va treure a informació pública justament el mes d'agost, la qual cosa ha dificultat que la gent l'hagi pogut consultar. Jo mateix, encara no l'he pogut estudiar a fons, però precisament observ una desconexió amb un projecte d'ordenació territorial de les Illes. És a dir, crec que bàsicament cerca donar resposta a una demanda de trànsit que hi ha en aquests moments a l'illa i a un possible creixement d'aquesta demanda, però no hi ha, per exemple un estudi de les previsions dels plans generals d'ordenació urbana dels municipis per veure quin pot esser el

creixement d'una determinada zona o tampoc no hi ha un estudi del que es podria fer per millorar les condicions de vida del Pla que es troba en desavantatge respecte de la resta de l'illa. Pens que hi ha una manca de justificació des del punt de vista d'ordenació del territori o de saber quin model de creixement es vol aplicar o com s'ha de vertebrar el territori. Per exemple, ara es parla molt de parc tecnològic i no hi ha la més mínima al·lusió a aquestes coses.

Pel que he vist les característiques exigibles són bàsicament en funció del volum de trànsit i de la topografia, però no es té en compte la funcionalitat del traçat de les carreteres i pens que això és un gran error. Manquen molts de punts de vista i li posaré un exemple: quan fa molts d'anys vaig veure el Pla de carreteres que va fer la Generalitat vaig trobar que hi havia uns criteris molt humans. Es feien consideracions del tipus que en els nuclis de més de mil habitants, una senyora per tenir un infant ha d'estar a menys de "x" temps de l'hospital més proper i aleshores si la carretera no reunia condicions s'havia de millorar. Des d'aquest punt de vista el Pla del Govern balear em resulta fred, un pla que sols es mira ell mateix... és poc humà.

- *I, al marge d'aquestes consideracions, creu que el Pla de carreteres del Govern té en compte els impactes mediambientals?*

-El Pla dona unes normes sobre criteris de respecte mediambiental que han de tenir els projectes concrets que es facin: la flora del lloc, que s'han de posar pantalles per evitar els renous si passa prop d'un poble..., però el planejament no té en compte els valors naturals de l'illa, ni una consideració mediambiental global.

A més a més, jo tenc la idea que a una societat adulta i democràtica s'han de revisar les fórmules de participació ciutadana. L'Administració fa un pla a un despatx o gabinet i després a un moment donat el treuen a informació pública i els ajuntaments, els particulars es desperten... però la gent únicament sol mirar ca seva o el seu poble. No hi ha una visió global ja que la mateixa administració tampoc no s'ha preocupat d'establir uns contactes previs i d'anar definint les grans línies filosòfiques o ideològiques que ha de tenir el pla. A més a més, fins i tot, crec que un pla com aquest, hauria de tenir un document de síntesi en el qual es digués què es pretén, de forma que es desmantellàs d'alguna manera aquell que surt amb la cosa petita que "Miri, a mi em passa el pla per aquest cap de cantó". És a dir: els sistemes d'informació pública o de participació s'haurien de reconsiderar des del Govern. Hi ha estudis, però les propostes no semblen ser-ne una conseqüència. I el Pla hauria d'explicar més que s'ha elaborat com a conseqüència d'uns estudis i d'uns determinats criteris. Resulta que el Pla contempla un segon cinturó de Palma, el traçat del qual no s'identifica massa. Aleshores s'organitzen protestes i un dia el conseller diu "el suprimirem". Estava estudiat o no hi estava? Se n'havia vist la necessitat o no?, també succeeix que per mor que un grup d'ajuntaments o de persones del Pla de Mallorca o la costa de Llevant van a veure el president de la Comunitat Autònoma, sense una referència clara al que diu el Pla, es canvien les previsions i es decideix fer una via ràpida de la carretera de Palma a Manacor. Trob a faltar una justificació de les coses, perquè després resulta que és massa fàcil modificar-les. En resum, falta una explicació clara de com uns estudis previs duen a unes propostes d'actuació concretes.

SOLUCIONS ALTERNATIVES

- A vegades, fins i tot s'ha parlat d'un tren que podria anar fins a l'aeroport. Seria factible?, i, en tot cas, com veu la xarxa de ferrocarrils a aquesta illa?

- Crec que abans ja he dit que les carreteres han d'estar al servei d'un transport i aleshores, entenc que com a conseqüència d'un pla de transports, podria sortir un Pla de carreteres i un Pla de ferrocarrils. El Govern balear ara ha rebut el tren i pens que hauria d'elaborar un estudi sobre què fa amb el tren. No hi ha cap dubte que, des del punt de vista de contaminació ambiental és millor el tren que la carretera i pel mateix volum de gent transportada ocupa menys lloc. A més a més a molts de llocs, com per exemple a València, es tornen posar trens. Jo no sé en el moment actual quin hauria de ser el futur del tren aquí, però pens que no es pot estar en una situació així d'haver rebut un tren i no tenir cap estudi sobre què se n'ha de fer. I em fa por que es prenguin decisions precipitades com pugui esser allunyar l'estació de la plaça d'Espanya, que és una manera com una altra de matar el tren. Per altra part, crec que, efectivament, existeix la possibilitat

d'anar a Son Sant Joan en tren, però torn repetir que cal saber per quins motius es pren una decisió o altra.

- I, vostè aconsellaria posar metro a la Ciutat o pensa que seria un desbarat?

- Sembla que un milió d'habitants és un umbral per davall del qual no hi ha possibilitats de posar el metro. I per què?, perquè la gent no s'afica davall terra per esperar mitja hora, hi ha d'haver un tren cada cinc minuts i perquè hi sigui, hi ha d'haver un volum de passatgers a transportar que el justifiqui. Per tant, si no hi ha un volum tan gran de gent per transportar, la gent no s'afica davall terra. Quan he vist que hauríem d'aprofitar el túnel que va des de la plaça d'Espanya fins al Parc de la Mar per fer un metro, he pensat, i qui hi baixarà? Si posam una estació a la meitat, a la plaça Major, cada quan podria passar un tren d'aquests?, qui l'agafaria?, crec que a Palma no es donen les condicions per posar un metro.

- En una altra perspectiva, pensa que varen fer bé de llevar el tramvia?

-El fet és que jo tenc idea que la companyia de tramvies anava molt malament. El material era vell, les vies estaven fatal, la velocitat de recorregut era lenta i, crec que la companyia es va morir tota sola. Per mantenir-los s'hauria d'haver canviat tota la infraestructura i aleshores la situació era insostenible. S'hauria d'haver renovat tot i s'hauria d'haver fet un traçat nou. Pensi que el tramvia passava, per exemple pel carrer del Sindicat o de Sant Miquel, i així com estava no es podia mantenir.

MASSA COTXES

- Mallorca és un dels llocs d'Espanya i, segurament d'Europa amb més cotxes per habitant. Creu que s'ha de limitar el seu nombre?

- Crec que els límits sols es poden posar per una via impositiva: pujar el preu dels cotxes, de la benzina... però no es pot coartar la llibertat de la gent per comprar cotxes, encara que evidentment la cosa té un límit. Quan arribem a un cotxe per cada persona i mitja, ja no hi haurà possibilitats de tenir-ne més. Una altra cosa és que per mor de les dificultats de transport, aquestes illes nostres, tenen una flota de cotxes de lloguer i de taxis molt gran. No crec que el Govern pugui limitar el nombre de cotxes, però el que sí s'hauria de fer és millorar el transport públic tot sabent que és costós. I, per exemple s'hauria de veure si s'han de millorar les infraestructures de transport públic o donar cabuda a més i més cotxes a la xarxa viària. Crec que, per una part s'ha de facilitar el transport públic col·lectiu amb una política de tren, d'autocars i taxis dins Ciutat a la vegada que es posen barreres físiques d'alguna forma, és a dir, no hi ha dubte que les dificultats per entrar en el casc antic de Palma i l'existència de l'ORA fan que els problemes de congestió no siguin molt més grans que fa deu o quinze anys. En resum, per limitar el creixement de cotxes, no veig més solució que incentivar el transport col·lectiu.

Taula rodona entre **Francesc Antich**, batle d'Algaida pel PSOE, **Mateu Morro**, batle de Santa Maria del Camí pel PSM i **José María González Ortea**, cap del departament de Carreteres del Govern balear i diputat del PP al Parlament balear.

Asfaltar el futur

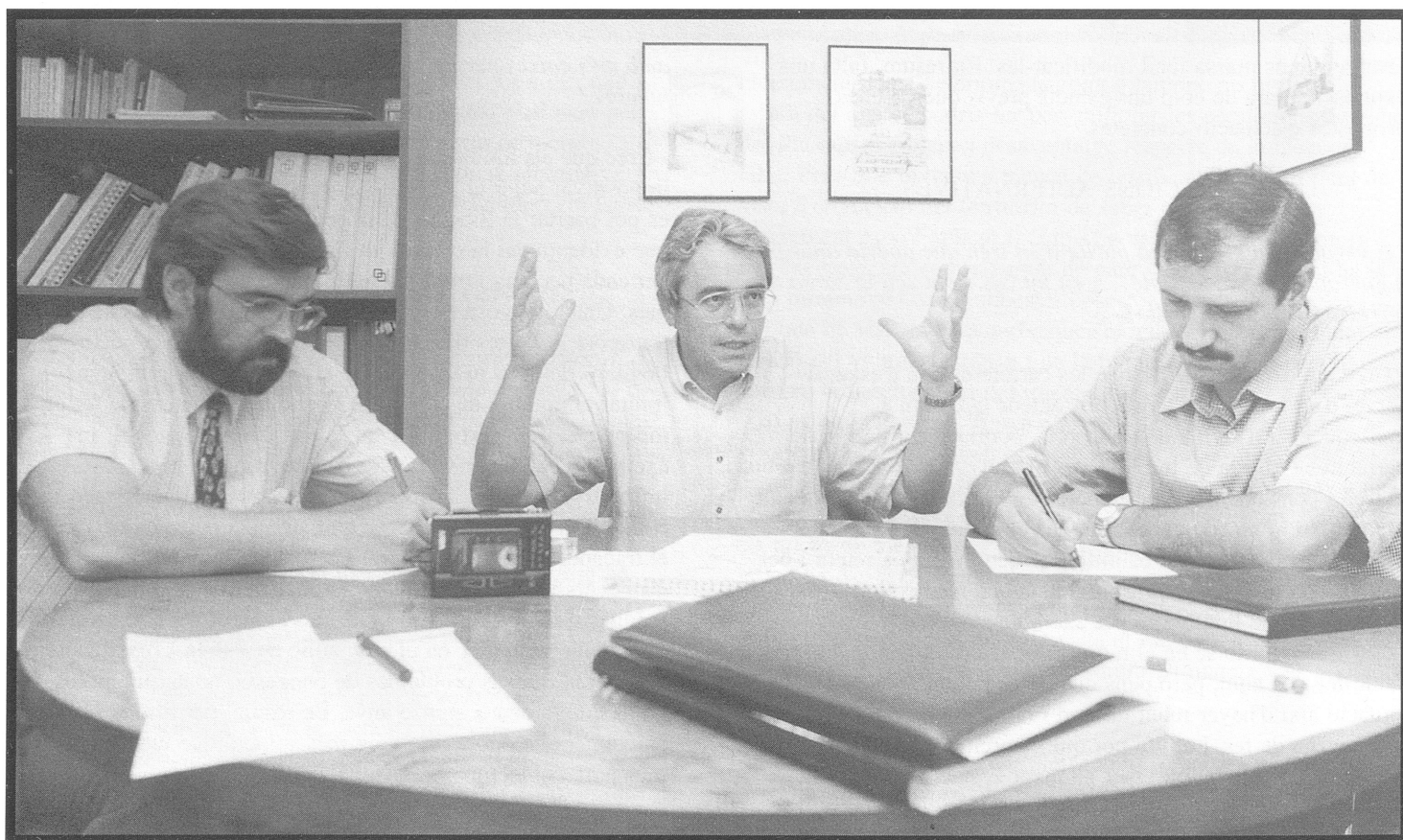
per Magdalena F. Mulet

"Els paisatges es conquisten amb les soles de les sabates i no amb les rodes de l'automòbil" (William Faulkner)

Tots hi estan d'acord, fer carreteres és quelcom més que tirar línies. A la Mallorca telemàtica, l'espai conceptual de la qual és connectat per l'electrònica, les carreteres han de connectar un espai físic però també han d'esser les artèries que donaran vida a l'envellit Pla de Mallorca, asfaltar carreteres pot esser dissenyar el futur.

G. Ortea: La fórmula d'una bona planificació exigeix dues coses fonamentals, primer, que ha de partir de la realitat i s'han d'anar fent de forma sectorial amb una visió de conjunt però mai no es pot partir d'una visió de conjunt per imposar-la sobre la realitat, cosa que a la legislació espanyola s'ha fet

sistemàticament. Això sempre ha estat un fracàs, la Llei del sòl del 76 ja preveia grans plans directors nacionals i després territorials per províncies o per regions, però de tots ells només es va fer precisament el de Balears que és un exemple curiosíssim de planificació integral d'un territori, va esser



l'únic i això no obstant ha estat sistemàticament criticat i no hi cap dubte que té grans encerts però també grans errors derivats precisament de donar un tractament excessivament generalitzat i una visió "superior" dels problemes concrets. En aquests anys al Parlament s'han dut infinitat de plans des del sanitari fins a aquest de carreteres tot passant pel de residus, el de ports esportius, ordenació del turisme, reindustrialització, POOT, pla de pedreres etc... dels quals se n'han discutit els criteris al Parlament pel mateix govern, això fa que a Balears hi hagi una planificació, un corpus que no està plasmat a unes directrius però que s'hi aproxima molt i molt, i que permetrà, quan estiguin avançats, donar unes directrius que hauran de tenir una segona condició, que és la seva flexibilitat, perquè no poden ésser una foto fixa, sinó fàcilment revisable, això és el que pretén el Pla de carreteres, que és en definitiva fàcilment modificable.

ONA: *Entrem amb aquestes consideracions directament en el tema que ens ocupa, des de la seva perspectiva, de batles, i també des del seu punt de vista polític com a integrants d'un partit, vostès veuen necessari aquest Pla de carreteres?*

MALLORCA, ANY 2000

Morro: Jo el veig totalment necessari, és a dir, una de les característiques dels governs ha d'ésser la planificació, és una de les seves atribucions essencials, si no hi ha planificació no hi ha un autèntic govern, serien actuacions puntuals. Precisament un Pla de carreteres serveix per posar sobre la taula un grapat de problemes, per obrir un debat en el qual els ajuntaments aportaran criteris i suggeriments, com ja han fet fins ara, que seran escoltats, com ha estat en el cas de Palma, municipi en el qual ja s'ha retirat el segon cinturó projectat perquè no satisfia els veïns. Ara, evidentment aquestes planificacions han d'anar orientades... directrius d'ordenació territorial, o donau-li el nom que vulgueu, però no hi pot haver actuacions fragmentàries perquè podem arribar a un desastre. Jo no en faig massa problema de si directrius o no, sinó que el que sí serà necessari serà una planificació que jo crec que hi és; als diferents departaments d'aquesta Comunitat Autònoma s'ha d'actuar d'acord amb una planificació, el que passa és que no hi ha debat públic i democràtic, falta un debat social interinstitucional. Dit això, el tema polític és que si un se situa enfront d'aquest Pla de carreteres amb un criteri estrictament tècnic d'enginyer, fa retxes i aquestes retxes poden passar per damunt cases, vull dir amb això que s'han de tenir en compte els altres factors de forma més global: territorials, d'ordenació demogràfica, etc..., per saber quin pols de creixement s'han de potenciar, perquè una carretera no és una retxa, té uns efectes molt importants, no es pot fer sense conseqüències, i no en parlem d'una autopista, té repercussions irreversibles perquè marca una vida econòmica, de relacions socials entre la gent, etc..., per un llarg període..., i tot això no ho considera aquest Pla, i parl com a PSM. S'han de tenir en compte totes aquestes consideracions, ens ho diu l'experiència acumulada del desastre urbanístic, aigua, energia, etc..., podem dir que si continuem per aquest camí arribarà un moment que bastarà asfaltar tot Mallorca..., perquè és un problema de viabilitat del propi model de desenvolupament, i no dic que no n'hi hagi d'haver,

entenc que en primer lloc les autopistes haurien d'ésser reconsiderades, les que hi ha previstes, no ho paga parlar de les que estan fetes. Em costa d'acceptar que el territori de Mallorca, tan petit, hagi de suportar-les, tot i que potser que tècnicament sigui el millor, però crec que tenen un efecte desarticulador del territori molt fort. Vull fer una consideració, i ara és el moment perquè estam en època d'al·legacions, les previsions de despesa d'aquest Pla són insuficients, encara que sembli contradictori, perquè també és veritat que certes actuacions no ens agraden, però això no vol dir que no en vulguem, voldríem que n'hi hagués més, però més diversificades i que donassin una certa importància a la xarxa secundària a la qual el Pla dedica poca atenció, la carretera que va de Petra a Sant Joan i connecta amb Montuïri, per dir-ne alguna, és cert que afecta quatre o cinc mil habitants, però des d'un punt de vista d'ordenació del territori és molt important actuar ara i no l'any 2000 o 2010. Hi manca una tasca de manteniment i de supressió de voltes i millora dels ferms, coses que s'han de fer ràpidament perquè hi ha molts d'accidents i un autèntic desastre.

Antich: Quant a les directrius, el meu partit sempre les ha defensades, ara mateix en aquests moments discutim el Pla de carreteres i també treballam en el Pla parcial territorial del Pla de Mallorca i en ambdós no tot coincideix, seria bo d'establir abans unes línies generals i no convertir l'excepció que preveu la Llei d'ordenació amb regla general que és el que passa. Quant a la necessitat d'un Pla de carreteres, era ben necessari i fa possible que s'estudiï tot un entramat de qüestions que van lligades a la carretera, Morro te raó quan diu que parlem d'aigua, incineració... temes que ocupen les primeres pàgines i tot això conforma el model de societat que tenim, cap on volem anar. I precisament les carreteres determinen aquestes coses, volem que Palma continuï essent tan grossa?, quina vida volem donar al Pla de Mallorca?, fer-ne unes o altres tindrà efectes. Quant al Pla de Mallorca i jo he vingut aquí com a batle, té moltes carreteres, perquè són molt antigues i responen a un determinat model del passat, són carreteres petites de poble a poble, que comuniquen pobles que tenen una població envellida, i s'ha d'estudiar com donar-los vida i fer unes determinades carreteres tindrà uns efectes molt importants.

POCS DOBLERS DE MADRID

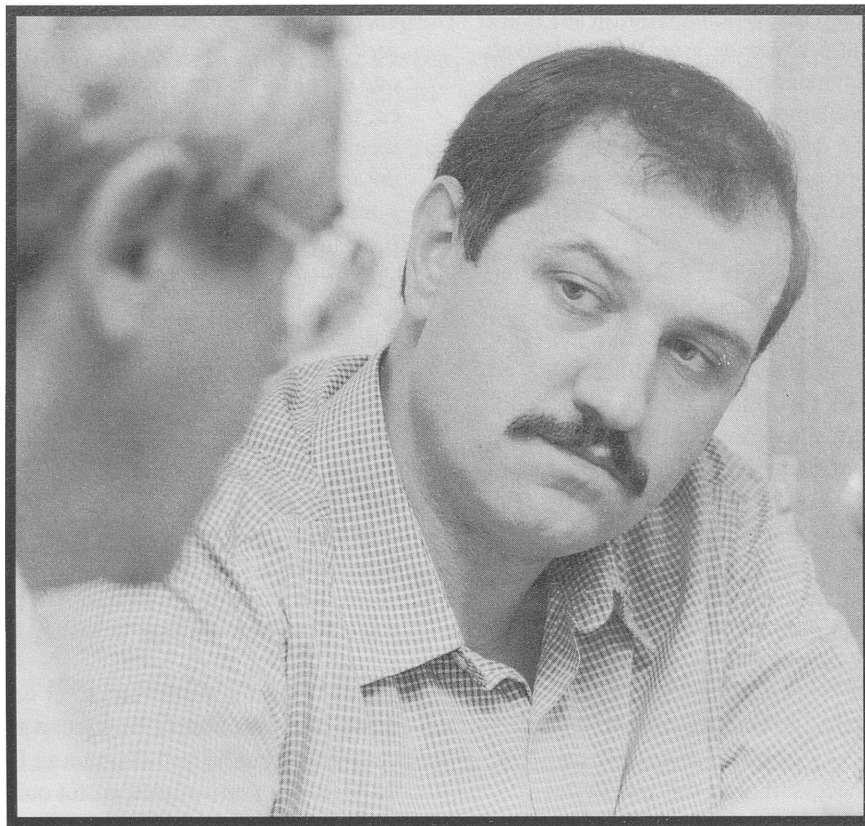
G. Ortea: El Pla de carreteres pretén ordenar totes les obres que es puguin fer i preveure un finançament que jo estic d'acord amb l'afirmació de Morro que és escàs, i ho és perquè no ens en ve d'altre de Madrid: resulta que del finançament que dedica en general qualsevol comunitat autònoma, tant pel que fa a les carreteres que formen part de la xarxa de l'Estat, cosa que tenen totes les comunitats exceptuant Canàries i nosaltres, com les carreteres de les CC.AA, el pressupost és sempre molt superior al nostre, en alguns casos deu vegades superior al nostre. El problema del finançament és molt greu i s'ha de resoldre, tant si guanya el PP a les pròximes eleccions, això voldria, com si no, perquè no pot estar pitjor i ja hem tocat fons.

