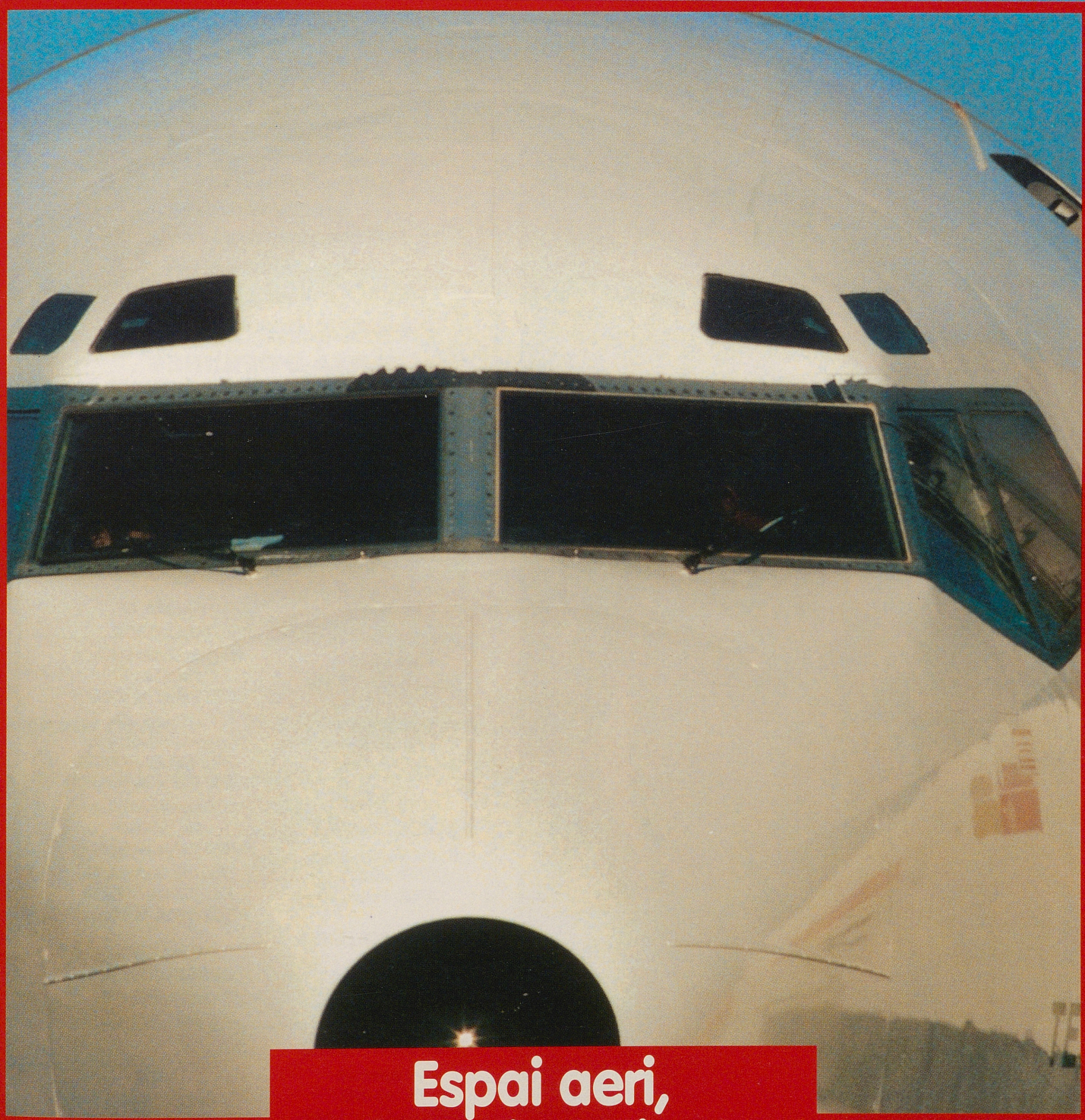


ona

Quadern de debat

28 - març 1995 - 400 ptes.



**Espai aeri,
ordre sobre el caos**

TEREIFE



XARXA D'OFICINES

POLLENÇA

SERVEIS CENTRALS
Plaça Major, 7, 2on
Tels. 534511 - 534550
Telefax 69717 ONYA E
SIWFT: CECA ESMM
07460 Pollença

CENTRE DE PROCÉS
DE DADES
Tel. 535116

OFICINA PRINCIPAL
Plaça Major, 7
Tels. 530500 - 530162
07460 Pollença
Plaça Munnares
Tel. 534811
07460 Pollença

COLONYA ASSEGURANCES

C/. del Mar, 31 baixos
Tel.: 532221
07460 Pollença

PORT DE POLLENÇA

Passeig Saralegui, 20
Tels.: 531559 - 532751
07470 Port de Pollença

CALA SANT VICENÇ

Temporal, s/n
Tel.: 531583
07489 Cala Sant Vicenç

ALCÚDIA

Carrer d'Es Moll, 23
Tel. 545531
07400 Alcúdia

PORT D'ALCÚDIA

Carrer dels Mariners, 14
Tel.: 547660
07410 Port d'Alcúdia

PALMA DE MALLORCA

Avinguda Comte Sallent, 9
Tel. 710445
07003 Palma de Mallorca
J. Crespí, 46
(cant. Llibertat)
Tels.: 458483 - 738535
07013 Palma de Mallorca
Sdo. Soberats Antolí, 28-A
Tel.: 759869
07010 Palma de Mallorca
Passeig Mallorca, 5
Tel.: 735874 - 735788
07003 Palma de Mallorca

COLONYA ASSEGURANCES

C/. Costa de Sa Pols, 0
Tel.: 719172
07003 Palma de Mallorca

INCA

Avda. Alcúdia, 9
Tel.: 880500 - 07300 - Inca

ona

Quadern de debat

nº 27, febrer 1995

Edita: Fundesba, S.L.

Directora gerent: 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 (dtra. gerent Fundesba).
Pere Mascaró (economista).
Francesc Obrador (tècnic turístic).
Empar Rocabruna (economista).

Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

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

Disseny: A. Caro.

Impressió: Imp. Homar. Tel. 43 08 61 - Palma de Mallorca

Administració i Publicitat: Fundesba, S.L.
Joaquim Botia, 11, 1r, A
Tel. 71 16 61 - Fax 71 91 94
07012-Palma de Mallorca

Dipòsit legal: PM-608-1992

Preu: 500 pessetes

Subscripció: 4.500 ptes. per any (10 números)

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

El futur depèn del cel

Igual que a les economies agràries, on les bones o males anyades vénen del cel, també els nostres hotelers passen el temps contemplant metafòricament el cel o, millor dit, l'espai aeri.

L'espai aeri europeu és sobressaturat i exigeix un reordenament, a la qual cosa no semblen massa disposats uns governs estatals, com són el francès, excessivament gelosos de la seva sobirania.

Això no obstant, el caos que l'any passat causà el control de Marsella sembla que va ser la gota que va fer vessar el tassó. Per enguany s'esperen solucions.

Í N D E X

Canvi d'hàbits, incertesa de futur 4

Editorial

Amb els peus a terra 6-11

Pedro Meaurio

El guàrdia de l'espai 12-17

Alejandro Egidio

Un lobby a Europa 18-23

Ina Martínez

Guanyar-se el cel 24-29

Antoni Monserrat, Felipe Navío i Joan Pascual

Hidalgo, senyor de l'aire 30-35

Juan José Hidalgo

Al Pol Nord amb ales de tela 36-40

Biel Gomila

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 Fundesba, S.L.
Joaquim Botia, 11, 1r. A. 07012-Palma de Mallorca o telefonau al 71 16 61 (Fax 71 91 94)

Canvi d'hàbits, incertesa de futur

Un membre del consell assessor d'aquesta revista es mostrava molt sorprès davant la creixent moda del bricolatge -ell mateix n'és un aficionat- que fa que les botigues i sobretot els magatzems especialitzats registrin una aflluència massiva de compradors. La sorpresa del nostre assessor, però, s'accentua encara molt més davant la proliferació de vendes d'eines o materials que, teòricament, són per a professionals amb domini de la tècnica i no per a senzills "manetes domèstics". Confessava una admiració per tots aquells que són capaços de comprar, per exemple, una formigonera i ens demanava a tots els assistents a la reunió: què dimonis pots fer amb una formigonera a ca teva? És possible amortitzar-la amb una sola obra d'anar per casa? Segons el nostre amic tot això demostra que el bricolatge, o el que sigui, és quelcom que va més enfora d'una afició i que és un símptoma evident que la societat barata els seus hàbits. Mentre hi ha un sector important que continua vivint o aspirant a viure a l'anomenada "societat del malgastament", un altre, cada pic més important, s'imposa un consum selectiu.

Quina n'és la causa? D'una tertúlia de cafè, com la que acabam de relatar, se'n pot desprendre que aquest canvi d'hàbits -que d'altra banda és extensible a molts d'altres àmbits de la vida quotidiana i no només en el tema de les obres domèstiques- es deu a la desconfiança davant la sortida de la crisi. La confirmació o no d'aquesta tesi correspon als experts en sociologia, però això no lleva que hom pugui comprovar que l'economia sorgida amb la recuperació ha estorat tothom: les dades diuen que tot va per bon camí, però les tempestes monetàries, els bombardejos informatius sobre pujades i davallades de la borsa -un món indesxifrable per a la majoria dels ciutadans- i, de manera especial, la confrontació política que a Espanya és paorosa però no exclusiva, manifesten tot el contrari. El ciutadà mitjà acusa la sorpresa amb la modificació de les seves pautes de conducta, uns canvis que alhora provoquen pertorbacions a les relacions socials i, també, a l'economia (al comerç, a la restauració, a les activitats d'oci...) la qual cosa significa l'oportunitat per a aquells que aconsegueixen adaptar-se i la ruïna per als que no ho aconsegueixen.

És això el canvi de mil·lenni? Tal volta sigui excessiu fer aquesta consideració, sobretot si fonamentem l'argumentació en una simple ullada sobre el nostre entorn immediat i sense els estudis sociològics suficients. Això no obstant, qualche cosa d'això passa, com podem comprovar si ampliam el nostre panell d'observació fins abastar tot un món que ha substituït les confrontacions bèl·liques mundials per guerres localitzades i, sobretot, per "guerres comercials" dirigides per societats multinacionals, moltes d'elles especulatives, que estan per damunt de fronteres, de governs i d'estats. Però el nostre propòsit no és anar tan enfora, sinó només convidar a reflexionar sobre la societat de les Illes, és a dir, una mirada molt més propera i abastable on els símptomes de canvi, com deia el nostre assessor, són evidents. Vegem-ne uns quants exemples:

Tècnicament la crisi ha acabat, però la sensació de continuïtat que tenen els ciutadans-consumidors és perfectament palpable. Prova d'això és el sentiment de frustració dels comerciants per no haver satisfet en la mesura que esperaven l'incrementat de vendes durant la temporada de rebaixes. De fet, el segon sector econòmic de les Illes va experimentar el 1994 un creixement moderat en comparació a la despesa turística, sols un 2'5 per cent, la qual cosa situà la facturació per damunt de les set-centes mil pessetes. El president d'AFEDECO subratllava, això no obstant, que aquest creixement era de només un u per cent si s'analitza el comerç minorista i se n'exclouen les grans superfícies. És a dir, el petit o mitjà comerç només havia facturat dos-cents cinquanta milions, amb la perspectiva d'una immediata obertura del Centre Comercial de Portopi i de El Corte Inglés, un gran magatzem que ell tot sol pot arribar a tenir una quota

de mercat superior al vint per cent de tots els comerços de Mallorca. No ens pot sorprendre per tant que l'eufòria econòmica derivada de l'impressionant creixement del PIB de l'any passat no hagi arribat a aquest sector i, en conseqüència, als milers i milers de persones que en viuen.

Endemés, aquesta mateixa sensació que la crisi no s'ha esvaït continua present a la majoria de la població i no només al comerç. És, en definitiva, el lluc que es mossega la cua. L'economia ha crescut i ha produït uns excedents que en bona mesura haurien d'haver derivat cap al consum. En realitat, com hem dit abans, les dades obtingudes pels analistes indiquen que el consum interior creix: hi ha més doblers en circulació i també s'han obert expectatives de futur, com ho demostren els setanta-dos mil milions en préstecs hipotecaris concedits a les Balears al llarg de 1994. La venda d'habitatges, per tant, ha augmentat i ha donat un nou impuls a la construcció. La màquina sembla funcionar de bell nou, però en aquest rodar cap a la recuperació definitiva roman estancat un inevitable sentiment de preocupació.

Tot fa pensar que vivim una època de transició. Després d'haver vist les orelles del llop és evident que s'ha produït un canvi d'hàbits: el consum és més selectiu i, en conseqüència, les compres deriven cap a aquells espai on teòricament s'ofereixen més productes, on la qualitat pot ésser comparada i, a més a més, a preus més barats. Això no obstant, la realitat sembla més senzilla que tot això: és cert que l'economia ha crescut espectacularment, però el repartiment de la renda continua essent molt discriminatori. Els salaris de les Illes Balears, a pesar de la riquesa de les xifres macroeconòmiques, són per davall de la mitjana estatal, l'atur estacional és encara molt elevat (endemés a causa de les reformes laborals aplicades pel Govern, els treballadors de les Balears han deixat d'ingressar més de nou mil milions anuals de la Seguretat Social). En el mes de març, a pesar de ser la comunitat autònoma on percentualment més havia crescut l'ocupació, el nombre d'aturats continuava sent superior als 45.000. Tot i això hi ha més feina, però és temporal, és precària... la qual cosa convida a la prudència, a l'estalvi.

No hi ha dubte: la gran assignatura pendent a la societat balear és el repartiment de la riquesa. Hom diria que a les Illes conviuen dues o tres societats diferents. Si poguéssim fer cas de les declaracions de la renda com a instrument d'anàlisi veuríem que un 25 per cent de la població declara ingressos anuals inferiors al milió de pessetes i la situació no millora si aixecam el llistó als dos milions. En aquest cas és el 65 per cent dels declarants que no el sobrepassa. De fet la marginació social és una realitat cada vegada més evident. Ho és, per exemple, a determinades zones de Palma, però també a la part forana de Mallorca on a l'atur juvenil cal sumar la pobresa de la població de major edat que ha vist, al final de la seva vida, com ha fracassat el model social al qual havien confiat la seva existència: el progrés del sector de serveis s'ha aconseguit a costa del declivi d'altres activitats econòmiques i, per tant, de la gent que hi treballava.

Aquesta situació ha semblat un bessó d'insolidaritat, els fruits del qual són imprevisibles. L'individualisme de la nostra societat és cada cop més patent, com ho demostren -encara que aparentment sigui una simple afició- l'èxit que tenen les cases de bricolatge. Potser sigui una anècdota i tot això no sigui res més, com hem dit, que la conseqüència d'una xerrada de cafè, però cal intuir que al darrera bull qualche cosa més, qualche cosa que els sociòlegs, els polítics i en definitiva tots els agents socials haurien d'estudiar i començar a entendre per, si més no, preparar les seves estratègies de futur.

L'espai aeri: ordre sobre el caos



Quan aquest número d'ONA s'hagi publicat és possible que els tècnics del control aeri europeu hagin posat ordre al caos que va imperar l'any passat i que va fer trontollar els fonaments de la poderosa indústria turística de les Illes Balears i, també, el poder dels majoristes de viatges alemanys. En qualsevol cas la darrera paraula, quan ja la temporada alta serà plenament activa, correspondrà als ministres de Transport de la Unió Europea que es reuniran a Palma per estudiar els problemes derivats del control sobre el cel del Continent. Els ministres estudiaran una solució de futur, però el sector turístic balear exigeix, també, mesures conjunturals que evitin els problemes de l'any passat.

La missió, gairebé impossible per a alguns, és impedir que els retards de l'any passat es puguin reproduir. Retards de fins a deu i més hores motivaren la protesta generalitzada dels turistes que, lògicament, volien gaudir de les vacances amb tranquil·litat. Això no obstant, el sector turístic de les Illes -encapçalat pel Foment de Turisme de Mallorca- va demostrar un excel·lent grau de professionalitat, gràcies a la qual cosa es va mobilitzar per impedir que els mals fossin encara més grossos. Igualment

aconseguí una pressió política davant Madrid i Brussel·les com mai cap grup social de les Balears no havia exercit.

No és estrany: de l'ordre sobre l'espai aeri d'Europa depèn la prosperitat de la principal activitat econòmica de les Balears. Sense un sistema de control que impedeixi els de taps de botella, com el format pel control de Marsella, de res no serveix construir un modern aeroport amb capacitat per a més de vint milions de passatgers. L'any passat ja se superaren els setze i enguany es pot registrar un nou increment xifrat en un deu per cent. La solució és difícil. El caos és una amenaça real, però almenys s'ha aconseguit que les administracions estatals i comunitàries prenguin consciència de la situació.

El debat és a tots els mitjans de comunicació. ONA ha volgut recollir les diferents postures entorn del tema, conscients -també nosaltres- que els aeroports són l'eix del nostre model econòmic encara que aquest sigui un model que no ens acaba de satisfer. Si no es reordena l'espai aeri europeu aquest continuarà essent en el futur una espasa de Damocles que penjarà constantment sobre els nostres caps i, evidentment, sobre les nostres butxaques.



Amb els peus a terra

Entrevista a Pedro Meaurio

per Joana Maria Roque

Els "granots" del berenar de Pedro Meaurio vénen de lluny o, millor dit, d'enfora. Ell mateix explica que hi ha un problema important en això que es diu "planificació de l'espai aeri" que consisteix que mai no saps quants de vols autoritzaran els controladors internacionals, ni a quina hora ni amb quina freqüència ho faran, així que s'ha d'esperar que arribin els telegrams i les comunicacions corresponents. I quan arriben pot passar que totes les planificacions internes se'n vagin a norris. Llavors, Meaurio, sobretot si és temporada alta, veu arribar autobusos i autobusos plens de passatgers que ja sap que hauran d'esperar hores i hores a un lloc que ell mateix troba poc hospitalari.

Si aquests bruixots de l'aire que són els controladors es posen en vaga, Pedro Meaurio va a cercar pallassos per entretenir el personal. Li han anunciat una medalla per la seva capacitat d'organització. I ell diu que és per a tota la gent que treballa a l'aeroport, però no creu que l'organització sigui perfecta. Explica que els turistes es troben molt còmodes a l'avió, desorientats, aclaparats i destorbats a l'aeroport i una altra vegada ben atesos quan arriben a l'hotel. Espera que la situació millori quan acabin les obres d'ampliació de Son Sant Joan, hi hagi o no hotel. Quan el vaig anar a veure, a l'entrada em vaig creuar amb un senyor que treia caixes de cartró per tirar al fons vestit amb una jaqueta impecable. Vaig demanar als guardes de seguretat de la porta on podria trobar el senyor Meaurio i em varen respondre "es éste". El vaig mirar i ho era. Després em va parlar de l'aeroport com d'un lloc que hauria de ser acollidor per a tothom.

-Després de la darrera vaga de controladors aeris el ministeri de Transports li va concedir una medalla per mor de la seva bona gestió. Vostès varen organitzar també unes activitats lúdiques per entretenir el personal i...

-Bé, la medalla la varen concedir als treballadors de l'aeroport i voldria que això es digués i també que una de les coses que caracteritza l'equip de l'aeroport de Palma és la seva eficàcia. Durant uns anys vaig ser president de la Comissió Mundial d'Aeroports Turístics i a tot arreu se'ns coneix per l'eficàcia del personal de companyies aèries, transportistes, operadors, etcètera.

-D'acord, però aquells dies varen ésser especials i més conflictius que la resta de l'any, encara que m'imagin que les seves funcions més importants no són aquestes de "distreure". Com explicaria vostè la seva feina o responsabilitat com a director d'aeroport?

-Les responsabilitats són bastant clares. Jo som responsable de la coordinació de les tasques de l'aeroport dirigides a fer el pas al transport aeri el més fàcil o còmode possible. La meua feina consisteix a estructurar la demanda, tractar d'adaptar-la a la capacitat que tenim i fer un seguiment per tal que tot això es compleixi i els passatgers tinguin un trànsit per l'aeroport

d'acord amb uns nivells de qualitat. A més a més hem d'aconseguir que l'aeroport sigui rendible. Però, què passa?, doncs que els programes de vol no s'ajusten a la realitat, que el compliment dels horaris no es pot fer... i com que no tenim cap recurs que ens permeti modificar aquesta situació que no hem creat nosaltres, sinó unes directrius internacionals de vol, a vegades hem d'intentar pal·liar aquesta situació i distreure els passatgers perquè no tinguin la sensació que es troben tancats o segrestats a un aeroport per mor que hi ha uns

***Pedro Meaurio** va néixer a San Sebastián. Va fer el batxiller a la seva ciutat natal i després va estudiar la carrera d'Enginyer Aeronàutic a Madrid. Es va llicenciar a 1965 i es va doctorar a 1966.*

Va treballar en els aeroports de San Sebastián, Bilbao, Santander, Vitoria i Pamplona. Des de 1979 és director de l'Aeroport de Palma. També ha estat president de la Comissió Internacional d'Aeroports Turístics. Ha vist i fet créixer l'aeroport fins arribar a xifres superiors als 12 milions de passatgers a l'any i actualment coordina el projecte d'ampliació de l'aeroport amb un pressupost de més de 40.000 milions de pessetes.

senyors que no els deixen sortir, i em referesc ara a situacions creades pels controladors.

I clar, això no és satisfactori. Resulta bastant frustrant preparar una temporada i tenir tots els mitjans d'acord amb la capacitat que s'ha declarat, després no poder complir i, a sobre, esser el punt de mira o d'atenció de tothom, que quan es troba en aquesta situació el primer que pensa és que el director n'és el responsable. Però si jo tenc com a capacitat de l'aeroport 5.500 passatgers per hora i a moments determinats arriben a ser fins 12.000 a les terminals no puc donar la qualitat del servei que voldria. La solució seria tenir capacitat per a 20.000, però després hauríem d'anar a demanar almoïna a l'Estat espanyol perquè ens donàs doblers per cobrir les despeses, com ha passat a altres empreses del sector públic. Nosaltres hem de procurar equilibrar les pessetes que gastam i les que ingressam per cada passatger.

-Els problemes de l'aeroport solen ser notícia, però, com definiria vostè la seva conflictivitat?

-L'aeroport és un sistema viu que té problemes que van evolucionant i cada temporada té problemes diferents. El que passa és que a aquests moments s'arriba a la nostra màxima capacitat en alguns aspectes i a més a més ara mateix es dona una certa crisi del sistema de transport aeri que no ha evolucionat al ritme d'altres sectors. Per altra part ara també han sorgit una sèrie de companyies aèries noves que accedeixen a un mercat nou, lliure i obert, que poden millorar el servei, però, a la vegada, sorgeixen una sèrie de dubtes o "incerteses" sobre el futur.

LA SEGONA PISTA

-Quan es va obrir la segona pista hi va haver polèmica, hi va haver alguna manifestació de veïns de la zona de Ca'n Pastilla per la qüestió dels renous, pels perills de l'enlairaement dels avions quan passaven sobre algunes finques. Creu que tot això ja està resolt o que encara és un tema pendent?

-Jo pens que els habitants de Ca'n Pastilla mai no podran estar contents amb la proximitat de l'aeroport. Seria un doï dir això. El que passa és que l'aeroport és un mal menor i, a la vegada una necessitat per a la resta de la comunitat. Això és com la gent que viu a prop d'una fàbrica, d'una pedrera, d'un port o d'una factoria, es queixa. I bé, s'ha de veure què és més important: els interessos conjunts o els particulars. De totes maneres s'han fet dues coses per als ciutadans de Ca'n Pastilla que també s'haurien de fer per a altres col·lectius. Una és que els avions cada vegada produeixen menys renous, ja que es fabriquen d'una altra manera i els més renouers, en el futur ja no podran volar a molts d'aeroports com el nostre. I l'únic que podíem fer era procurar que cada vegada venguessin menys avions molt renouers de la generació antiga com els "Caravelle" o els DC-8 que ja no vénen per aquí. La pròpia qualitat del turisme de Mallorca fa que aquests avions desapareguin i es dediquin a altres coses.

La segona cosa que hem fet ha estat procurar evitar al màxim el renou a terra mitjançant una barrera que es troba a la capçalera de pista i que fins ara ha donat uns resultats francament bons. Estèticament no és molt maca, l'hem de millorar, hi hem de posar vegetació, però vaja, procurarem incorporar-la al paisatge. De moment ha estat eficaç per disminuir els renous, per la qual cosa hem de procurar que hi continuï havent aquesta barrera entre l'aeroport i altres zones com són Es Coll d'en Rabassa, Casa Blanca o Sant Jordi que també han de protegir almenys dels renous que es produeixen

des de terra. El renou que ve de l'aire sols pot disminuir amb un altre tipus d'avió. I si la seva pregunta era sols sobre Ca'n Pastilla...

ELS VEÏNS. LA CONTAMINACIÓ

-No, en general interessen totes les repercussions d'un centre com l'aeroport en el seu entorn, també a altres zones properes.

-Bé, idò una tercera mesura que hem pres ha estat no sobrevol·lar Ca'n Pastilla si no és estrictament necessari. No és que ens haguem autolimitat, però si en aquests moments programam 35 moviments/hora, seria absurd que utilitzàssim la capçalera de Ca'n Pastilla per fer mal als habitants d'aquesta zona. Per això procuram que la utilització de les pistes sigui el més racional possible, però així com passi el temps segurament la situació serà una altra ja que si augmenta la demanda, segurament les pistes s'hauran d'utilitzar al cent per cent de la seva capacitat.

-Vostè ha tret el tema. I què pensen fer per altres barriades com Sant Jordi?

-Per manca de temps no ens hem vist tant amb els veïns d'aquesta zona com amb els de Ca'n Pastilla, però també ens hi trobam una mica compromesos. Hauríem d'haver començat a fer coses que no hem fet com sembrar arbres que potser no tinguin tanta eficàcia com la barrera de Ca'n Pastilla, però, almenys podrem demostrar que ens interessem per ells, com de fet, és veritat que feim.

-Els renous de l'aeroport no són l'única font de contaminació.

-El turisme és una activitat que pol·luciona. Altres aspectes d'atac al medi ambient podrien ser l'emissió de gasos que és molt reduïda, després els abocaments amb els quals hem de tenir una cura especial. Crec que fins ara ens hem preocupat bastant de controlar tots els greixos dels vehicles de terra, ja que els avions no en produeixen, i s'ha de procurar que s'aboquin a sistemes que després siguin reciclables. Per altra part també hi ha les aigües o els líquids procedents de les terminals i ja hem acabat les obres que faran possible que aquestes aigües vagin a la depuradora de Sant Jordi. També hi ha hagut episodis, jo diria que anecdòtics amb el tema de l'urani que es varen resoldre sense cap perill per a ningú i amb un cost de milions de pessetes. I no veig cap altre tipus de contaminació.

ELS PERILLS

-Encara hi ha molta gent que té por de pujar a un avió. Ja sé que vostè té poc a veure amb aquesta fòbia en sentit general, però en concret, el nostre aeroport té molt o poc risc d'accidents?, es pot avaluar la sinistralitat de Son Sant Joan?

-En tot cas el problema podria ser dels avions, no de l'aeroport. Tenim uns avantatges molt clars: que una capçalera està molt prop de la mar i una altra a una zona plana, sense pistes creuades ni coses per l'estil. Tenim la sort de trobar-nos a una situació privilegiada, però l'accident sempre existeix encara que en el transport aeri és més difícil que a altres situacions, ja que està molt més controlat. El pilot mai no vola sol, ho fa tutelat, l'avió sempre es troba subjecte a comprovacions d'enginyeria, hi ha un sistema de control aeri... però això, per altra part fa que sigui un transport car.

-Així, segons diu vostè, viatjar en avió és segur, creu que també és còmode?

-Els passatgers dels vols, en general estan molt ben tractats quan són a l'avió. Una altra cosa són els aeroports que s'han convertit en llocs incòmodes, molestos, i una de les nostres obligacions és canviar aquesta tònica. Jo sempre coment que els turistes que vénen a Mallorca, tenen un tracte exquisit i molt personal dins l'avió, però quan arriben a l'aeroport tot és molt diferent. Està ple de senyals, controls de seguretat, inconvenients, hi ha un sol empleat per cada 400 o 500 passatgers, les distàncies són llargues. Bé idò, quan arriben a l'hotel, una altra vegada estan ben atesos. I nosaltres ens hem de situa aquí al mig i procurar que el tracte als clients sigui almenys com el de l'hotel. Fa alguns anys totes les tramitacions per agafar un avió es feien a les ciutats i quan ja ho havies arreglat tot i havies deixat la maleta, un autobús et duia fins a l'avió. Crec que aquesta és una fórmula que es podria estudiar, com altres.

ALTERNATIVES DE CREIXEMENT

-Vostè ha dit abans que " s'arriba a la capacitat màxima", parlem de les alternatives de creixement. Ja hi ha una segona pista i, a vegades s'ha parlat d'un segon aeroport situat en el centre de l'Illa. Què s'ha de menester, al marge de les reformes de tipus urbanístic per a Son Sant Joan?

-L' Aeroport de Palma té un avantatge respecte de tots els altres que estan en marxa, ja que és l'únic de tota Espanya que té una planificació molt a llarg termini. A 1963 es va concebre el que hauria de ser l'aeroport del futur amb dues pistes paral·leles que tenim en marxa. A aquests moments la capacitat de l'aeroport amb les dues pistes deu esser de vuitanta moviments per hora i realment en programam devers trenta-cinc. Això vol dir que hi ha un matalàs important. I no utilitzam els vuitanta moviments per hora ja que si ho féssim se saturarien les terminals de passatgers.

Com ja he dit el nostre aeroport és l'únic que té dues pistes paral·leles, amb l'excepció de Las Palmas, que també les té, però tan pròximes que no es poden utilitzar paral·lelament, sinó que una serveix per sortir i una altra per entrar. I això vol dir que Son Sant Joan pot funcionar com dos aeroports separats. A més a més el Pla director preveu una tercera pista situada al nord. Així que l'horitzó quant a capacitat de vol és molt ample. Si pensam en un termini de trenta anys, ens podem imaginar un altre tipus d'aparells de vol, però no crec que haguem de menester un altre aeroport. I a més a més, segurament hi hauria una reacció brutal en contra seva. Per això jo som partidari de mantenir Son Sant Joan i Son Bonet, amb les millores o modificacions que siguin necessàries, però no cal fer més aeroports. En tenim prou amb les obres projectades per a Son Sant Joan.

LES OBRES D'AMPLIACIÓ

-El que més s'ha criticat del projecte d'ampliació de l'aeroport ha estat la possibilitat de fer-hi un hotel. Vostè creu que és necessari?, quin sentit té?

-Bé, jo no sé si l'hotel es farà o no, però no és el problema de l'aeroport de Palma. S'ha rebut malament i s'ha entès com una manera de fer la competència a la hoteleria amb un capital públic, però això no és així ja que l'hotel s'havia de construir en societat amb una empresa privada i crec que així es farà al final. La major part dels aeroports tenen un hotel, dins el mateix recinte, però, vaja l'aeroport també pot viure sense i que es faci o no tampoc no ens preocupa molt. El que sí em preocupa és que al mateix edifici de serveis hi ha d'haver un aparcament per a cinc mil vehicles, en el qual els passatgers podran deixar les maletes i anar directament a la terminal. I també ha de ser una zona d'oficines per a empreses que hi vulguin tenir una delegació. Però sols es parla de l'hotel que com ja he dit no és el més important. De moment construirem l'aparcament i deixarem la part de l'hotel per a una segona fase.



-Com vostè deia abans, l'atenció als clients a les terminals és molt important, però, de quina manera creu que s'ha d'organitzar?, han de ser companyies públiques, privades, mixtes?

-La situació de Palma és bastant peculiar i conflictiva. A la temporada alta es treballa a un ritme que permet poc tracte amb els passatgers. Hi ha hagut èpoques a les quals els empleats de facturació havien de dur un ritme que gairebé no els deixava temps per dir "bon dia" als clients. Això s'ha de canviar, però els responsables dels aeroports no podem pretendre fer-ho tot sols amb els nostres mitjans. Crec que ens hem de reservar les operacions aeroportuàries pures, i la tutela dels passatgers, però el que són serveis complementaris s'han de deixar en mans de la iniciativa privada o en algun cas es podrien constituir societats mixtes amb entitats locals. Fa algun temps es varen reduir els serveis amb propòsits de "modernització" o abaratiment de costos, però ja s'està tornant al concepte anterior de millorar la qualitat amb més personal encara que això també sigui una mica més car.

-Què vol dir les operacions aeroportuàries pures? Què correspon a les companyies aèries i què correspon sols al mateix aeroport?

-Pens que ara estam molt a prop del que podria ser la millor organització. Hi ha una activitat que és la de transport aeri que es regula per un contracte. Quan el passatger factura el seu equipatge i rep la seva tarja d'embarcament es posa sota la tutela de la companyia aèria i ho deixa d'estar quan ha arribat a l'altre aeroport i ha rebut la seva maleta. Nosaltres ho tenim així. Al principi sols hi havia Iberia, ara es va liberalitzant i en el futur cada companyia podrà organitzar els seus serveis. El que passa és que els han de donar dins l'aeroport i s'han d'establir les condicions d'utilització. També hi ha tota una sèrie de serveis complementaris com són transport, informació, comercialització etcètera, que també poden fer companyies privades subjectes a la normativa d'utilització dels espais públics dels aeroports, que per a això cobren unes tarifes.

Per altra part, els serveis que no es poden delegar són els de coordinació i gestió del mateix aeroport que s'han de fer amb la tutela de l'Estat que nosaltres representam. I també hi ha uns altres serveis com els de policia, informació meteorològica, sanitat, etcètera.

-Bé, idè parlem de la crisi d'Iberia. Quines repercussions ha tingut en el funcionament d'aquest aeroport?

-Nosaltres tenim dos aspectes del grup Iberia. Un és el que realitza el servei d'assistència a terra i això ens afecta molt, encara que el problema d'Iberia és un problema del conjunt de la companyia i no de l'aeroport de Palma ja que aquest servei aquí resulta molt rendible. L'altre aspecte és com a transportista, però la veritat és que el grup Iberia com a transportista no representa molt a l'aeroport de Palma, ja que hi ha altres companyies privades que també fan aquest servei. Crec que els aeroports turístics hem tingut la sort d'aplicar la liberalització del transport amb més temps que altres aeroports.

LA INSULARITAT

-Els costs de la insularitat, per dir-ho d'alguna manera "passen" pels aeroports? Creu que el fet que la major part de les nostres comunicacions amb l'exterior de l'illa es facin o

s'hagin de fer a través de l'aeroport fa que la insularitat tenguin unes repercussions econòmiques negatives?

-L'Estat aplica una reducció del vint-i-cinc per cent en el preu dels bitllets dels habitants de l'illa per corregir una mica aquesta desigualtat, però crec que encara hi ha altres coses que es podrien millorar. Per exemple les taxes o tarifes d'aterratge, estacionament o les feines de "handling" són iguals per a un vol Eivissa-Palma o per a un altre d'Eivissa a Honolulu i això s'hauria de corregir, eliminant, per exemple una sèrie d'activitats absurdes que es fan igual per a un vol a Nova York o a Eivissa.

-Per exemple?

-Tot això de la tarja d'embarcament, que s'ha d'agafar la maleta i posar-li una etiqueta i no sé què més. Jo crec que moltes vegades els passatgers podrien sortir tranquil·lament de ca seva i anar fins a l'avió sense més complicacions. I això podria abaratir segons quins costos i repercutir en el preu dels bitllets. Jo no som partidari de cobrar taxes o tarifes per davall dels costos reals. L'aeroport ha de poder ser rendible sense haver de recórrer a les subvencions que, al cap i a la fi, es paguen amb els impostos de tots.

RENDIBILITAT

-I a aquests moments, l'aeroport és rendible?

-És una entitat pública, de dret públic privat i capital públic que, a la vegada és autosuficient. És a dir, nosaltres no hem de recórrer als Pressupots Generals de l'Estat, sinó que ens abastim amb els ingressos de les taxes que cobram als passatgers, més l'activitat comercial que desenvolupam i això ho feim repercutir en el mateix aeroport. Els ciutadans d'aquestes illes no han de pagar els costos de l'aeroport. Però, per altra part amb els seus impostos també es paga, per exemple la via fèrria de Sevilla a la Coruña, mentre que els aeroports pagam la nostra pròpia infraestructura i tots els costos de l'operació de vol.

-Això es pot entendre com un greuge comparatiu.

-És un fet que a altres mitjans de transport com els autobusos o els trens, l'Estat posa la infraestructura i ells sols es fan càrrec de les despeses d'explotació. I crec que la gent ha de saber que nosaltres o, millor dit, els aeroports no són una càrrega per als ciutadans de les Illes.

CONTROL INTERNACIONAL

-Cada cert temps hi sol haver un conflicte de controladors aeris d'altres aeroports que té importants repercussions a les comunicacions amb Mallorca. Com creu que s'ha d'organitzar i regular el control aeri internacional o, més en concret, l'europeu?

-Jo crec que hi ha hagut un canvi important del sistema de control europeu a partir de 1986, que hi comença a haver una contínua reducció d'aquests sistemes de control. S'ha dit que la culpa és de la diversificació dels centres de control, dels equipaments obsolets, de la manca de controladors formats... I en la meua opinió el més important és que no s'ha evolucionat en els sistemes de control o, almenys, no s'ha fet al mateix ritme que el transport aeri. Jo diria que el més modern del transport aeri és l'avió que és un producte d'enginyeria gairebé

perfecte. Però els serveis de control ara per ara manegen una tècnica que es diu de "control d'afluència" que ha estat un llast. Estava pensada per controlar el nombre de vols a moments d'emergència i no serveix per funcionar cada dia, però s'aplica des de 1986, amb la qual cosa l'espai aeri ha anat baixant de capacitat i cada vegada és més complicat. És a dir, una restricció imposada a Estocolm pot arribar a produir la paralització de Son Sant Joan. Estocolm marca restriccions a Alemanya, després Alemanya a França i a Suïssa i així es va dividint la capacitat, fins que es produeix la paralització. Jo crec que el problema real no són les vagues de controladors i que quan es produeixen es dissimula el problema real. Evidentment la vaga dels controladors francesos ens va fer molt de mal, però el problema és que en temporada alta tots els dies hi ha retards. El proper estiu, encara que no hi haurà vaga de controladors francesos, hi haurà retards. És evident.

-I com ho sap vostè que no hi haurà vaga de controladors francesos?

-Perquè hi ha hagut un pacte a dos anys, però continuarà havent-hi retards. Si la nostra programació a un moment determinat té quaranta "passos" per un punt determinat de França i la capacitat que França ens assigna és de deu, n'hi ha trenta que queden fent cua. Aquest sistema -el dels controladors de vol- funciona sempre amb retards, que en temporada alta poden arribar a ser de set o vuit hores. Nosaltres veim que l'espai aeri té capacitat per absorbir tots els vols que es programen, però d'una manera desordenada i això és el que no entenem. I em sembla absurd fer venir una persona a les vuit del matí a l'aeroport sabent que ha de sortir al cap de set o vuit hores. És millor deixar-la al seu hotel i programar l'avió per a quan hi hagi capacitat. Tots els aeroports hem fixat la nostra capacitat i el programa de vols s'ha confeccionat segons la capacitat. Però després ve el control i diu "no sé quina és la meua capacitat" o la canvia contínuament. N'hi ha una a una hora, altra a una altra hora i sembla com si aquesta capacitat depengués de la voluntat de les persones que treballen en els controls. A vegades pens que el control aeri funciona com si fos un hotel al qual el director demanàs al matí, "avui quants empleats tenim"? i segons els que hi fossin decidís: "bé, idò quaranta clients al carrer". El matí berenem amb un telegrama que diu: avui de 7 a 9 tants per vols aquí, de 9 a 11 tants altres. Ho tens tot programat, ben pensat, però malgrat això has de veure arribar molts de passatgers que ja saps que no sortiran.

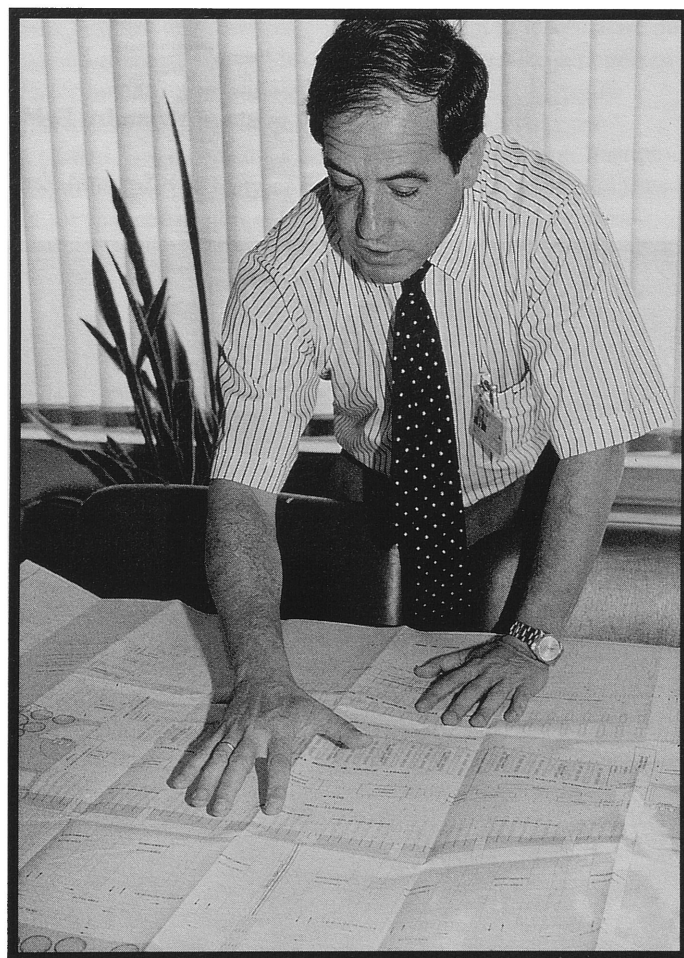
-Però això, té remei?

-Això hauria de canviar. La situació de les Balears és molt delicada, ens trobam al sud d'Europa, som un lloc d'origen i destí del turisme i hem de sobrevolar espais aeris d'altres països. I els més propers com Marsella i Burdeos ens veuen com "els que els feim arribar una càrrega excessiva a l'estiu". Els serveis a França no estan dimensionats d'acord amb les necessitats que tenim a l'estiu. Nosaltres contínuament parlem de la quantitat de passatgers i d'avions que arriben i no ho feim per presumir. Ho feim perquè necessitam que la gent conegui quina és la nostra dimensió real i que se li doni la importància que té. Son Sant Joan és l'aeroport que té més trànsit d'Espanya, sobretot entre els mesos d'abril i novembre. Som un aeroport amb molt de trànsit que sols té quatre mesos baixos i, a vegades ens tracten com si fóssim un aeroport que sols tengués molt de trànsit al mes d'agost, la qual cosa no és certa.

EL FUTUR

-Ja n'hem parlat abans, però per acabar voldria que em fes un resum de com veu el futur de l'aeroport.

Bé. Jo veig un futur bastant diàfan. El nostre coll de botella actual que era la terminal de passatgers té un nou projecte que el temps dirà si és encertat o no. Ja veurem com es rep. El nou edifici pretén pal·liar els efectes de la pèrdua de qualitat que sempre suposa la massificació. Tenim un bon futur en el camp de vols, ja que la nostra capacitat és sobrant. Fins ara l'aeroport de Palma feia gairebé un miracle tractant aquestes xifres tan altes de passatgers pel fet que tots solien venir acompanyats d'agents de viatge que resolien molts de problemes, però això s'acaba ja que els turistes cada vegada volen ser més lliures i funcionar pel seu compte. I el nou



edifici està pensat precisament per fer que els passatgers puguin tenir tots aquests serveis a la seva disposició. En darrer terme hi ha l'aspecte econòmic. La inversió que feim és aproximadament de 40.000 milions de pessetes i encarirà el producte, però ens la podem permetre per l'austeritat que hem tengut fins ara. L'aeroport de Son Sant Joan és un negoci sanejat. Té uns costos per passatger molt baixos i els encarirem, però fins al límit que ens permeti equilibrar-los amb els ingressos per passatger, de manera que no siguem una càrrega per a ningú, sinó un negoci que haurà de tenir futures ampliacions ja que la demanda de serveis cada vegada és major. Crec que amb això complim amb les nostres dues vocacions que són el servei als habitants de l'illa i l'atenció a la indústria turística.