Però endemés del finançament, del que es tractava era d'ordenar les carreteres quant a categoria: primer, segon ordre i locals, a les de primer ordre es tracta fonamentalment de fer

una xarxa que aconsegueixi que qualsevol localitat estigui a un màxim de deu quilòmetres d'una carretera principal, amb algunes excepcions com és el cas de la carretera del nord, que va de Pollença fins al Port d'Andratx i una altra excepció que és a Eivissa la carretera que va vorera de mar des de Sant Antoni fins a Santa Eulàlia, són carreteres turístiques, podríem dir-ne de passeig, aquestes s'adjudiquen al Pla a la Comunitat Autònoma perquè s'hi ha de fer un esforç financer major. Quant a les que tenen el percentatge de trànsit més important de les Illes per a elles en

general es proposa una millora dels seus tirats, dotar-les de voravies si no en tenen, millorar les voltes, el perfil, la visibilitat i la senyalització. I també és veritat que hi ha carreteres noves, però molt poques, fonamentalment el perllongament de l'autopista d'Inca que té caràcter d'autopista fins a sa Pobla i el tercer cinturó de Palma, encara que pràcticament no passa pel terme municipal de Ciutat. No hi ha més carreteres noves a Mallorca, a Menorca només la que va a l'Aeroport i que afecta Sant Lluís i que per cert és molt discutida. La resta dels casos es tracta de millores de la xarxa existent per tal de fer-la de primer ordre realment. La qüestió que ha creat més polèmica és que es preveuen uns cinturons al voltant d'una sèrie de pobles que avui són creuats per la carretera, la qual cosa ocasiona greus problemes tant per al trànsit com per al poble mateix. El Pla preveu treure el trànsit de molts de nuclis amb uns cinturons que tendran endemés unes franges molt més amples que la carretera, 75 metres, concretament.

Quant a la xarxa secundària, que pertany als Consells Insulars, fins ara més o manco, perquè hi ha uns canvis de titularitat, i fins i tot s'hi inclouen alguns trams municipals que seran traspassats als Consells respectius, és a dir en general a l'anomenada xarxa local, hi ha previst un pressupost, contràriament al que diu Morro, però el que passa és que tot s'inclou a un capítol general, el de "conservació" que sembla voler dir "manteniment", però que es destina també a fer obres d'ampliació i millora, la conservació no només vol dir tancar forats, sinó modificar voltes, etc., també són tasques que van a aquest capítol i és un dels millors dotats d'aquest Pla perquè es duplica, respecte de l'actual. També vull dir que s'ha utilitzat l'esquema històric per a les quatre illes per imperatiu d'un criteri que s'aprova al Parlament, però es fan novetats perquè era necessari, per això proposam els eixos fonamentals nord-



Mateu Morro

sud (Lluc-Sa Ràpita) i l'altre, Pollença-Sa Colònia, aquests eixos transcorren pel Pla i als extrems són les zones més desenvolupades. El que es pretén és que tot passant pel Pla contribueixin al seu desenvolupament, perquè faciliten la comunicació.

ONA: *Un dels punts més controvertits del Pla són les circumval·lacions als pobles. Santa Maria és un dels pobles que avui ja no té la carretera que el creua, com ha afectat això la vida del municipi?, la vida social, però també l'econòmica. Fins a quin punt hi ha perjudicats i beneficiats en aquest canvi?*

D'altra banda, el fet de millorar les comunicacions ha afavorit que gent que abans vivia a Ciutat vengui a Santa Maria.

SANTA MARIA JA NO ÉS DEL CAMÍ

Morro: No hem de caure en el perill de generalitzar, cada poble té unes circumstàncies especials i específiques, a Santa Maria evidentment era absolutament necessari que la carretera es tregués del poble: era perillosa i dividia el poble en dos: hi havia dos pobles.

Hem de suposar que en general el resultat del que s'exposa al Pla de carreteres, tant d'allò exposat, com d'allò que els ajuntaments sens dubte demanaran, serà positiu. En el cas concret de Santa Maria del Camí, com diu el seu nom, és un poble la vida del qual històricament s'ha desenvolupat pel fet d'estar en una ruta important, ara bé, la carretera no podia passar més pel poble; però nosaltres creïem que si l'any 77, quan hi hagué la primera manifestació a Marratxí, s'hagués intervingut sobre la xarxa de carreteres tal volta no hagués fet falta arribar a aquests extrems perquè el trànsit ja s'hagués distribuït d'una altra manera i no hagués fet falta l'autopista. Si s'haguessin millorat les xarxes radials no haguessin hagut de passar tants de cotxes per Santa Maria. Ara, arribats als extrems que érem evidentment l'autopista era necessària, però això no és això.

L'any 77 eren necessàries actuacions urgents que no es feren. La xarxa tradicional de Santa Maria era extraordinària, la carretera d'Alaró, el Camí de Robines, el Camí de Muro..., són rutes que s'han deixat morir, la carretera de Sencelles, però el factor temps era molt important. Quan vàiem que el turisme i el parc mòbil s'incrementava de forma molt ràpida també vàrem deixar desfer la xarxa del tren, i encara que ara parlam

de carreteres, una cosa va lligada amb l'altra. Hi havia vies de tren d'importància estratègica i s'han de lligar a les carreteres com a alternativa.

El col·lapse vengué per una manca d'actuació, i clar l'autopista va caure com una pera madura, això és com l'aigua, si no tenim aigua per beure, n'hem de dur, però, com hem arribat a aquest extrem?

Antich: Això és el que ara ens ve a nosaltres. En principi la nostra gent dels restaurants està espantada, però el cas d'Algaida no és com el de Santa Maria o el de Vilafranca, perquè la carretera no ens passa per dins el poble, la de Sencelles a Lluçmajor sí, però la de Manacor ens passa a vorera del nucli encara que també ens produeix molts d'accidents als quals s'ha de donar una solució. Però s'ha d'actuar a temps, ara veiem com a pobles que han fet un esforç amb les normes subsidiàries, com pugui ser Sineu, se'ls deixa per a l'any 2010.

G. Ortea: Però no pots comparar el nombre de vehicles i d'afectats del cas de Sineu i del vostre, per Algaida passen gairebé vint mil vehicles.

Antich: Jo parl de la variant que ara ens fan de la carretera de Sencelles-Lluçmajor.

G. Ortea: Perquè és inclosa dins un eix general que és el de Lluç-Sa Ràpita, que forma part d'un eix que sí estructura el territori.

DESENVOLUPAR EL PLA DE MALLORCA

Antich: Des d'un punt de vista tècnic és bo d'entendre, és a dir, arribar a un lloc pel camí més curt, llevar perillositat, etc..., però nosaltres volem considerar el territori com un element integral i integrador, i si hi ha determinades poblacions del Pla de Mallorca que queden fora de la carretera de Manacor i després de l'altre eix nord-sud, els serà molt perjudicial, el cas d'Algaida no és molt greu perquè és vinent de Ciutat, però en altres casos és la carretera que dona vida al poble i els negocis quedaran totalment desplaçats; i passarà, perquè ja ha passat, que les mosques aniran a la dolçor, és a dir, que creixeran els negocis al voltant de les noves variants, perquè això ja ha passat a Montuïri i a Lluçmajor.

ONA: De fet a Algaida va passar això, que el poble va sortir a la carretera.

Antich: Jo no som el defensor dels negocis, però sí, en tant que són una part de la vida econòmica del nostre municipi, he de dir que són negocis que fa quaranta anys que són a la carretera. Això dels eixos, pot fer que només es tracti de passar de la manera més ràpida possible, tot creuant l'illa per arribar de part turística a part turística, però hem de veure quin benefici pot aportar això al Pla de Mallorca.

També ens preocupa que una de les qüestions principals torna a quedar sobre la taula, es tracta de saber si l'autovia serà l'alternativa de Manacor o la de la zona de Campos, això el Pla ho deixa a l'aire, perquè si es fa l'alternativa Campos, per

entendre'ns, a molts de pobles no ens farà falta tanta variant. El Pla hauria d'esser més precís.

Hi ha moltes desigualtats, hem de tenir en compte que avui encara es posen les aigües brutes a molts de pobles del Pla i no volem de cap manera tornar quedar al marge del desenvolupament de la vorera de mar.

Les carreteres van d'un lloc a l'altre i si són tan ràpides que no ens deixen ni veure el paisatge per on passen, malament.

Què volem que hi hagi al Pla de Mallorca?, no hi pot haver, ja s'ha demostrat, grans polígons industrials, sinó un altre tipus d'activitat, es parla molt dels interessos socials i de la problemàtica que ocasiona que la vida es desplaci al voltant de la carretera, però això és una conseqüència i no una causa, perquè aquests pobles necessiten sortir cap a l'exterior.

Per tant de res no valdrà si les noves carreteres només aconseguixen que el Pla de Mallorca sigui creuat de nord a sud i de dalt a baix per anar de vorera a vorera de mar, de res no serviria al seu desenvolupament.

ONA: L'existència d'aquesta xarxa que proposa el Pla, creuen que podrà redistribuir població, provocar canvis demogràfics i pal·liar el despoblament de certes zones?

Morro: Jo personalment, crec que no, és un Pla que s'adequa a la realitat demogràfica actual però no abasta una perspectiva de potenciació del que queda entre les quadrícules d'aquesta xarxa, en aquest sentit tenc per mi que pot agreujar el problema dels pobles de l'interior.

NEGOCIS DE CARRETERA

G. Ortea: Jo no estic d'acord amb aquesta opinió. Crec que sens dubte aquest Pla pot propiciar un fenomen, que ja existeix, i és que quan milloren les comunicacions molta gent comença a instal·lar-se fora de Ciutat, a cases a les quals abans només anava els caps de setmana, amb la qual cosa el poble cobra immediatament vida.

Es parla moltes vegades d'aquesta espècie de fal·làcia de les "ciutats dormitori" com si fossin fantasmes, però jo no hi crec, el que passa és que hi ha pobles on viu una gent que treballa a una altra banda i pel camí que va aquesta comunitat, almanco aquesta és la intenció, és pel tema de la telemàtica, que també permetrà una redistribució de la població.

Però hi ha una qüestió que vull reprendre, es tracta dels negocis que hi ha a les carreteres dels pobles. Jo crec que podem trobar-los una solució perquè podríem facilitar-los terrenys per instal·lar-se a les zones de protecció, depèn de cada cas, s'hauran de donar solucions, a Vilafranca, per exemple, perquè tot i que se n'ha de treure la carretera sens dubte, i l'ajuntament em consta que n'està content, hi ha uns negocis de poca envergadura econòmicament parlant, que hem de mantenir pel seu interès turístic, de tradició, etc..., però es poden fer concessions de terrenys a la variant amb accessos regulats.

Cada poble haurà de tenir un tractament individualitzat.

A Montuïri on tots els negocis que han sorgit recentment a la vorera de la carretera provoquen greus problemes de seguretat viària perquè distreuen els vianants i provoquen accidents i disminueixen la capacitat de la carretera, s'han de cercar

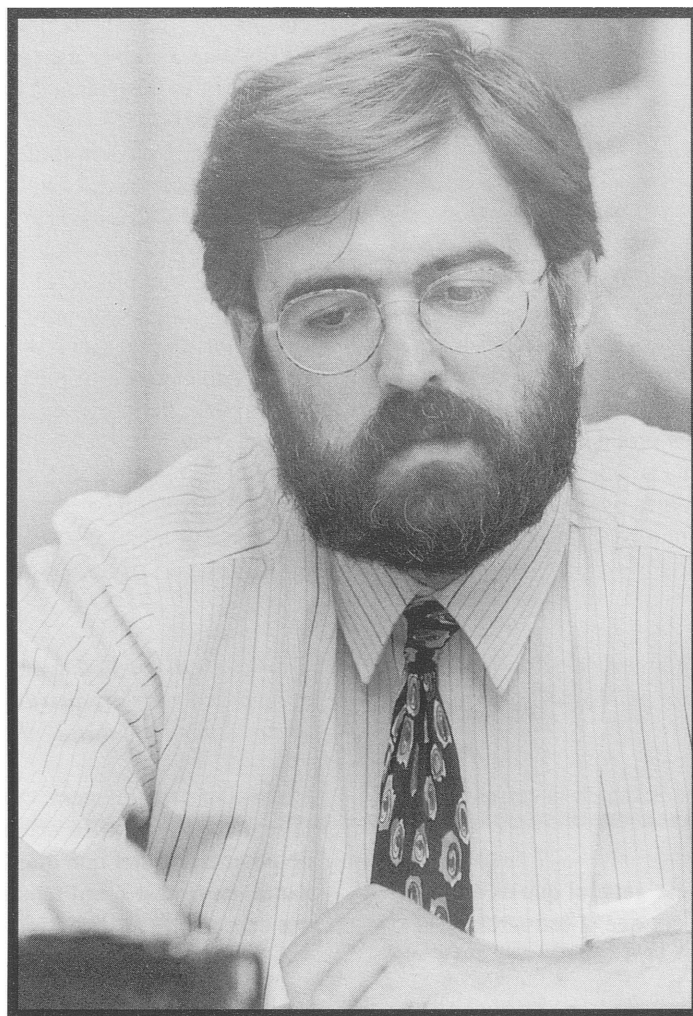
solucions que en aquest cas es tractaria de fer dues calçades laterals amb una entrada i sortida segura per accedir als negocis.

Algaida per exemple té una tradició, jo no crec que el fet de no passar per davant de Cal Dimoni la carretera afecti substancialment el negoci, perquè la gent ho coneix i es desviarà els metres que facin falta per anar a dinar o sopar. Podríem fer un repàs poble per poble, però jo crec que amb un sistema un poc intel·ligent no hi haurà problemes per donar solucions puntuals, i la Conselleria, em consta que sempre hi estarà disposada.

AUTOPISTES, VIALS AMB MALA FAMA

I per últim, quant al tema d'autopistes, vull puntualitzar un parell de coses, perquè les autopistes tengueren molt mala imatge i no crec que siguin problemàtiques, ho és el trànsit, que provoca problemes i divideix el territori, i no una via un poc més ampla. Quan el trànsit arriba a unes cotes determinades és evident que necessita solucions tècniques escaients i la millor és l'autopista; s'ha de dir que per poder aconseguir la seguretat, la rapidesa i la capacitat d'una autopista s'hauria d'intervenir en quatre carreteres de dos carrils, naturalment en les mateixes condicions tècniques per poder abraçar el mateix trànsit que passa per les dues calçades d'una autopista, això en el supòsit que les carreteres tenguessin la mateixa configuració que la calçada de l'autopista. Per tant l'autopista permet el mateix tot ocupant menys territori, i endemés permet uns passos a diferents nivells que fan que el territori no quedi desarticulat, dividit, cosa que sí fa una carretera normal. El que divideix és el trànsit i no la carretera pròpiament.

Següent qüestió: per poder condicionar les carreteres existents, per tal que tinguin la mateixa capacitat i seguretat que l'autopista, s'ha d'ocasionar un desastre i un impacte ambiental tan i tan gros que és molt menor el que es produeix quan es construeix una autopista com la d'Inca. El desdoblament d'una carretera, suposa arreglar l'existent tot anul·lant-ne els accessos, fer-ne una de nova i després construir a ambdós costats calçades que permetin recollir tot el trànsit provinent dels accessos, amb la qual cosa la despesa econòmica i de territori és molt major que la que es produeix quan es fa una autopista, això ja s'ha provat a la Península i no ha funcionat, les autovies han fracassat i produeixen autèntics desastres. Quant a la solució definitiva per una o altra alternativa per anar



Francesc Antich

a Manacor, nord o sud, el Pla no en té perquè defensam la possibilitat que no faci falta, hi cap la possibilitat que millorant ambdues vies, el trànsit es redistribueixi, es reparteixi i no faci falta construir-la, amb el consegüent estalvi territorial que això suposaria, però no es poden fer previsions més enllà de l'any dos mil i per això ho deixam a l'aire.

Segons les previsions, Mallorca ja ha arribat al sòtil quant a vehicles per habitant es refereix, així ho demostra la corba de països més desenvolupats que el nostre. Hem de tenir en compte que a aquesta comunitat hi ha més cotxes per habitant que a Gran Bretanya, per posar un exemple.

Antich: De totes maneres el Pla no deixa ni entreveure que hi hagi la possibilitat de no fer aquesta autopista, bé sia una o l'altra alternativa.

G. Ortea: El Pla no es decanta per cap d'elles perquè ja veurem com evoluciona el trànsit i què farà falta.

Antich: Però l'esperit és que serà o una o l'altra.

G. Ortea: És possible que sigui necessària i si no haguessin estat incloses, la gent diria: ah! no preveuen res per a la millora de comunicacions de Manacor.

ONA: *Els hotelers s'han reunit no fa molt per demanar solucions a les comunicacions de l'àrea de Felanitx, Santanyí...*

L'ALTERNATIVA DEL TREN

Morro: Això ho ha de contestar G. Ortea i acaba de parlar. Jo puc parlar de Santa Maria i de Vilafranca on em consta que estan ben a favor de la solució del Pla, però cada cas s'ha de tractar individualment ja ho he dit, endemés el que ara importa és que s'ha inaugurat un debat, que era ben necessari. I vull insistir, perquè té a veure amb carreteres, a proposar amb la màxima urgència el perllongament del tren d'Inca fins a Alcúdia i també posar en marxa a curt termini la recuperació del tren fins a Manacor i fins a Artà. És un tema que no hem de deixar de banda quan parlem de carreteres. El tema de la carretera de Manacor s'ha de tractar amb urgència, i no a l'any 2000 perquè ja és greu ara. Quant al tercer cinturó també trob que s'ha de suprimir. I com

a batle deman la millora urgent de la carretera de Santa Maria fins a Pòrtol, que està en condicions deplorables. D'altra banda jo puc creure que el nombre de cotxes es mantengui, el que no tenc tan segur és que es mantengui el nombre d'habitants, perquè les previsions són de 4000 noves places més a Muro, a Calvià ja n'hi ho sé..., amb això el nombre de cotxes per habitant no, però el nombre de cotxes que circulen pot augmentar considerablement. Una estratègia de futur hauria d'arreglar les xarxes de tipus radial i fer obres que respectassin el medi ambient, els marges, per exemple, perquè hem de conservar l'entorn encara que només sigui per als visitants.

TITULARITATS

ONA: *Hauríem de parlar de les titularitats de les xarxes.*

Morro: Es absurd tal i com està plantejat ara.

Una xarxa depèn de la C.A, una del Consell Insular i altres carreteres, dels ajuntaments, la qual cosa provoca confusió i mala administració. No és racional i ara seria l'ocasió de replantejar el tema.

El Consell Insular ha donat darrerament poca atenció de la seva xarxa perquè ha tengut altres prioritats, la Comunitat Autònoma ha atès certes carreteres, i els ajuntaments tenen un problema de finançament molt greu, amb feines podem suportar les nostres despeses i no tenim ni tendrem pressupost per a carreteres, això és senzillament impossible. Podria ésser més interessant unificar la xarxa i fer-la tota dependent d'un sol organisme, probablement del Consell Insular de cada illa.

Antich: L'article 39 de l'Estatut preveu aquesta possibilitat i se n'ha parlat molt. No totes les carreteres han estat tractades igual fins ara, tot dependent de l'organisme que n'és responsable. Un sol organisme ha de donar directrius, com en el tema d'aigües.

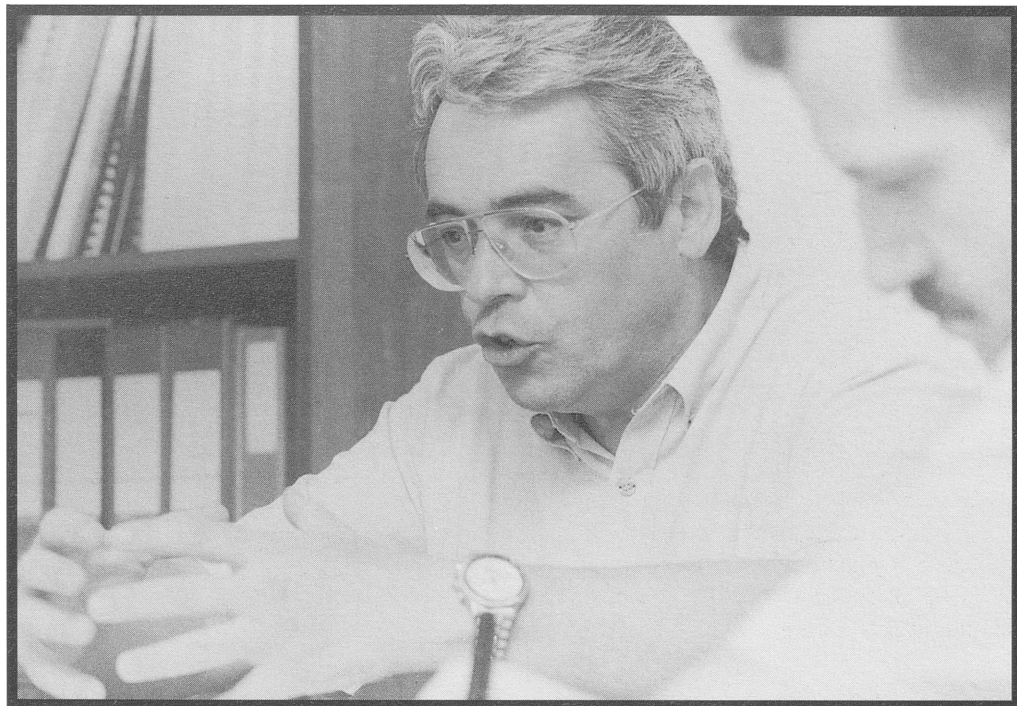
Encara avui ens passen carreteres des del Consell o de la Comunitat als ajuntaments que amb prou feines poden mantenir els camins rurals i si el Consell Insular no pot donar finançament a les seves carreteres no en parlem del pobre batle de no sé on...

Quant al finançament ara es gasten 3000 milions a l'any o quatre mil, i amb aquests doblers...

2,7 MILIONS/KM

G. Ortea: Quatre mil cinc-cents a la conselleria d'Obres Públiques i el Pla en preveu 8000 si s'inclou el pressupost dels Consells Insulars.

Jo estic d'acord, no parl en nom del partit ni del grup



González Ortea

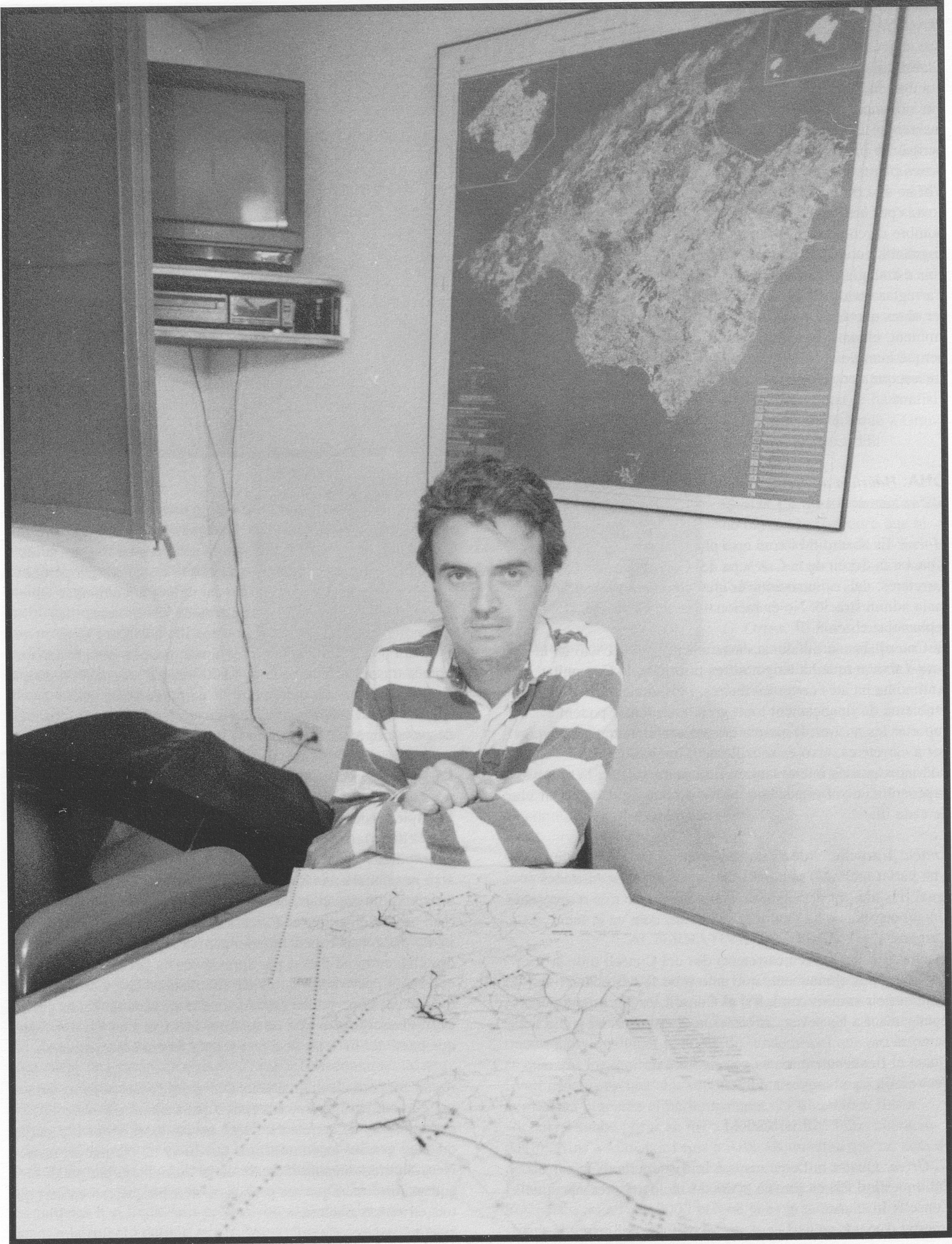
parlamentari, sinó a títol personal, jo crec que tota la xarxa ha d'ésser dels Consells Insulars. Endemés de l'article 39, és la lògica del que ha passat fins ara. Madrid ens ha traspasat les carreteres perquè l'argument era, volem les carreteres perquè les carreteres insulars no traspassen la pròpia comunitat autònoma, i igualment les carreteres de les diferents illes acaben en si mateixes i no van d'una illa a l'altra.

Però ara no és el moment de fer aquest traspàs, perquè ara només traspasaríem misèria. 4.500 milions són misèria perquè avui condicionar un quilòmetre de carretera costa una barbaritat, em refereix a una carretera de primer ordre. Tota la despesa exigirà com a mínim 7.000 milions de pessetes i és un pressupost molt modest.

La xarxa intergeneral de l'Estat té una despesa de 20 milions per quilòmetre i la Comunitat de Galícia, per posar un exemple, dedica a la seva xarxa autonòmica, m'ho comentà el "consellerio" quan va venir ara fa poc, disposa d'un pressupost de 9 milions per km. A Mallorca tenim 2,7 milions per km, això ens donarà una idea del desastrós finançament que no pot fer sinó millorar, amb socialistes o sense.

Vull acabar dient que el Pla de carreteres s'ha tret per discutir-lo, no per cobrir expedient sinó perquè la gent s'informàs i discutís, no hi ha pressa per aprovar-lo. Es pot canviar tot el que calgui, però s'han de donar alternatives. És evident que qualsevol pla perjudica particulars que es veuen afectats per les expropiacions, però s'ha de millorar la xarxa i no val dir, "idò que passi per un altre lloc", no senyor, anem a veure per on.

Antic: Sí, però els ajuntaments amb prou feines poden gestionar els seus assumptes i ara convé que facin el paper de departaments de carreteres, i això no pot ésser sense cap mitjà, quan en general tenen un tècnic que hi va un pic per setmana. Necessitaríem un suport tècnic de la Conselleria per poder fer aquesta discussió que ara proposa Ortea, perquè és ben cert que tots en serem afectats.



El darrer romàntic

Entrevista a Nofre Rullan

per Gina Garcías

Nofre Rullan és dels que avisen del sentit equívoc d'allò que la majoria de la gent entén per progrés. I fa veure, per exemple, que la rapidesa amb la qual ara es poden fer moltes gestions no és sinó un nou camí cap a l'estrés, que com més rectes i amples són les carreteres, més accidents hi ha, que com més accessible és un territori, més es perd el sentit del temps i de l'espai. Totes aquestes prevencions no per ser certes són en general ben assumides. Per això és fàcil endevinar que les al·legacions ecologistes al Pla de carreteres provocaran als seus responsables un somriure commiseratiu. El mateix que els tecnòcrates solen dirigir als filòsofs quan no troben arguments per rebatre l'evidència. Perquè sona ben estrany sentir que qualcú es questioni la frissor, i vegi en un embús circulatori la possibilitat de relaxar-se tot contemplant el paisatge, o que reclami una carretera lenta per recuperar el sentit de la distància, o que demani el ritme acompassat del tren com a àmbit melòdic de la lectura de la premsa. El geògraf Nofre Rullan potser sigui el darrer romàntic de la via pública.

-Quan vostè com a geògraf, i també com a representant del GOB, estudia el Pla de carreteres que ha presentat el Govern balear, es fixa sobretot en la seva dimensió humana, social?

-Sí, això... precisament aquest és un dels aspectes que jo personalment i el GOB té molt en compte a l'hora de valorar aquest Pla de carreteres. És clar que una carretera no ha de ser mai una finalitat en si mateixa, sempre és una infraestructura, un estri al servei d'una altra cosa. No és una finalitat en si mateixa, sinó un mitjà per aconseguir un determinat objectiu territorial. Doncs sembla que en aquest Pla de carreteres això no s'ha tengut en compte. Els seus dissenyadors sembla que han pintat unes ratlles sense establir prèviament quin model urbà i social volen impulsar, què és el que volen connectar, per afavorir unes zones que es consideren desconnectades del sistema urbà general o què és el que no volen connectar, per marginar-ne unes altres que interessa que continuïn marginades

Nofre Rullan és llicenciat en Geografia. És professor de Geografia i Ordenació del Territori de la Universitat de les Illes Balears i membre del GOB. Com a tal és representant de l'organització ecologista a la ponència tècnica de la Comissió Insular d'Urbanisme. Participà en la Revisió del Pla General d'Ordenació Urbana de Palma aprovada en 1985 per l'Ajuntament presidit per Ramon Aguiló. És pare d'un nin que encara no ha complit un any.

d'aquest sistema urbà general. Tots els urbanistes consideren que les carreteres són les artèries, són les venes, són l'esquelet del territori. Idò, en aquest Pla semblen un esquelet, unes venes, unes artèries sense uns finals, sense uns destins, sense uns objectius... Semblen que no tenen una raó de ser.

-Abans de parlar del nou Pla de carreteres estaria bé que ens digués la seva opinió sobre la xarxa actual de carreteres.

-L'actual infraestructura de carreteres es fonamenta en l'antiga xarxa de camins agraris, que unien els pobles i les comarques. Això fa que, a l'interior de Mallorca hi hagi una xarxa molt atapida de vies de comunicació. El sistema es complementa amb una xarxa radial que té el seu epicentre a Palma. És el que dèiem abans, les carreteres no són una cosa en si, sinó que són el producte del sistema urbà. El nostre sistema urbà està organitzat a partir del centralisme de Palma, que concentra un 50% de la població de l'illa. També, encara que amb una diferència molt gran, Inca i Manacor són altres centres de sistemes viaris radials. Tot això és el que hi havia a l'etapa pre-urbanística. Un centre d'atenció gran i dos més petits amb un sistema radial propi, i una xarxa atapida a l'interior. Servia per satisfer les necessitats de comunicació d'aquella època.

-I què passa a partir dels anys seixanta?

-Tots coneixem la història del turisme en aquesta comunitat autònoma, que capgirà l'organització anterior: el que abans era

un centre, en segons quins casos, esdevé perifèria, i el que abans era perifèria ara, en segons quins aspectes, s'ha transformat en centre. És a dir, hi ha el que se'n diu un revés territorial, tots aquells àmbits costaners que havien estat marginals i no volguts des del punt de vista econòmic, passen a ser els primers, els més valorats de tot el mercat immobiliari. Aleshores clar, aquesta xarxa viària heretada, és veritat que no està d'acord amb aquest nou sistema i es va modificant d'acord amb una nova realitat on la urbanització és fonamentalment costanera i on es construeix amb menor grau a l'interior. El resultat d'aquestes dues etapes, és el quadre damunt el qual s'ha dissenyat, ara, el Pla de carreteres.

EL SISTEMA RADIAL

-El dia que el Parlament balear va discutir les directrius del Pla de carreteres que havia presentat el Govern balear, un diputat de l'oposició va dir que el sistema radial de carreteres responia a una organització franquista de la comunicació.

-No, no, ca... El sistema radial de carreteres es dona a molts de països. El que s'ha de considerar és que potencia el pol central. I això és el que s'ha d'analitzar. Un radi sense eix no funciona. S'ha de valorar el pol central, el radi, i la demarcació que abraça. Per exemple, Sineu, a un temps, va ser el centre d'una xarxa de carreteres que conflueix a l'interior de Mallorca. Sineu era també la capital agrària de l'illa. Llucmajor, Palma, Manacor... són altres pols d'atracció... i les causes d'aquest fet no es poden cercar en el franquisme.

-Abans de passar a analitzar el Pla de carreteres, digui'm: la xarxa actual ha servit per satisfer les necessitats generals de la població de l'illa o uns interessos més parcials?

-Aquí hem fet les carreteres sense haver fet prèviament ordenació del territori. Històricament la política de carreteres ha anat a satisfer la demanda. El desenvolupament territorial genera una demanda i només després, quan ja s'ha generada, s'inverteix en infraestructura, sense intenció de direccionalitzar el creixement, sinó anant al seu remolc. A les Balears ha estat així sempre, i ara es continua igual. Es fa el Pla de carreteres sense haver fet prèviament unes directrius d'ordenació territorial...

...Que el Govern balear va prometre fa més de 12 anys.

-És així. Ja es fan noves carreteres... el Pla d'ordenació de l'oferta turística... Amb quin model? No l'hem vist. No l'hem pogut discutir. És clar. El model és continuar amb la situació existent. No hi ha cap projecte per regenerar, corregir, crear noves expectatives al model que "espontàniament" tenim ara. Deu ser que qui ha fet aquest Pla pensa "El model que volem és el que tenim" Ah, bé. Que ho diguin i ho sabrem.

LES DIRECTRIUS D'ORDENACIÓ TERRITORIAL

-Prest ja no ens faran falta, les directrius d'ordenació territorial.

-No, al pas que anam... Just en sentit contrari del que hauria de

ser la planificació a aquest país. Diuen que la planificació ha de ser en cascada. Primer les normes més generals i després altres que les van concretant a diferents nivells: comarcal, sectorials... Aquí, en comptes de fer-ho en cascada es fa en escalada. Es fa el trencaclosques municipal, tots els ajuntaments fan el seu planejament i després el sector turístic fa el seu pla turístic, el de carreteres el seu... Construeixen un model que després ja es ingovernable, és el resultat dels capritxos dels municipis, o bé dels sectors interessats en transport i carreteres, o bé dels ecologistes... No hi ha hagut un gran pacte territorial, que això és el que han de ser les directrius, consensuar entre totes les forces polítiques per poder construir un model determinat... No, no! Es resolen temes sectorialment, oblidant la visió de conjunt que ha de tenir l'ordenació del territori.

-I el Pla de carreteres, diu que és la continuació de la situació existent.

-Sí, del model territorial vigent. Continua donant a Palma la funció d'eix vertebrador del territori. Factor número ú de l'ordenació del territori. Un segon factor que és la litoralització de l'activitat econòmica i un tercer àmbit que és la Serra de Tramuntana desprovista de qualsevol projecte d'urbanització. Però aquest model no està explicat, ni discutit... Simplement es fan carreteres.

L'ABSURD CREIXEMENT LINEAL

-Aquesta és la principal crítica que li faria?

-Sí. I algunes més. La segona és que estableix uns horitzons, uns paràmetres, sempre en creixement. Això és criticable, des de l'òptica ecologista. El creixement no és positiu en si mateix. Créixer per créixer no té sentit. Les variables que utilitza per explicar el creixement són econòmiques i demogràfiques. Abans s'hauria d'haver estudiat: es donaran aquestes previsions? És aconsellable que es donin? Tenim recursos per fer-los front? Ells no s'ho plantegen. Només fan carreteres en previsió que es donin. Però tenim una altra crítica a fer. El Pla no contempla altres variables. No només les de demografia i economia. El territori té altres dimensions geogràfiques... les platges, la costa, l'interior, les zones productives i les improductives... les que volem que creixin, les que volem preservar... Tot això s'ha de referenciar, i les carreteres s'han d'orientar en funció d'això. Aquestes són les principals al·legacions del GOB al Pla de carreteres.

-Tot i això, els pobles i les comarques, quedaran ben comunicats si es compleix el Pla?

-Aquest és un altre aspecte discutible. Sembla que el Pla ha perdut de vista que som una illa. Aquí la distància màxima és de 70 quilòmetres. Un viatge d'una hora és un viatge llarg. Les carreteres promeses al Pla ens permetran fer tanta via i seran tan còmodes que acostaran massa els extrems de l'illa. Perdre les referències d'espai i temps que acompanyen la nostra consciència insular. Des de Palma, Capdepera és per a nosaltres com per a un madrileny Galícia. Amb una via ràpida com les que es fan a la Península perdrem el sentit de la

distància. L'illa se'ns tornarà subjectivament massa petita. Si volem una illa gran no hem d'augmentar la mobilitat. No vull que posin dificultats a les carreteres, no se m'ha de malentendre. Però el fet que s'estigui lluny, en temps, d'un lloc, eixampla l'horitzó de desplaçament.

-El Pla de carreteres s'ha fet per afavorir el sector turístic?

-És que encara no ha definit el futur turístic que volen. El POOT encara és a l'aire. No saben quantes places turístiques volen a Mallorca, Menorca i Eivissa. No han dit com les distribuiran... Si encara no ho han definit, perquè és més fàcil fer un Pla de carreteres que conciliar el POOT, com podem dir si aquestes carreteres aniran bé o malament...? També hi ha hagut interessos industrials... i aquí està l'exemple de Manacor i les dues vies ràpides d'accés proposades.

LA FRISSOR

-Vostè per quina de les dues opcions votaria, per la via Palma-Algaida-Manacor, o per la via Palma-Campos-Felanitx-Manacor?

-Per cap de les dues, perquè no em puc pronunciar per una línia o per una altra sense que ningú no hagi dit per què s'han dibuixat les dues línies.

-El que és clar és que l'actual carretera de Manacor és insuficient per comunicar-se d'una forma relativament ràpida.

-Sí, si frisses...

-És clar. Però és que tothom frissa. Vostè no frissa?

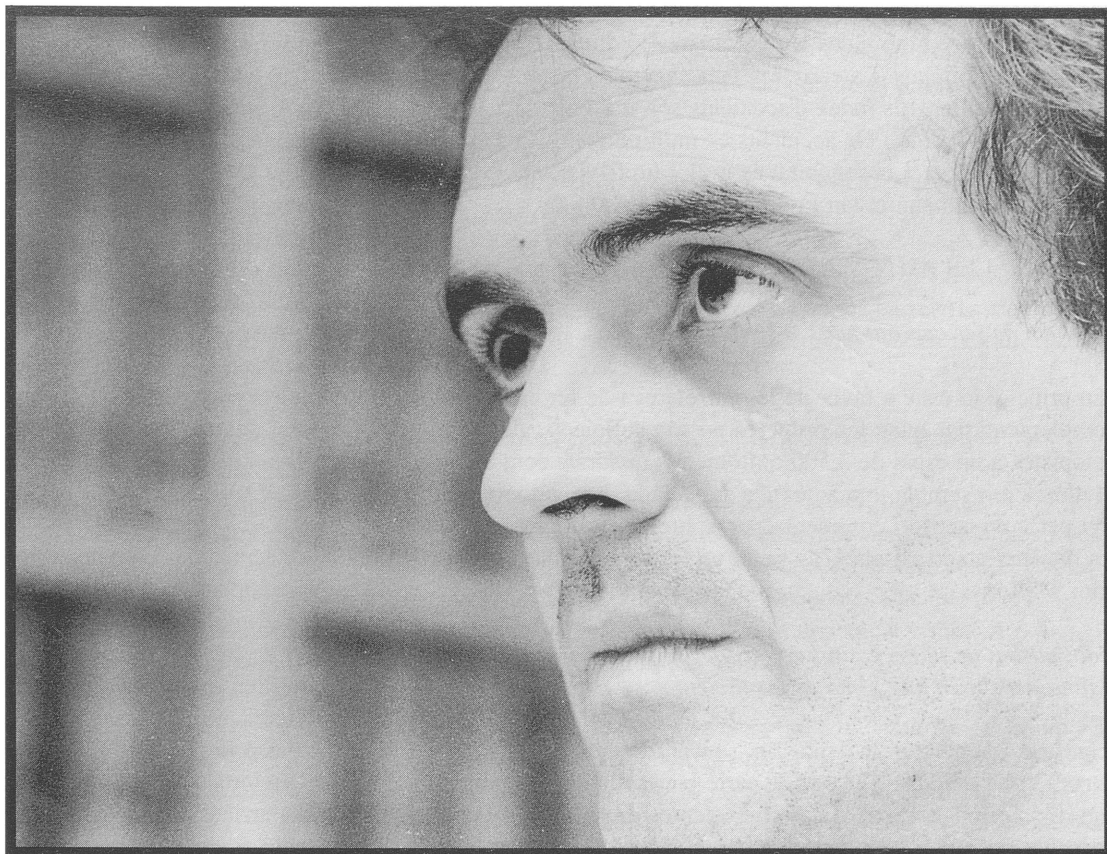
-Però està bé que la gent frissi?

-Però vostè, frissa o no?

-I a vostè, li agrada frissar? És una cosa dolenta... Intentem no frissar tant...

-Com? No arreglant les carreteres?

-És clar que no. Però el tema va per aquí. Vull dir, el nivell d'augment vertiginós del ritme de la vida moderna, d'estrés, és el resultat d'aquest sistema de vida, compulsiu, inhumà... Com



més via es pot fer a les carreteres, més pressa tenim. Jo, com diuen en castellà, "niego la mayor"... El problema principal és la frissor que hi ha, no la carretera. El que hem de solucionar és el problema principal.

-Vostè té cotxe?

-I sabates.

-A quina velocitat va, en cotxe?

-A la normal...

-Suposem que vagi, com a mitjana, a 90. Si per mor d'una filera de camions ha de conduir a 50 per hora, no sent que perd el temps?

-Quant de temps puc perdre?

-Un quart d'hora, mitja hora...

-Jo crec que no tant. És un problema psicològic. És mal d'aguantar. El problema és haver d'anar en cotxe.

-Així que vostè deixaria la carretera de Manacor tal com està i col·locaria cartells demanant als automobilistes que es resignin perquè així és millor per a la salut?

-Jo supos que ningú no dubta que anar a poc a poc és millor per a la salut.

-Si no s'està dins un embús, sí.

-Hi ha estadístiques que demostren que qualsevol millora d'una carretera es paga amb vides No ho dic jo. Ho diuen les estadístiques oficials. La carretera més segura és la carretera del coll de Sóller. Els índex d'accidents són mínims. Arribes a la recta cap a Palma i els accidents es multipliquen. Per tant, per a la salut i per a la seguretat és millor no frissar tant i que les carreteres no siguin tan ràpides.

LES AUTOVIES ENS VÉEN GRANS

-No hem de fer cap autovia?

-En principi jo estic a favor de les carreteres i de fer carreteres complementàries quan les primeres no són suficients. Fer autopistes a un espai de 3.500 quilòmetres quadrats com és Mallorca em sembla una autèntica salvatjada. Les autopistes són per a un territori continental, on sobren els quilòmetres i les distàncies són llargues, no per a un territori insular tan petit com Mallorca.

-Idò, parlen de la necessitat de fer una segona via de cintura a Palma perquè la que hi ha és insuficient.

-Ha, ha... i la gent, si la deixassin, se n'aniria a dormir amb el cotxe. Voler resoldre el tema de carreteres satisfent la demanda significa arribar a l'absurd, i això és demostrable. Si un planificador de carreteres va sempre dient amèn amèn a l'usuari individual, i li deixa fer tot el que vol fer, s'arriba a una situació desquiciada, i això és fàcil d'imaginar. Si no hi ha política d'ordenació territorial, arribarem a fer deu carrils, a la via de cintura, i ni els deu no ens bastaran.