El guàrdia de l'espai

Entrevista a Alejandro Egidio

per Sebastià Verd

El centre de control de Son Sant Joan té quelcom de misteriós. De lloc inaccessible, des d'on -això no obstant- es donima tot el que passa a les pistes de l'aeroport. Hom confia en aquells homes i dones que mai no veu, però que són allà dalt, a la Torre, per vigilar que les operacions d'enlairament i d'aterrament es duguin a terme sense problemes. El misteri, però, desapareix quan un travessa les barreres del recinte i se n'adona que aquell és un món real, però molt complex alhora. La base de la Torre està farcida d'un sofisticat sistema de ràdars i altres aparells de seguiment de la navegació aèria. És des d'aquí que els controladors vetllen realment per la seguretat dels milions de passatgers que al llarg de l'any vénen a Mallorca o se'n van. Formen part d'una peça essencial per al transport i, per tant, un servei clau per a una economia turística.

L'any passat el control aeri va ser un caos, els retards

a Son Sant Joan varen ser el pa nostre de cada dia, i causaren una mala imatge als turistes. La culpa, però, no era -ni és, perquè el problema encara no s'ha solucionat- dels controladors de les Balears, sinó, sobretot, del control de Marsella. El problema de fons és l'espai aeri europeu, que està saturat o que, si més no, no dóna prou oportunitat per a una adequada planificació. Per això el sector turístic de les Illes s'ha constituït en "lobby" per pressionar allà on faci falta. Alejandro Egidio és el cap de navegació aèria de les Balears. És un home que compta amb la confiança del sector perquè entén el problema i fa tot el que pot.

-La temporada de 1994 va ser caòtica a causa de la vaga dels controladors de Marsella. S'ha solucionat el problema? Quina és la situació actual?

-Enguany, segons les informacions oficials que hem rebut no hi haurà problemes, però ja ho veurem... Aviat hi haurà a Mallorca una reunió ministerial d'alt nivell per tractar de posar ordre a l'espai aeri. Nosaltres, per la part que ens correspon, hem fet un gran esforç de planificació i d'informació per saber exactament quina serà la demanda de la temporada per tal d'evitar qualsevol tipus de sorpresa. I per això hem acudit a la font que creim més fidedigna: la reserva d'"eslots" que ha fet Aeroports. S'espera un increment de trànsit aeri de l'ordre d'un nou, d'un deu o d'un onze per cent respecte a l'any passat. D'entrada això suposa un augment del treball per a nosaltres i també, evidentment, per a Marsella, atesa la nostra situació geogràfica respecte

d'aquest control. Ens convendria que els increments no fossin a través de Marsella, però dissortadament els trets no van cap aquí, sinó tot el contrari: les majors demandes es produeixen des d'Alemanya i, per tant, afecten el control marsellès. Això, evidentment, ens preocupa i molt. Per això hem traslladat aquesta preocupació tant a Madrid com a Brussel·les. Coneixem quina és la demanda que tendrem i amb aquestes dades es poden planificar les alternatives perquè no hi hagi problemes... No podem fer gaire coses més, sinó esperar que tot funcioni bé.

-Quines són aquestes alternatives, perquè sembla que tothom està ben assabentat del problema, però fins ara no s'ha vist el remei?

-Bé, jo esper que enguany hi hagi remei. Si més no, com li deia, hem fet un gran esforç per recollir tota la informació, de manera que tant Brussel·les com París o Marsella ja coneixen perfectament i amb suficient antelació quina és la nostra demanda. De fet saben quina és de manera global i per setmanes, per dies i fins i tot per hores. Teòricament hauran tengut temps suficient per fer totes les previsions necessàries i, en tot cas, per decidir sobre les possibles rutes alternatives, perquè el que mai no podrà fer l'Estat francès és improvisar controladors. Marsella ha solucionat el conflicte laboral de l'any passat, almanco això diuen els periòdics, però el nombre de controladors no ha augmentat significativament. El ministre de Transport francès diu que no hi haurà problemes. Ja ho veurem! El març, vénen a Mallorca els dirigents d'Eurocontrol i el juliol seran aquí tots els ministres de Transports de la Unió Europea. Cal esperar qualche cosa de tot això, no li sembla?

RETARDS EXPLICABLES

-Se'l nota una mica escèptic...

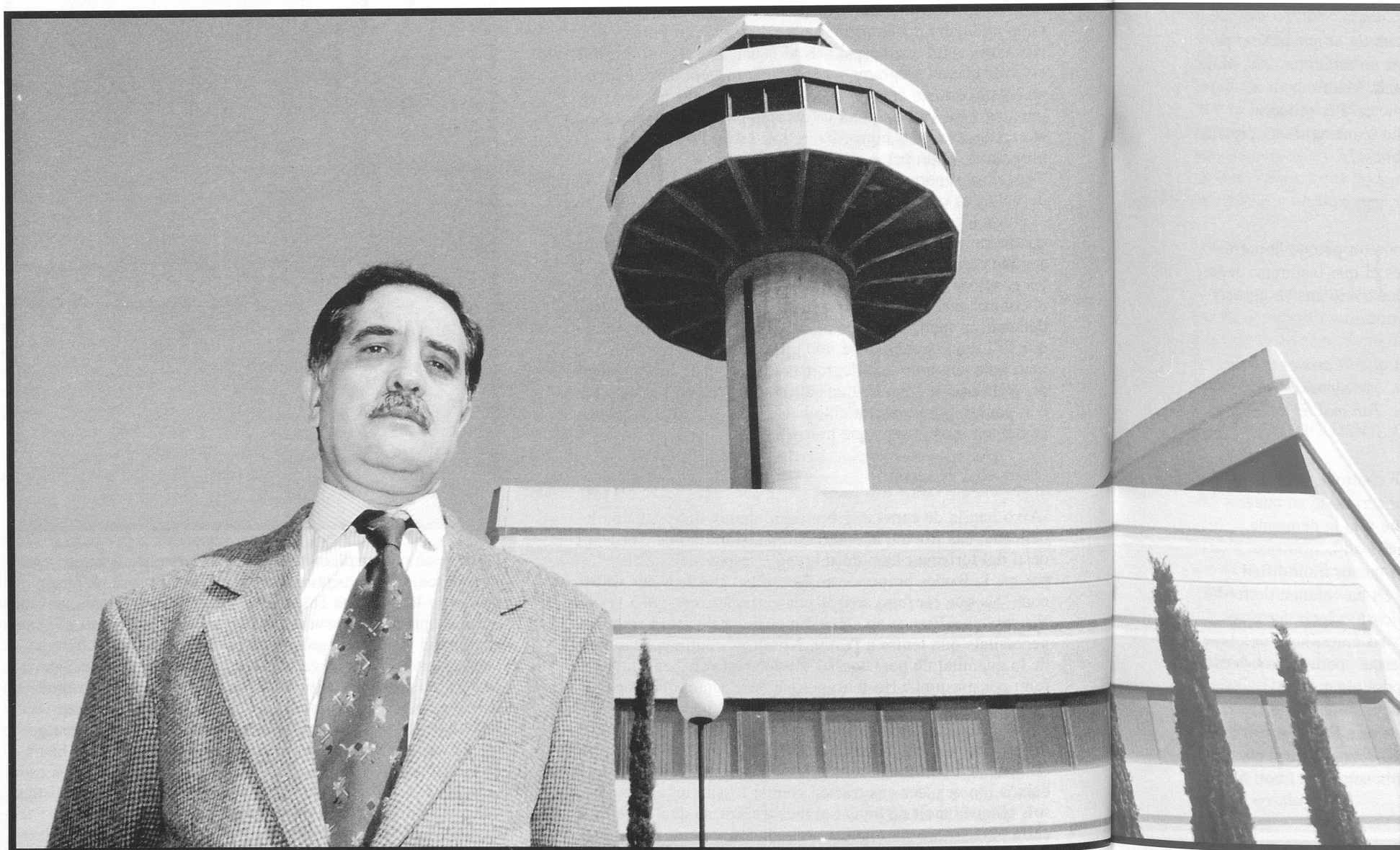
-No és això... Miri, l'any passat es va produir un increment de trànsit inesperat. A més dels conflictes laborals cal dir que la densitat de trànsit cap a les Balears va sorprendre el control francès. No tenien informació. Doncs bé, ara la tendran. Mai no es pot donar una resposta si abans no s'ha presentat una demanda. La nostra política actual és la d'informar primer per exigir després. De fet tenc notícies que França ja treballa sobre la documentació que nosaltres li hem facilitat i que procedeix a distribuir el personal de control segons els horaris de major

demanda. Si ho fan així no hi haurà problemes, sobretot si podem comptar amb els altres dos controls francesos de Burdeos i Brest, gràcies als quals l'any passat el caos no va ser tan gros com hagués pogut esser.

-De totes maneres, em sembla que l'opinió pública no acaba d'entendre com es pot produir un embús a l'espai aeri fins arribar a produir retards de deu i més hores. Potser sigui perquè no es coneix abastament com funciona el control.

Alejandro Egidio Salazar va néixer a Sigüenza el 1945, però des de 1967 viu i treballa a Mallorca. És casat i té quatre fills. Enginyer tècnic aeronàutic, la seva primera ocupació va ser a Son Bonet en el manteniment del radar. Va completar la formació als Estats Units i, de tornada a Palma, quan s'inaugurà el nou centre de control a Son Sant Joan en fou designat el director i, posteriorment, passà a ocupar la direcció regional de navegació aèria.

En aquest moment té al seu càrrec els controls de les tres illes, amb un total de tres-cents persones, de les quals dues-cents cinquanta són a Mallorca. La meitat són controladors.



-Sí, pot ser que la gent ens doni la culpa de moltes coses que no són de la nostra exclusiva competència. Potser els controladors siguem els grans desconeguts de tot aquest complex món de l'aviació i és que nosaltres no tenim cap contacte directe amb els viatgers. Els nostres clients, per dir-ho de qualche manera, són les companyies aèries i no els passatgers. Els viatgers van a l'aeroport i allà reben uns serveis concrets. Després pugen a un avió que els du allà on volen anar, però això és gràcies a un control del qual no se n'adonen i que els garanteix la seguretat. Aquesta és la nostra funció: assegurar el trànsit aeri i satisfer la demanda de les companyies d'aviació que volen que els seus aparells vagin d'un aeroport a l'altre per la via més curta possible i dins de l'horari comercial que més els convé. Els controladors feim que això sigui possible sense que els avions corrin cap perill d'estavellar-se uns contra els altres.

MANCA COORDINACIÓ

-M'imagin que aquesta tasca no és gens fàcil i que exigeix molta coordinació, perquè els avions sobrevolen molts de controls. Però precisament per això, perquè res no sembla que es pugui deixar a la improvisació, sorprèn que es pugui arribar a la situació de l'any passat. Vostè diu que hagués pogut esser pitjor... potser sí, però Déu n'hi do... Va ser caòtic.

-La resposta és molt complexa i senzilla a la vegada. La demanda de trànsit no va trobar una oferta de control suficient sobre l'espai francès, així de simple, amb independència d'altres problemes que també hi havia a altres diverses àrees centroeuropees. Si hi havia una demanda de vol des de Balears cap a Marsella de vuit i nou vols a l'hora i l'oferta de control només en permetia set, és clar que això causà retards. De fet, fins ara, mai no s'havia fet una petició prèvia de vol als països intermedis. Quan una companyia preveu un viatge entre Helsinki o Berlin i les Balears es fan les corresponent reserves als aeroports d'origen i de destinació, però no als controls de països de pas, això ens podria dur al desbarat de no poder exigir res, perquè en realitat mai no s'ha demanat res amb la suficient antelació per garantir una normalitat absoluta en els horaris. En conseqüència, perquè les coses vagin bé, per poder programar els vols correctament no només s'hauria de conèixer la capacitat dels aeroports, sinó també la de tots els controls que s'han de sobrevolar i, per tant, fer-ne les corresponents reserves. Però això és molt complicat. És quasi impossible. Per això hem reunit dades sobre totes les reserves que ja s'han fet als aeroports i ara veurem si és possible ordenar el trànsit sense produir retards.

INDIGNACIÓ CONTRA MARSELLA

-I si es reproduïen els conflictes laborals. El sector turístic de les Illes estava indignat, l'any passat, perquè un col·lectiu petit de controladors causa perjudicis a milions de passatgers.

-Jo comprenc aquesta indignació, però cal tenir en compte molts de factors. Marsella és un control atípic. I per què dic això? Doncs perquè França s'ha vist forçada a un fort increment del control aeri a causa d'un gran augment del trànsit sobre el seu espai. Els fluxos han crescut de manera molt

important en els darrers anys i no només entre el nord i el sud, que és un flux prou estacional, sinó sobretot entre l'oest i l'est, que és continu al llarg de tot l'any. El trànsit entre Gran Bretanya i França s'ha multiplicat moltíssim i això ha obligat a reforçar els controls de l'àrea de París i, fins i tot els de Burdeos i Brest, mentre que Marsella era, i és, un control més estacional. Ha estat una decisió política que ens perjudica a nosaltres, perquè Marsella és la nostra sortida natural cap a Alemanya que és el principal mercat que tenim. Marsella és la ventafocs. La situació s'ha deteriorat i quan les autoritats franceses han volgut reaccionar se'ls han acaramullat els problemes. A més a més, cap a Marsella s'ha anat traslladant el personal de major edat atret per una zona climàtica més càlida, gent que ja està una mica de tornada i que té més dificultats per fer front a nous reptes, com els increments tan grossos que es varen produir l'any passat. Cal formar nous controladors, però això no és quelcom que es pugui fer en poc temps sinó que es pot torbar de dos a tres anys com a mínim.

UNA PRESSIÓ MAI NO VISTA

-Mentrestant les conseqüències les sofreixen vostès, que es veuen sotmesos a una forta pressió per part de tot el sector.

-Sí, però aquesta és la nostra feina i feim tot el que podem per solucionar els problemes. Però, per sort no estam tot sols. Mai no s'havia fet tanta pressió política, tant a Madrid com a Brussel·les o París, per evitar els conflictes. Per primera vegada a la història, que jo recordi, s'ha mantengut una pressió constant sobre tots els organismes públics...

-Donarà resultats?

-Crec que sí, crec que ja té efectes. Sobretot perquè la pressió s'acompanya d'informació. Nosaltres és el que facilitam: dades, dades i més dades... i crec que l'Administració ens ho agraeix perquè mai no havia tengut tanta informació.

-Les companyies aèries han denunciat que l'Eurocontrol de Brussel·les és un organisme inoperant, que només serveix per cobrar taxes però que no coordina res. Tan mal de fer és establir un control únic europeu?

-Bé... Eurocontrol té una funció: ha de controlar els fluxos de trànsit, però el que passa és que l'espai aeri no té en aquests moments suficient capacitat per atendre tota la demanda, sobretot en moments puntuals. Endemés, cal pensar que Eurocontrol reuneix vint-i-dos països i que és molt difícil arribar a un consens polític entre tots. Hi ha voluntat de fer-ho però és enormement complex, la qual cosa exigeix fer grans inversions econòmiques: coordinar els sistemes, tenir una base de dades fiable... S'han fet molts d'avanços, però el procés està encara endarrerit. L'any que ve ja és possible que les companyies hagin de demanar els "eslots" d'enlairament, és a dir, l'hora d'emprendre el vol, directament a Eurocontrol. El que no pot passar és que la coordinació comenci quan els passatgers ja són a l'aeroport esperant la sortida del vol. No, la coordinació s'ha de fer molt abans.

RUTES ALTERNATIVES, MILLOR QUE UN "CORREDOR"

-El sector turístic balear ha demanat un corredor aeri per a les Illes. Què en pensa vostè d'aquesta possible solució?

-Pens que no seria cap solució, perquè un corredor aeri entre les Illes Balears i el Continent acabaria congestionant-se. En lloc d'un corredor s'han d'estudiar rutes alternatives, perquè al capdavant sempre haurem de passar pel control de Marsella. Marsella és aquí a prop, com podem veure en el mapa. És inevitable...

-Però s'ha parlat d'un possible repartiment de l'espai controlat per Marsella per part d'Espanya i d'Itàlia, al cap i a la fi el domini marsellès sobre aquesta ampla zona de la Mediterrània té com a origen el final de la Segona Guerra Mundial i la guerra d'Algèria...

-Les coses no són tant senzilles. Amb independència del seu origen el repartiment dels espais està consolidat i no és fàcil que es pugui fer cap cessió, encara que, evidentment, és possible col·laborar més estretament, fins i tot aconseguir un espai aeri compartit, però per això és necessària la prèvia voluntat de França. I també d'Itàlia... Alerta amb Itàlia! que també té uns problemes molt greus. Itàlia no té, en principi, cap gran afany de col·laboració, però és que més a lalt hi ha Suïssa, que també té un espai molt congestionat. La situació, li repeteix, no és gens senzilla, però tot això és el que es negocia aquests mesos... a Madrid, a París, a Brussel·les i també a Palma. Veurem què podem donar nosaltres a Itàlia a canvi que ens admetin un flux superior a través del seu espai...

-I què és el que podem oferir nosaltres a Itàlia?

-No ho sé, tal volta ells tinguin un flux que poden dirigir a través de nosaltres, cosa que acceptaríem de bon grat. Aquest és el tipus de negociació que es fa ara entre els estats de cara a les pròximes reunions de responsables de navegació aèria i de ministres de Transports .

EL CONTROL ÚNIC, ENCARA LLUNYÀ

-Pel que em diu, la Unió Europea com a espai aeri és ara per ara inexistent.

-Sí, de moment aquesta és la realitat. Cada país intenta solucionar els seus problemes mitjançant negociacions bilaterals. El paper de Brussel·les és molt difícil, però inevitablement haurà d'incrementar-se. Com ja li he dit es treballa en un megasistema informàtic de control que des de l'Eurocontrol es coordinarà directament amb les companyies aèries, que ja no hauran de barallar-se amb el missatger, ja es podran barallar directament amb Brussel·les i no com ara que ens duen pel camí de l'amargura... jo ho he dit moltes vegades a AECA (l'Associació Espanyola de Companyies Aèries) quan ens posen a parir... els responsables de la coordinació internacional no som nosaltres.

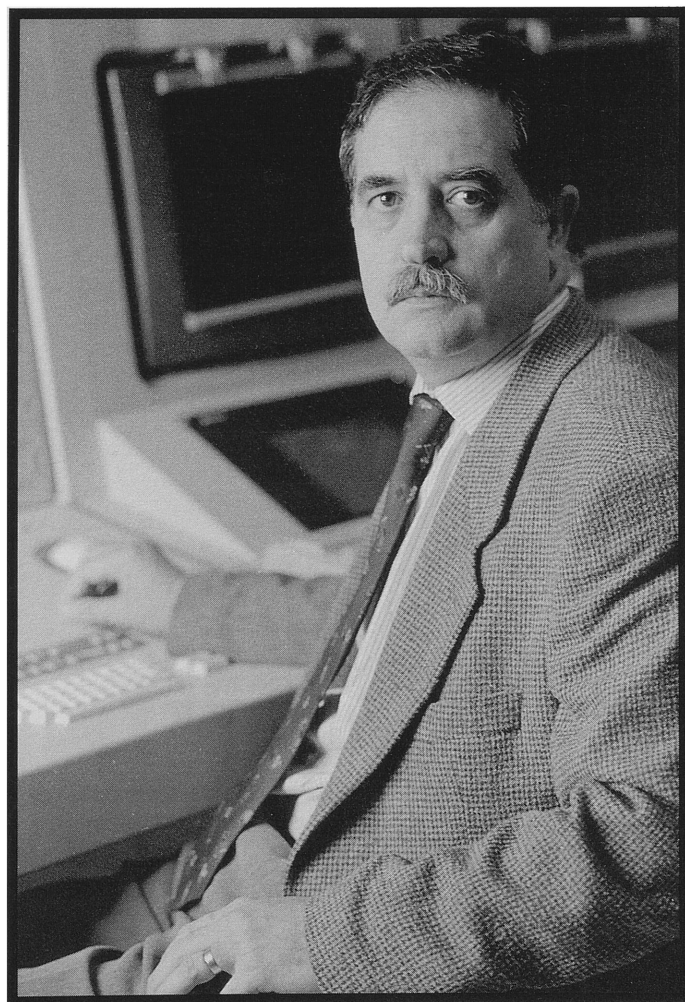
-El futur és Eurocontrol.

-Sí, el futur és Eurocontrol.

REORDENAR L'ESPAI EUROPEU

-De qualsevol manera, per poder fer bé la feina de guàrdia urbà del cel supòs que és necessari que els dissenys dels carrers, és a dir, de les vies aèries, sigui adequat... És així ara? És possible reordenar l'espai aeri per satisfer l'increment de la demanda?

-Té tota la raó. Hi ha una sèrie de grups de treball a nivell europeu que fan feina en aquest sentit, encara que per a nosaltres, que les temporades turístiques ens cauen damunt una rera l'altra amb extraordinària rapidesa, aquests treballs se'ns fan eterns. En aquests moments l'espai aeri està estructurat sobre unitats estatals i això és el que produeix la saturació. Si poguéssim agafar un full en blanc i dibuixar-hi l'espai aeri europeu com si res hi existís ben segur que hi hauria capacitat de sobres, perquè és impossible que ho féssim tan malament com està fet ara. Els canvis es van produint molt a poc a poc, com l'establiment de les anomenades autopistes, o vies troncales, per a avions tecnològicament molt avançats i que no necessiten equips a terra. De fet, a mesura que aquests avanços tecnològics s'universalitzen a tots els aparells serà possible que volin més a prop uns dels altres i es podrà agilitar el control... però això va per a llarg perquè tampoc no hi ha la formació ni l'experiència suficients. Cal traslladar les millores tècniques a





MAJORICA[®]

Joyas y Perlas
Jewellery & Pearls

l'organització, perquè sinó les millores tècniques es converteixen amb narcisismes tecnològics que no ens duen enlloc.

EL "LOBBY", NECESSARI

-Creu, per tant, que la idea de fer un "lobby" per pressionar els governs estatals i Brussel·les encara té molta feina per fer?

-Ja li dic que pens que Brussel·les es mou amb molta lentitud. És un elefant enorme i això fa que els "lobbys" siguin totalment necessaris per mantenir el grau de sensibilitat que fa falta i empènyer els canvis. La feina feta pel Foment de Turisme de Mallorca ha estat decisiva per avançar tot el que hem avançant en els darrers mesos. Si el Foment és l'instrument que ha de fer aquesta tasca... això no ho sé. El que sí sé és que ha aconseguit dur a la ment dels responsables la urgència de trobar remei a la situació. I això és el que importa. Perquè a nosaltres, com a tècnics, com que som jutges i part ahora, de vegades no ens creuen.

VOLAR ÉS SEGUR

-Davant tot el que hem parlat li voldria fer una pregunta que pot ser sigui molt simple, però n'estic segur que molta gent se la fa: volar per Europa, és segur?

-Segur, segur...indubtablement que sí. El que hi hagi retard és, a pesar de tot, un signe de seguretat. La seguretat mai no es qüestiona. Els controls són extraordinàriament rigorosos. Endemés, els avions volen a considerable distància uns dels altres, no hi ha perill...del que es tracta, justament, és d'avançar tecnològicament perquè puguin volar més a prop... però primer, primer de tot és la seguretat. Home! ningú no pot garantir la seguretat absoluta, mai no hi hauria accidents... però és que de fet n'hi ha molts pocs. Mai no s'autoritza cap vol si no es donen, teòricament, totes les garanties.

-Que l'economia de Mallorca depèn del turisme, és a dir, del transport aeri és indubtable. Es construeix un aeroport que podrà admetre més de vint milions de passatgers anuals, però si no millora la situació de l'espai aeri europeu és evident que el nostre model econòmic se'n ressentirà...

-És cert, però...miri, nosaltres en aquests moments estam sobradament capacitats per rebre setze milions de passatgers com l'any passat i vint milions en un futur gairebé immediat, fins i tot estam sobredimensionats i tenim prou capacitat d'expansió. A les Balears no s'han regatejat

esforços inversors per poder atendre la demanda. El problema és el que diu: si nosaltres tenim una capacitat de demanda molt alta però el coll de botella és fora del nostre abast, què hi podem fer?: doncs pressionar, pressionar, a través dels "lobbys", del Govern balear, del Govern central...I, a més a més, cal tenir en compte que el client de l'Eurocontrol no és el Govern espanyol sinó les companyies aèries i unes són espanyoles i altres no... en aquest negoci també, o sobretot, hi ha molts d'interessos estrangers, d'alemanys n'hi ha a balquena, interessats en les bones comunicacions aèries de les Balears. Per tant, tots plegats han d'exigir una millora substancial del servei. Els responsables hauran d'atendre la demanda dels clients. Encara que de vegades hom tem que baldament les companyies alemanyes estiguin tan interessades en un bon servei a Balears tal volta si les obliguen a triar s'etimin més defensar els interessos que tenen a les línies est-oest i deixar a segon terme les que van cap al sud. No ho sé... això ja fuig de la meua capacitat d'anàlisi.

LA PERIFÈRIA D'EUROPA

-En alguna ocasió ja havia sentit dir qualche cosa semblant: que Eurocontrol dóna prioritat als fluxos entre l'est i l'oest en detriment dels que van de nord a sud.

-Sí, aquesta és una percepció que tenim molts, però no tenc dades abastament. El que és clar és que una situació perifèrica com la nostra no ens afavoreix.

-També s'afavoreixen més els vols regulars que els xàrters.

-El que passa és que els vols regulars estan més documentats. Per això la feina que feim és recollir una informació molt exacta sobre les previsions dels xàrters, perquè el nivell de planificació d'uns i altres sigui igual.



Per primera vegada, el sector turístic mallorquí ha aconseguit de qüestionar, a fòrums d'àmbit europeu, les inèrcies en l'ordenació del trànsit aeri que, cada any, paralitzen el cor de la nostra economia: l'aeroport de Son Sant Joan. Per evitar que els estius d'infart esdevinguin un perillós costum, el Foment del Turisme del qual n'és gerent la nostra Ina Martínez ha decidit d'aglutinar les reivindicacions del sector i fer pinya davant totes les administracions per incloure els problemes del control aeri en l'agenda europea del Govern espanyol. Justament perquè no vivim de l'aire del cel ens convindrà posar-hi ordre.

Un lobby a Europa

Entrevista a Ina Martínez

per Antoni Llompart

-Com és que el Foment decideix prendre cartes en la qüestió de la navegació aèria?

-El Foment del Turisme va decidir implicar-se en aquest problema perquè trobava que havia de servir per aglutinar tot el sector entorn d'uns problemes d'interès comú. Tenim la sort de tenir representades a la nostra junta directiva les grans patronals de l'illa i, com que som conscients que el Foment no té una força econòmica pròpia, sabem que la nostra força és la capacitat de mobilitzar aquests grans sectors que tenim representats. I, malauradament, la primera ocasió que se'ns presentà per fer-ho va ser aquest estiu amb els retards aeris i els embossos a Son Sant Joan.

Així fou com reunírem la nostra junta directiva amb la gent de les companyies aèries, el senyor Felipe Navío de l'Associació

Espanyola de Companyies Aèries, AECA, el senyor Middleman de l'associació internacional IACA, i amb dues persones fonamentals en les sessions de treball: el director de l'aeroport de Palma, Pedro Meaurio, i Alejandro Egido, el cap de control aeri.

L'encert va ser recórrer als professionals. Perquè nosaltres, des de fora, no ens posàvem d'acord en res: tothom deia la seva; que si els francesos, que si Madrid, sense arribar a posar res en clar. La qüestió és que hi posàrem hores i hores de feina fins que arribàrem a definir clarament el problema i poguérem decidir per on havíem d'atacar-lo.

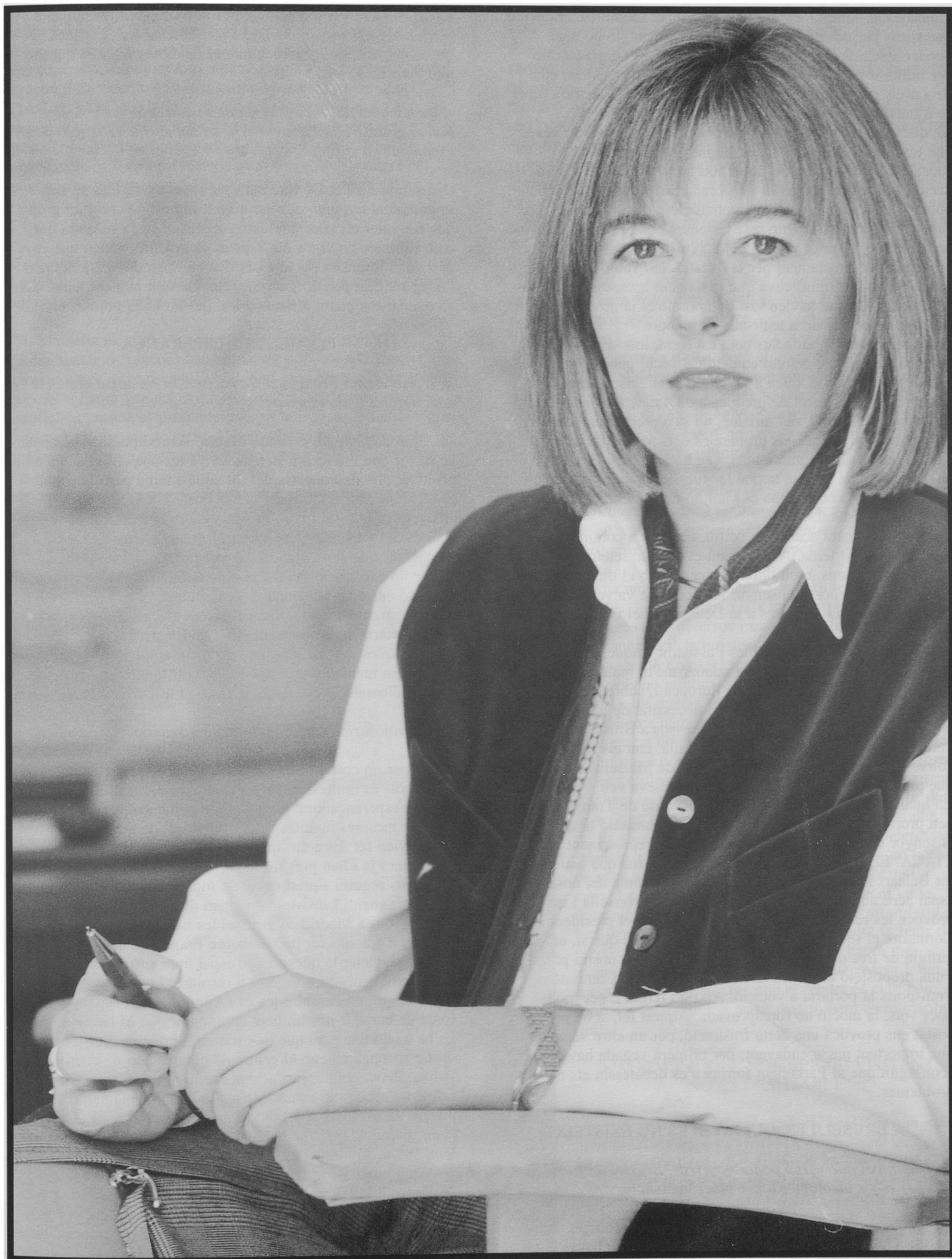
A partir d'aquí ja no ens aturàrem: el problema, efectivament, era Marsella. Però havíem d'abordar-lo via Madrid perquè no podíem intercedir per cap altra via davant els francesos. Així que demanàrem cites a Madrid, i aconseguírem de parlar amb els ministres de Turisme i de Transports, amb el president d'"Aeropuertos Nacionales", AENA, amb el secretari general de Transports... Però el més important fou la cohesió que varen demostrar les parts afectades: vàrem saber fer pinya i aquesta és una experiència que ens ha de servir de mostra de cara al futur. Sempre que tenguem un problema haurem de saber reunir-nos al voltant d'una taula i trobar una veu comuna.

UN "LOBBY" BALEAR A EUROPA

I, en aquelles primeres reunions, ho aconseguíreu?

-Pensem que manteníem una lluita en dos fronts i dues línies de treball paral·leles perquè, a més de plantejar el problema general, teníem una qüestió immediata: el col·lapse de l'aeroport amb milenars de persones que havien de ser ateses. Aleshores la primera feina que férem fou precisament cercar la manera d'ajudar Pedro Meaurio a procurar que l'estada d'aquests turistes, que havien de passar unes hores més del compte a Mallorca, fos el més lleugera possible. Des d'aquí coordinàrem els transportistes, els hotelers i els agents de viatges per mirar de tenir els clients entretinguts i reduir les

Ina Martínez Cañellas va néixer l'any 1960 a Palma, va llicenciar-se en filologia germànica a la Universitat de Barcelona. El 1983 treballà com a professora assistenta de llengua espanyola a un institut d'Alemanya. Retornada a Mallorca, la no inclusió de l'idioma alemany en els programes docents oficials l'empenyí a treballar en una acadèmia privada. L'any 1984 li oferiren un treball de secretària a l'hotel Fabiola de Portals Nous que aleshores regentava una companyia alemanya. Entrà, així, sense gaire vocació, en el món de l'hosteleria però, a causa d'una sèrie de conflictes a l'empresa "vaig haver d'aprendre molt de pressa". Passà de la recepció a la sotsdirecció de l'establiment i, finalment, va ser-ne la directora durant cinc anys (1989-1994). Durant aquests anys inicià els estudis de la diplomatura de Turisme a la Universitat de les Illes Balears. El mes de març del 1994 fou nomenada gerent del Foment del Turisme.



molèsties al mínim. La nostra preocupació, aleshores, era evitar que sortís perjudicada la imatge de Mallorca. No podíem quedar asseguts i veure que havíem pogut fer un gran esforç per millorar l'oferta turística de Mallorca i que després, en deixar els clients tirats per terra a l'aeroport, tota aquesta feina se n'anava en orris.

Jo, que era nova en aquestes qüestions, m'espantava de veure que tothom es lamentava que, durant deu anys, fets així succeïssin cada estiu. Aleshores fou quan al Foment vàrem decidir que, quan passàs la temporada turística, nosaltres no oblidàrem aquest problema i treballaríem durant l'hivern per evitar que tornàs a repetir-se. I les coses començaren a canviar: per exemple, aquesta vegada ja va venir el ministre Borrell a preocupar-se directament per la qüestió. Ho valor com una fita històrica perquè significava que ja havíem aconseguit que ens escoltassin, perquè havien vist que nosaltres ja no aflluïxàrem fins que començassin a tenir-nos en compte.

En aquell moment, enfadats com estàvem, tots -Foment, hotelers, aeroport...- vàrem coincidir a veure que, quan hi ha una negociació econòmica a nivell europeu, els nostres ministres tenen esment de preocupar-se a defensar la sardina o la llet però, en canvi, del turisme, no se'n preocupen gens ni mica. I no vull dir que els problemes dels pescadors o dels agricultors no siguin importants, que ho són, però és que no hi havia manera de fer que també tenguessin en compte una indústria com la nostra que és vital no únicament a les Balears sinó a nivell estatal.

I d'aquesta manera acabàrem l'estiu, decidits a continuar treballant aquest tema. Així, durant el mes de setembre vàrem tenir unes reunions, molt dures per cert, amb el director general de Transports, el senyor Abejón, que va venir a entrevistar-se amb nosaltres a la Delegació del Govern a Palma.

Després vàrem anar a Brusel·les i assistint a aquella reunió de la Comissió de Transports vaig adonar-me'n, realment, del muntatge que és això de la Unió Europea i, sobretot, vaig prendre una consciència clara de la necessitat de tenir un "lobby" que defensàs els nostres interessos a Brussel·les. Perquè si una cosa vaig veure és que, allà, tant els fa parlar de l'olivera del cap de cantó com de l'avió de Marsella, i que el que pitja i pressiona és el que fa sentir la seva veu.

En qualsevol cas, la reunió amb la Comissió de Transports fou ben profitosa. A més dels membres de la comissió hi assistiren el senyor Gamero, pel Govern balear, i un representant d'IACA. Els vam explicar quin era el problema que patíem a les Balears i els vam dibuixar el perfil anacrònic del nostre espai aeri: aquesta falca que s'estreny sobre Marsella i que provoca les retencions. Això va impressionar el president de la Comissió, el senyor Cornelissen que va dir-nos que si, en el termini de tres dies, els dúiem ben explicada la nostra proposta i una proposició clara al Parlament Europeu, la Comissió de Transports la portaria a votació. Així ho férem i, per molts pocs vots, la moció no fou aprovada. Aquest fet, si bé per un costat ens provocà una certa frustració, per un altre va suposar una important passa endavant: per primera vegada havíem aconseguit que al Parlament Europeu es debatessin els nostres problemes.

"A BRUSEL·LES, QUI NO HI ÉS NO EXISTEIX"

-Per tant, pel que vàreu poder observar, Brussel·les funciona més per blocs ideològics o per blocs nacionals?

-Per blocs nacionals, si més no en aquest tema concret. Vull insistir a la idea del "lobby": aquesta gent en duu tantes entre mans, hi arriben tantes qüestions, que si no aconsegueixes de

fer-te escoltar, els teus problemes ni existeixen, justament perquè són els teus problemes i no els seus. Cal, per tant, pressionar-los, obligar-los a interessar-se per aquella qüestió que t'afecta.

-I quin model de "lobby" seria més vàlid: crear un "lobby" balear a Brussel·les o crear-n'hi un del sector turístic espanyol?

-No sabria dir-ho. De tota manera, el sector turístic té una importància tan gran que seria molt important crear un grup que fes valer els seus interessos a Brussel·les. I més ara que, amb l'entrada en vigor del Tractat de la Unió, vénen uns anys decisius i interessa fer una política europea de turisme, crear l'Agència Europea de Turisme, etc. De tota manera, una cosa va quedar-me clara: a Brussel·les, qui no hi és no existeix.

ELEMENTS D'ESPERANÇA

-I, a part d'amb Francesca Bennàsser, hi ha hagut contacte amb polítics d'altres grups.

-Sí, amb na Carmen Díaz de Rivera, l'eurodiputada socialista. I he de dir que Francesca Bennàsser va fer una cosa que és molt positiva: ella desconeixia del tot aquest tema però fou molt prudent que, en veure que la cosa es movia, es posà en contacte amb nosaltres i s'informà sobre la matèria. Per a mi això és del tot lloable, saber-se informar, assessorar-se i reconèixer que seria algú del sector turístic mallorquí qui millor ho explicaria davant la comissió del Parlament Europeu; per això ens convidà a anar a Brussel·les.

Allà trobàrem Carmen Díaz de Rivera que és una parlamentària amb moltíssima d'experiència i que ha treballat molt les qüestions de turisme i de medi ambient. Pels contactes que vàrem mantenir aquest estiu puc dir que és una persona molt interessant i que ens ha estat molt útil en moltes de coses.

-I com valoraria l'estat actual de la discussió?

-Si bé per un costat hi ha elements d'alarma, perquè la demanda de vols és impressionant, per un altre jo diria que la situació és molt esperançadora: perquè s'han començat a adoptar una sèrie de mesures inèdites i a fer un seguit de gestions que mai no s'havien fet. És a dir, que hi ha un interès clar a resoldre el problema i ja s'han pres mesures.

Nosaltres seguim aquest debat de molt a prop, no l'hem deixat en cap moment. I insistesc que hem de treballar a dos fronts: a Brussel·les i a Madrid. A Brussel·les hem de continuar creant un estat d'opinió i fer pressió sobre França. A llarg termini podem plantejar la qüestió de l'espai únic europeu, però ara tenim problemes més urgents a resoldre. I aquestes qüestions urgents, qui pot resoldre-les és l'Administració espanyola i, a força de barallar-nos-hi, hem aconseguit que es fes feina. Hi ha hagut una gent que ha estat vital i que mereix tot el nostre reconeixement: el centre de control aeri de l'aeroport de Palma. Per exemple, just acabat l'estiu ja es posaren a fer, per primera vegada, un estudi exhaustiu de la demanda prevista per a l'any 95. Amb això, a començament d'any ja teníem unes dades de quina seria la demanda de vols a Mallorca d'aquesta temporada. Ara aquestes dades s'ajusten cada quinze dies i, amb aquestes xifres, l'Administració ha anat a Eurocontrol a presentar-li la nostra realitat en termes precisos, amb la qual cosa ja podem exigir solucions adequades. Així, per primera vegada tenim una eina perquè la gent que té la responsabilitat de decidir pugui fer-ho amb totes les facilitats.

L'altre dia Alejandro Egido em comentava que la demanda

d'enguany serà molt elevada però que també s'ha avançat molt en les solucions. Per exemple, la reunió que s'haurà fet a Palma els dies 16 i 17 de març amb els responsables d'aviació civil de França, Itàlia, Alemanya, el Regne Unit i Espanya, tot l'equip directiu d'Eurocontrol i els màxims responsables de l'OACI, d'IACA, d'AECA, significarà que tota aquesta gent haurà vingut aquí per estudiar, amb aquestes dades concretes, com es presenta la pròxima temporada. I això és històric. Vull dir que aquest estiu hi haurà problemes però seran molt menors del que haurien pogut esser si no s'hagués fet tot aquest esforç.

LA CONNEXIÓ MARSELLESA

-Però, encara que puguem desviar el trànsit aeri cap a l'Atlàntic o cap als Alps, Marsella continuarà essent el principal nus d'accés a Mallorca.

-Sí, Marsella és vital. Ara els treballadors de l'aeroport i l'Administració francesa han signat un conveni que ens garanteix tres anys de pau social, així que, d'entrada, ja sabem que no hi haurà vagues. Això, en principi, és important, però és insuficient perquè el problema rau en la manca de mitjans que pateix el seu centre de control. Però també hi ha coses que comencen a canviar: s'ampliarà l'horari de treball i hom diu

que es reforçarà la seva dotació amb més treballadors. Més signes positius: ara no fa molt que el ministre de Transports francès va disculpar-se per les situacions que s'havien generat aquest estiu a causa dels problemes del centre de control de Marsella i donà la seva paraula que no es repetiria una situació similar. Direu que això és política, que són paraules, però fins ara una declaració francesa d'aquest to era absolutament impensable perquè a les cimeres franco-espanyoles que hi havia hagut fins ara es parlava de l'AVE, de la pesca, del que fos... però no mai del trànsit aeri. I aquest és el petit mèrit que, amb moltes d'hores de feina, per ventura ens podem atribuir: aconseguir que aquests problemes passassin a ser tema d'estat. Ja és qualche cosa!

-S'ha comentat, de vegades, que amb la liberalització del sector aeri i amb l'augment de vols previst, els espais destinats a l'aviació civil seran insuficients.

-En això parl per boca d'altri, però el que ens han dit els tècnics és que, administrant bé l'espai aeri disponible, no hi hauria cap problema. Sostenen que les vies existents són suficients i que, fins i tot, hi ha vies disponibles que no es fan servir. Per tant, no seria tan necessari crear vies noves com administrar d'una manera racional les existents.

-I l'augment del nombre de vols entre les Balears i el Continent suposarà un augment efectiu en el nombre de visitants o simplement un augment en el nombre d'estades: més freqüents però més breus.

-Hi ha una tendència clara a la fragmentació de les estades: la gent ja no agafa un únic període de vacances sinó diversos i més breus. La mitjana de permanència dels turistes, que era de catorze dies, ara és d'onze. Per tant, el fet que de cada vegada hi hagi més vols no implica que hi hagi d'haver més gent a l'illa en un mateix moment.

A Mallorca hem arribat a un nivell en què el creixement no és desitjable i, a més, els recursos que tenim no el permeten. Per tant, hauríem de centrar-nos en una millor distribució dels turistes que ens arriben. Arribats en aquest punt, em sap greu haver de dir que jo no crec que Mallorca pugui arribar a ser mai una destinació d'hivern com les Canàries. Seria interessant intentar millorar les baixes temporades però no hem de pretendre tenir tota la planta hotelera oberta tot l'any. Intentem, per tant, que aquest augment en la demanda de vols ajudi a redistribuir la nostra oferta turística. Cal tenir present que, si realment frenem el creixement de la planta hotelera no hi haurà més places i, per tant, la gent s'haurà d'anar redistribuint. En qualsevol cas, jo crec que el model és clar: hem arribat a un sostre i, a partir d'aquí, hem de redistribuir millor.

"L'AUGMENT DEL NOMBRE DE VISITANTS NO ÉS DESITJABLE"

-Però quan s'ha decidit d'ampliar l'aeroport han estat molt escasses les veus crítiques. Tanmateix, les que hi ha hagut -Els Verds, per exemple- no han tengut cap embut a denunciar que, tal vegada, estàvem creant la infraestructura necessària per fer possible una segona explosió de creixement quantitatiu: més capacitat d'acollida, més visitants, més construcció, etc.



Palma del 21 al 30 de abril

Baleares Náutica



XII Muestra Flotante Internacional

el mejor bordo

250 barcos a flote
3.000 m2 de exposición
Equipamientos
Motores marinos
Electrónica
Windsurfing
Pesca deportiva
Pesca profesional
Submarinismo
Electrónica
Servicios

¡Justo al comenzar la temporada!

PATROCINA



Nationale-Nederlanden

MUELLE VIEJO, PUERTO DE PALMA



FIRES
I CONGRESSOS
de BALEARS, S.A.