-Vostè creu que el Pla de carreteres descarta implícitament, de forma definitiva, la promoció del transport públic, tot prenent una opció cap a l'individual?

EL TREN

-Aquesta és una de les crítiques més clares que ha rebut. Que no hi ha una política de transports. El fet que aquí ens parlin només dels cotxes, i s'oblidin del tren, dels autobusos, d'altres opcions que se'ns podrien ocórrer i que funcionen... I ja no parlem de les bicicletes, perquè és un mitjà anecdòtic a nivell regional, tot i que pugui ser bo a escala local... Amsterdam és un exemple que podria ser un mitjà fonamental en el transport local... No s'ha previst res. Al Pla li manca una visió globalitzadora de com s'han de transportar les persones i les mercaderies. Sense aquesta visió global prèvia no podem saber si és un bon pla o no.

-Ens podríem posar en la hipòtesi que el Pla de carreteres es compleix en les seves dues fases. Això seria un argument per no emprendre una política en favor del transport públic?

-Jo crec que sí. Si resolen les necessitats de mobilitat amb el sistema de transport individual, llavors ja serà ociós plantejar la promoció del transport públic. Ara el tren d'Inca és a punt de rebre una de les sabatades més grosses que li puguin donar que és fer recular les Estacions fins abaix de tot. Cinc-cents metres més enfora de la plaça d'Espanya. Si deixes els usuaris a

aquesta distància, enfora de les connexions amb els autobusos, minvarà molt la seva utilització. I fixa't que aquests 500 metres, en el mapa del transport, semblen una minúcia. Perjudicarà el tren més que la construcció de l'autopista. I això també és ordenació del transport. La gent que ha viatjat un poc sap que el transport públic, el tren, arriba fins als centres de les ciutats, o fins a connexions bones i ràpides amb altres sistemes de transport. Així són rendibles. Duen la gent al centre. A més, és molt còmode per a la gent d'Inca, de Santa Maria, d'Es Figueras, que el tren els deixi al centre de Palma. És ràpid. Et dona temps a llegir el diari. No et provoca problemes d'aparcament... i no has frissat. Ara, si a aquest senyor el deixes al pont d'es Tren, el desanimas i aconseguixes que no el torni a agafar.

-Així, al tren li quedaria poc temps de vigència?

-Amb actuacions com aquesta té, si no els dies, almanco, els anys comptats. El tren de Sóller és una excepció, perquè és turístic i molts de mallorquins també tenen per costum d'anar a Sóller en tren un pic a l'any. El d'Inca és diferent. Però hi ha la possibilitat -que naturalment no s'ha contemplat a aquest Pla de carreteres- de tornar obrir la línia d'Inca cap a Artà. Una línia que passaria per Cala Millor, que és un dels centres turístics més importants de Mallorca. Imagina't l'interès turístic que podria arribar a tenir un tren com aquest, que passa per Inca, on cada dijous hi ha mercat, per Sineu, on cada dimecres hi ha mercat i dugués el recorregut fins a Cala Millor... Si hi ha gent que no frissa, aquests són els turistes. A ells no els importa passar una hora i mitja per arribar a Palma, i conèixer el paisatge interior de l'illa... A més, si ho pensassin... El Pla de carreteres parla de fer inversions de 8.000 milions de pessetes anuals... Seria molt fàcil destinar part d'aquest doblers a fer la prolongació del tren.

LES MERCADERIES

-Vostè creu que és convenient construir una via ràpida Palma-Inca-Alcúdia per afavorir el Port d'Alcúdia com a punt de distribució de mercaderies?

-Construir aquest eix de comunicació augmentaria la rivalitat i el corporativisme entre el Port d'Alcúdia i el de Palma. Jo crec que si es vol potenciar el Port d'Alcúdia el que s'ha de fer és construir una xarxa radial de carreteres amb el centre a Alcúdia. Així es consolidaria una àrea d'influència per aquest port. Això és fer política territorial. I el planificador hauria de saber que no és convenient unir dos pols en competència per una via, perquè actuen com un imant, i el més gran acaba dominant el més petit. Les carreteres no han de rompre sempre les barreres naturals. A vegades és convenient mantenir-les. A mi em sembla una idea interessant descentralitzar el Port de Palma. T'evites moltes necessitats de transport.

ANIMAR ELS POBLES SENSE MATAR NINGÚ

-Passem a una altra qüestió. S'han de fer vies de ronda que evitin que el trànsit de les carreteres passi per dins de la població? Les vies de ronda seran un factor de decadència vital dels pobles anomenats "de carretera"?

-Aquí s'han de diferenciar casos. Tot depèn de la quantitat de trànsit que et passi per dedins. Una densitat de trànsit moderada anima la vida d'una població. La gent surt i seu per mirar la carretera, s'obrin comerços... Però una densitat de trànsit molt alta deixa de ser un atractiu i es converteix en un perill. Per tant, quan les densitats són baixes, millor són les vies urbanes. En cas contrari, s'han de fer vies de ronda. El que passa és que quan apareixen aquestes densitats de trànsit impossibles, apareixen també uns interessos comercials possibles. Llavors hi ha una força contradictòria. Què es fa? Arriba un moment que s'ha de treure la carretera. Però, és clar! Tot això és el resultat d'haver actuat sense un model que ens hagi especificat prèviament quants de cotxes volem que passin i per on. Com que no hi ha model què fan... Crear una altra via, i l'oferta terciària passa a un altre lloc. És el que ha passat a Lluçmajor, per exemple. La via de circumval·lació, però, torna a quedar dins el poble. D'aquí deu anys, n'hauran de fer una altra més enfora... En definitiva, jo som de la creença que quan més usos diferents tenguim un territori, molt millor, torna més ric. Si un terreny, a més de carrer, és lloc d'esbarjo, via de comunicació entre dues poblacions, etc., molt millor per a tots, sempre dins uns límits raonables. Així fas que el territori torni gran, perquè un mateix espai serveix per a moltes activitats.

-Vostè creu que hem guanyat o que hem perdut, amb la competència autonòmica sobre les carreteres i sobre l'ordenació del territori?

LES COMPETÈNCIES AUTONÒMIQUES

-La veritat és que no podem dir "millor que no ens deixin fer perquè nosaltres no ho sabem fer". Això no es pot dir. Les carreteres han de ser nostres, perquè no estan connectades amb altres comunitats autònomes. Però hem de saber què hem de fer. A vegades hi ha qui diu que posats a tenir amos, com més enfora millor... Hi ha qui pensa que des de lluny l'escala d'anàlisi és més global i no hi ha tantes pressions i jocs d'influència com de prop.

-Precisament hi ha un partit polític, que ara fa oposició, que diu que els municipis governats pel Partit Popular tenen millors accessos prevists al Pla de carreteres.

-Podria ser que s'hagués actuat amb

favoritismes. De totes formes, jo crec que en qüestió de carreteres, el PP i el PSOE no tenen moltes diferències. Des de l'any 85 no hi ha hagut plantejaments molt diferents, entre els dos partits.

-Diran res, vostès, sobre el fet que les carreteres previstes passin per enmig de 15 espais naturals protegits?

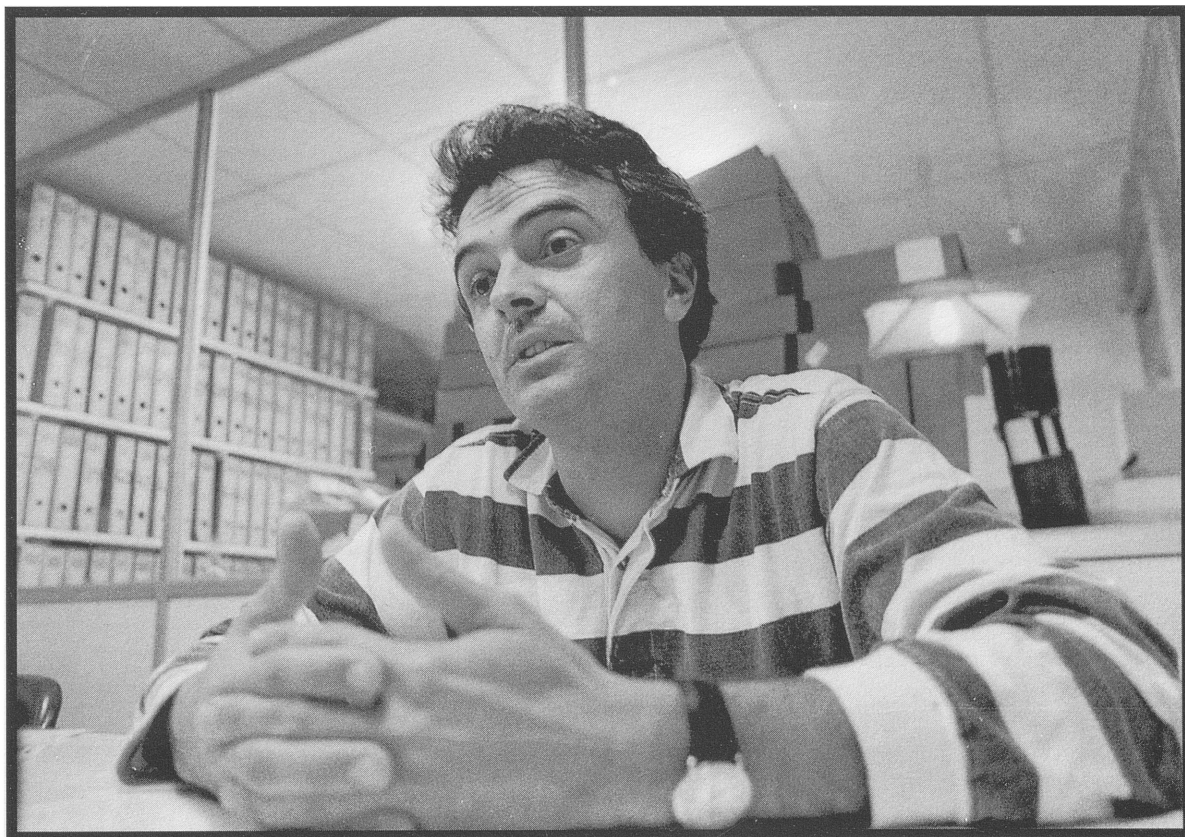
-Sí, sí, és clar. El que passa és que la mateixa Llei d'espais naturals contempla la possibilitat que les carreteres els passin per enmig. Es nota que els polítics també saben pensar, quan els convé.

-El Pla respecta la protecció de la Serra de Tramuntana?

-El nou traçat de la carretera Deià-Soller, o les vies Valldemossa-Deià, Esporles-Valldemossa, són exemples bons de com quedarà la Serra de Tramuntana si s'executa el Pla de carreteres. Són exemples molt eloqüents. S'acabaran les carreteres coquetes on et podies aturar quan volies. Ara hi haurà accidents. Hi haurà velocitat.

-Finalment, hi ha altres veus que diuen, "molt bé. Hi ha un Pla de carreteres però tanmateix no es farà, perquè el Govern no el podrà finançar". Fins i tot ja s'ha gastat en altres coses doblers que arribaren de Madrid per fer carreteres. Vostè se n'alegraria, que finalment no s'arribàs a dur a la pràctica, aquest pla?

-És una pregunta perversa. Jo crec que sí. Gastar 8.000 milions de pessetes anuals per fer carreteres és un perill molt greu. Pot fer molt de mal. Confiem que no el puguin dur endavant.





L'home del trànsit

Entrevista a Javier Coromina

per Antoni Llompart

Així com el pas de les estacions marcava els biorritmes de la Mallorca agrària, els augments o els descensos de la pressió al torrent circulatori de carreteres i autovies, el ritme dels batecs del trànsit, la inflació dels capilars, la fluïdesa del rec sanguini, el col·lapse de les artèries, o el nombre de glòbuls vermells matriculats la temporada passada poden diagnosticar amb precisió quin és l'estat de salut de la Mallorca contemporània. El cap de la Prefectura Provincial de Trànsit, Javier Coromina Doysi, és el metge que ausculta el córrer de la sang per les venes asfaltades d'aquest país.

-De cada dia veim més cotxes.

-Sí, l'augment de matriculacions, en la darrera dècada, ha estat evident. Des dels anys del *take off* econòmic, a Mallorca augmentàvem el nostre parc automobilístic en devers mil vehicles anuals, que ja és molt. Però des del 1986 aquestes xifres de matriculació es multiplicaren de manera espectacular i, d'aleshores ençà, creixen a un ritme superior, amb els lògics dents de serra. L'any passat les xifres de venda de cotxes caigueren, però enguany s'han tornat a recuperar. I, sobretot, parlar de crisi en un sector que va matricular, només a les Balears, més de 20.000 vehicles, em sembla exagerat.

Si enguany ha augmentat novament la venda de cotxes supòs que ha estat en part gràcies al Pla d'ajudes del Govern i en part gràcies a la recuperació econòmica. Pens que la venda de cotxes és un termòmetre molt representatiu de l'economia d'un país.

-Però a les Balears hi ha molts de cotxes de lloguer.

-Això m'ho diu molta de gent, i jo sempre els responc igual: a les cases de lloguer de vehicles no els regalen els cotxes. També els han de pagar!

-Els vehicles nous són més segurs?

-Sí. I els mateixos fabricants treballen per millorar la seguretat sense necessitat que l'Administració els pressioni: no hi ha cap norma que obligui a instal·lar protectors cervicals als cotxes i avui tots surten amb aquests protectors. Tothom es queixa que els cotxes d'avui s'arruguen al primer cop, quan aquestes arrugues no hi són per estalviar material, sinó perquè aquests materials menys rígids absorbeixen més els cops sempre que es combinin amb unes bones defenses de l'habitacle. Un temps era molt freqüent foradar un pneumàtic, o veure'l rebentar; ara això és un fet raríssim: els pneumàtics són molt millors.

ELS COMPTES DE LA MORT

-Més vehicles circulant són més problemes de trànsit.

-Sí, però fixa't que en nombre d'accidents mortals, que és la nostra gran preocupació i, desgraciadament, un dels paràmetres de seguretat vial més evidents, les xifres han baixat constantment des de l'any 87. I amb això no vull dir que les xifres siguin bones: no ho són mai, en parlar de morts. Per això mai no dic que les coses vagin bé, en aquest sentit, senzillament no van tan malament.

-Quan és que una mort es comptabilitza com a causada per accidents de trànsit?

-Quan el decès té lloc en les 24 hores següents a l'accident. Seria molt costós de fer un seguiment de tots els ferits. De totes maneres, enguany començam a fer un seguiment dels

Javier Coromina Doysi va néixer a Calataiud (Aragó) el 1937 i resideix a Palma des del 1967. Llicenciat en Dret, amplià estudis a París i Lausana. Des de fa deu anys és al front de la Prefectura provincial de Trànsit de Balears.

Javier Coromina compagina l'activitat professional i la vocació literària: el 1983 va guanyar el premi de novel·la curta *Café de Gijón* per l'obra *Las hermanitas de las marginadas físicas*. Ha publicat també *A la sombra de las sabinas* (1990) i col·labora assíduament a la premsa de Palma. Actualment publica els seus articles a *El día del Mundo*.

ferits més greus i ben prest començarem a tenir xifres de mortalitat, de seqüeles i d'hores perdudes per baixes laborals. D'altra banda, els organismes europeus, per als seus registres, apliquen un coeficient de multiplicació sobre les nostres dades de mortalitat en carretera, per tal de compensar la no inclusió en les estadístiques de tots els decessos produïts a causa de l'accident després d'aquestes 24 hores que nosaltres registram.

EDUCACIÓ VIAL: ASSIGNATURA PENDENT

-Quines són les causes d'aquest descens en el nombre d'accidents mortals?

-Desgraciadament, he d'admetre que la principal causa és la por a les sancions. Si l'any 1989 hi va haver 177 morts a les carreteres de les Balears, 166 morts el 1990 i 157 l'any 1991, veurem que el descens més visible va tenir lloc l'any 1992, amb 130 morts, tot coincidint amb l'entrada en vigor de la Llei de seguretat vial que preveu sancions més rigoroses. En canvi l'any passat el balanç va estabilitzar-se en 130 morts. Enguany, si no hi ha cap catàstrofe, -i toc fusta!- el nombre de morts tornarà a baixar sensiblement, en part, potser, a causa de les darreres campanyes publicitàries, molt directes, i voldria creure que a conseqüència, també, d'una millora en l'educació vial.

-La reforma del sistema educatiu que s'inicia amb la promulgació de la LOGSE inclou la creació d'una assignatura transversal d'educació vial. Com es treballa aquesta qüestió?

-Encara hi ha molta feina a fer, però la LOGSE és una millora evident. Abans l'educació vial es reduïa a quatre pàgines al temari de socials que es treballaven amb major o menor extensió segons la bona voluntat o els gustos del mestre de torn. Ara hi ha la possibilitat de fer un treball més seriós i continuat. Tant l'ajuntament de Palma com nosaltres duim a terme programes i activitats d'educació vial als centres escolars que ho sol·liciten. En algunes taules rodones he pogut observar que aquest tema motiva molt els al·lots: en part perquè trenca la monotonia de les classes, però sobretot perquè aquests joves de setze anys ja han conegut la mort a causa dels accidents que han patit amics, coneguts o familiars seus.

Tanmateix, detectam coses ben curioses, pel que fa a la mentalitat dels adolescents: record que en un institut d'Eivissa una psicòlega, un traumatòleg i jo intentàvem convèncer una al·lota de la necessitat de dur casc amb el ciclomotor, aleshores encara no era obligatori. Tots els esforços varen ésser inútils: aquesta joveneta admetia que amb el casc no anava més lletja i, sobretot, que era un element de protecció important, però li semblava ridícul, estèticament, anar amb el casc posat sobre un

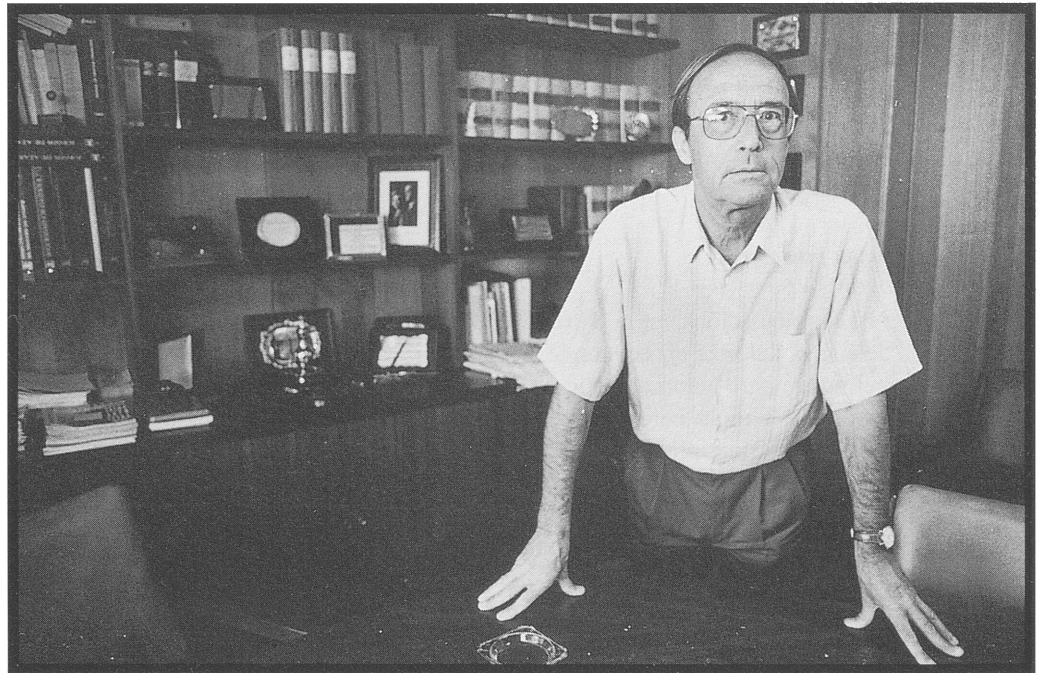
ciclomotor: "pareixes la hormiga atómica" ens deia, "si fos una moto grossa me'l posaria, però amb un motoret no!". I pensant en això pens que els de Madrid haurien de fer qualche campanya d'imatge amb ídols juvenils armats de ciclomotor i casc.

RAPIDESA I SEGURETAT

-Si partim del fet que la major part dels accidents mortals es concentren a les vies ràpides, estendre les autopistes, com proposa el nou Pla de carreteres de Balears, no serà estendre els accidents?

-Si prescindim de consideracions de caràcter ecològic, que són molt importants, hem de veure que la carretera Palma-Alcúdia té un índex d'accidents altíssim perquè suporta un volum de trànsit superior a la seva capacitat. Tot i que els danys al paisatge són importants, si parlem únicament de trànsit hem d'admetre que separar els sentits de la circulació disminueix sensiblement el nombre de col·lisions frontals i, per tant, els accidents més greus.

-I aquest traçats tan ràpids que es donen a les noves carreteres?



-La rapidesa d'una via és la rapidesa senyalitzada, no es pot circular a una velocitat superior a l'autoritzada en aquell tram. Els conductors ho han de tenir clar, perquè no podem atribuir a la via els accidents que són causats per una manca d'autocontrol.

Per exemple, la carretera de s'Arenal a Lluçmajor té una fama periodística de "carretera de la mort" que a mi em sembla del tot injustificada: és una bona carretera, i el traçat que té es deu a la necessitat de respectar el traçat antic per evitar els costos de les expropiacions. Sempre ho dic: els problemes o són culturals, d'educació cívica, o són pressupostaris. Vull afegir que molta de gent té una idea equivocada del que

és un tram perillós. Les voltes, per exemple, no son perilloses en si, i en canvi llargues rectes poden induir a la somnolència o a la distracció. A la carretera de Sóller, per exemple, els accidents mortals no són al coll, sinó a la recta entre Palma i el coll, perquè els conductors nerviosos tenen tendència a accelerar-hi més del que convé o a precipitar els avançaments.

-Si repassam la documentació del nou Pla director de carreteres veim alguns dels punts negres de la xarxa viària mallorquina. Per exemple, la carretera de la Universitat...

-És un tros ben dolent! Hi està prevista una separació de carrils.

-La recta de la carretera de Sóller, que ja hem comentat, la carretera d'Inca a Alcúdia, la carretera al cap de ses Salines i, tornem-hi!, les autopistes, que tenen un índex d'accidents, tan en nombres absoluts com relatius, altíssim. Per tant, a les vies ràpides, la separació de carrils no evita els accidents.

-Evita els xocs frontals, indubtablement, però d'altra banda és innegable que la velocitat és el primer factor constatable de la major part dels accidents. Als atestats de trànsit l'excés de velocitat és la causa possible d'accident que apareix amb més freqüència. La segona causa d'accidents és no respectar la prioritat, però la tercera són els avançaments incorrectes.

JOVES I ALCOHOL

-I l'alcohol?

-És darrera bona part dels accidents. Molts dels accidents per excés de velocitat es deuen als efectes euforitzants de l'alcohol, per no parlar de la pèrdua de capacitat de reacció -de vegades va per dècimes de segon-i de la somnolència que es deriven del consum de begudes alcohòliques. En quina proporció l'alcohol és responsable dels accidents? A la Universitat de Navarra es féu un estudi que apuntava que més del 35% dels conductors implicats en accidents de trànsit duia nivells d'alcohol superiors al 0.8, mentre que el percentatge global de persones que conduïen amb quantitats d'alcohol a la sang similars era del 2%. Sembla, doncs, que els infractors i els implicats en accidents es concentren, indubtablement, entre els conductors que han begut. I no vull dir que els joves beguin, però els índex de mortalitat de joves a la carretera hauria de fer reflexionar molta de gent.

-Quin és el perfil de l'accident amb joves implicats?

-Trajectes nocturns, viatges a discoteques de carretera, de vegades alcohol, i sobretot somnolència després d'una setmana de treball combinada amb uns horaris de diversió absolutament incomprensibles per a la gent de la meua edat. A altes hores de la matinada, després d'un jornal de treball seguit de moltes d'hores de discoteca, una becadeta és molt difícil d'evitar. I una becadeta pot ser mortal.

-I creu que l'Administració ha d'actuar contra locals d'"after hours" com han fet a Catalunya?

-Jo crec més en el convenciment que en la repressió. Però és una tasca ben difícil. És una qüestió de mentalitats. Als Estats Units, per exemple, és inimaginable tornar a casa molt més tard de les dotze, i l'autocontrol, en qüestió de begudes alcohòliques i conducció, és impressionant. Ara bé: a Califòrnia, tirar un paperet o qualsevol brutor des del cotxe se sanciona amb mil dòlars, amb mil dòlars! I clar, aquí tenim els torrents i les voreres així com els tenim!

L'ESTACIONALITAT DEL TRÀNSIT

-I l'estacionalitat de la vida mallorquina, es nota en el trànsit?

-I tant que es nota! L'augment en el nombre de vehicles circulant és important. Aquí, com que el turisme ens arriba exclusivament per via aèria o marítima, no tenim els problemes que tenen a la Península els primers dies i els darrers dies de vacances, però en canvi sí que tenim una major circulació de vehicles en agost, setembre o setmana santa. Tammateix l'impacte en el trànsit és menor si tenim en compte la gran massa de visitants que acollim, gràcies al fet que la major part dels nostres turistes s'instal·len al seu hotel, la seva platja o la seva piscina i, d'allà, no es mouen. De totes maneres, aquesta minoria que utilitza, a ple rendiment, la flota de vint mil vehicles de lloguer que hi ha a l'illa fa notar molt la seva presència degut al fet que recorre molts de quilòmetres cada dia fent voltes per l'illa. A aquests hi hem d'afegir els visitants que, per via marítima, vénen amb el seu vehicle. I la flota d'autocars, conduïda per bons professionals, però amb una presència molt evident en algunes carreteres a causa del gran volum d'aquests vehicles.

-I l'estacionalitat en els accidents?

-Existeix, però no és cert que els turistes condueixin malament: pensem que quan circulen en camp contrari anam molt més alerta. Però sempre n'hi ha alguns que han sentit a dir que aquí poden fer el que vulguin, sense control. Això, afegit a les imprudències que sempre comporta conduir més atent al paisatge que a la carretera, fa que els mesos d'estiu i setmana santa siguin més delicats que els altres, pel que fa al trànsit.

-I el trànsit pendular que cada cap de setmana provoca la massa de mallorquins que, en la darrera dècada, ha anat adquirint una segona residència?

-Aquest tipus de desplaçament és important, sobretot en l'estiu, a les carreteres que menen a les platges.

-I a la corona rural-urbana de Palma, l'accés a la caseta de foravila, no provoca problemes?

-No massa greus. Però sí que ajuda a fer més grossos els embossos dels caps de setmana a l'autopista de l'aeroport... dificultats als accessos de Palma.

-I altres punts perillosos a les nostres carreteres?

-Sobretot el passeig Marítim. Perquè és l'enllaç entre dues autopistes, la de l'aeroport i la de Palmanova, és passeig i és

zona portuària a la vegada. El fet de tenir tres carrils disponibles empeny molta de gent a fer excessos de velocitat -n'hi ha pocs que respectin el límit marcat de 50 km/h. -. Aleshores, quan algun vianant travessa inesperadament, sorgeix l'accident. Un altre punt negre el tenim aquí mateix, just davant la prefectura de trànsit, al creuament entre el final del carrer de Joan Maragall i el començament de l'autopista; i mira que el pas a nivell està ben senyalitzat! Aquest sí que és un cas clar d'indisciplina.

"LES COMPETÈNCIES NO SÓN TRANSFERIBLES"

-Com són les relacions amb la conselleria d'Obres Públiques?

-Bones. De veritat. Com que cadascú té les seves competències ben definides... Nosaltres, la Guàrdia Civil de trànsit, detectam punts perillosos a les carreteres i informam la conselleria que adopta les mesures que considera més adequades. I sé cert que si no fan més és per manca de possibilitats materials, de pressupost.

-Són transferibles, les competències de Trànsit?

-Euskadi té transferida la competència sancionadora, crec, i les autoscoles, i Catalunya les autoscoles. Tenen en discussió la transferència de la competència sancionadora. Però són excepcions en tant que són comunitats que tenen la seva policia pròpia.

-Però comunitats com la nostra, sense policia pròpia...

-...No, no tenen transferida cap competència. Constitucionalment l'ordenació del trànsit és competència estatal, no transferible. I a mi em sembla lògic.

-I tammateix la nostra comunitat, que té transferides, per raons òbvies, totes les competències de carreteres, no seria raonable que assumís la competència de trànsit. Com es pot fer una política de transports coherent tenint el trànsit i les carreteres en mans d'administracions diferents?

-Sí. Són dos móns molt relacionats. I encara hi hem d'afegir les competències en matèria de transports, que són en mans d'una altra conselleria.

-Tota aquesta teranyina administrativa...

-Però és que la competència de carreteres, ja sigui estatal o transferida, no pertany al nostre ministeri, que és el de l'Interior, sinó al d'Obres Públiques, al MOPU. Les funcions estan ben definides: les del MOPU, o les de la conselleria d'Obres Públiques a les Balears, són la construcció, manteniment i senyalització de les carreteres. La nostra és supervisar el trànsit i detectar, advertir, irregularitats. El procés és el mateix estiguin transferides o no les competències.

BUROCRÀCIA: MASSA PAPERS

-Quines són, ara mateix, les competències de la Prefectura provincial de Trànsit?

-L'educació vial, els exàmens per a l'obtenció dels permisos de conduir, la matriculació del vehicle i tota la seva vida administrativa, els embargaments, el registre de la propietat dels vehicles i de totes les incidències que té. L'assistència al conductor en carretera, la competència sancionadora i la tramitació de les sancions, que és molt minuciosa i rigorosa perquè s'han de respectar totes les garanties jurídiques del sancionat. Ara, la tendència que segueix majorment la Guàrdia Civil és notificar, sempre que és possible, les sancions *in situ*.

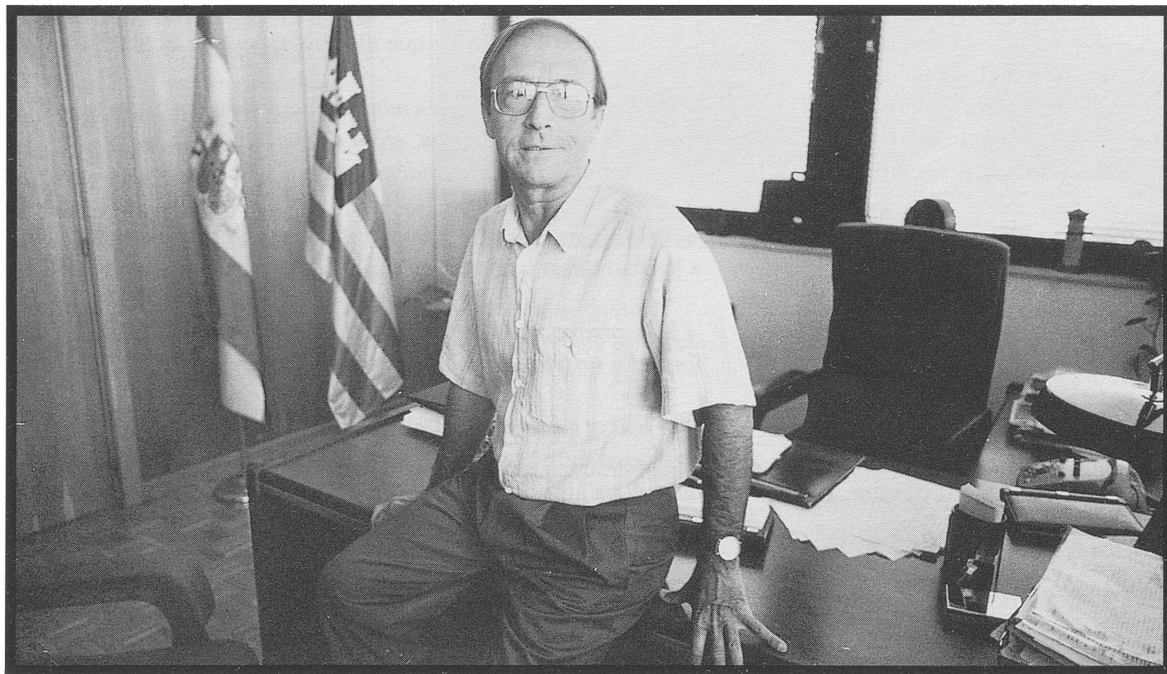
-La gent es queixa que la paperassa administrativa que comporta tenir un vehicle és excessiva, massa burocratitzada.

-No conec a fons altres models administratius, a no ser el francès. El que en la meua opinió és massa complicat, a Espanya, és la transferència del vehicle, la venda de segona mà. El model actual provoca molts de problemes: la gent no té l'obligació de conèixer els mecanismes de l'Administració i

sovint transfeix el seu vehicle a un nou propietari sense notificar-ho a trànsit. No s'adona que el vehicle continua en cap seu fins que comença a rebre notificacions de multes per infraccions que ha comès el nou propietari. Això s'hauria de resoldre d'una manera més senzilla: ara hi ha en estudi, un projecte de canvi de matrícules amb cada canvi de propietat.

-Un sistema de placa personal?

-Sí.





MAJORICA[®]

Joyas y Perlas
Jewellery & Pearls

La quinta del cotxe

Entrevista a Antoni Mulet Coll

per Constanza Forteza

Quan vint anys enrera Antoni Mulet va comprar el seu primer cotxe, aquest objecte preciós era netejat amb cerimònia dues vegades cada setmana i mai no sortia al carrer si no estava ben lluent i ben polit. Quan era més jove i competia com a pilot, aferrava la cara als mostradors seduït pels models esportius. Ara, amb 44 anys, treballa a l'altra costat com a venedor de cotxes i una de les seves funcions és convèncer la gent de la prioritat de la seguretat a l'hora de triar qualsevol model. Antoni Mulet té totes les cartes per poder ser considerat un representant genuí de l'era de l'automòbil: ha vist els temps en què tenir un cotxe era motiu relatiu d'enveja o, més endavant, com l'automòbil s'ha convertit en un símbol de progrés i estatus personal o, sense més importància, en un objecte de consum com qualsevol altre, que es tuda abans que realment es tudi. És un membre de la quinta que ha crescut amb el mite del cotxe dins el cor.

-Vostè ho deu saber tot en relació als cotxes, són més de vint anys que duu en aquest món, no?

-Mira, no, estar tant de temps en el món del cotxe no vol dir saber-ho tot. Avui, la part comercial i la part tècnica dels cotxes és tan extensa que és molt difícil saber-ho tot.

-Però alguna cosa ha de tenir l'univers del cotxe per mantenir-s'hi vint anys.

-Bé, jo sempre he dit que som una persona amb molta sort perquè m'agrada molt fer feina i, a més a més, faig feina en el que més m'agrada que són els cotxes, tant a nivell esportiu com

a nivell de professió. De fet, a mitjans dels anys 70 vaig córrer amb cotxes. Formava part de l'Escuderia Drach, érem un grapat de gent molt entusiasta i, a més d'organitzar carreres, també corriem. També em vaig dedicar seriosament al karting, que també m'agradava moltíssim.

-O sigui, que va passar de les carreres a vendre cotxes.

-Bé, no, això només era una afeció, jo era un simple aficionat i, a més a més, de molt poca envergadura.

EL COTXE I L'ESTATUS SOCIAL

-I des del punt de vista comercial, com han canviat les coses a l'hora de vendre cotxes?

-Han canviat moltíssim. Jo he conegut els temps en què arribaven vint cotxes a la botiga i el problema era com repartir

aquest vint cotxes perquè hi havia 60 o 70 clients. Llavors, el problema era abastir tothom. Ara, el problema és vendre perquè la proporció és la inversa, hi ha vint clients i tenim 100 cotxes, l'oferta supera en molt la demanda.

-El cotxe era abans un element singular dins la vida de la gent, tenia una importància familiar i fins i tot social.

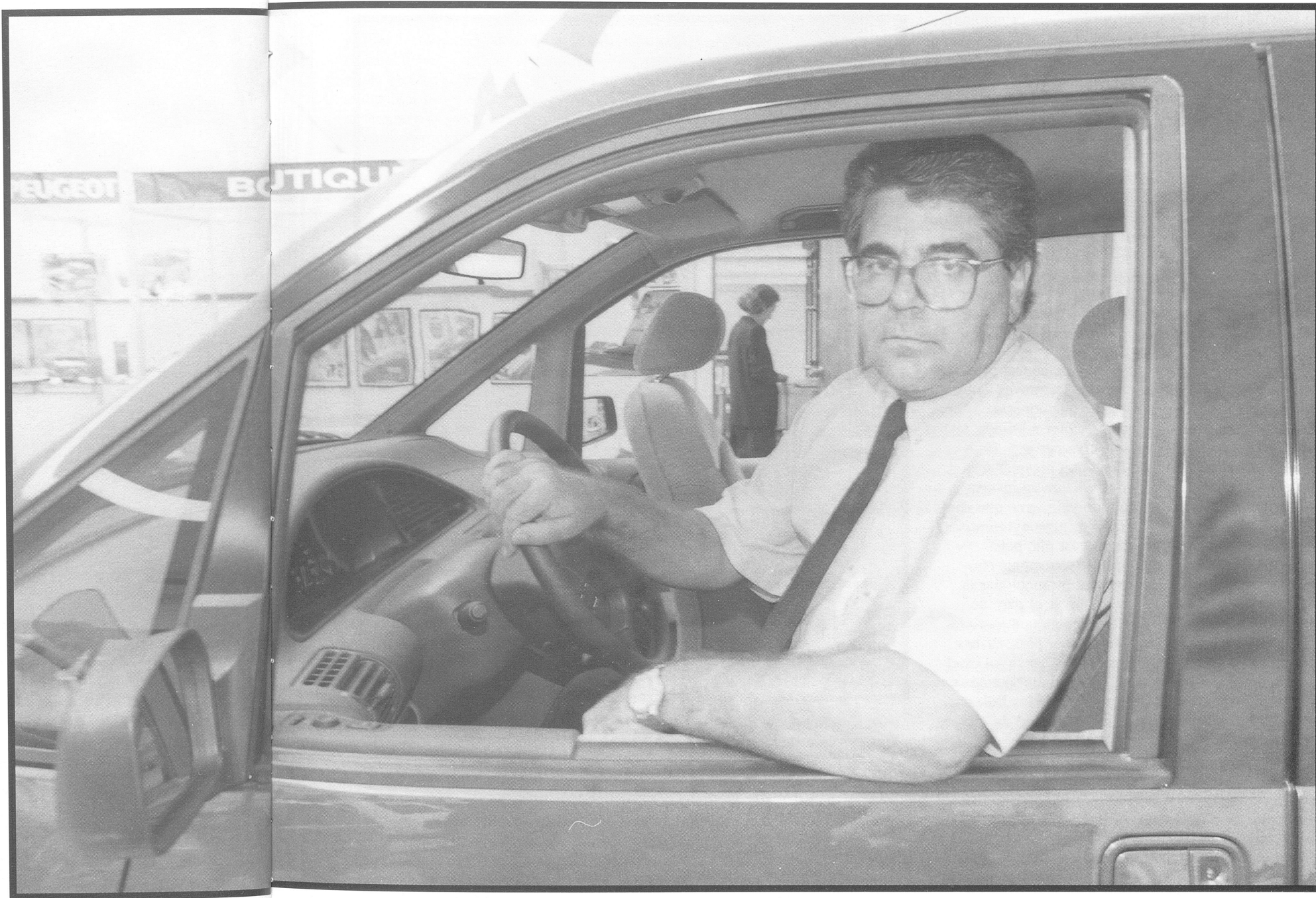
-Bé, a Mallorca, el cotxe encara marca l'estatus de la gent, la gent encara compra cotxes per presumir. Molta gent que per ventura necessitaria un cotxe de dos volums, idò en compra un de tres, simplement per qüestió de prestigi. Sembla mentida però aquí les coses encara són així.

-I realmente, com a professional, pensa que a Mallorca es necessita un cotxe amb un motor 1,8 o que basten i sobren, donades les característiques de l'illa, cotxes més senzills?

-No, que va, un cotxe 1.000 o un 1.100 basta bé, no necessitam res més. I ho dic molt conscient, encara que vagi en contra de la meva activitat. La gent compra cotxes que no necessita per una simple qüestió de consum.

-Segons les enquestes turístiques, els alemanys -i ells sí que han de menester cotxes més dotats que els nostres-s'estimen més ajornar la compra d'un automòbil nou que ajornar les vacances. En canvi, en el nostre cas sembla que el cotxe encara és el centre del progrés personal.

-Bé, això crec que passa a tota Espanya. No sé com explicar això perquè s'entengui... és a dir, en els mesos de juny i de juliol hi ha un petit creixement de vendes, que molts diuen que és a causa de les compres dels "rent a car". Però també hi ha un augment de compres per part d'aquells que se'n van de vacances i volen un cotxe millor, perquè volen fer carretera o perquè el viatge és l'excusa per adquirir-ne un més equipat que,



Antoni Mulet Coll, casat i amb dos fills, va néixer fa 44 anys a Santa Eugènia. Tota la seva vida, d'una manera o l'altra, ha estat lligada a l'automòbil. Va començar a fer feina, netejant i engreixant cotxes, als 17 anys. Després, ja a la casa Automòbils Coll, va passar per les seccions de garanties, la de caixa de taller, la de recepció i, finalment, al departament comercial on ara ocupa el càrrec de cap de vendes. Això pel que fa a la vida laboral ja que, dins l'apartat de les afeccions, el cotxe ha ocupat sempre una posició estelar. Temps enrera, Antoni Mulet va formar part de l'Escuderia Drach i, fins i tot, va córrer com a pilot de competició.

en circumstàncies normals, no poden utilitzar.

-En definitiva, que encara som bastant poc pràctics, o si es vol bastant bufes, en això del cotxe.

-Sí, sí. Encara que la gent més jove ja ve amb les idees bastant clares, volen un cotxe còmode i que els dugui. Quan entra a comprar un jove, una parella, passes gust. Saben què volen, tenen una mentalitat molt pràctica en relació al cotxe, vénen a comprar un automòbil petit i que no doni problemes. Curiosament, de vegades vénen amb els pares i són ells que els pressionen per comprar alguna cosa millor. La veritat és que atendre la gent més jove dona gust.

-També se n'haurà trobat qualcun que hagi tornat boig de ganes de comprar un cotxe, que hagi perdut un poc el sentit.

-Home, i tant, i també solen ser casos de joves, en veus alguns, normalment gent amant de les carreres, que els surten els ulls davant un automòbil rally o un 105 o un 205 GTI o un 16 vàlvules. Fa poc va venir un jove, un principiant de les carreres, que volia un cotxe determinat, i el volia amb molta seguretat. I jo vaig convèncer els pares, perquè jo he sentit aquesta febre i conec bé aquest món, que el perill no està en les carreres, que estan molt ben controlades i tenen moltes mesures de seguretat, que el risc està quan es vol entrenar amb un cotxe d'aquestes característiques fora dels circuits, que és aquí on hi ha el perill d'accidents. Vaig veure aquell jove tan segur que vaig intentar convèncer els pares.

RENOVAR EL PARC

-Quins resultats ha tenguut la promoció del Govern destinada a impulsar la venda de cotxes nous per retirar els vells?

-Ha tenguut uns grans resultats, de fet, aquest mes jo el tancaré amb un 62% d'augment de les meves vendes gràcies al "Plan Renove". Jo crec que aquesta experiència, que temps abans es va fer a França, té una repercussió fiscal molt positiva per a l'Administració. A França, l'Estat va recaptar més doblers en concepte d'IVA que els que va invertir a promocionar l'operació i, pel que veig, crec que aquí ha passat el mateix. Per tant, no és gens extraordinari que el Govern vulgui allargar aquest pla, pels ingressos fiscals que significa. De totes maneres, també és evident que ha servit per promocionar la indústria automobilística i per renovar el parc de cotxes que tenim. A Mallorca no passa tant, però la veritat és que, a Espanya, és molt trist passejar-te i veure els cotxes que tenim, crec que l'espanyol és el parc automobilístic més vell d'Europa, que només ens guanyen Portugal i Grècia. En el cas de les Balears, el parc s'ha renovat molt, diria que en relació a la resta de l'Estat és bastant nou.