GOVERN BALEAR

AVIACO

TRASMEDITERRANEA

IBERIA

-Realment jo crec que l'aeroport que tenim no reuneix les característiques mínimes imprescindibles per acollir el volum de visites que nosaltres tenim a l'estiu. Jo no sé si l'aeroport que es construeix serà massa gros. És evident que, si resulta adequat al volum de visitants que tenim a l'estiu, a l'hivern ens vendrà gros, però des del Foment del Turisme pensam que, de cap manera, no seria desitjable mantenir un creixement quantitatiu del sector turístic, no podem continuar endavant com fins ara. I, en això, sembla que hi coincideix tothom: polítics, administracions, autoritats aeroportuàries. Nosaltres, en aquest tema, lluitarem perquè no es pot anar més enfora.

-S'ha dit que aquest augment de la demanda turística i del nombre de visitants no vendrà d'un increment substancial del turisme vacacional clàssic, hotel·ler, sinó que vendrà de la conversió de Mallorca en un espai de residència de ciutadans europeus.

-Sí que és cert que el turisme residencial ha tengut un augment molt important. Probablement la nostra illa té unes característiques adequades a aquest model: hiverns suaus, entorn de seguretat, distàncies petites amb els principals aeroports europeus... Per tant, no és estrany que el turisme residencial vagi en augment. Però això, com ho diria, és un tema complicat: no tot el turisme residencial és un turisme que faci una despesa important a l'illa, ni a prop fer-hi. De fet, aquests residents tenen unes despeses inferiors a les del comú dels ciutadans. Per tant, hi hem d'anar molt alerta. Aleshores, si aquesta gent que ve a Mallorca a viure-hi compra cases ja existents i les millora, hem de valorar el turisme residencial com un fet positiu, sobretot de cara a l'hivern. Però si ha de suposar una excusa per continuar fent noves construccions pens que aquesta és una via falsa per al nostre desenvolupament.

-Però pensa que aquest turisme residencial realment suposa un increment de la construcció?

-Certament que hi ha hagut un important volum de compres d'immobles per part d'estrangers, però crec que la major part correspon a obra ja feta, a cases que, en general, s'han remodelat amb molt bon gust i amb un gran respecte. Però, en qualsevol cas, una pressió urbanística seria molt perillosa, tan si venia des del turisme residencial com si ho feia des de qualsevol altra classe de turisme. Però jo som incapaç de dir quin dels dos desenvolupaments turístics podria crear més pressió urbanística.

MALLORCA TÉ FUTUR

-Per quins factors creu que l'èxit turístic de Mallorca, com a destinació, ha durat tant i per què creu que pot perdurar?

-L'illa nostra, paisatgísticament, no diré que sigui única però sí que és un lloc privilegiat. A més, continuen afavorint-nos aquelles circumstàncies que determinaren el sorgiment de la indústria turística mallorquina: una distància ideal respecte dels centres urbans europeus, un clima adequat. Per tant, la qüestió que ens hauríem de plantejar és una altra: hauríem de demanar-nos quines causes podrien rompre aquest model. I la resposta és que si continuàssim repetint alguns errors del passat, si continuàssim fent les coses malament, si no respectàssim el medi ambient, si continuàssim urbanitzant la part de la costa que no està urbanitzada, si no miràssim de promoure la cultura, la nostra tradició, la gastronomia... hi podríem perdre molt. Però crec que si som capaços de mantenir

les platges, el nostre entorn natural, si continuam fent un esforç important en infraestructures i si tenim present que, de cada vegada més, el turista no voldrà únicament sol i platja sinó també un entorn agradable per a l'estada i una sèrie d'al·licients de caràcter cultural, en sortirem guanyant. I aquests atractius els tenim però no els explotam prou: hi ha ciutats d'Europa que, amb un patrimoni històric i cultural molt inferior al nostre, munten uns "tinglados" que, amb una promoció adequada, atreuen pelegrins de per tot arreu. I aquest, el dels atractius culturals, és un camp en què s'hauria de fer molta força.

-Però no veig gens clar que el turisme de masses, que és el que històricament ens hem treballat, el puguem atreure amb aquestes històries. Això sí, podem diversificar l'oferta.

-Jo crec que aquest turisme que vulgarment en deim "d'espardenyia" no és el més positiu: aquests turistes no paguen el que consumeixen en aigua, en medi ambient, en res. Per tant no és bo ni per a l'illa ni per a l'empresari ni per a ningú.

A això, hi hem d'afegir una altra qüestió: el tema de l'oferta. A Mallorca tenim una situació de monocultiu turístic, pràcticament tots vivim del turisme. Jo crec que això no hauria d'esser així però és una realitat i, per tant, ara no podem pretendre que ens comenci a venir gent de quatre o cinc estrelles perquè hi hauria molts de mallorquins que passarien molta de fam: tenim una planta hotelera, unes infraestructures i una població activa preparades per rebre una gran quantitat de visitants i aquesta dinàmica no es pot trencar de cop. Però si de cada any augmentam lleugerament els preus, els nivells més baixos de la demanda i de l'oferta aniran caient però en aquest procés no hem d'afluixar i hem d'esser molt conseqüents i constants i, encara que vengui un moment de baixa demanda, no hem de cedir.

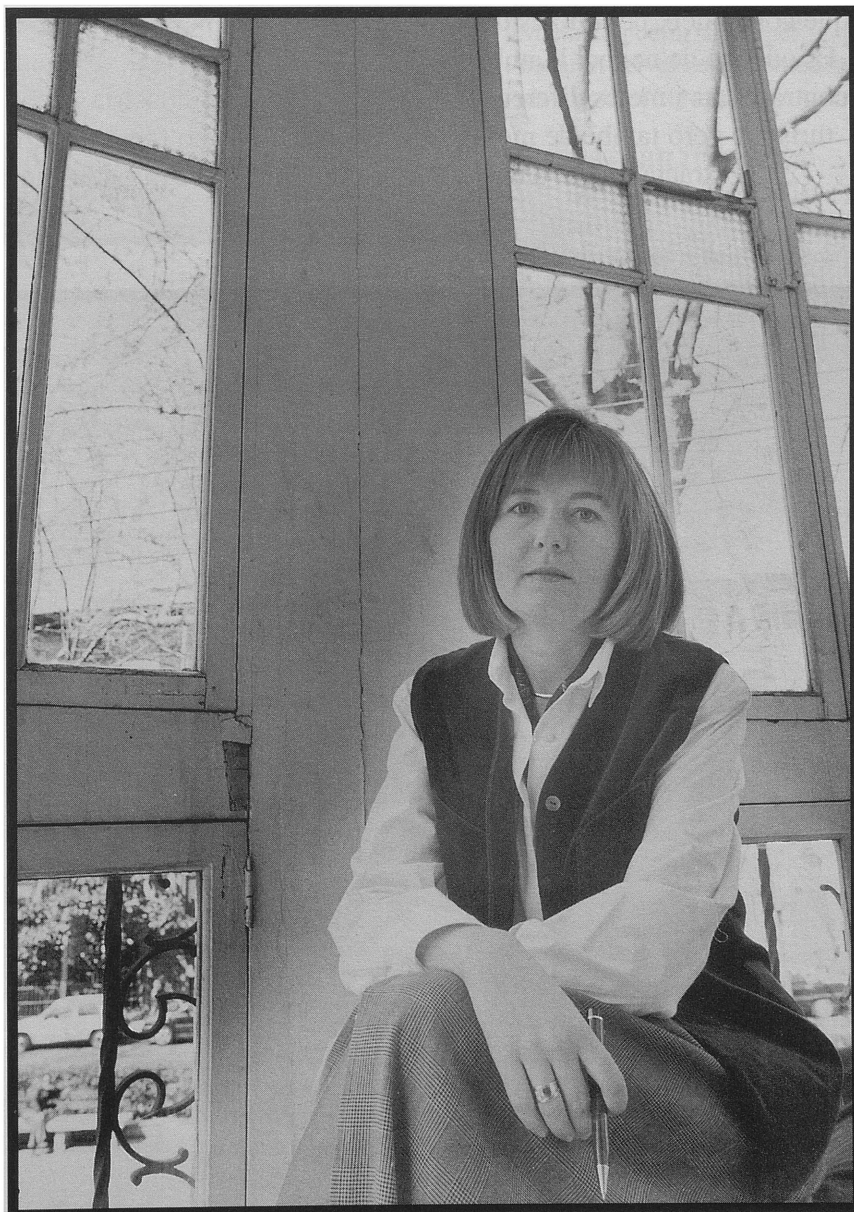
Record que quan treballava en l'hosteleria ja no vaig entendre mai aquesta obsessió de segons quines persones de tenir el cent per cent d'ocupació: sempre he trobat que és molt preferible tenir-ne un setanta per cent a un preu raonable que no un cent per cent a preus rebentats. Però aquesta cosa que és tan fàcil de dir i d'entendre perquè tenim un bon moment pel que fa a la demanda -i a tothom ja li va bé, de pujar els preus- no és tan fàcil de mantenir en moments de crisi. I crec que hauríem d'estar preparats per aguantar aquesta posició fins i tot en els moments baixos i difícils, perquè només d'aquesta manera arribarem a assolir el nostre objectiu: millorar la qualitat poc a poc, sense perdre més que un nombre reduït de clients a cada passa i deixar que caiguin, poc a poc, les pitjors infraestructures. D'aquesta manera no arribarem a tenir un turisme de luxe però sí un turisme de nivell mitjà i amb uns altres interessos i comportaments, un turisme que no es concentrarà tant en els mesos d'estiu i un turisme que tindrà uns altres interessos.

"ENS HEM DE FER RESPECTAR"

ONA - I, als majoristes de viatges, què els deu interessar més: continuar rodant amb un model que ja els funciona, l'actual, o embarcar-se en una nova experiència?

Martínez - Hi ha de tot. Però el que hem de tenir molt clar és el que ens interessa a nosaltres, no el que els interessa a ells. Per a ells, per a qualsevol majoriste important, Mallorca és vital, una part essencial del seu programa. Per tant, hem de ser nosaltres els que canviem el model, però amb una negociació cordial, i intentar evitar la confrontació. Perquè és evident que en tenim una gran dependència, ja que mai no hem tengut una comercialització pròpia. I pens que, sense arribar a trencar amb els majoristes, per ventura seria bo que arribàssim a tenir una bona comercialització directa. En això hi ha avenços, però són molt lents.

El que hem d'intentar, per tant, és que els majoristes ens entenguin, que vegin que el que és bo per a nosaltres també ho és per a ells, perquè si els preus són més alts ells, també hi guanyen més. I, de vegades, crec que els hem d'entendre: hi ha els que s'espanten i pressionen, hi ha els que no són seriosos i s'aprofiten de tu i hi ha els que intenten omplir unes places d'avió que tenen buides. Però aquest és un tema massa complex per parlar-ne així, tan aviat. L'important, vull dir, és que nosaltres ho hem de tenir clar i ens hem de fer respectar. Així, sortirem endavant.



Taula rodona entre **Antoni Monserrat** (Assessor laboral),
Felipe Navío (president de l'Associació Espanyola de Companyies Aèries)
i **Joan Pascual** (president d'AVIBA)

Guanyar-se el cel

per Magdalena F. Mulet

Les indústries del cel no són "celestials"; moure's en el mercat de l'aviació civil és una lluita molt competitiva que contendeix per quotes de mercat, que rapinya pels níguls, que ha de cobrir molts de fronts, al cel i a la terra. És qüestió de negoci i també de seguretat, de tecnologia, d'estratègia i ara s'ha vist qüestió d'Estat, d'interessos contraposats i metes diferents. En tot cas d'aquesta indústria depèn, en opinió dels nostres convidats, el futur del turisme, però també de molts de treballadors que no fan feina directament en el turisme a Mallorca, perquè es tracta diuen, d'una indústria amb molt de futur a les nostres illes, que ha de guanyar el cel.



ONA- *El panorama és molt confús, la situació actual d'Iberia fa dubtar del futur de les estructures del transport aeri tal com estan establertes... Sobretot des del punt de vista d'una indústria que pot arrelar a Mallorca, ja no només per al transport de turistes, sinó també per a la bona comunicació de l'illa per a residents i estrangers, quina és la diagnosi actual?*

Montserrat: Jo tenc molt clar i ho vull dir en primer lloc que si hi ha una indústria que té futur i que és important per a Balears és el transport aeri; no assumir això, que és una de les alternatives importants al turisme, és no entendre res.

El turisme pot desaparèixer, pot estabilitzar-se o reduir-se, però si tenim una bona flota continuarem tenint riquesa i mantenc que de la mateixa manera que a l'Edat Mitjana una flota de vaixells era una riquesa en si mateixa, així les bones flotes d'avions amb la infraestructura adient són una bona indústria avui, perquè ens referim als llocs de feina de quatre o cinc mil persones. Si hi ha una bona infraestructura d'hangar, de totes les indústries que envolten el transport aeri, que no és només transportar turistes, sinó que també inclou hangars, serveis tècnics etc.. Balears pot generar riquesa en aquest sentit.

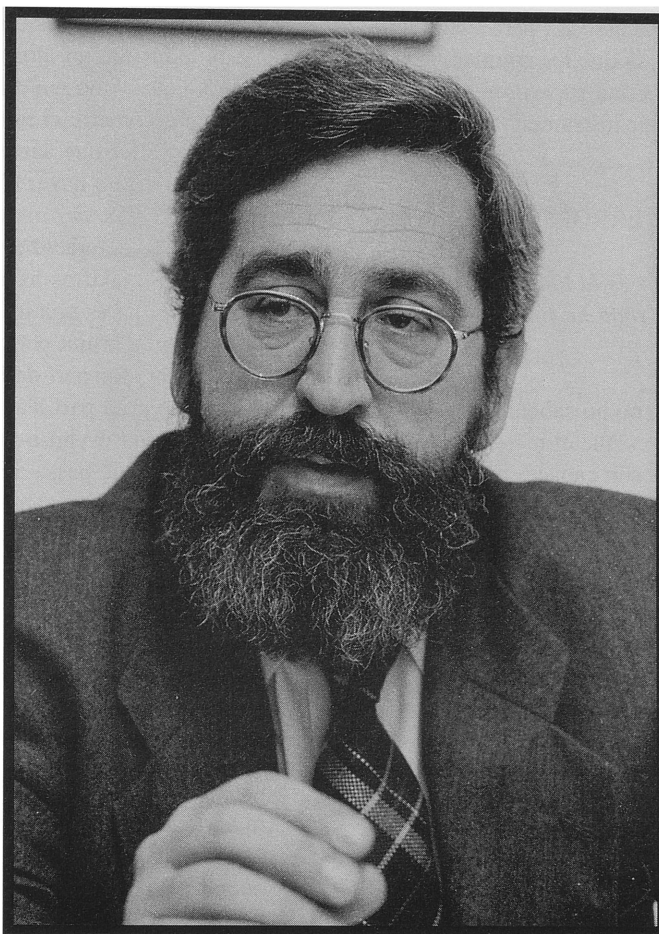
ONA- *I quant a la situació actual?*

Montserrat: En aquests moments les companyies que tenen base a Palma, malgrat la seva estructura financera sia molt dèbil en tots els casos, és cert que aguanten la tempesta a pesar de la gran competència deslleial que des de fa anys fa sobretot Iberia. En aquests moments no hi ha un risc per a cap d'elles.

Navío: Jo puc coincidir en la base amb aquestes afirmacions, però vull fer unes matisacions, perquè som de les poques persones que defensam la teoria que l'aviació a Mallorca és una indústria viable, el temps ens donarà la raó.

A Balears, la veritat, costa un esforç de fer entendre això que ha dit Montserrat, tal volta per mor de tot el fenomen turístic, perquè aquí només es parla de monocultiu del turisme i això sembla que no permet veure altres coses.

Una indústria com l'aèria de Balears, és per presumir-ne, perquè és arrelada i endemés té un potencial brutal sobretot si tenim en compte que ens movem en el marc del mercat únic europeu etc... La base d'operacions encara que no sigui el destí final de molts de vols pot ésser, continuar essent, Balears. Aquesta idea és mala de transmetre a la societat mallorquina que sempre es queixa de falta d'indústries, quan en realitat



Antoni Monserrat

aquesta n'és una molt important: no només els avions sinó el manteniment, els components d'aviònica, etc... perquè Balears té un element natural que és molt aprofitable: la seva distància geogràfica al centre d'Europa. Mallorca és a una hora, hora i mitja, de tots els grans centres emissors, i això és una condició que no té ningú més, ni el Carib, i el sud-est asiàtic.

Quan es parla de les grans obres de l'aeroport, que estan bé, jo també voldria que part d'aquesta inversió, o una altra, es dedicàs a tot el tema de manteniment. Però aquesta és una reivindicació històrica que feim quatre bojos, ens repetim tant que fa vergonya dir-ho: Mallorca podria servir per donar el servei de manteniment als avions d'Europa.

ESTABILITZADORS DEL FLUX TURÍSTIC

El turisme pot reduir-se, però l'emplaçament geogràfic de

Balears no canviarà i des d'aquí sempre es volarà on sia. I nosaltres sí que som estabilitzadors de fluïxos turístics, per això moltes vegades quan comparam les xifres de trànsit i deim "de tot el xàrter que arriba a Espanya, el 75% el duen les estrangeres i el 25% les espanyoles, (encara que no és el 25% sinó el 15%), això ens sembla poc però no ho és perquè el nostre esforç és molt major perquè hem de competir en mercats molt diferents, l'alemany, el britànic etc... i hem d'ésser competitiu en cada un d'ells, amb hostesses que parlin idiomes, etc... i els anglesos en canvi només transporten anglesos a tot arreu, nosaltres rapinyam quotes a tots els mercats, i això no es valora.

Hi ha més de quatre mil llocs de feina directes en aquests moments a totes les companyies d'AECA xàrters, però d'induïts n'hi ha possiblement altres setze mil i clar, et sents abandonat quan els mitjans de comunicació o els estaments públics continuen cercant noves alternatives, que està molt bé, però també s'hauran de tenir en compte les que ja existeixen i tenen futur.

I en això coincideix plenament amb Montserrat.

Quant a les coses accidentals, tenc diferències, sobretot quan opinam sobre el component financer de les empreses, perquè no sé si són o no són molt sòlides, però el que sí tenc per a mi és que a Anglaterra, per exemple, es munten companyies amb capitals socials que són la quarta part dels d'aquí, dels de les nostres xàrters i això em fa reflexionar i veure que tot i que aquí no és com Alemanya, tampoc no som el darrer mot del credo. No som els darrers. Endemés, també hem de reconèixer els processos de capitalització dels darrers anys, perquè també

n'hem après. Hem tengut fallides i fracassos..., però això també ens ha servit per aprendre la lliçó, cosa que les companyies regulars no han hagut de fer, perquè estan superprotegides i no han après a competir ni tan sols a tenir instruments per ésser més competitives.

APRENDRE DELS ERRORS

ONA- *La història de l'aviació balear és la història de les fallides una darrera l'altra. Aquesta roda ha finalitzat?, s'ha estabilitzat?*

Navío: Sempre som allà mateix, idò, no ho sabem si ha finalitzat o no, però el que sí és clar és que el mercat col·loca cada empresa al seu lloc i les que no són capaces de competir amb les altres desapareixen.

El que sí és clar és que les quotes de participació a les xàrters augmenten; començarem amb un 10% i ara som al 15%, però de cada vegada més hi ha una potenciació més ferma, la gent ja vola al Carib o Sudamèrica des d'Espanya a uns preus totalment competitius, cosa que fa deu anys era impensable, i això ho han possibilitat les xàrters espanyoles que ara s'han ficat a l'aventura dels regulars i amb resultats sembla ésser cada vegada més positius, amb més ampliacions de rutes. Vivim un moment vigorós per a la indústria aèria privada.

Pascual: Des del punt de vista del sector turístic he de dir que per a nosaltres el transport aeri és el transport de les Illes, perquè l'arribada a Mallorca de viatgers via vaixell és irrellevant. Les nostres autopistes són aèries i el sector turístic mallorquí ha tengut la sort que les companyies aèries de nova creació tenen les bases a Mallorca i això no només facilita l'arribada de turistes, sinó que també permet que els mallorquins puguem viatjar a preus molt bons.

I al marge del sector turístic com a mallorquí em satisfà que aquesta sigui una indústria alternativa que dona treball a molta gent en hivern, perquè l'economia balear només es pot salvar amb alternatives que no siguin dur cada dia més turistes i carregar les costes de més ciment.

La percepció que tenim des del nostre sector és d'estabilitat de les companyies, no sé com seran les seves finances, però les xàrters funcionen, donen bons serveis i poden competir a nivell europeu amb qualsevol altra. I el nostre desig és que continuïn en aquesta dinàmica perquè conflictes com el d'Iberia poden dur a una desestabilització del mercat. Sanejar Iberia pot fer trontollar les privades.

IBERIA

ONA- *Ja que ha sortit el tema Iberia, podem parlar de les companyies xàrters com a alternativa a la tasca que duu a terme Iberia?, fins a quin punt?*

Montserrat: La terminologia regulars/xàrters haurà desaparèixer i ens haurem de referir només a públiques i privades.

Però primer voldria fer un matís a una afirmació que he fet abans: quan jo em refereix a falta de capacitat financera o d'estructura no vull fer una crítica, el que vull significar és que sempre hi ha hagut una falta de conscienciació per part dels organismes públics, institucions autonòmiques i estatals, no

s'han adonat que és absolutament necessari donar suport a aquesta indústria, tot ajudant amb subvencions per a la formació, etc... i no em refereix a un tipus de subvenció que ens dugui a cometre el mateix pecat que Iberia, sinó ajudes que serveixin per fer que aquestes companyies joves puguin consolidar-se i no haver d'invertir milions en formació de pilots i mecànics, per posar un exemple.

Parlam d'una facturació de cent mil milions de pessetes i a la vista d'aquestes xifres hauríem d'assumir a quin nivell arribam, em refereix que és una indústria molt important que emergeix sense cap tipus d'ajut per a infraestructura o per a manteniment, per part de les institucions.

Això fa que gran part d'aquests cent mil milions de facturació que citava, vint o vint-i-cinc mil, vagin a l'estranger, a altres companyies. Què passa amb això, vull dir que aquí podríem per exemple reactivar l'hangar de Spantax perquè no té sentit que una estructura d'aquesta capacitat i qualitat estigui totalment infrautilitzada o desmantellada.

La conselleria del Govern autonòmic hauria d'aconseguir quedar-se'l com a concessió i donar-lo a empreses privades per tal d'activar el seu rendiment, que dit sia de passada ara és nul, i dic empreses privades perquè no crec en principi que l'empresa pública fos una bona gestora. No es tractaria de gastar tres mil milions per fer un nou hangar, sinó de potenciar aquest que ja el tenim.