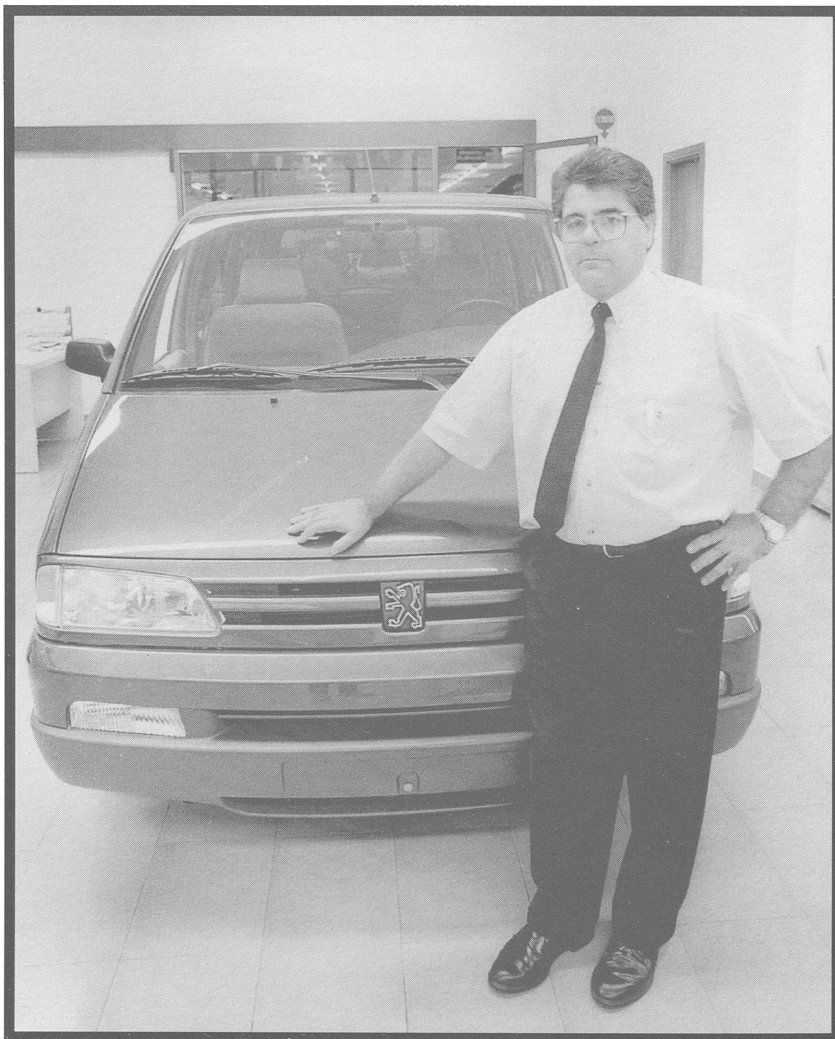
-De totes maneres, imagin que més aviat o més tard la qüestió del reciclatge haurà d'arribar a la indústria del cotxe, que ens haurem de pensar el sentit de substituir per cotxes nous cotxes que encara són útils.

-No, no, de cada dia es recicla més. Nosaltres, quan tenim una

certa quantitat de cotxes per retirar, vénen aquestes màquines que apleguen el cotxe i el converteixen en un paquet de 50 per 50; aquest ferro vell, en gran part, es recicla a la Península.

-Però la venda de cotxes no respon més a les necessitats la indústria automobilística, o en darrer extrem al consumisme, que a la urgència de canviar de model? Els accidents no estan causats per les avaries dels cotxes sinó per factors humans i tampoc no es pot dir que un cotxe amb anys no funcioni.

-Els accidents són quasi sempre per factors humans. Jo dic sempre que una avaria del cotxe el que fa és avisar però no sol provocar cap accident. Abans, fa anys, t'aturaves a un semàfor i escoltaves el cotxe de devora que frenava i senties un roooooo!..., que era el renou de la ròtula, i eren aquells cotxes que veies amb la roda de davall feta un desastre..., i bé, això ja no ho veus. I també és cert que fa molt de temps que la indústria automobilística no va bé. La casa que jo represent ja fa deu anys que va iniciar una reconversió. En el moment que



es va aprovar per part del Govern aquesta ajuda a la renovació del parc automobilístic, les fàbriques espanyoles, llevat d'algunes excepcions, no estaven reconvertides. En els 80, les indústries de França ja l'havien feta. En què s'ha traduït tot això? S'ha traduït que les cases funcionen amb partides molt reduïdes, de fet, ara que s'han disparat un poc les vendes, de vegades tenim problemes per subministrar el cotxe que ens demanen. La producció s'ha racionalitzat molt, el proveïdor fa

feina amb cinc dies de subministrament. Si es produeix un increment de vendes d'un cotxe determinat sempre hi ha el risc de quedar amb vendes a l'aire. Hem d'anar a endevinant per on anirà la demanda perquè treballam amb un marge de "stock" molt petit. La indústria no vol assumir riscos. És molt difícil fer les previsions de venda.

-Però fins a quin punt i a quin termini hauria d'arribar el creixement del parc automobilístic? Encara que sigui per una qüestió, molt clara en el cas de les Balears, d'espai.

-Bé jo no ho veig tant d'aquesta manera. El que sí és clar és que en un futur s'aturarà o s'estabilitzarà la venda de cotxes. Hi ha un tema molt clar: el cotxe és una cosa de molta utilitat, s'usa molt però, a la vegada, s'envelleix ràpidament i ara molt més que abans. Actualment es tuden més cotxes, es té menys cura de l'automòbil; quan jo vaig tenir el meu primer cotxe no passava cap setmana que no el fes net dues vegades i, quan arribava el divendres, em dedicava a polir-lo, i el deixava, t'ho puc assegurar, ben polit. Això s'ha perdut, ho veus també amb les reparacions, ara la gent es preocupa de dur el cotxe al taller per fer les reparacions d'urgència i deixa aquelles que s'han d'arreglar per si un cas. Aquestes reparacions no es fan mai. I no és que les fàbriques i les cases comercials no facin campanya sobre aquestes coses. I veus molts de cotxes descuidats, que probablement estan bé de motor però que tenen la carrosseria feta un desastre.

-És que els motors poden ser eterns mentre que la carrosseria té una caducitat clara.

-Avui en dia els motors són la perfecció i, en el cas dels cotxes diesel, encara més. En els cotxes de benzina hi ha hagut un problema recent, la incorporació del catalitzador, obligada per la normativa europea. Aquesta adaptació es va haver de fer amb molta urgència i probablement no hi va haver temps de dur a terme una investigació completa. Una investigació de motor pot durar anys i anys i, clar, en el cas dels cotxes de benzina ara es poden donar certes avaries que no hi havia abans amb els carburadors i que no es produeixen amb els cotxes diesel. Jo som un entusiasta dels cotxes diesel, un enamorat. Tenen molts avantatges i un consum i un costs més baixos. Molta de gent em diu que les reparacions dels diesel són molt cares i jo dic sí, és cert; però també és cert que un cotxe de benzina ha de menester una revisió per cada 10.000 quilòmetres, una revisió que, com a mínim, val 10.000 pessetes. Per tant, per cada 80.000 quilòmetres, 80.000 pessetes, un cost que ve a ser igual que en el cas d'un diesel.

EL COTXE DEL FUTUR

-Com serà el cotxe del futur?

-Nosaltres acabam de vendre les primeres furgonetes elèctriques del mercat, les hem venudes a GESA. Jo mai no havia tengut la sensació de conduir un motor elèctric d'un cotxe i, en realitat, tot és molt semblant a un cotxe convencional. S'engega igual, a través del contacte, pitges l'embragament i poses la primera, la segona, la tercera, redueixes..., tot igual que un cotxe normal, jo vaig quedar enlluernat. I aquí, a l'autopista, fent proves, a 90, a 100. Té una autonomia sense aturar de 60 quilòmetres i, si hi ha aturada enmig d'uns 20 minuts, de 80, perquè la bateria té una capacitat parcial de recuperació. I són furgonetes que poden dur fins a 3.500 quilògrams a pesar que, amb bateries incloses, duen una

càrrega pròpia de 2.000 kilos. Per tant, si es tracta d'un cotxe petit que com a màxim pesa 1.000 quilògrams, el grau d'autonomia serà molt més gran.

-I quan hi haurà un model elèctric competitiu, quan veurem cotxes elèctrics pel carrer?

-Ara no me'n record del nom però a França hi ha un poble on tots els cotxes són elèctrics, proveïts per la nostra marca. Jo crec que en un termini de tres o quatre anys tendrem cotxes d'aquest tipus al mercat. En realitat ja n'hi ha, les furgonetes de les quals parlava abans són a Menorca, no a Alemanya o als Estats Units, són automòbils elèctrics que funcionen per les carreteres de Menorca. I pel que sé, n'estan molt contents. I tengui en compte que amb l'avantatge que a GESA el combustible li surt gratis, ha, ha, ha.

-Però és previsible un consum massiu d'aquest tipus de cotxes?

-No, bé, no ho crec, almanco a curt termini. Hi haurà una lluita, s'obrirà un debat sobre si és convenient o no ho és, sobre si és positiu o negatiu...pens que hi haurà una lluita, que no podrà ser tècnica perquè no tenen cap inconvenient, però sí comercial entre els models habituals i l'elèctric.

-No troba absurd que la majoria dels cotxes, amb capacitat per dur quatre i cinc persones, només en duguin una?

-És que el transport públic està tan malament, està tan mal dimensionat que no és estrany que ningú no l'utilitzi. De vegades, dels pobles surt un autobús a les 7,30 del matí que no torna fins a la una del migdia. I clar, avui les necessitats de mobilitat són tan grans que el transport públic no resol res. Temps enrera hi havia un tren cada hora i, ara no, per tant, la gent agafa el cotxe. Basta veure com funciona l'ORA, gràcies a la mobilitat dels cotxes; en el centre i amb els límits prevists per l'ORA hi ha llocs per aparcar perquè els cotxes es mouen molt. I el teixit comercial i d'activitat de la ciutat necessita d'aquesta mobilitat que el transport públic no afavoreix. Palma té una necessitat molt gran de mobilitat dels automòbils. L'única solució previsible per resoldre la infrautilització dels cotxes seria fer cotxes més petits. Però és que enmig hi ha les qüestions de seguretat. Si la gent utilitzàs el cotxe només per la ciutat, idè sí es podrien fer cotxes més petits, però la gent també el vol per fer carretera. Fer un cotxe més curt de tres metres i menys ample d'un metre cinquanta-cinc és fer una caps insegura, que li fas així, flas, i el tombes.

VELOCITAT O SEGURETAT?

-Ha crescut molt la demanda de seguretat per part dels compradors de cotxes?

-El que més prima ara entre els fabricants de cotxes és garantir la seguretat i, sobretot, la seguretat passiva. Tota la investigació que es fa avui va adreçada a reforçar la seguretat, sigui a través del reforçament del xassís, del capó o de l'habitacle interior de l'automòbil. I jo crec que, en aquest sentit, tenim molt que agrair a la competició. Quan nosaltres, fa vint anys, incorporàvem en els models de carrera una barra que impedia volcar, allò va servir per conèixer els punts dèbils dels cotxes en condicions extremes. I, ara, totes les marques presenten cotxes amb barres transversals dins les portes que garanteixen la seguretat passiva. Molta de gent, quan veu competicions de cotxes, s'escandalitza i diu: mira que es gasten

de doblers, com poden gastar tant! Però la competició és el laboratori de proves de la seguretat dels cotxes.

-I si abans es demanava velocitat als cotxes, ara es demana seguretat, no?

-Hi ha molta de gent que, just entrar dins el comerç, abans de demanar res sobre un model determinat de cotxe, o sobre les condicions de compra o sobre detalls de luxe, et demana sobre la seguretat, sobre barres transversals i punts de suport. Sobretot gent d'edat mitjana, de la meua quinta. La gent de la meua generació som els que vàrem néixer amb l'era de l'automòbil, els que anàvem temps enrera a Ca'n Ferran completament enlluernats perquè havia sortit el 850 Coupé Sport que duia dos fars darrera. Nosaltres hem viscut tota l'evolució de la tecnologia de l'automòbil. I et trobes molta de gent de la meua edat, de devers quaranta anys, que és molt entesa en cotxes, molt més entesa que els joves de vint, encara que siguin molt afeccionats als cotxes. I aquest sector de gent d'edat mitjana, que ja està laboralment integrada i ha viscut una època econòmicament bona, forma part de l'espectre més important de compradors potencials de cotxes. Idò, aquesta gent, que són els veritables "forofos" del cotxe, demanen seguretat.

-I són fonamentalment homes.

-D'aquesta edat sí, encara que entre els joves jo diria que no hi ha diferència entre homes i dones. Abans, i ja era quasi una broma, la dona només triava el color del cotxe. Avui decideix el model, la potència i demana molta seguretat. És més, jo diria que, de vegades, en una parella l'home decideix el model, el color, la potència..., i la dona el finançament, com s'ha de pagar.

-Com a venedor, quant de temps pensa que hauria de durar un cotxe?

-Mira, per a un professional del cotxe, per a aquells que l'utilitzen molt per treballar, per a un representant o una persona amb una activitat semblant, jo diria que entre quatre i cinc anys, o menys, perquè cinc anys ja són molts. Ara, en el cas dels particulars no sé que t'hauria de dir, depèn..., no hi ha un nivell per mesurar. En realitat, un particular no té perquè canviar el cotxe fins que quasi, quasi, passin deu anys.

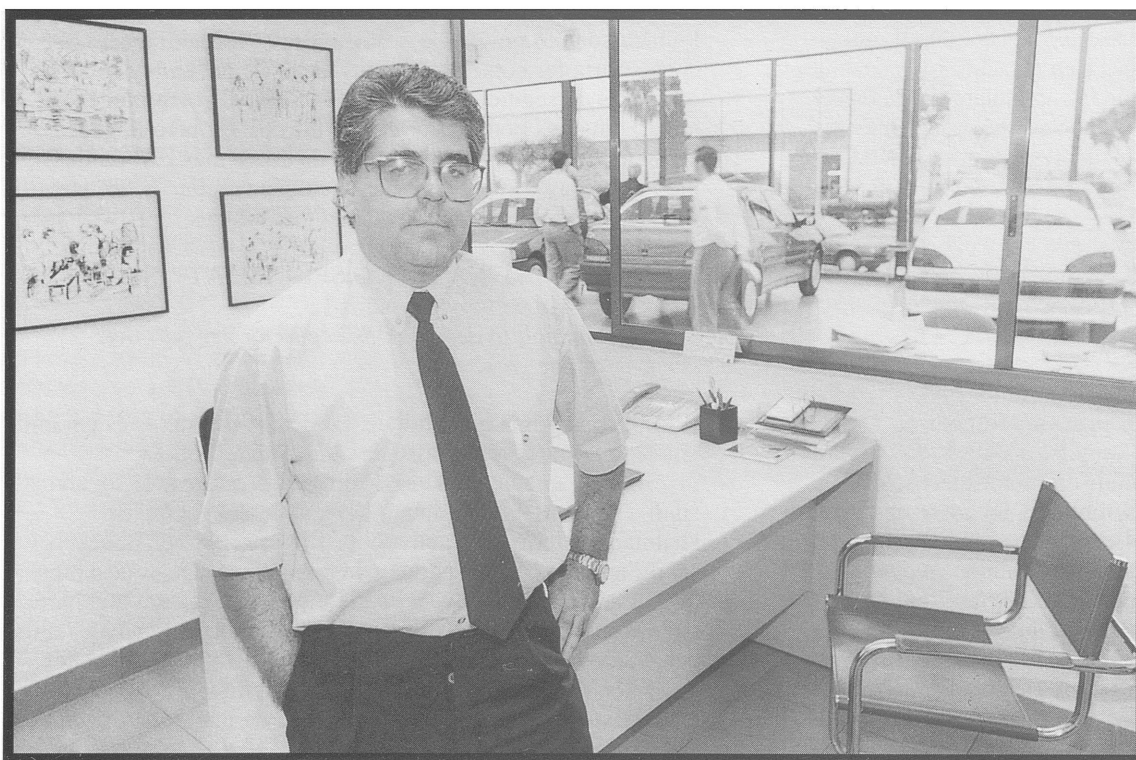
-Ja sé que això és anar contra la seva activitat laboral però, tal com són ara els cotxes, no pensa que un exemplar amb deu anys no té perquè estar malament?

-Això és completament cert. Nosaltres hem retirat cotxes que, bé, feia pena destroçar-los..., estaven tan bé que feia pena. Però clar, molts volien arribar a temps per agafar l'oferta de les 100.000 pessetes. A algunes persones que es presentaven amb cotxes en molt bon estat els vàrem fer ofertes superiors a les 100.000 pessetes per tal que ells poguessin canviar d'automòbil i nosaltres tornar a comercialitzar el vell. Ara bé, estam en una societat de consum que, a més a més, defensa les seves indústries.

-I no considera que plans d'ajuda com aquest només serveixen per donar un respir a les indústries de l'automòbil, que la crisi del sector és estructural i no provisional?

-Ja fa anys que les indústries automobilístiques han fet les seves reconversions. L'únic problema que tenien era que no venien perquè en realitat totes mantenien una bona capacitat d'innovació i d'adaptació al mercat. Si ara hem augmentat les vendes en un 10, un 15 o en un 30%, les fàbriques han reaccionat molt ràpidament, han pogut abastir la demanda sense problemes. Això vol dir que estaven preparades, que han tengut capacitat d'adaptació al mercat. I les coses van així, tot sembla que respon a cicles econòmics i que els fabricants han de tenir molta flexibilitat.

-Està clar que vostè no pensa canviar d'ofici.



-Ca!..., no, mai. I vull dir que no som un venedor que enlluerni els clients parlant dels models nous. Al contrari, consider que un bon professional ha d'endevinar les expectatives del client i encertar en allò que vol i necessita. De vegades, algun client se'n va per la porta i tu penses: aquest no tornarà; però, al cap de dues hores, el veus que ve i que ha rumiat el que tu li has dit abans. I jo crec que aquest és un dels beneficis de la professionalitat, comentar a la gent el que hi ha de bo i de dolent en cada elecció. M'agrada molt l'atenció directa al client, que el client se senti a gust. Encara que no sempre ho aconseguim, evidentment.

La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

El creixement supera totes les previsions

(pàgs. VII i IX)



Antoni
Palliger:
per un
turisme
sostenible
(pàg. IV)

Carreteres per
al segle que ve
(pàgs. II i III)



Carreteres per al segle que ve



El Pla preveu 57.000 milions fins a l'any 2000.

El Pla de carreteres del Govern balear pretén consolidar una xarxa de carreteres per fer front als problemes de trànsit del segle que ve, quan prop de vuit-cents mil vehicles circulin cada dia. Suposa una inversió de cinquanta-set mil milions de pessetes fins a l'any dos mil i cent vint mil milions més fins al dos mil deu.

Segons el Pla de carreteres del Govern balear cada dia es produeixen prop de sis-cents mil viatges per les carreteres de les Balears, una xifra que d'aquí a l'any dos mil s'haurà incrementat en altres dos-cents mil. Això fa que, a més de condicionar les actuals carreteres a la densitat del trànsit ja existent, s'hagi de pensar condicionar-les per poder suportar una major intensitat de vehicles en el futur. Pocs dubten, en aquest sentit, que el Pla de carreteres sigui una necessitat, encara que molts discrepen sobre el model elaborat per la conselleria d'Obres Públiques, com s'evidencia amb la lectura de les entrevistes i de la taula rodona que inclou aquest número d'ONA.

Si més no, el darrer mes, previ a la finalització del període d'informació pública, ha estat d'una gran activitat en els diferents ajuntaments i consells insulars per al·legar les propostes, la qual cosa ha convertit el Pla en un dels projectes més polèmics que resten pendents per a l'actual legislatura autonòmica.

PLA D'OBRES FINS A L'ANY DOS MIL

El Pla preveu una inversió de cinquanta-set mil milions per a la primera fase, que arriba fins a l'any dos mil, i altres cent vint mil milions més per una segona fase, sobre la qual encara no s'ha de prendre cap decisió definitiva. Quaranta-dos mil milions de la primera fase es destinaran a obres de construcció i sis mil més a la conservació (la resta a l'explotació i a diferents programes de

seguretat vial). La primera part inclou cent projectes concrets, dels quals a Mallorca destaquen la perllongació de les autopistes d'Inca i de Palmanova, un tercer carril per a la via de cintura i l'autopista de l'aeroport, el desdoblament o condicionament de calçada de les carreteres de Manacor i Lluçmajor (abans de finalitzar el període d'informació pública el president Cañellas ja s'havia compromès amb el batles i hotelers de la zona de Llevant a donar prioritat a la carretera de Manacor) i trenta-cinc variants per impedir el trànsit per l'interior de les poblacions.

El Pla també preveu importants millores per a Menorca i Eivissa, sobretot pel que fa als accessos als aeroports que, sens dubte, és la prioritat absoluta a totes les Illes. Destaca també la proliferació de variants (el Pla preveu variants a totes les localitats on el trànsit superi els dos mil vehicles dia) que, sens dubte, ha esdevingut el tema més conflictiu de la proposta.

PROBLEMES ACTUALS DE CONGESTIÓ

El Pla pretén una solució als problemes de les carreteres després de sentenciar, en els estudis preliminars, que les actuals infraestructures són insuficients per atendre un nombre tan massiu de vehicles com és el que s'ha esmentat abans. En concret es comprova l'existència d'un alt grau de congestió a les carreteres que van des de Santa Maria a sa Pobla, de Palma a l'aeroport, de Palma a Peguera i de Palma a la Universitat. Igualment es detecta una deficiència d'accessibilitat intercomarcal nord-sud, una absència de jerarquització a l'àrea central i a l'àrea interior de la badia d'Alcúdia, la presència generalitzada de travesses urbanes i, sobretot, un nivell de conservació prou precari. Igualment destaquen problemes d'accessibilitat a diverses zones de Menorca i Eivissa, encara que, segons aquests estudis, el conjunt de les carreteres presenta en ambdós casos una situació relativament millor que a Mallorca.