Ara parlàvem de fallides i val a dir que el que ha passat és que no hi ha hagut suport públic. Iberia no fa fallida perquè la pagam tots. Però també hem de dir que a les fallides que hi ha hagut els llocs de feina han estat absorbits per les companyies que quedaven, no hi ha hagut problemes de tipus laboral des d'aquest punt de vista. Les crisis no han fet caure en cap moment el nivell de feina, i les dades que tenc a la mà ho corroboren. Ja m'agradaria veure si l'empresa pública, tema Iberia en concret, és capaç de generar aquest manteniment de llocs de feina i endemés augmentar la qualificació, perquè de fet la qualificació de la gent de les privades ara és molt superior a la que tenia fa deu anys, és brutal, encara que els departaments de manteniment no poden donar els nivells de l'època d'Spantax, la qualitat tècnica i humana és elevadíssima, jo diria que de la millor d'Europa... i és a Balears.... i tot això amb doblers privats.

A Iberia el problema és que no han estat capaços de crear una companyia rendible i competitiva. Han invertit malament en avions, en rutes..., han descapitalitzat l'empresa espanyola, han fet aventures com Viva, que a un moment determinat han ficat a xàrter per substituir Spantax, i això són fets objectius. Han estat incapaços de gestionar i ara el que fan és agafar el que poden de Viva i incorporar-ho a Iberia que no és rendible i a continuació... a barallar-se amb les altres xàrters i a fer una competència que és deslleial i que endemés desestabilitzarà tot el mercat.

COMPETIR EN DESIGUALTAT

Navío: Jo vull, en el tema d'Iberia, ésser el més exquisit possible i no opinar d'empreses que no estan afiliades a l'associació que represent. Però quan veig que fan que Viva surti del trànsit regular per anar al xàrter, no tenc més remei que pronunciar-me perquè aquesta maniobra ens afecta d'una

manera directa. Que es demanin subvencions públiques perquè una companyia pública com és Viva que desenvolupa el seu treball de manera correcta sia treta dels vols regulars per competir amb les xàrters, quan Viva té uns costos d'empresa pública, molt més afinats que el d'Iberia però costos d'empresa pública al cap i a la fi, és col·locar-la en una situació ofegada a curt termini i si endemés Viva, que no té quota de mercat per guanyar-la haurà de baixar preus, resulta que desestabilitza el mercat, produeix un efecte indirecte que pagarem la resta de les companyies i tot això amb subvencions públiques, de l'Estat. I per tant nosaltres hi estem en contra perquè no tindrà viabilitat com a Viva i també perquè pertorbarà el desenvolupament de la indústria privada.

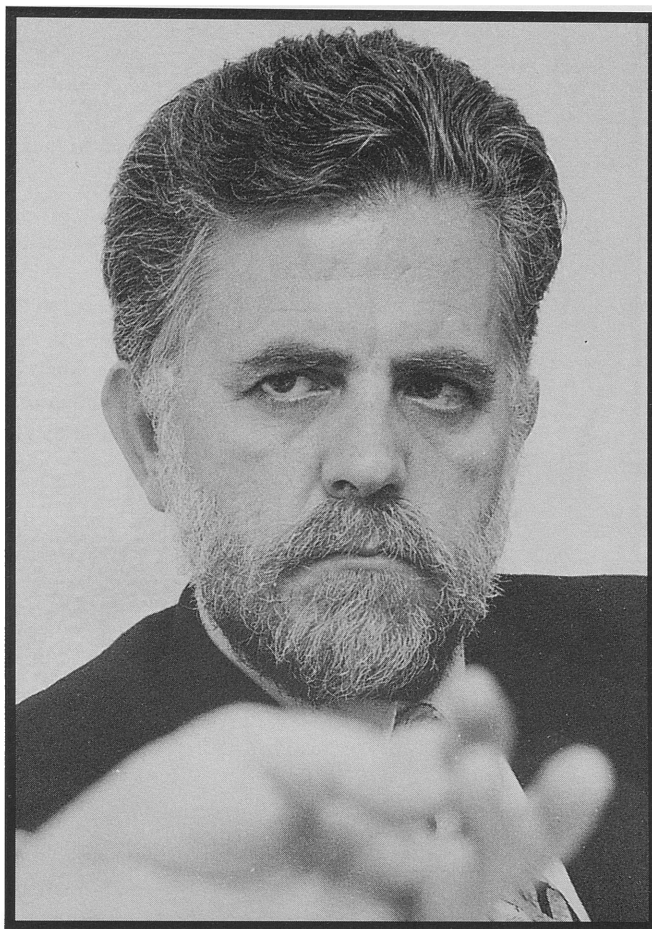
Endemés és un contrasentit perquè a Europa tothom tendeix a privatitzar, les empreses públiques cada vegada tenen manco presència i aquí va al revés, no només no dimensionen bé Iberia, sinó que també treuen una empresa que és regular perquè l'empresa pública tenguí també presència al sector xàrter que tradicionalment ha estat i és privat.

No puc esser equilibrat en les meves manifestacions sobre Iberia, encara que m'ho he proposat perquè quan pens en els deutes d'Iberia, es parla de més de sis-cents mil milions, amb una estructura de costos d'explotació, com els que té, amb una gestió continuïsta que ha donat les bandades que ha donat, amb inversions multimilionàries, amb compres a Sudamèrica que han debilitat els seus recursos quan els necessitava per posar-se en competició, amb un equip gestor que presenta la liberalització del trànsit aerí com si hagués nascut ahir, quan fa més de 12 anys que hi és..., idò què voleu?, són pegats conjunturals que duren al suïcidi d'Iberia. I em sap greu, perquè el sector privat no vol la desaparició d'Iberia, el que volem, com la resta d'espanyols, és que hi hagi una Iberia sanejada i competitiva, que no sia una rèmor.

Cada passatger que Iberia enlaira suposa una pèrdua doblers. I després hem de llegir als mitjans de comunicació que Iberia és essencial per al turisme d'aquest país. Per favor!, si Iberia transporta el 40% del trànsit regular, només del regular.

També hem de tenir en compte que Iberia demana ajuda europea per segona vegada, no és com Air France, o Lufthansa, i demana ajudes sense un pla de reestructuració perquè el que presenta és un pegat que no redimensiona res.

Hem de tenir clar els models als quals volem arribar, nosaltres no podem improvisar a Espanya una cosa absolutament diferent als models de la resta d'Europa, no podem fer assaigs "typical spanish". El sector xàrter que domina Europa és 100%



Felipe Navío

privat i ara aquí vénen amb invents, però els costos manen i no poden intentar fer viable l'empresa pública al sector xàrter, els costos manen i competim des de l'any 1956 lliurament al xàrter i això no és cap joc per fer experiments.

Montserrat: És molt clar, el que no podem fer és canviar d'administrador i passar de l'Estat a la Comunitat Autònoma, això seria absurd, perquè no milloraria la gestió. En segon lloc, qui pagarà els deutes? Tercera qüestió: aquest sector demostra un gran dinamisme i és privat, una cosa diferent és que les institucions donin un suport en infraestructura al sector, la qual cosa és absolutament necessària. I fins i tot a un moment determinat i de forma conjuntural Viva pot aconseguir una certa quota, però sempre i quan la quota augmenti i mai de cap manera per repartir el pastís entre tots.

L'entrada de Viva al xàrter ha d'esser amb una quota pròpia.

Pascual: És il·lògic que llevin a Viva la quota regular per passar-la a xàrter. Viva és una empresa mallorquina i deixa doblers, i no és lògic que perquè Iberia pugui absorbir aquesta quota passin Viva a les xàrters, és una animalada. Fa falta més sentit comú, s'ha perdut la brúixola... i continuarem pagant tots.

Navío: Si els costos d'explotació de Viva són menors que els d'Iberia, però majors que en el sector privat, i Viva fa rutes regulars turístiques amb un nivell d'ingressos acceptable, ara amb els costos d'Iberia és impossible que aquestes rutes generin ingressos, beneficis, és impossible.

Montserrat: Quan es parlà de sanjar Iberia fa uns anys i crearen Carga i Binter a Balears i Canàries, Viva, etc... fragmentaren la companyia per fer-la rendible i han estat absolutament incapaços de fer-la-hi, res de res. Hem de recordar que Viva nasqué l'any 88 per cobrir la caiguda de Spantax, nasqué el mateix mes fou qüestió de dies. Han estat incapaços de lluitar amb els comercials de les xàrtes, d'aconseguir quotes de mercat, però han aconseguit amb una companyia de baixos costos, perquè tal i com ho deia el seu president de llavors, acaben amb el càncer laboral, rompen el seu conveni, i li passen línies, rutes perquè sigui rendible i ara què passa: que els Iberia han estat incapaços de racionalitzar els seus costos, miren Viva i diuen, aquí es guanyen doblers, idò la ruta per a mi, val més que caiguin 400 llocs de feina a Balears, que ves a saber on és, i fins i tot confonem amb Las

Palmas. Però ho fotran tot .

CONTROL: ASSIGNATURA PENDENT

ONA- *Deixant de banda el tema Iberia, vostès parlàvem de Mallorca com a centre d'operacions de companyies espanyoles, però quan hi ha problemes com els de l'estiu passat que afecten, remouen i mobilitzen tots els estaments turístics de les Illes, resulta que l'opinió pública té la impressió que estam en mans dels altres, que un col·lectiu petit com és el des controladors francesos desbarati tot una indústria d'un altre país resulta si més no incomprendible. Poden fer una anàlisi d'aquest conflicte que any rera any es produeix tot i les reunions previstes i les promeses de solució?*

Pascual: Jo crec que una cosa no té res a veure amb l'altra, perquè si el centre d'operacions fos a Madrid hagués passat el mateix. Tècnicament no conec el tema, però de les reunions que aquest estiu passat hem tengut a Eurocontrol i a Madrid he esbrinat que quan una empresa o un majorista de viatges fa una proposta a Eurocontrol per passar sobre territori francès i és acceptada, després hi ha una obligació de complir.

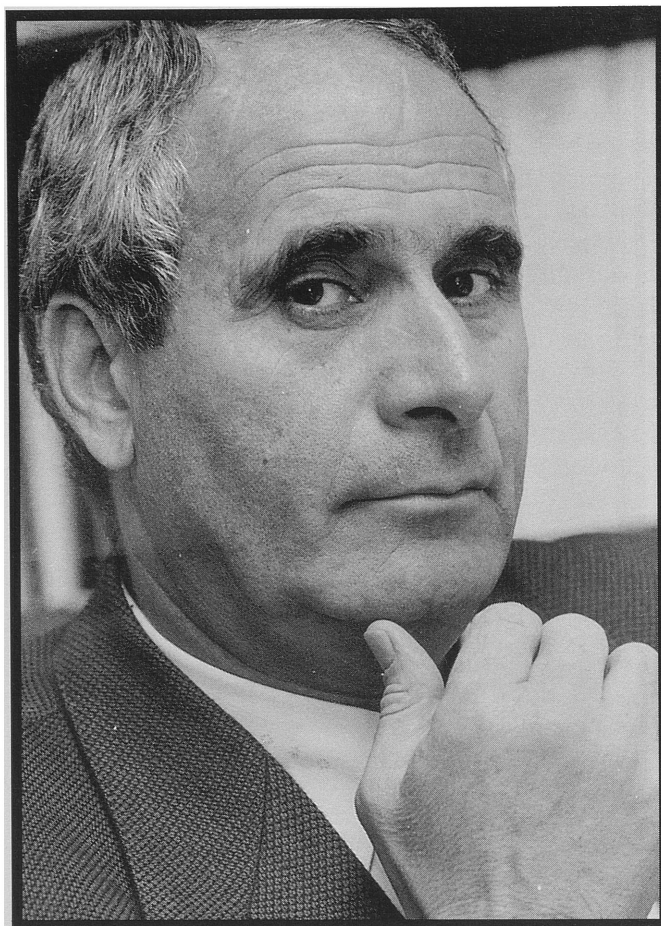
És cert que la major part dels vols es concentren en uns dies i en uns mesos molt determinats, i això fa que hi hagi aglomeracions però això és l'excusa perquè és el mercat i ens movem per paràmetres d'oferta i demanda.

És impossible d'escalar els vols perquè la demanda determina el mercat i per tant no està a les nostres mans arreglar aquest problema.

Ara sembla que hi haurà acord, ja ho veurem perquè es tracta d'una dinàmica de governs, en la quals el Govern espanyol hi té poc a dir. És un camp molt llenegadís.

Navío: De totes maneres és dubtós que a Marsella hi hagi suficients controladors per donar cobertura a tot això, encara que sembla que el conflicte laboral s'hagi resolt, perquè els controladors no es formen en dos dies.

Vull afegir a això que diu Pascual que evidentment és l'usuari que tria quan i com vol venir i a partir d'aquí es fan les programacions a l'aeroport. A Palma, per exemple, hi ha unes normes i a partir que sabem quantes operacions hi caben a l'aeroport es fa la programació d'operacions, d'acord amb la capacitat del sistema, combinant lògicament l'aeroport d'origen amb el d'arribada i el control. Les companyies no poden botar-se les normes i programar més vols dels que admet el sistema, per tant no té sentit parlar d'aglomeracions.



Joan Pascual

El problema sorgeix quan hi ha centres de control que tenen problemes, laborals en aquest cas, i reivindicacions que són legítimes, segurament, però que mai no haurien de repercutir-nos. I per això demanam a França que respecti allò programat que havia acceptat prèviament. Les negociacions s'han dut entre governs però jo tenc els meus dubtes i ara veurem els resultats, ben aviat. I en tot cas si França no pot atendre el que diu que atendrà idò que ho facin altres països, perquè parlem d'un espai que no és sobirà francès, és internacional, per aquí hi pot haver solució.

Montserrat: A mi la situació que s'ha produït tots aquests anys em sembla immoral i m'indigna. Perquè jo vull recordar que ja fa anys quan hi va haver un problema semblant, perquè aquesta és una qüestió recurrent, Felipe González va dir que al 92 s'arreglaria gràcies a l'AVE, i clar que s'arreglava!, a Sevilla! i

és que des de Madrid no assumeixen el que passa a Balears, jo crec que si els vols anassin a Barajas aquest problema no existiria, no se'n temen o no volen témer-se'n. Si els problemes afectassin Iberia hagués estat diferent... i això no és seriós. Com podem acceptar que no ens deixin fer els transports que ja hem contractat?, és inacceptable, a quina Europa vivim? El nombre de controls aeris que s'han de passar per volar sobre Europa és deu vegades major que per volar pels Estats Units, i això vol dir que no és una qüestió tècnica. El que succeeix és que el control a Europa és una assignatura pendent.

SOLUCIONS POLÍTQUES

ONA- I el paper d'Eurocontrol?

Montserrat: Vint-i-dos països controlen l'espai aeri a Europa i això genera uns embolics terribles. A títol d'anècdota puc dir que jo per anar d'Itàlia a Mallorca vaig anar a Alger, i això dins quin cap cap?, i Eurocontrol cobra.

Al marge de problemes laborals i socials que jo per suposat sempre defensaré, el que no pot passar és que un estat posi en perill l'economia d'un altre estat. No té sentit.

No pot parlar-se de liberalització d'espai aeri, si els autopistes d'aquest espai es troben en aquestes condicions.

Navío: Crida l'atenció que les connexions est-oest no tenguin problemes mentre que les nord-sud sempre han estat conflictives. Això fa sospitar que hi ha un component polític.

Pascual: És una qüestió política i no té sentit plantejar-ho d'una altra manera, perquè des del punt de vista tècnic tenc entès que tot això és ben susceptible de solució.

Montserrat: En realitat és un problema senzill de solucions senzilles.

Pascual: Hem de reconèixer que hi ha saturació.

Navío: És una saturació dins dels límits del sistema, mai no es tracta de posar en perill aquest sistema. I quant a Eurocontrol, només recapta. I d'una vegada les institucions comunitàries han de prendre decisions definitives sobre l'ordenació de l'espai aeri; aquesta és la nostra demanda a la Unió Europea.

Pascual: Crec que a partir de 1997 Eurocontrol tindrà potestat per decidir sobre l'espai aeri.

Navío: Ens agradaria que es prenguessin decisions jurídiques sobre tot això, de moment hi ha previsions i parlen molt.

ONA- *La situació, diuen vostès, té una solució fàcil, què hi ha de veritat quan es parla que es tracta d'un herència de la post-guerra?*

Navío: Falta voluntat política, els controladors no es poden improvisar i si França no pot posar al mercat més controladors ha de deixar que ho faci un altre país, és de sentit comú, i res més.

ONA- *I l'argument militar, de defensa, com modifica tot això?*

Montserrat: Amb més raó s'hauria de reestructurar ara l'espai perquè des que va desaparèixer el mur de l'est han quedat tota una sèrie de corredors aeris d'ús exclusiu militar pels quals els avions comercials no poden passar que haurien d'esser redistribuïts.

Clar que les tensions del Magreb i de Iugoslàvia suposen modificacions, però clar si canvia la situació també hauran de canviar la distribució de l'espai, encara que tot això no té res a veure amb Marsella on hi ha problemes purament laborals.

Navío: Jo vull afegir una cosa, amb els conflictes que hi ha hagut, si Turquia i el Magreb no haguessin tengut les circumstàncies actuals haurien estat la solució de tots aquests embotellaments en detriment del nostre turisme, sens dubte.

ONA- *I tots aquests problemes que plantegen no suposen un entrebanc per aconseguir que la indústria aeronàutica s'assenti a Mallorca?*

Montserrat: Alerta!, no hem de mesclar!

ONA- *Però si es tracta d'una qüestió política i Madrid no dóna resposta, on hem de cercar els aliats, a Alemanya...?*

Navío: I per què no? hem de demanar suport a tots els ens i estaments que puguin ajudar en qualque cosa i a Alemanya també.

Pascual: Abans que aquest estiu nosaltres anàssim a demanar l'ajut a Alemanya ja hi havien anat els majoristes de viatges alemanys, tenen tant d'interès com nosaltres o més.

Navío: Jo crec que en tot cas no hem de fer tant d'emfasi en els problemes puntuals que tenim, encara que és la nostra obligació posar-los damunt la taula perquè s'arreglin.

SON SANT JOAN

ONA- *Queda per plantejar un tema: s'ha merescut l'aeroport la medalla al mèrit turístic que li concediren?*

Pascual: Des del meu punt de vista sí, i gràcies a Déu que hi ha Pedro Meaurio a l'aeroport. L'aeroport ja ens ha donat l'estudi de les previsions per a l'estiu que ve i això demostra que hi ha una programació, que no s'improvisa, que ja es fa feina en la temporada pròxima. S'adeqüen espais a les terminals per evitar cues i retards, etc., vull dir amb això que hi ha un equip que resol els problemes puntuals perquè Son Sant Joan no és un caramel i té molts de problemes i que també programa amb antelació la temporada.

Navío: Jo estic d'acord amb aquesta valoració i sense que això vagi en detriment de Meaurio, podem parlar de les obres: hi ha retard i molt i l'aeroport és la imatge de Mallorca i ara hi ha retard, i això no és de rebut.

Montserrat: La gent de l'aeroport i sobretot els equips de les companyies aèries, ho vull remarcar, que donen la cara, tenen una qualitat humana i laboral excel·lent i estic d'acord que l'aeroport necessita esser acabat ja, per poder esser competitiu. No hi pot haver saturació d'aeroport, de cintes, de maletes etc..., un aeroport és una maquinària molt complicada i per això mou els doblers que mou, genera riquesa, però si arribes a un aeroport sense condicions, comences les vacances malament. La imatge que dóna l'aeroport és molt important per a Mallorca i per al nostre turisme.

Navío: Des de les companyies aèries nosaltres reivindicam una potenciació de Son Bonet com a alternativa per als avions petits, aviació lleugera, perquè donada l'escassetat d'infraestructures Son Bonet podria servir per descongestionar.

ONA- *I al marge dels retards, el nou aeroport, com a projecte, vostès creuen que està ben dimensionat?, s'ha criticat des de certs sectors que serà massa gros.*

Navío: A nosaltres ens sembla bé, perquè el que no es pot plantejar és un aeroport que d'aquí cinc anys torni a esser petit.

Montserrat: El que passa és que quan hi ha crisi i no vénen tants de turistes sembla que l'aeroport és excessiu, però val més que sobri que no que falti i ningú no sap on arribarem.

Pascual: Sí, però hem de pensar que si l'any 2000 podem dur 20 milions de passatgers, hem de saber també on les posarem. Això és el més important. Hi ha un POOT pendent, i moltes qüestions per resoldre. No podem omplir l'illa de ciment per fer rendible l'aeroport. Haurem de planificar més globalment.

Hidalgo, senyor de l'aire

Entrevista a Juan José Hidalgo Acera

per Antoni Rosselló

Juan José Hidalgo Acera arribà l'any 1991 a la presidència del consell d'administració d'Air Europa, just quan aquesta companyia començava a enlairar-se. Ara, juntament amb les altres tres empreses que formen el grup Hidalgo, forma un consorci que enguany facturarà 110.000 milions de pessetes. La ràpida expansió d'Air Europa -l'empresa privada més important del continent europeu- obliga els seus directius a plantejar-se la possibilitat de traslladar part de la seva base d'operacions a Canàries. Si aquesta idea embrionària s'arribàs a complir, l'activitat d'Air Europa a Mallorca patiria una forta minva, ja que quasi el 50% de tota l'activitat de la companyia es genera a l'arxipièlag atlàntic.

-Air Europa és una empresa amb raó social i base a Mallorca. No hi ha perill que l'expansió de la companyia obligui a cercar una nova base d'operacions?

-Ara és difícil respondre a aquesta pregunta amb total seguretat. Air Europa és a Mallorca perquè és la zona on més fàcilment podem acostar els europeus per contractar els paquets turístics, però sí puc assegurar que la nostra base ideal d'operacions seria Canàries, ja que des d'allà es fa el 50 per cent, aproximadament, del total de les nostres operacions. El principal atractiu de l'arxipièlag atlàntic rau en el seu sistema impositiu, que és inferior al que s'aplica a Mallorca i això permet atorgar un caire diferent a l'activitat empresarial. Pensa que l'Administració canària ofereix incentius per captar la implantació de noves empreses. Per tant, jo no puc dir ara mateix que estam preparant el trasllat a Canàries, però sí dic que potser amb el temps s'hauria de pensar

Juan José Hidalgo Acera va néixer al poble salmantí de Villanueva del Conde. De família humil, el fet d'esser el major de nou germans l'obligà des de ben petit a treballar de ferm per col·laborar en el sustent de la seva família. Negociant precoç, confessa que als dotze anys guanyà les seves primeres pessetes a la venda de pells de conill. Als deu anys emigrà a Suïssa com tants de milers d'espanyols i al país helvètic comprovà el retard en què es vivia a la Península. En retornar a l'Estat espanyol constituí la seva primera empresa de transports per carretera, Emitur, esglaió inicial d'un grup que en conjunt enguany facturarà devers 110.000 milions de pessetes, 40.000 dels quals correspondran a Air Europa i altres 45.000 o 50.000 a Viajes Halcón.

en aquesta solució, fonamentalment perquè hi ha una gran diferència de tenir una empresa com Air Europa radicada a Mallorca a tenir-la a les Illes Afortunades.