OBJECTIUS

Davant aquest panorama el Pla defineix una sèrie d'objectius fonamentals que es resumeixen en aquests punts:

- Estructurar, des del model viari històric, un sistema de jerarquització de la xarxa, d'acord amb les funcions essencials que han de complir els distints itineraris.
- Potenciar el sistema de relacions comarcals, tot millorant l'accessibilitat als principals centres d'activitat i de serveis.
- Assegurar un adequat nivell de servei i de seguretat a tots els trams de la xarxa i en funció de les característiques de la demanda de transport.
- Adequar les característiques de la xarxa viària als condicionants de les àrees a les quals han de servir, minimitzant els impactes sobre el medi ambient.

INTEGRACIÓ EN EL PAISATGE

Especial interès pot tenir la referència al medi ambient, atès que el Pla diu que totes les noves carreteres es dissenyaran de

manera que quedin integrades en el paisatge o que reduïxin al mínim la degradació ambiental, tot incloent aspectes complementaris com és la dotació de pantalles acústiques a totes aquelles travesses urbanes que superin els vuit mil vehicles dia o l'elaboració d'un pla viari específic per a la pràctica del cicloturisme.

CLASSIFICACIÓ DE LES CARRETERES PER XARXES

En qualsevol cas també destaca la divisió que es fa de les carreteres, que es classifiquen funcionalment en una xarxa primària, d'interès general de la comunitat autònoma, que es subdivideix en carreteres de primer i segon ordre (o complementàries); una xarxa secundària o de tercer ordre, que són carreteres de comunicació intercomarcal; i, finalment, una quarta xarxa de caràcter local i rural. Cada una d'aquestes xarxes correspon a un estament administratiu diferent -Comunitat Autònoma, consells insulars, municipis- la qual cosa ha suposat un dels punts més polèmics del Pla, amb una proliferació de veus que demanen una sola administració i que, en aquest cas, siguin els consells insulars.

XARXA PRIMÀRIA DE MALLORCA

La xarxa primària bàsica de Mallorca es configura d'acord amb un anell interior articulats sobre Palma, Inca, sa Pobla, Santa Margalida, Manacor, Felanitx, Campos i Llucmajor, creuat per dos eixos transversals que van d'Inca a Petra per Sineu, i de Palma a Manacor per Montuïri. Un conjunt que, a la vegada, es complementa per un seguit de ramificacions que permeten l'accés a tots els centres costaners (sa Pobla-Alcúdia, Manacor-Artà, Campos-Santanyí, Palma-Sóller i metropolitana de Palma: un segons i, fins i tot, un tercer "cinturó", qüestió aquesta que ha quedat pendent de l'elaboració d'un pla viari de Palma després que la informació pública del Pla de carreteres hagués entrat en col·lisió amb les propostes del nou PGOU de Palma.

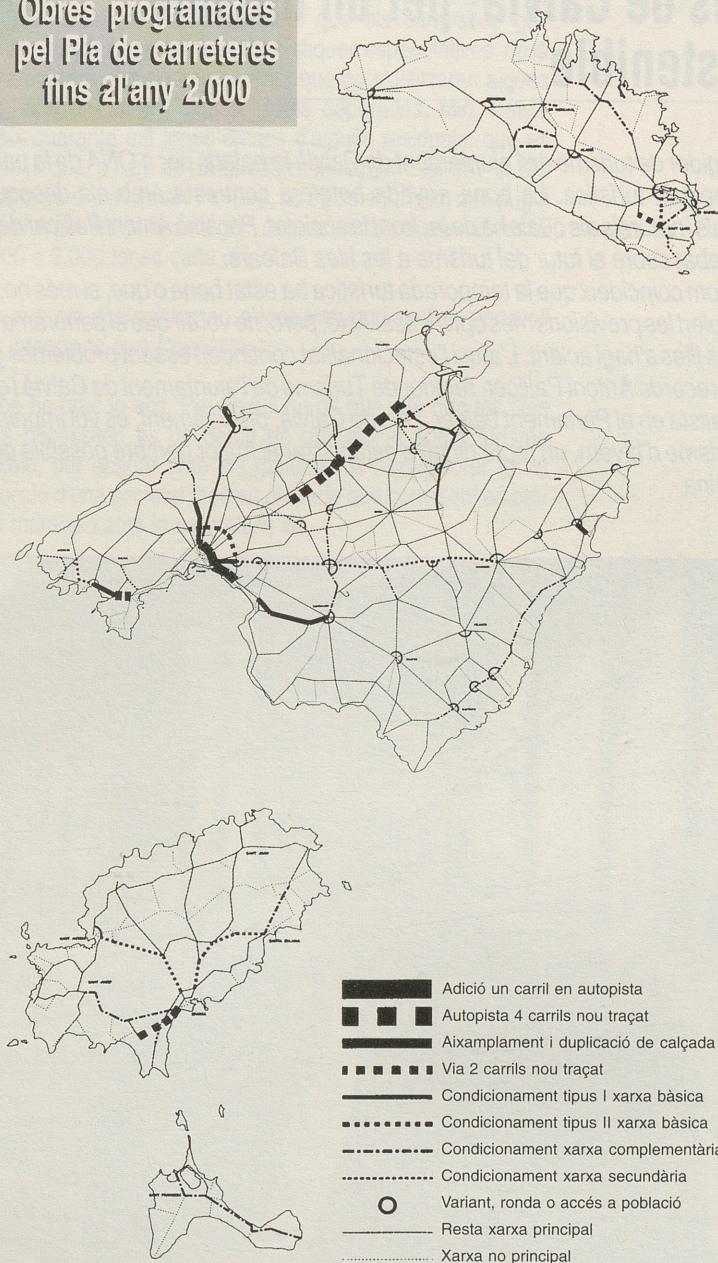
Per altra banda, la xarxa primària complementària preveu un anell perifèric, amb la funció de distribuir el trànsit d'accés als nuclis costaners, i dos eixos nord-sud que tenen com a missió la connexió intercomarcal (l'eix Pollença-sa Pobla-Sineu-Montuïri, Porreres, Campos, Colònia de Sant Jordi i l'eix Lluc-Inca-Sencelles-Algaida-Llucmajor), així com diferents ramals de connexió entre els dos anells interior i perifèric (s'Esgleietà-Valldemossa, s'Esgleietà-Esporles, Felanitx-Portocolom, Manacor-Portocristo, Sant Llorenç-son Servera i sa Pobla-badía d'Alcúdia).

Viatges interurbans diaris (vehicles)

	Any 1990	Any 2000*	Any 2010*
Mallorca	426.518	471.898	572.358
Menorca	56.332	62.266	77.566
Eivissa	86.518	87.558	108.736

* Previsions fetes pel Pla de carreteres

Obres programades pel Pla de carreteres fins al 2000



MENORCA, EIVISSA I FORMENTERA

A Menorca queda com a xarxa primària bàsica la configurada per l'eix Maó-Ciutadella i l'anell que des de Maó connecta amb l'aeroport i Sant Lluís, mentre que la complementària serà formada per les carreteres Maó-Fornells (amb accessos a Es Grau i Na Macaret), es Castell-Sant Lluís, Sant Climent, Cala en Porter, accessos a es Migjorn Gran, Ferreries-Cala Galdana, Ciutadella-Cala en Bosc i es Mercadal-Fornells.

A Eivissa la xarxa primària bàsica connecta les àrees d'Eivissa, Sant Antoni i Santa Eulàlia entre si i l'accés a l'aeroport, mentre que la complementària s'integra en un anell perifèric que uneix els nuclis de Santa Eulàlia, Sant Carles, Sant Vicenç, Sant Joan, Sant Miquel, Sant Mateu, Santa Agnès, Sant Antoni, Sant Josep i Eivissa.

A Formentera s'ha classificat com a xarxa primària complementària l'itinerari que va de Cala Savina a aa Mola, és a dir, del port al far ■

Des de Calvià, per un turisme sostenible

El regidor de turisme de l'ajuntament de Calvià fa balanç per a ONA de la passada temporada turística. La bona anyada hotelera contrasta amb els desequilibris socials i naturals als quals ha de fer front la societat. Per això Antoni Pallicer demana un debat sobre el futur del turisme a les Illes Balears.

Tothom coincideix que la temporada turística ha estat bona o que, si més no, s'han complert les previsions més optimistes. Això, però, no vol dir que el panorama social de les Illes s'hagi aclarit. L'atur i l'estacionalitat continuen essent problemes greus, com recorda Antoni Pallicer, regidor de Turisme de l'ajuntament de Calvià i diputat socialista en el Parlament balear. Des de Calvià, precisament, es vol impulsar ara el turisme d'hivern, un repte dirigit a establir el major nombre possible de llocs de feina.



Antoni Pallicer.

- Quina és la informació que té el regidor de Turisme de Calvià sobre la temporada que acabam de passar?

- He sentit dir que ha estat excel·lent, que l'ocupació ha estat extraordinària. Potser sí... però si volem fer un balanç més aproximatiu hem d'anar per parts. És cert que a l'hoteleria ha anat molt bé, amb una gran ocupació i, el que és més important, sense haver fet ofertes a la baixa. Ara bé, la situació canvia si parlem de restauració o de comerç. Llavors les notícies que ens arriben ja

no són tan bones. Tant els restauradors com els comerciants es queixen del baix poder adquisitiu dels turistes, sobretot dels de juliol i agost perquè els de juny i setembre, curiosament, sembla que duen més doblers de butxaca.

- Què vol dir això?

- Home!, hauria de matisar molt, però la primera impressió és que en lloc de sortir-ne estam accentuant el turisme de masses fonamentat en el màxim volum de vendes sense mirar més enfora.

UN DEBAT URGENT I NECESSARI

- I com podem sortir d'aquesta espiral...?

- De cap manera si no es fa un debat seriós sobre turisme sostenible, sobre l'economia balear, i posam els fonaments d'un futur més equilibrat.

Les Balears anam sense rumb, cercant sempre créixer més... i això no ens duu a cap banda o, en qualsevol cas, a un horitzó ple de conflictes.

- Sí, és clar, però no creu que pot semblar oportunista fer aquesta crida al debat des del municipi on més s'ha notat el desenvolupisme urbanístic?

- Sí, és possible, però el desenvolupisme no és d'ara, ja ve de lluny. Nosaltres voldríem que moltes coses canviassin i per això hem volgut assumir el compromís de ser a l'ajuntament, però no per això Calvià deixa de formar part de l'engranatge que mou la cadena. Calvià és això que coneixem i no podem tornar enrera, la qual cosa obliga a prendre decisions que no voldríem o que ens resulten inevitables per mor, precisament, de la manca d'una política econòmica d'abast insular, per la manca del debat que li deia. El problema és que tenim el deure de conservar els llocs de treball, d'augmentar-los i, sobretot, de donar una major estabilitat laboral. Si aturam la màquina provocam atur. Aquest és, en la meua opinió, el punt inicial del gran debat: saber com podem crear noves ocupacions, reduir els impactes sobre la naturalesa i racionalitzant el producte turístic.

- Vostès, a Calvià, han trobat qualche solució per a aquest dilema?

- No tenim cap fórmula miraculosa, si és això el que em vol demanar. Pens, això no obstant, que estructuram un municipi més ordenat que no estava i amb unes infraestructures modernes i de major qualitat. Sabem que no podem créixer massa més pel que fa a l'oferta hotelera, però sí que podem intentar allargar la temporada.

EL TURISME D'HIVERN HA DE SER POSSIBLE

- Creu que és possible el turisme d'hivern?

- La qüestió no és aquesta. Jo no sé si és possible o no, però sí sé que és necessari i, per tant, tenc l'obligació d'intentar que sigui possible. I com? Evidentment tot millorant la infraestructura, amb un urbanisme de major qualitat, amb una oferta complementària atractiva que inclogui des de camps de golf a itineraris de muntanya. Amb el programa Calvià Club, amb el qual pensam que l'hivern a Calvià serà atractiu per a molts de turistes, sobretot per als de la tercera edat. Pensem que a Europa hi ha més de

setanta milions de jubilats, pels qui passar unes setmanes a Calvià i en general a les Balears pot ser molt interessant.

- Ha parlat del programa Calvià Club que vostè mateix acaba de presentar a Londres. Què pot significar en xifres per a Calvià?

- No es tracta de parlar de xifres, perquè és, sobretot, una qüestió d'imatge. El que importa és rompre una tendència, que els hotels, encara que no hi guanyin, puguin mantenir els establiments oberts. Pensi que a Calvià passam d'una població d'estiu que supera les cent setanta mil persones, ho sabem a través del consum d'aigua i de la producció de fems, a una d'hivern que no arriba a les trenta-cinc mil, amb molts de desocupats a causa de l'estacionalitat. El que pretenim, per tant, és començar a rompre aquest cercle viciós.

- També s'ha referit als camps de golf...

- Sí, ja sé què em dirà, però els camps de golf també poden ser un factor d'equilibri si es fan bé i compleixen la seva funció, que

és el que tractam de fer a Calvià, encara que els ecologistes no ho vulguin entendre així. No volem que els camps de golf obeeixin a simples operacions urbanístiques especulatives, de la mateixa manera que podem garantir que no s'utilitzaran aigües dolces, sinó únicament aigües brutes depurades. Miri, Calvià produeix quaranta mil tones diàries d'aigües residuals, que es depuren i que s'han de reaprofitar. Malament fariem si les deixàssim perdre a la mar. Per tant, no és dolent, crec, que pugui servir per regar els camps de golf, cadascun dels quals necessita de 2.500 a 3.000 tones cada dia.

- Crec que els ecologistes no s'acabaran mai de fiar, per molt bones intencions que s'exposin.

- També ho crec jo així. Per això li he dit que allò que les Illes Balears necessiten és un debat en profunditat sobre turisme sostenible, per acabar amb els malentesos i col·laborar en la construcció d'una societat més equilibrada que convisqui en pau amb si mateixa i amb la naturalesa ■

Greenpeace contra la pesca il·legal a la Mediterrània

Gina Garcías

La darrera setmana d'agost cap vaixell de pesca italià dels que utilitzen xarxes de deriva, no s'acostà a les aigües de les Balears ni del Llevant espanyol. El motiu més que probable d'aquesta absència va ser la campanya de vigilància realitzada pel vaixell insignia de Greenpeace, el Rainbow Warrior, per les aigües jurisdiccionals espanyoles a la Mediterrània.

La campanya, dirigida pel president de Greenpeace-Espanya, Xavier Pastor, va posar de manifest, segons les seves paraules, que "basta una actitud vigilant i permanentment activa perquè els vaixells italians desisteixin de venir a pescar il·legalment a les nostres aigües". Amb aquesta frase, Pastor retava les autoritats espanyoles perquè exercissin les seves competències quant a vigilància marítima.

Així i tot, les autoritats acaben de reconèixer que fins l'any 96, no arribaran a les Balears els efectius de la Guàrdia Civil de la Mar amb mitjans operatius suficients per dur a terme aquesta vigilància a la mar.

La campanya de Greenpeace a la Mediterrània espanyola va ser la culminació de les accions que l'organització ecologista començà al Cantàbric i continuà en aigües de l'Estret de Gibraltar per denunciar la utilització il·legal de xarxes de deriva en la captura del peix espasa i de la tonyina.

La legislació espanyola prohibeix totalment la utilització de les xarxes de deriva a les aigües jurisdiccionals del país (un anell de 12 milles al voltant de la costa), mentre que la legislació europea les autoritza fins a una llargària de 2'5 quilòmetres. Els vaixells italians utilitzen xarxes il·legals a les nostres aigües d'una llargària d'entre 10 i 15 quilòmetres. Greenpeace ha denunciat les



greus conseqüències que provoca a l'ecosistema marí la utilització d'aquest art de pesca.

A la Mediterrània, només un 20% del peix capturat és peix espasa. Els pescadors tiren a la mar el 80% del peix que resta perquè correspon a varietats no tan rendibles. Les xarxes causen la mort de centenars de dofins i tortugues marines. Si la Mediterrània fos una mar tancada les espècies de dofí que ara es veuen a les nostres aigües ja estarien exhaurides, segons Greenpeace. D'altra banda, la pesca massiva amb xarxes de deriva esgota els bancs de pesca i impedeix que els pescadors espanyols puguin utilitzar les seves art tradicionals.

Greenpeace es va mostrar satisfet, en finalitzar la campanya, per la reacció de les autoritats espanyoles, que intensificaren la vigilància i imposaren sancions als pesquers empresonats. L'organització ecologista vol que l'opinió pública pressioni sobretot els ministres d'Agricultura i Pesca de la Unió Europea perquè es prohibeixi definitivament la utilització de xarxes de deriva a totes les aigües de la Unió ■

Xavier Pastor, a la dreta, president de Greenpeace Espanya.

Plouen crítiques sobre el PGOU Popular

Més de mil tres-centes al·legacions contra el Pla general d'ordenació de Palma elaborat per l'actual majoria conservadora fan que el PGOU neixi mancat de consens per encarar, com diu el batle, la ciutat de l'any dos mil. Les crítiques han plogut de tots els costats. Ni els constructors, ni la Federació de Veïns hi estan d'acord, com ho han expressat durant el període d'informació pública.



Un nou pla per a Palma.

El batle de Palma, Joan Fageda, es va mostrar molt satisfet per l'elevat grau de participació ciutadana que ha tingut la informació pública del Pla General d'Ordenació Urbana elaborat per la majoria conservadora de Cort. Més de mil tres-centes al·legacions en són, segons va dir, una bona prova. La ciutadania ha mostrat el seu interès per la revisió del Pla i el batle ha promès diàleg. És, evidentment, una bona manera d'encarar l'oposició amb optimisme, perquè -de fet- hi ha una rara unanimitat en criticar la redacció d'un pla que sembla satisfer molts pocs. De tots els costats, des del sector empresarial a la Federació d'Associacions de Veïns, tot passant per l'oposició política s'han fet públics molts i diversos motius de discòrdia davant un planejament que sembla desbaratar els objectius prevists en el Pla de 1985, sense oferir a canvi cap nou model de ciutat.

Quan el mes de maig de 1993 ONA publicava un número (nº 10) dedicat a Palma dèiem que era una "ciutat ideal, però desencantada". Si ens atenen a les informaci-

ons recollides de la premsa, la situació no ha baratat gens ni mica. Ans al contrari: llavors el nou PGOU només era un conjunt d'intencions que el temps ha anat materialitzant, la qual cosa ha fet reviscolar els temors dels qui defensaven el planejament urbanístic actual, per molts defectes que tengués. Això no obstant, com era d'esperar, la majoria de Cort ha defensat la revisió del Pla perquè, segons el regidor d'Urbanisme, Carlos Ripoll, "calia llevar rigidesa a les ordenances i permetre planificar el futur de la ciutat sense falses utopies". De fet, el Partit Popular mai no havia acceptat la càrrega ideològica del pla que heretaren de

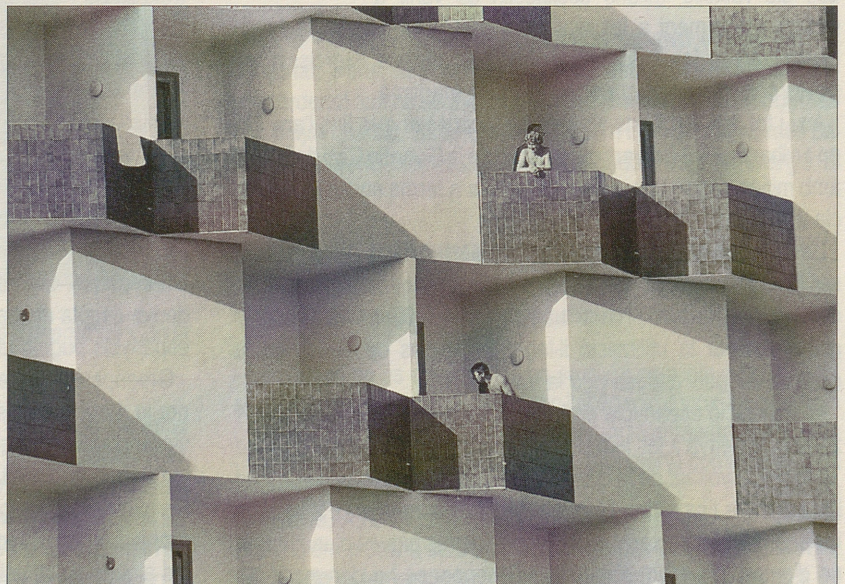
l'etapa socialista i havia promès un nou pla més afí a una societat que a les urnes va avalar una proposta liberal-conservadora.

LA MILLORA DE LA NORMATIVA, ÚNIC PUNT DE COINCIDÈNCIA

Segons l'augment de la majoria popular el nou PGOU pretén potenciar i recuperar el centre històric, augmentar les dotacions públiques (zones verdes i equipaments socio-culturals), millorar la xarxa viària, protegir el paisatge ordenant els assentaments en sòl no urbanitzable, incrementar el sòl industrial i potenciar el transport públic. Tot això davant una reforma en profunditat de la normativa, aspecte aquest -juntament a una millor catalogació del patrimoni arquitectònic que s'ha de conservar- que fins i tot l'oposició política i qualche tècnic que treballa intensament en el Pla de 1985, com Manolo Cabellos, ha reconegut públicament. Però aquesta darrera coincidència és una "rara avis" enmig d'unes propostes que el coordinador de l'oficina de revisió del Pla, Antonio

Llamas, ha qualificat de realistes i de "no revolucionàries" respecte a la situació anterior.

En efecte, sobre el paper, el PGOU és un pla que s'autodeclara realista i pragmàtic, que no inclou res que no es pugui fer i que,



en conseqüència, presumeix de redefinir o eliminar les propostes que es creien irrealitzables de l'anterior planejament, com la falca verda. Aquest projecte de parc lineal ha estat literalment esborrat dels plànols: travessava tota Palma des del cementeri fins a les Avingudes i era un dels eixos del Pla de 1985, però el seu elevat cost -deu mil milions- era, segons el regidor d'Urbanisme, fora de l'òrbita financera de Cort i per tant, era un somni impossible, la qual cosa permet declarar com edificable un espai estratègicament tan valuós com és el canòdrom. Endemés, segons els responsables de la redacció del pla s'aconsegueix ordenar la plaga d'urbanitzacions il·legals que assolà el terme municipal durant la darrera dècada, al mateix temps que es facilita la construcció de deu mil nous habitatges. Però l'opinió coincident de l'oposició política i de la Federació de Veïns -crítiques que el batle va qualificar d'electoralistes- és que la proposta popular fa aigua per tots els costats.

VEÏNS I OPOSICIÓ POLÍTICA DIUEN QUE EL PLA ÉS DESENVOLUPISTA

Contràriament als càlculs fets pels constructors, la Federació de Veïns, PSM, PSOE i IU diuen que l'oferta de sòl urbà o urbanitzable creix fins a límits injustificables per a una ciutat la població de la qual roman estancada des de fa alguns anys i que, a més a més, es requalifiquen terrenys (clínica Rotger, magatzem de CIMSA, les propietats del Consell de Mallorca) per motius d'aparent interès particular o polític sense atendre les necessitats reals dels ciutadans. El regidor socialista, Josep Lluís Madico, ha anat fins i tot més lluny en la seva denúncia i ha afirmat que el nou PGOU és una revenja dels conservadors davant el Pla de 1985 que es va fer amb un ample consens dels sectors més progressistes de la ciutat.

La desaparició dels eixos cívics i el sacrifici de la falca verda són alguns dels arguments emprats pels socialistes per justificar l'oposició frontal a un projecte de PGOU que ja ha estat aprovat inicialment i sotmès a informació pública. Sense aquests elements el Pla de 1985 queda ja sense sentit i la ciutat sense rumb conegut. El mateix opina el regidor nacionalista Sebastià Serra, per a qui el PP falseja l'oferta de zona verda que fa als ciutadans. El PSM reclama més equipaments i, en general, una gestió del territori més apropiada als ciutadans. És més -segons el president de la Federació d'Associacions de Veïns, Joan Font- la ciutat queda sense model. Ningú no sap cap on ha d'anar la Palma del segle XXI, ni tan sols els empresaris. La Cambra de Comerç i la CAEB han coincidit en la seva crítica, encara que els arguments s'allunyen dels postulats per l'oposició política. Pensen que el sòl urbà encara no és suficient i que mancaran habitatges per construir. Això no obstant, el principal front de combat del sector empresarial és la cessió obligatòria del quinze per cent de l'edificabilitat, la qual cosa, juntament amb el decret de densitat de població del Govern balear que impedeix construir habitatges inferiors a cent vint metres quadrats, farà que els preus s'encareixin i que, per tant, es posi un fre innecessari a l'esperada reactivació.

CAMP DE BATALLA ELECTORAL

Aquests dos punts, la cessió del quinze per cent i la superfície dels habitatges, també han estat denunciats pels partits polítics i els veïns. L'esmentat decret de l'executiu autonòmic obeeix, en principi, a la necessitat d'ordenar les zones turístiques, per tal que

els ajuntaments haguessin de revisar els seus planejaments i impedir la proliferació d'apartaments, l'oferta dels quals és contrària a la millora de la qualitat que pregona el POOT. Però la seva aplicació és obligada a tota revisió i, en el cas de Palma, a tot el municipi. D'altra banda, la cessió del quinze per cent és un manament de la llei del sòl, però en opinió de l'arquitecte Manolo Cabellos "el tractament que se li dona en el PGOU de Palma fa que perdi l'efecte redistribuïdor que preveu la legislació i que, per tant, es converteixi en una taxa més que han de pagar els constructors".

A manco d'un any per a les pròximes eleccions municipals el PGOU serà, sens dubte, el camp de batalla ideal per a una campanya que es prepara més dura que mai. De la repetició de l'èxit electoral de Joan Fageda pot dependre la majoria absoluta del Partit Popular a la Comunitat Autònoma i, per tant, al Consolat de la Mar. No és un bon moment, per tant, per debatre amb suficient serenitat i sense electoralismes, per altra part perfectament legítims, el futur de la ciutat. La Federació de Veïns creu que s'han comès moltes irregularitats -destaca la impresentable, segons la seva opinió, legalització d'urbanitzacions il·legals- i no renuncia a presentar un recurs contenciós si el PP l'aprova, cosa, per altra banda molt, probable perquè així ho ha expressat el batle i perquè, a més a més, és una promesa electoral. El batle, en qualsevol cas, ha dit que res encara no està decidit sobre el contingut definitiu del PGOU i que totes les al·legacions seran estudiades amb atenció. L'oposició no es fia i ha demanat que les crítiques formulades tinguin una resposta pública perquè els ciutadans n'obtinguin una exacta informació.

Sigui com sigui aquest serà un debat que se situarà sobre l'eix del curs polític que acabam de començar i que no finalitzarà fins que les urnes dictaminin sobre la continuïtat o no de l'actual majoria municipal ■

I ara, de bell nou, el POOT

El Govern balear ha obert un nou període d'informació pública per al POOT de Mallorca, després d'introduir-hi importants modificacions. D'entrada, el nou Pla d'ordenació de l'oferta turística dona un tractament específic zona per zona i no de manera conjunta per a tota l'illa, i hi desapareixen els límits de places hoteleres per als nous hotels. D'aquesta manera es vol "personalitzar" les zones i no posar fre a la nova moda "d'hotelets amb encant" que tant prolifera als millors catàlegs dels majoristes de viatges.

El Pla manté les franges de protecció de cinc-cents metres entorn dels nuclis turístics i possibilita la creació dels anomenats "bancs de sòl" per poder actuar des de la iniciativa pública i mitjançant intercanvis amb l'esponjament de les zones més degradades.

El Pla, que suposa una inversió pública en infraestructures de més de 35.000 milions de pessetes, respecta els drets urbanístics adquirits, però, segons va dir el conseller de Turisme, Joan Flaquer, congela els creixements futurs dins de les zones incloses en el POOT. Segons Flaquer el Govern ha arribat tan enfora com era possible en matèria de protecció del medi ambient.

El debat està servit. La informació pública serà fins a finals de desembre i l'entrada en vigor del Pla el pròxim gener ■

El creixement econòmic sobrepassa totes les previsions

Les Illes Balears registraran a finals d'any un PIB que no baixarà del 7,7 per cent, segons els càlculs fet per la conselleria d'Economia que mostren un creixement cinc punts superior al conjunt estatal. La CAEB ha previst un augment de la despesa turística superior al 17 per cent.

Ja s'havia anunciat, però les xifres que ha fet conèixer la conselleria de Turisme aquesta tardor són encara més espectaculars del que s'esperava. La previsió de creixement del PIB per a 1994 serà d'un 7,7 per cent, després d'haver tocat sostre el mes d'agost amb un 9,8. Amb aquestes dades a la mà i havent constatar les excel·lents perspectives turístiques per a l'any que ve, el conseller va més enllà i prediu un producte interior brut del cinc per cent per a 1995. Segons Jaume Matas és un goig poder ser el saig de bones notícies, sobretot si s'observa que la construcció ha aconseguit tornar créixer, un dos per cent, i que la indústria sembla haver frenat la caiguda. Per a 1995 fins i tot l'agricultura pot tenir un creixement positiu d'un dos per cent.

Principals indicadors sobre els quals es fonamenta el càlcul del PIB. Les dades van de gener a setembre d'enguany.

UN MODEL AMB RISCS ESTRUCTURALS

Per al conseller d'Economia la principal conseqüència d'aquestes dades és que enguany s'han creat nous llocs de feina, de manera que la taxa d'atur a l'estiu era del 90,5 per cent i que una de cada dues persones de les Illes estava ocupada. Això no obstant, Matas no amaga l'altra cara de la moneda i sap que hi ha

un atur estructural difícilment superable, així com una forta estacionalitat. També sap el conseller que les Illes Balears es troben a un moment molt delicat perquè l'economia que depèn en gran mesura de la qualitat dels serveis i de la imatge és fràgil i que, per tant, no admet noves onades expansives com les viscudes els darrers anys de la dècada passada. Així, després d'anunciar la bona nova del PIB va afegir que "en un moment de bonança com el que vivim s'ha de ser conscient dels riscos estructurals del nostre model econòmic".

LA CONSTRUCCIÓ CREIX I LA INDÚSTRIA FRENA LA CAIGUDA

És evident que l'espectacular creixement del PIB es deu al turisme. Els serveis obtindran a finals d'any un increment del seu producte interior brut d'un 9,7 per cent, conseqüència d'uns majors ingressos turístics que, segons la patronal CAEB, poden ser 525.000 milions de pessetes, un 18 per cent més que el 1994. En el moment de tancar aquest número d'ONA, el Govern balear encara no ha facilitat la previsió de despesa que fa anualment, d'acord amb una enquesta realitzada per a la Universitat de les Illes Balears, però sí ha avançat ja els índexs de despesa turística per persona.

Segons aquesta enquesta els turistes han incrementat la despesa en un deu per cent, que incideix, sobretot, en la factura de l'hotel. En aquest sentit és molt significatiu que per a l'any que ve s'hagin pogut negociar increments de preus que van des d'un deu per cent fins a un vint i, en alguns casos, vint-i-dos per cent i que, a més a més, bona part dels contractes s'han fet amb garantia. L'hoteler és, en conseqüència, el més beneficiat per l'allau turística d'aquests anys, mentre que la despesa extrahotelera, per turista

INDICADORS SIGNIFICATIUS - Principals indicadors de conjuntura. Balears

	1-94	2-94	4-94	3-94	5-94	6-94	7-94	8-94
Cotxes (unit)	1.255	2.296	4.601	3.317	5.609	4.540		
% variació	37,9	90,9	75,3	74,1	159,3	80,9		
Gasol (Tm)	16.754	16.847	21.145	20.428	23.157	24.390	27.051	28.806
% variació	0,8	3,5	11,1	-1,2	8,3	8,2	2,3	4,8
Elèctric. no indústries	77.694	85.953	83.046	73.414	70.380	61.749	63.953	68.047
% variació	-2,1	16,3	7,9	-4,6	3,5	-0,2	3,3	10,1
Vehicles industrials	220	282	428	372	467	477		
% variació	31,0	7,6	27,4	46,5	-9,7	34,0		
Ciment (Ton)	37.293	45.296	53.095	46.718	45.725			
% variació	-4,4	9,9	9,2	13,0	28,3			
Electric. indústries	12.427	13.124	14.983	15.894	14.826	16.186	16.770	17.933
% variació	-9,0	-5,9	2,4	-4,9	3,2	1,9	5,5	10,7
Pernoc. (m)	859	1.369	1.863	2.286	5.398	6.608		7.766
% variació	-33,4	-9,1	4,3	-4,6	31,9	27,6		2,9
Ocupació hotels	50,3	66,2	66,9	58,6	77,7	94,0		103,5
% variació	1,5	6,0	4,0	0,2	20,3	21,7		3,1
Passatgers arribats (Mil)	195	219	403	525	1.106	1.237	1.552	1.425
% variació	0,5	1,9	34,8	5,8	7,8	16,5	17,4	7,5
Aturats	52.497	51.947	50.192	46.556	37.733	34.750	32.350	31.810
% variació	0,4	-1,2	-5,0	-4,4	-6,9	-9,9	-13,1	-10,7

Fonts: CHL, Aena, Institut Nacional d'Estadística, INEM, GESA, DGT.

i dia, ha minvat en una dècima, atès que els efectes de la devaluació de la pesseta sobre els doblers de butxaca ja es varen reflectir l'any passat. Cal dir, això no obstant, que l'increment d'un dèsset o devuit per cent de turistes en relació a 1994 fa que comerços, bars, restaurants... etcètera, també se n'hagin beneficiat.

MAJORS BENEFICIS EMPRESARIALS

En realitat, en funció de les xifres macroeconòmiques exposades per la conselleria d'Economia en començar la tardor, l'hoteleria i en general el turisme actuen de motor per a tota l'economia i no només com a conseqüència directa dels subministraments que demanda el sector. Hi ha un nivell important de beneficis, l'increment del qual ha estat xifrat per la CAEB en devers deu mil milions de pessetes. Els economistes de la patronal han calculat l'augment de la despesa turística en vuitanta mil milions de pessetes, dels quals s'obtenen els beneficis suplementaris esmentats i que, sens dubte, contribuiran, juntament a una major renda global del treball, a estimular el consum.

A més a més, segons les dades del Govern balear, els ingressos turístics globals se situen dos punts per damunt de la inflació, la qual cosa permet dinamitzar l'economia de manera prou notòria.

REDISTRIBUIR LA RIQUESA, ASSIGNATURA PENDENT

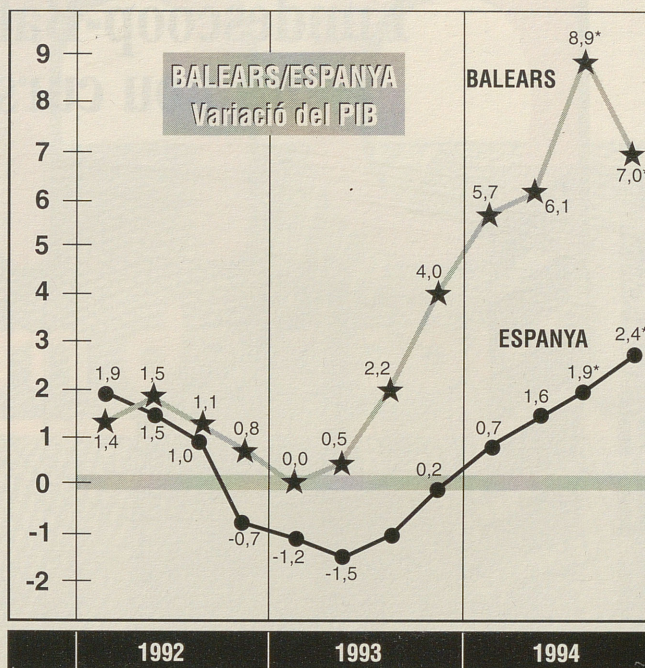
De totes maneres, les xifres no són encara definitives. En realitat la Conselleria i la CAEB difereixen en els seus càlculs tot i que són plenament coincidents en els missatges d'optimisme. La CAEB, per exemple, situa la previsió del PIB per damunt del cinc per cent, però sense arribar a la cota del 7,7 per cent. En qualsevol cas són dades que confirmen bons resultats empresarials per a 1995, encara que continuïn els desequilibris econòmics que ha generat, com ha dit el conseller, el propi model de desenvolupament. Segons Matas, el Govern balear pot fer molt poc per "redistribuir adequadament la riquesa generada per l'economia balear" quan disposa d'uns pressuposts (quasi 54 mil milions) que només són el 2,75 per cent del PIB de la comunitat, la qual cosa no impedeix, va dir el conseller, que es destinin partides importants per millorar els sectors i les zones menys afavorides ■

L'altra cara de la moneda

L'altra cara de la moneda l'han posada els sindicats. Tant UGT com CC.OO han coincidit a afirmar que l'ocupació turística ha creat manco llocs de feina dels que era d'esperar i, a més a més, són molt precaris. Prop d'un vuitanta per cent dels cent deu mil contractes de treball signats enguany són eventuais i la cobertura de l'atur ha disminuït a causa de la curta durada dels contractes.

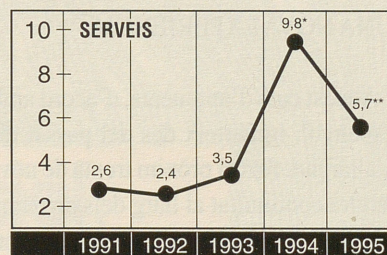
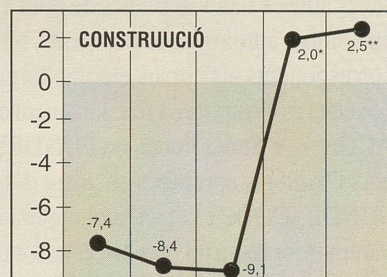
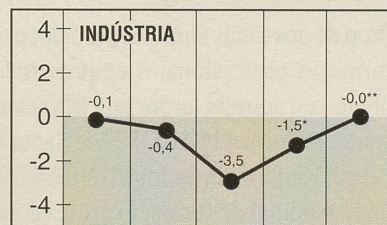
Segons un recent informe de CC.OO, el 30,6 per cent de la població de les Balears se situa a nivells pròxims a la pobresa, amb rendes que gairebé no superen les cinc-cents mil pessetes anuals.

En aquest context el Govern balear, els sindicats i les patronals han pactat finalment un salari social que ja s'ha incorporat als pressuposts de la Comunitat Autònoma per a l'any que ve i que suposa una partida de vuitanta milions de pessetes. El salari social, per a majors de 25 anys sense ingressos i amb dos anys com a mínim d'empadronament a les Illes, serà de fins el 75 per cent del salari mínim interprofessional ■



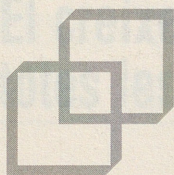
Font: SERVEI CONJUNTURA GOVERN BALEAR. BANC D'ESPANYA- (*) Avanç

Evolució del PIB balear en comparació amb el PIB estatal.



Font: SERVEI DE CONJUNTURA - (*) Provisional. (**) Avanç

Creixement del PIB per sectors. En 1995 tot fa pensar, segons la conselleria d'Economia, que no hi haurà cap dada negativa.



FUNDESCOOP

FUNDACIÓN
PARA
EL DESARROLLO
DEL COOPERATIVISMO
Y LA
ECONOMÍA SOCIAL

Fundescoop-Balears ha iniciat un nou curs acadèmic



Fundescoop es troba al cinquè pis d'aquest edifici -a l'esquerra- entre el carrer de Sant Miquel i lesAVINGudes.

Prop de dos-cents alumnes participen als diferents cursos de formació professional o empresarial que la Fundació ha organitzat aquesta tardor tant a la seva seu de Palma com al centre de formació ACORN de Santa Ponça.

Amb l'inici de la tardor FUNDESCOOP ha reprès la seva tasca habitual de formació professional. Com cada any les seves aules s'han vist plenes de gom a gom d'alumnes que, en nombre aproximat de dos-cents, rebran els ensenyament corresponents als cursos elegits. Enguany, però, hi ha una novetat i és l'entrada en funcionament del centre de formació ACORN de Santa Ponça on FUNDESCOOP impartirà un curs dirigit als aprenents en virtut del conveni signat entre FUNDESCOOP i la cadena hotelera ACORN, del qual ja vàrem informar a un número anterior d'ONA.

UNA NOVA EXPERIÈNCIA

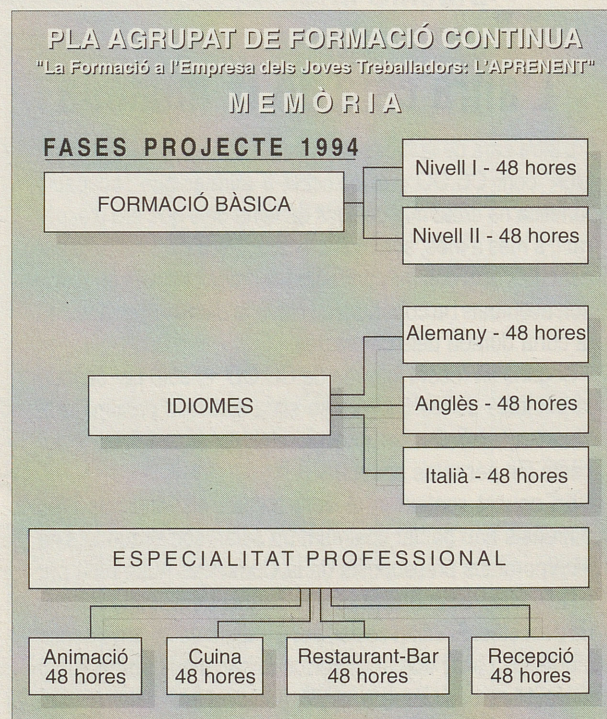
Aquest curs d'aprenents, d'acord amb el nou marc laboral espanyol, imparteix des del passat dia desset d'octubre i s'allargarà fins el pròxim trenta de novembre. A més a més, tindrà continuïtat al llarg dels pròxims tres anys dins d'un projecte absolutament novedós a les empreses hoteleres de

les Illes Balears. El centre de formació ACORN s'ha instal·lat a hotel Playa de Santa Ponsa d'aquesta companyia hotelera internacional. Els alumnes romandran en situació d'internat, a causa de la presència de joves aprenents de Menorca, Eivissa i d'altres zones de Mallorca allunyades de Calvià. L'hotel compta amb unes bones instal·lacions i, de manera molt especial, amb tots els elements didàctics necessaris per a una correcta execució del pla formatiu que inclou formació professional especialitzada i tres idiomes (vegeu esquema del curs).

CURSOS DE L'INEM I DEL FORCEM

Per la seva banda, la seu central de FUNDESCOOP a Palma ha preparat cinc cursos en conveni amb l'INEM i amb el FORCEM (Formació Continuada), organismes dependents del ministeri de Treball. En el primer cas es tracta d'un curs de gerent de petita i mitjana empresa de 500 hores de durada, un altre de gestió empresarial de 570 hores i finalment tres més de comptabilitat aplicada a les pimes, de 300 hores cadascun d'ells. Mentre que en el segon cas la convocatòria respon a un curs de comptabilitat de 60 hores que, a diferència dels primers -que són per a persones que es troben en situació d'atur- va dirigit a treballadors actius que volen millorar els seus coneixements o la seva posició laboral.

En tots els casos els interessats poden obtenir una major informació a les oficines de FUNDESCOOP de Palma, carrer de Sant Miquel, 68 A, 5è. ■



Pla de formació contínua - Fases del projecte