-Mallorca, per tant, està condemnada, prest o tard, a perdre part de la seva activitat aeronàutica.

-Nosaltres podríem tenir a Canàries la raó social i desplaçar-hi la cúpula de la direcció empresarial, encara que l'activitat operativa continuaria a Mallorca, d'acord amb el volum que genera. El problema és que actualment des de Mallorca es fa sols el 30 per cent del total de les operacions de l'empresa, mentre que Canàries ja n'absorbeix prop del 50 per cent. Cal significar, també, que el volum d'operacions que es fan des de Màlaga s'ha incrementat molt, el de Madrid ha augmentat de forma vertiginosa i també ha crescut molt l'activitat de la nostra base a Barcelona. No obstant això, les bases de Palma i Canàries continuen essent prioritàries per a Air Europa.

-El passat estiu Mallorca patí greus problemes derivats de la saturació de l'espai aeri de les Illes a causa del conflicte laboral dels controladors marselesos. Es repetiran enguany?

-Estic convençut que tindrém problemes, però no de la mateixa manera que els de 1994, que foren caòtics i fins i tot sagnants, entre d'altres motius perquè l'Administració central s'ha conscienciat dels problemes que patírem l'any passat. També crec que els francesos han pres mesures per solucionar els seus conflictes socio-laborals als centres de control. El Govern central ha participat de forma bastant activa en la solució del problema i crec que en aquesta línia anirem per bon camí. A mi m'han garantit que el problema dels controladors francesos dormirà per espai de tres anys. Però això no podrà evitar la previsible aparició de problemes puntuals de congestió als aeroports. Hem de pensar que per molt bé que actuen, no tenim l'aeroport adequat a la demanda, hi ha manca de places d'aparcament, etc... i tindrém problemes, però seran deguts, senzillament, a l'excès de trànsit en moments concrets, no a conflictes dels controladors marselesos.

-La Unió Europea es resisteix a autoritzar la concessió de noves subvencions públiques al grup que encapçala la companyia Iberia. Fins i tot hi ha hagut amenaces d'alguna companyia d'apel·lar al Tribunal d'Estrasburg per tal d'evitar la injecció de doblers públics a un grup estatal. Quina és la seva posició respecte a aquest tema?



-Hi ha una plena conscienciació -no sols a l'Estat espanyol, sinó a tota l'Europa comunitària- que cal acabar amb la pràctica viciada de subvencionar empreses públiques. El trencament dels cels i dels monopolis al sector de l'aviació comercial ens obliga a exigir coherència en aquests tipus d'actuacions, i que en tot cas les subvencions sols es podrien admetre per una sola vegada i per reestructurar de veritat una companyia. Però cal recordar que Iberia ja rebé aquests ajuts i els seus directius prometeren solemnement que no en tornarien a demanar més. Jo no sé si aquests doblers que rebé es destinaren realment a la reestructuració, però em sembla ofensiu que dos anys abans del venciment de tal compromís Iberia torni ara a demanar doblers públics.

-Seria vostè capaç de trobar una justificació a la insistència del grup Iberia de recol·lectar doblers procedents dels pressuposts generals de l'Estat?

-No som capaç d'entendre que hi pugui haver arguments que justifiquin aquestes peticions, perquè és veritat que totes les empreses d'aviació hem sofert els entrebancs de la guerra del Golf, la devaluació de la pesseta, la desregulació del mercat aeronàutic, però la desregulació era un fet anunciat molts d'anys enrere. Iberia podria rebre una transacció de d'actius al grup Teneo i que es disfressàs dient que això no és una subvenció, sinó una transacció de béns, però això no seria una disculpa de pes per arribar a convèncer els empresaris, almenys als qui ens pot perjudicar aquests tipus d'operacions.

-Quina seria la solució? Perquè Iberia s'enfronta al perill de desaparèixer.

-No ho sé, encara que crec que Iberia hauria de trobar una solució. No hauria de desaparèixer, entre d'altres motius perquè transporta milions de clients i seria molt lamentable la seva pèrdua. Ara, si aquesta subvenció és inevitable, jo exigiria que es dedicàs a una finalitat concreta i que de veritat servís per assegurar la seva viabilitat -la d'ara i la del futur- que se li concedeixi, però m'hi opòs si aquesta injecció econòmica ha de servir per fer actuacions incontrolades i per continuar fent una competència deslleial a les empreses privades. Això seria una cosa semblant a jugar amb armes de foc.

MALLORCA, UNA SITUACIÓ ESTRATÈGICA

-No creu que Mallorca s'hauria de convertir en un centre de l'aeronàutica europea?

-Sí, ja que té totes les condicions per ser-ho. Mallorca és el punt de llançament més curt cap a Europa, entre 1,3 i 3 hores de distància dels seus principals aeroports. Mallorca hauria de disposar d'una gran base de manteniment d'aparells on s'hi poguessin fer les revisions que ara s'han de fer fora, oferir una major quantitat de serveis i de molta més qualitat -com més hangars, més rapidesa de facturació i de càrrega i descàrrega d'avions, més neteja...- i disposar de simuladors de vol, d'importància cabdal per a la formació dels pilots.

-Quantes empreses formen l'anomenat grup Hidalgo?

-Hom parla del grup Hidalgo perquè jo som el president, l'accionista majoritari de les empreses a les quals estic vinculat, però la realitat avui en dia és que aquestes empreses encara no tenen una definició de grup consolidat. Hi treballam, però encara no està totalment definit, ja que pretenem fer un perfil de grup en cascada, de forma que l'accionariat que quedi a les empreses del grup tenguí els mateixos interessos en les diferents societats. A part d'Air Europa, les altres empreses del grup són Viajes Halcón, Travelplan i Emitur.

-Quines són les línies mestres de l'expansió internacional que ha emprès Air Europa aquests darrers mesos?

-Aquest estiu operarem amb nous avions amb base a la Gran Bretanya, a Noruega i a Portugal, des d'on podrem millorar la nostra competitivitat gràcies a la disponibilitat d'un radi més ampli d'operativitat. Països com Grècia o Itàlia, per exemple, estaran molt més ben servits des de les noves bases. Aquesta decisió suposa un salt qualitatiu en la posició de l'empresa, la qual cosa ens permetrà seguir la línia de creixement marcada, perquè en la nostra activitat sempre s'han de cercar nous al·licients que il·lusionin els clients potencials. En el sector del turisme les bones empreses sempre ha d'estar constantment creant.

-No ha estat massa accelerada l'expansió d'Air Europa?

-No ho crec, sinó al contrari, ha estat mesurat. Jo vaig arribar a Air Europa el 91, quan la companyia operava amb deu avions. El 92 operàvem amb dotze, el 93 amb quinze, el 94 amb devuit i enguany amb vint-i-un. El nostre creixement ha estat de dos o tres aparells per any, que és perfectament assumible per la nostra estructura. La nostra política és continuar creixent al mercat espanyol -ara ja n'assolim un 40% de la producció total- i anar millorant la nostra quota de mercat a Europa, especialment en la gamma de llargues distàncies.

EL TURISME: UNA INDÚSTRIA EN EXPANSIÓ

-Quines diferències nota vostè en la gestió empresarial del món del turisme i les d'altres sectors?

-El món del turisme és molt més complicat que el d'altres sectors, però també molt més atractiu. Jo he tengut altres empreses que no han funcionat tan bé com volia, supòs que perquè no he comprès del tot el funcionament del sector al qual pertanyien. El turisme és molt bell, té una gran projecció i cada any creix. Com que la gent cada cop viatja més, resulta que aquesta àrea d'activitat no té més límits que els que tu et marquis, sempre que te'ls fixis de forma adequada.

-Vostè ha insinuat el seu fracàs en algun sector empresarial...

-Hi ha empreses que no m'han anat bé i això ho atribueixo al desconeixement d'aquest tipus d'actuació. Per exemple, el sector de la construcció mai no m'ha anat bé, mai no l'he entès i sempre l'he deixat en mans de terceres persones, per la qual cosa me n'he endut grans desil·lusions. En aquests casos jo

sempre record el refrany de "zapatero, a tus zapatos". Hom ha de fer allò que creu entendre i que és capaç de digerir.

-La seva formació empresarial és autodidacta?

-Absolutament, perquè jo sols tenc els estudis bàsics, els coneixements que t'ensenyen a una escola de poble, que són d'aprendre de llegir i de fer les operacions aritmètiques elementals. Per tant, sols som posseïdor del estudis primaris que solíem rebre els al·lots fins als catorze anys.

-Però, se sent orgullós d'esser un home format a si mateix, això que al món anglosaxó s'anomena un "self made man"?

-M'hi sent, però, a part de la meua voluntat, he aconseguit fer-me un nom gràcies a les persones que m'han envoltat. He tengut sort, puix que el 80 per cent dels meus col·laboradors m'han ajudat moltíssim, encara que sempre hi ha un 20 per cent de gent que no respon a la confiança que hom ha depositat en ells, però aquest és un risc que s'ha de saber assumir. Estic satisfet, per tant, d'haver contribuït a crear una activitat empresarial important, on hi ha una facturació voluminosa i prop de tres mil persones que depenen en part de les meves decisions.

-El empresaris gallecs de Mallorca li han retut fa poc un homenatge. Quina és la seva vinculació amb Galícia?

-L'any 1967 vaig començar a noliejar autocars per transportar els emigrants gallecs desplaçats a Suïssa per raons laborals, i més tard vaig fer el mateix amb avions. Per això fa més de vint-i-cinc anys que vaig constituir a Galícia la primera empresa, que es diu Emitur, una agència que funciona com a majorista. A Galícia hi tenc molta activitat empresarial, fins al punt que actualment Air Europa hi fa devers trenta vols per setmana des de Ginebra, Zuric, Canàries, Alacant, Màlaga, Madrid, Palma... Hi hem fet una gran actuació empresarial.

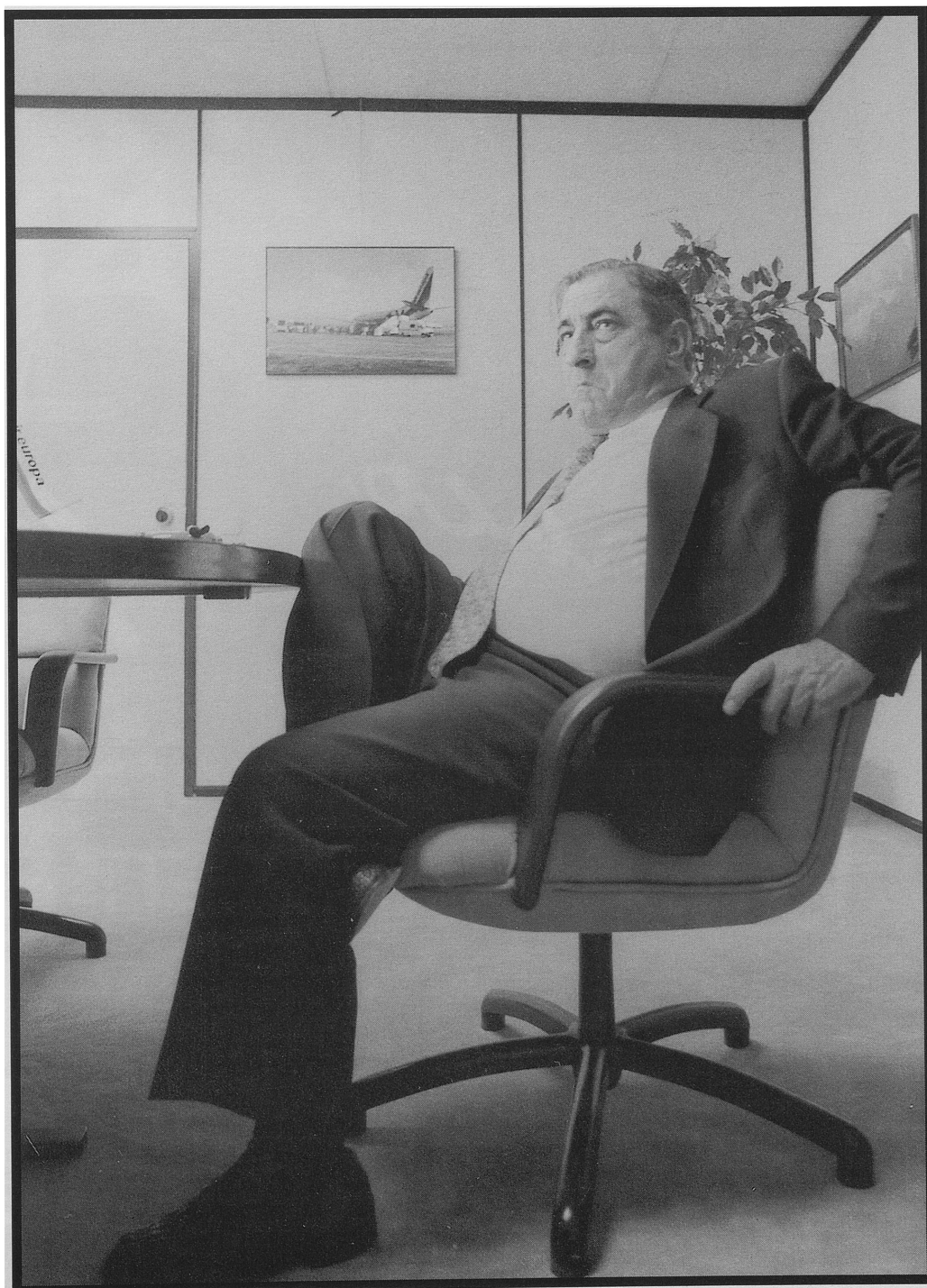
ESPERIT EMPRESARIAL

-Se'n recorda de quan guanyà el primer duro?

-Jo vaig començar a guanyar pessetes amb els meus propis negocis als dotze anys amb la compra-venda de pells de conill al meu poble i als pobles dels voltants. Al meu poble els pares tenien diversos petits negocis -bar, ball de sala, carnisseria, forn i oficina de telègrafs- i de ben petit ja els ajudava. Als denou anys vaig anar a treballar a Suïssa i en acabar la meua feina anava als gran magatzems a comprar articles que després venia per les barraques dels immigrants.

-Ha treballat alguna vegada com a simple assalariat?

-Sí, a Suïssa. Després del meu treball com a empleat feia els meu propis negocis. I així vaig continuarr fins als vint-i-quatre anys, que fou quan vaig deixar la Confederació Helvètica per

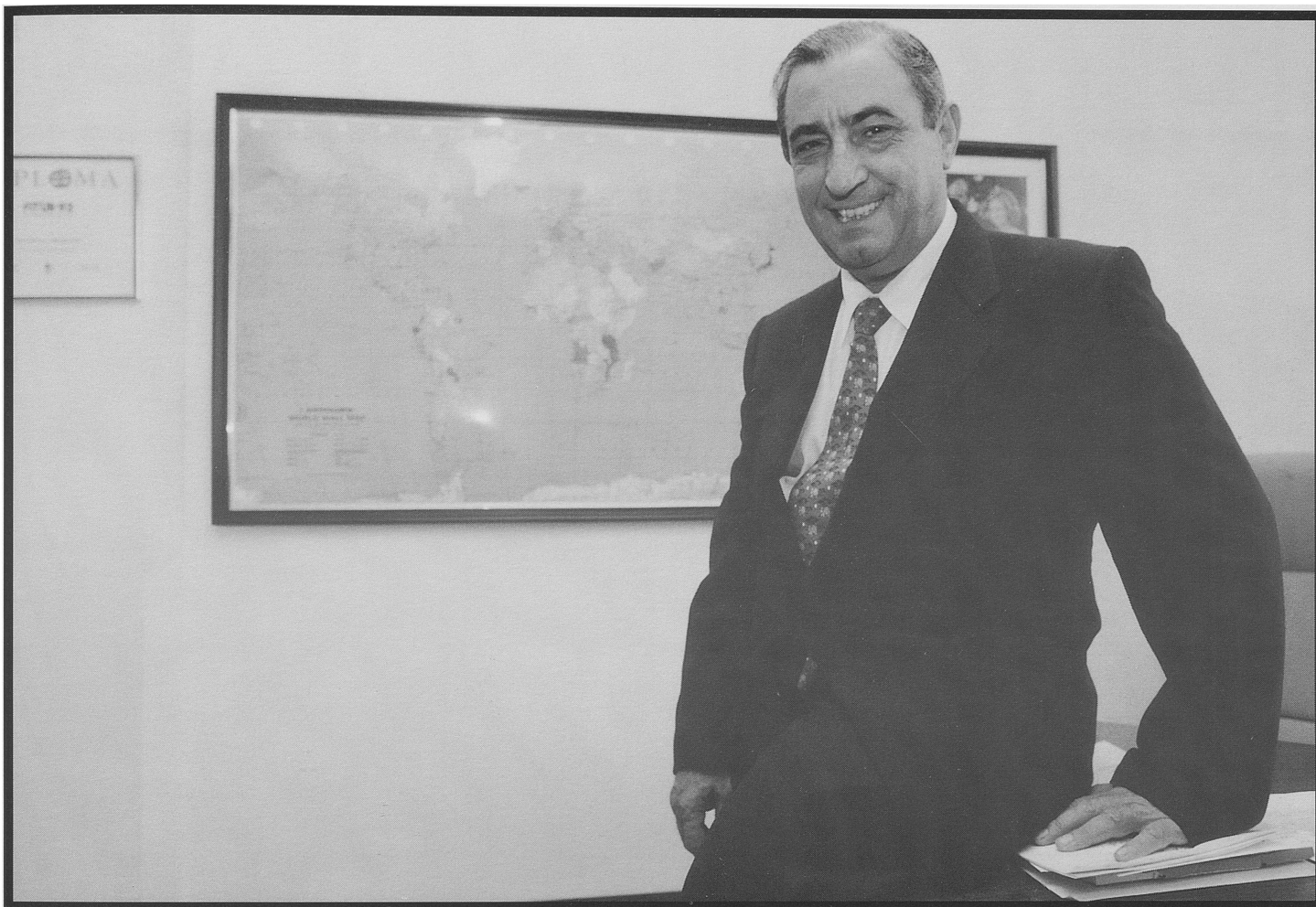




Patronat Municipal d'Esports
Alcúdia

*Deixa't
un racó,
per a
l'esport*

**TEMPORADA
94-95**



tornar a la Península. Després arribà l'etapa dels viatges i la del turisme. En realitat sempre he estat fent coses pel meu compte.

-Vostè té dues filles i un fill. Tenen la mateixa visió que vostè per als negocis?

-Crec que sí. La meua filla gran, per exemple, treballa des de fa sis anys a Air Europa. Està molt introduïda en el negoci i és capaç d'emparar els cops que s'adrecen a mi. Els altres dos fills encara estudien. El nen porta també la idea de treballar per al grup, però jo sostenc que haurà de guanyar-se el lloc de treball i si es forma per dirigir una àrea determinada se n'haurà de responsabilitzar del seu funcionament. Cada un haurà de defensar el seu lloc de treball i considerar que si no estan plenament immersos en l'activitat de l'empresa ho tendran difícil.

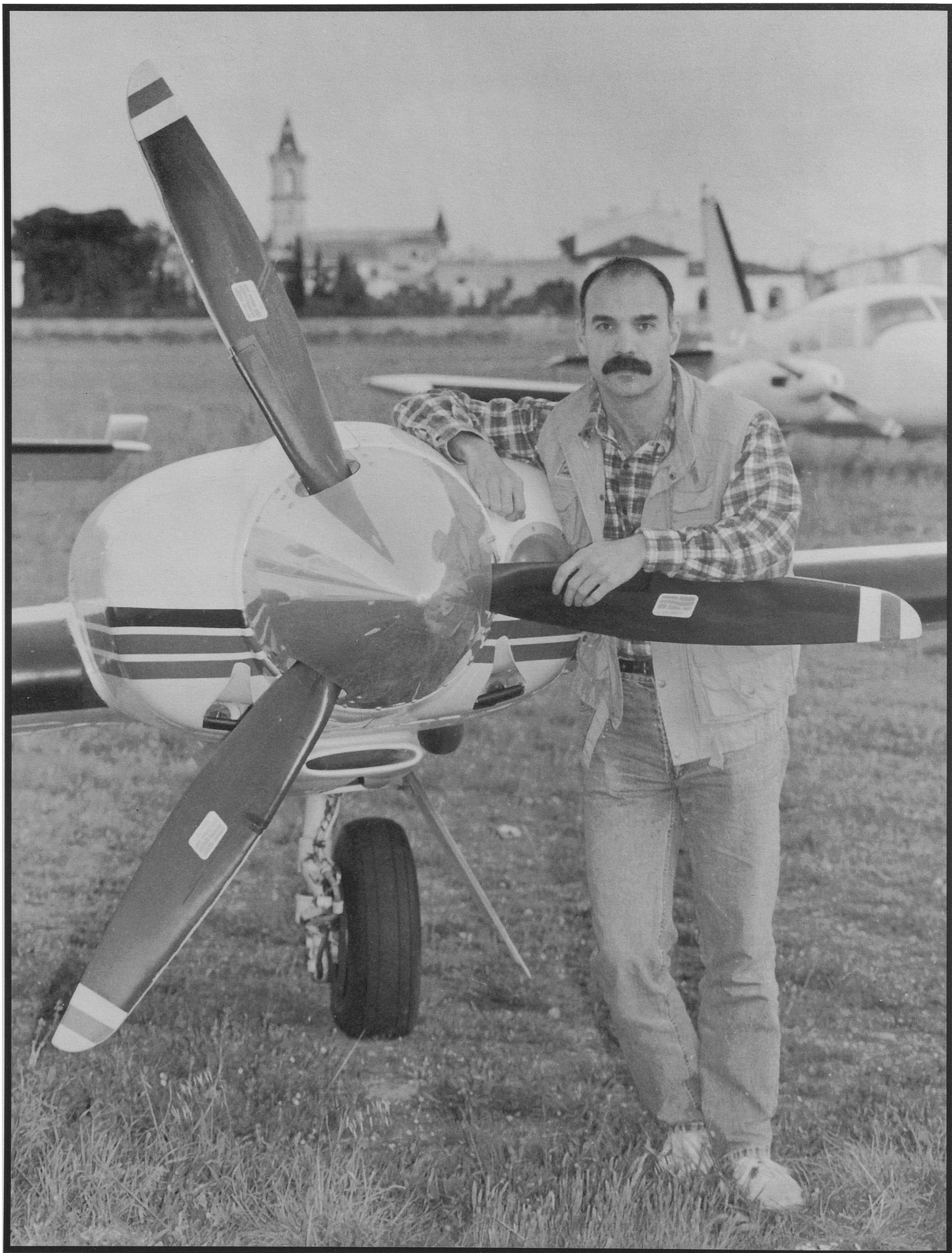
-Se sent vostè el pal de paller de la seva família?

-Som el major dels nou germans i he estat el pioner de la família. Els germans ens hem ajudat mútuament, però jo els

he encaminat cap a activitats diferents a les que haguessin pres si jo no hagués liderat una iniciativa empresarial com aquesta.

Creu que els fills seran els seus successors a la companyia?

-Quan es tracta d'una empresa de les característiques d'Air Europa no es pot parlar de successors, perquè en aquests tipus d'empreses no n'existeixen. La figura del successor era corrent en empreses de tipologia familiar, on els negocis passaven de les mans dels pares a les dels fills. Ara els autèntics successors són els accionistes i els membres dels consells d'administració, que són els que dirigeixen les empreses, auxiliats per professionals com directors generals, directors comercials, experts en finances, etcètera. En empreses com la nostra ja no pot ocórrer això que un dia el pare decideix traspasar el maneig al fills, perquè les unitats de producció ara funcionen de forma mancomunada i les decisions no es prenen de manera personal. Quan eren corrents els traspassos de negocis de pares a fills hi havia la possibilitat que el que una generació havia construït una altra ho destruís. Aquesta és la història que coneixem o que ens han explicat.



Al Pol Nord amb ales de tela

Entrevista a Biel Gomila

per Gina Garcías

És actiu i senzill. Compta amb orgull la seva peripècia. En una setmana arribà des de Mallorca al Pol Nord en una avioneta d'ales de tela, on just hi cabia ell i la seva motxilla. Va ser un repte esportiu i una aventura contemplativa. Travessar Europa des de l'aire, trepitjant només els aeroports, permet captar la vida des d'una altra perspectiva, on la gent només s'endivina a través de l'estructura dels pobles, de la velocitat dels automòbils, dels colors dels jardins, de l'amplària dels boscos. Veure des del cel com van canviant les cultures de la mateixa forma que canvien els paisatges i a l'hora sortejar els niguls, encarar-se a les tempestes, tremolar sota un bombardeig de calabruix per arribar, a la fi, a la quietud de la superfície més blanca del planeta és, més que una meta, una plenitud en la qual cal endinsar-se molt profundament, amb la lucidesa del que sap que tal vegada mai més no li tornarà succeir el mateix sentiment. Però Biel Gomila devora les sensacions amb la urgència dels que són molt joves i ara ja pensa en la pròxima travessia.

-Va resultar una experiència satisfactòria?

-Me'n vaig anar dia 10 de juny, i vaig tenir una sortida horrible. Va ser el primer esglai. Vaig anar per Esporles cap a Catalunya i els niguls baixaven tan pronunciadament cap a la mar que quasi em vaig aficar dins l'aigua. Vaig haver de fer un viratge molt fort. Jo no som un pilot instrumental, tenc una mica d'experiència, però quasi sempre vol a la vista. Clar, si entr dins un nigul perd la noció d'on som i de quina posició tenc. No puc tenir la sensació de l'espai, només la not pel pes. Podria guiar-me per l'horitzó artificial, mirant l'instrument, però jo no el mir molt. Clar, jo no m'he atrevit a volar dins els niguls. Aquell dia ho vaig haver de fer. Vaig haver de volar només a 120 metres de distància de la mar per passar per davall els niguls. De l'esglai vaig estar a punt de tornar, però vaig dir, ho provaré un poc més. Així vaig arribar fins a Girona, i vaig veure que s'aclaria el temps.

-Quants de dies vares tardar en arribar a Cap Nord?

-Set dies. Vaig fer un viatge molt maratonianà, jo som així. Primer perquè va ser un viatge en solitari, i això em permetia no haver de pensar en ningú. En segon lloc perquè m'havia preparat molt físicament. Així que feia travessies llargues. El primer dia vaig arribar a Dijon, pràcticament al centre de França. El segon dia vaig volar des de Dijon fins a Oslo. En dos dies vaig fer Palma-Oslo en un avió que fa només 90 milles. Vaig volar 7 hores el primer dia i quasi 10 hores el segon. Devuit hores a l'aire en dos dies, a més de repostar, revisar l'avioneta... quasi no dormia. Duia un paquetet de galletes d'Inca i una botella d'aigua i així vaig arribar, rebotat, a Oslo.

MÉS PROBLEMES

-Per què tanta via?

-Tenia interès de veure un festival aeri a Oslo. Era el 50 aniversari de la força aèria noruega. Jo tenia amics controladors. M'esperava Bjarne Nilsen, que és el supervisor del centre de control d'Oslo. Vaig anar a ca seva, esperant també que milloràs el temps, perquè feia una tempesta horrosa. Vaig quedar-hi dos dies. Al tercer, volia sortir, vaig dir no puc més i me'n vaig anar. Per la costa noruega el temps continuava sent molt dolent, però pel centre de Suècia estava molt clar, així que me'n vaig anar cap allà. Vaig travessar Suècia i vaig arribar a Ostesund, al centre de Suècia. Ho vaig passar fatal. Vaig trobar turbulències molt fortes amb aire clar, és a dir, cel estirat, niguls a dalt, no presentia cap problema i de sobte, ah... em vaig trobar dins unes turbulències com no les

*Nascut el 13 d'abril del 58, **Biel Gomila** és controlador aeri, adscrit al Centre de Control de Palma. És casat i pare d'una filla de tres anys. President del Real Aeroclub de les Balears, que compta amb 150 socis, la gran majoria pilots privats i comercials. El temps lliure el dedica prioritàriament a volar amb la seva avioneta, una Jodel model D-11905 contruïda l'any 62 que, amb un motor de 180 cavalls de potència li permet volar a 180 quilòmetres per hora. La seva peripècia més memorable: en onze dies va anar i tornar des de Mallorca al Pol Nord.*

havia vis mai. Vaig dir, aguantaré un poc més, però cada vegada era pitjor. Va arribar un moment que els cops de les turbulències eren tan forts que em giraven l'avió 50 o 60 graus fora del rumb. Cap a un costat, cap avall... El motor s'acel·lerava i li havia de llevar gas, després baixava les revolucions i pareixia que queia... Passava pena que amb un cop em cruixís l'estructura de l'avió. Em vaig fermar ben fort a la closca de la cabina...

-Va passar molta por?

-Més que por passava pena. Mirava les ales i cercava llocs per a un aterratge d'emergència. Però vaig travessar i record que vaig poder parlar amb el controlador suec i em demanà "Quin rumb dus?" I jo li vaig dir, rumb 60 i ell em contestà: "Ha de saber que per arribar a Ostensund ha de dur rumb nord", és a dir, 360 graus, però jo no podia controlar l'avió. L'avió anava allà on volia fins que vaig passar la turbulència. Just després va començar a fer calabruix. Clar, el meu avió té les ales de tela. Mentre el calabruix sigui petit no passa res. Però jo ja estava quasi al cercle polar àrtic i vaig dir, ara només em faltava això, que faci pedra grossa i em faci un forat a les ales, que són costelletes de fusta folrades de tela. Afortunadament el calabruix va tornar aigua i vaig poder arribar.

ACOLLIDORS

-Va rebre una acollida agradable?

-Meravellosa. Allà hi ha poc turisme. El subdirector de l'aeroport em va rebre i supòs que va veure la cara d'acollonament que duia. Em va facilitar una habitació per dormir, tots els mitjans per recuperar-me i saber la previsió meteorològica. Després em va convidar a passar dos dies a ca seva, amb la seva família. Vàrem practicar l'aeromodelisme. El vaig acompanyar amb la meua avioneta a dur-ne una altra a un aeroclub veí. Havia un ambientarro! Vàrem passar un horabaixa al·lucinant. Havia paracaigudistes, avions de motor, ultralleugers, una pista d'herba... El cel es va aclarir i era blau... em varen convidar a volar... I l'endemà, més. També em varen deixar un mapa de Suècia central, que em feia falta. Vaig fer una travessia seguint el mapa, guiat per les carreteres, els llacs, així vaig arribar a la ciutat que està més al nord de Suècia, Kiruna, on hi ha mines de ferro de les més importants del món. L'arribada va ser de pel·lícula. Una superfície molt plana, estepària, i a la ciutat, un castell envoltat de muntanyes.

-Viatjar tot sol, sense poder comentar amb ningú les incidències del viatge, prendre una decisió difícil... no és un problema?

-No. Bé, pot ser un problema, però per a mi no ho va ser. En principi havia previst viatjar amb un company, però em va deixar penjat uns dies abans i ja no tenia altra opció. Volar tot sol no em va anar malament. En les decisions que vaig prendre ja es veu que no em vaig equivocar massa. A l'aire estava ocupat, perquè no duc pilot automàtic, i a terra sempre trobava gent.

-I des de l'aire, els problemes de la vida quotidiana es deuen veure d'una altra manera.

-No hi penses. Quan vaig fer el viatge no pensava en res més. Primer perquè estava ocupat volant, mirant l'itinerari, vigilant per no derivar, calculant-ho tot... i després perquè el paisatge

era tan maco que no pensava en res més.

-Va ser un viatge esgotador?

-Va ser molt cansat. En primer lloc perquè el vaig fer com una marató. Però també va ser una passada, una vertadera poesia. Vaig sortir de Kiruna amb un sòtil de niguls molt baix i dos pams de neu a terra. A poc a poc la navegació es va tornar senzilla. Els niguls es varen aixecar i vaig arribar per damunt un llac envoltat de neu. Vaig triar l'itinerari més difícil, entre les muntanyes, perquè era el més ràpid. Vaig anar entre els canons de les muntanyes. Uns canons molt estrets. Vaig veure glaciars, catarates... Afortunadament no vaig trobar turbulències importants, perquè no sé si entre les muntanyes hauria tengut suficient capacitat de maniobra. Va ser una pel·lícula!

-Controlava suficientment el risc?

-Sí. Anava controlat la situació, fent proves, sense tampoc arriscar massa.

LA META

-Com va ser l'arribada a Cap Nord?

-El problema més greu de Cap Nord és que l'aeroport té moltes boires i tampoc no disposen de benzina per repostar. Els tres aeroports més septentrionals no faciliten benzina. Així que vaig haver de carregar combustible a l'aeroport anterior. L'aeroport de Cap Nord és damunt un promontori i defora de la costa. T'has d'aferrar als penya-segats per enfil·lar la pista, i només pots entrar per un costat, només en un sentit. És una pista curta, de 800 metres, però has d'aterrar costa amunt, i això és un avantatge que a Espanya no es coneix. Jo no havia aterrat mai, costa amunt, però em va anar bé. Vaig ser completament feliç, havia complert la meua meta. Havia arribat per la mar, havia sobrevolat el penyó i vaig arribar a terra.

-I ningú no l'esperava?

-No.

-Devia sentir la necessitat de parlar amb qualcú, d'explicar-li la seva aventura.

-Oh, sí! Em vaig enrollar amb el xòfer de l'autobús que em va dur a la ciutat de Cap Nord...

-Va cridar a ca seva...

-Vaig cridar a ca meua, em vaig assebeitar que havia de tornar a ser pare... va ser massa.

-I tot això era un repte que vostè s'havia plantejat, o són projectes habituals entre els aficionats a volar?

-No, era un repte, exclusivament. Tenia il·lusió de conèixer aquell lloc. En un principi volia fer aquest viatge en cotxe. A la meua dona no li va fer ganes. Després, a l'estiu del 93 ho vaig començar a parlar amb gent de l'Aeroclub, i comentàvem com seria. Un company em va dir que a ell li faria també molta il·lusió, i així vàrem començar a preparar el viatge. Primer de tot era preparar la meua avioneta. Després vàrem anar a comprar mapes. Em vaig gastar cinquanta mil pessetes en mapes. Després compràrem una balsa, una balisa, bengales,

radar... Perquè una cosa és afrontar un risc i l'altra fer el boig.

-Quant li ha costat, aquest viatge?

-Devers sis-centes mil pessetes, sense comptar la posada a punt de l'avió.

ARA, A MOSCOU

-Ha valgut la pena?

-Sí, a pesar que el company em va deixar plantat. En aquell moment vaig dubtar de fer el viatge tot sol, però ja que m'havia comprat els mapes, m'havia gastat els duros, vaig dir i ara què fas? La meua dona em va dir, "¿no te hace ilusión?, ¿tú crees que lo podrías hacer solo?", sí, li vaig dir. "Entonces, vete". Home, és que seran molt de duros, no seran només les tres-centes mil pessetes que pensava gastar, sinó el doble... "Però, tenim els doblers?" Sí. "Idò, ves-te'n...", i així em vaig decidir.

-I una vegada fet el viatge, quina és la sensació?

-Ara he quedat engrescat. Hi ha altres reptes. Per exemple, volar cap a Rússia...

-I aterrar a la Plaça Roja de Moscou.

-No, no. Però sí a Sant Petesburg... Anar més enllà, fins i tot. Clar, ara les coses s'han complicat a Rússia. Però hi ha altres projectes. Anar amb un altre, dues avionetes plegades. Ara vaig llegir que una avioneta ha aterrat a 65 aeroports distints només en un dia, enllaçant aeroport amb aeroport, en tretze hores...

-Això vol dir fer un aterratge cada deu minuts...

-Més o manco. Aquí a Espanya no es pot fer perquè els aeroports estan a molta més distància... Això podria suposar per a mi un altre repte. Anar a un lloc on hi hagués aeroports suficientment a prop uns dels altres com per intentar superar aquesta marca. Pot ser una cosa molt maca.

-Un repte és, llavors, aconseguir un rècord?

-Sí. Poder entrar al Guinees.

-Així no s'acaben mai, els reptes.

-Si un té ganes de fer coses, sempre trobarà coses per fer. Coses sempre n'hi ha.

PROPOSTES TURÍSTIQUES

-I viure als aeroports, com havia previst, que tal?

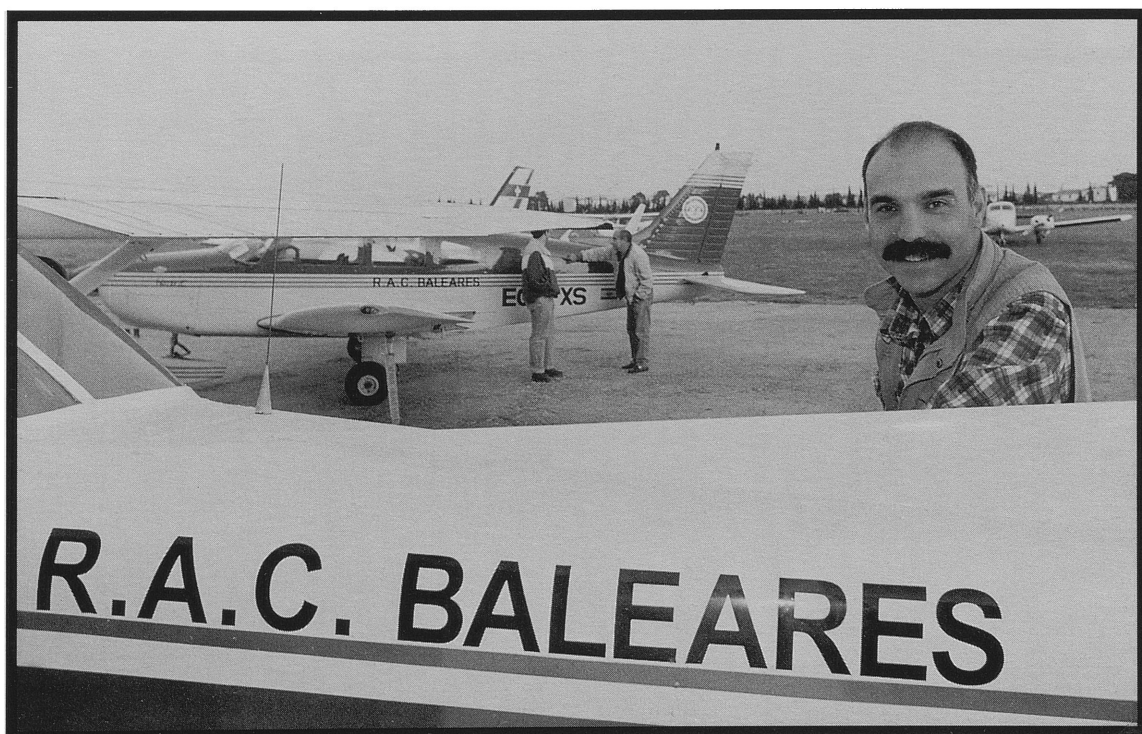
-Bé, al final hi vaig dormir molt poc, als aeroports. A Dijon vaig viure a un hotel i a quasi tots els altres llocs vaig anar convidat. Fins i tot em varen convidar a volar amb un hidroavió. Aquí les autoritats són tan curtes que ho tenen prohibit. No se'n temen que això seria un bon al·licient per atreure un nou turisme cap a les Balears. Un turisme amb possibilitats econòmiques i molt respectuós amb el paisatge. Els hidroavions són molt més segurs, menys perillosos, que les llanxes motores. Aquí permeten el turisme nàutic i no els hidroavions. Des de l'aire es pot veure perfectament si hi ha qualcú nedant, i si no hi ha ningú, llavors amares, pots pescar, anar de càmping, anar a passar el dia a Formentera o a Pollença... Amares, vas a la platja, passes el dia, te'n vas i no has fet mal a ningú.

-Ara només falta que els banyistes també hagin d'estar pendents dels hidroavions quan amaren.

-Que va! El perill és molt menor que el de les motores. Un hidroavió no fa tanta via com una motora, i només és un problema al moment d'aterrar. El camp visual d'un hidroavió és molt superior al de les barques, i per tant es pot controlar molt millor el perill. Si hi ha un banyista o un bucejador, es baixa a un altre lloc i no passa res. A altres països europeus funciona sense cap problema. A Suècia, a Noruega, a França... A les platges de Miami es pot amaran sense cap problema, als llacs, igual.

-Em deia que no va arribar a dormir als aeroports, dins un sac de dormir, com en principi havia previst?

-No, només a Cap Nord. És una ciutat turística, però molt cara. És d'una companyia particular, S.A.S. Per entrar s'ha de pagar una quota de 2.000 pessetes. Tothom les paga. Els al·licients són el paisatge i que és la punta més septentrional del continent. Allà vaig dormir en mig del camp. El cel estava clar, el sol no es posava. Estavam a devers 15 graus. Duia un bon sac de dormir. Quan em vaig anar a dormir eren les dues de la matinada. M'havia d'aixecar prest, a les sis, per aprofitar



el bon temps. Tot era molt car, i vaig pensar, si vaig a un hotel em cobraran vint-i-cinc mil pessetes només per dormir tres o quatre hores, així que me'n vaig anar als afores del poble i vaig dormir al sac.

SENSE DORMIR

-Quantes hores va descansar, durant el viatge?

-Hi va haver dies que dormia quatre o cinc hores. Anava tan accelerat que no tenia ni son. Estava tan emocionat que la son no m'apareixia. De Cap Nord vaig travessar tot Noruega en un dia. Varen ser nou hores seguides de vol. Tenia un problema. Entrava un front de níguls i havia de fer via per no trobar-me amb ell. A més si arribava tard em tancarien l'aeroport i em deixarien tirat. A l'endemà no vaig poder sortir d'Oslo, a causa del mal temps.

-Així que la tornada va ser tan difícil com l'anada.

-El pitjor temps el vaig trobar de tornada cap a Palma. A Alemanya, el servei de meteorologia em va dur a una ratera que m'ho va fer passar molt fotut. Em varen diagnosticar que hi hauria més de 10 quilòmetres de visibilitat i un sòtil de 1.000 metres sense níguls, és a dir, temps clar i estirat. Amb aquestes bones perspectives vaig sortir. Arrib a la costa holandesa i començ a trobar mal temps, però d'acord amb el pronòstic, vaig pensar que no seria res. Enfil cap a Estrasburg i el mal temps es va agreujar. La visibilitat només era de dos quilòmetres, el sòtil de níguls, de 150 metres... I de sobte, va passar el que havia de passar. No m'havia d'haver arriscat.

LA POR

-Què va passar?

-Començà a ploure. Vaig intentar esquivar els níguls, però estaven molt espessos. Intent tornar arrera, però també hi plou. Els níguls baixen i estic volant a vint metres d'enterra.

-A vint?

-A vint metres d'altura. Jo anava més baix que les plantacions d'abets que tenia als costats, i que feien devers trenta metres d'altura. Això és molt perillós. A més vaig haver d'esquivar cables d'alta tensió... No podia fer altra cosa. Si m'endinsava dins els níguls me la pegava...

-I en aquells moments no pensava que era un doi morir-se d'aquella manera?

-En aquells moments no pensava més que en esquivar els arbres i intentar arribar a un aeroport. Quan vaig arribar a terra vaig pensar que m'hagués pogut matar. Una forma molt estúpida de morir? Ara que ho pens, sí, seria una forma molt estúpida. Vaig maleir els serveis de meteorologia alemanys!

-La seva professió de controlador aeri, li ha facilitat, supòs, el coneixement de l'espai aeri, les normes europees.

-A Europa tot funciona molt millor que a Espanya. A tota Europa, menys a Espanya, l'espai està classificat amb diferents sigles que marquen per on pot circular cada tipus d'avió i les diferents normes que hi ha a cada espai. Aquí, els mateixos que no s'atreveixen a autoritzar els hidroavions, per exemple, tampoc no s'atreveixen a canviar les normes de l'espai... I així no fan res, i no es poden equivocar ni fer res malament! Ha! En segon lloc, a Europa és voluntari fer un pla de vol abans de sortir. Aquí és obligatori. Ens carreguen de tràmits i de burocràcia que, sincerament, no milloren la seguretat. A Europa si no fas pla de vol, lògicament no tens servei de recerca i salvament. Per això és opcional. Quan voles per damunt zones habitades no hauries de menester fer aquests tràmits. L'aviació necessita llibertat.

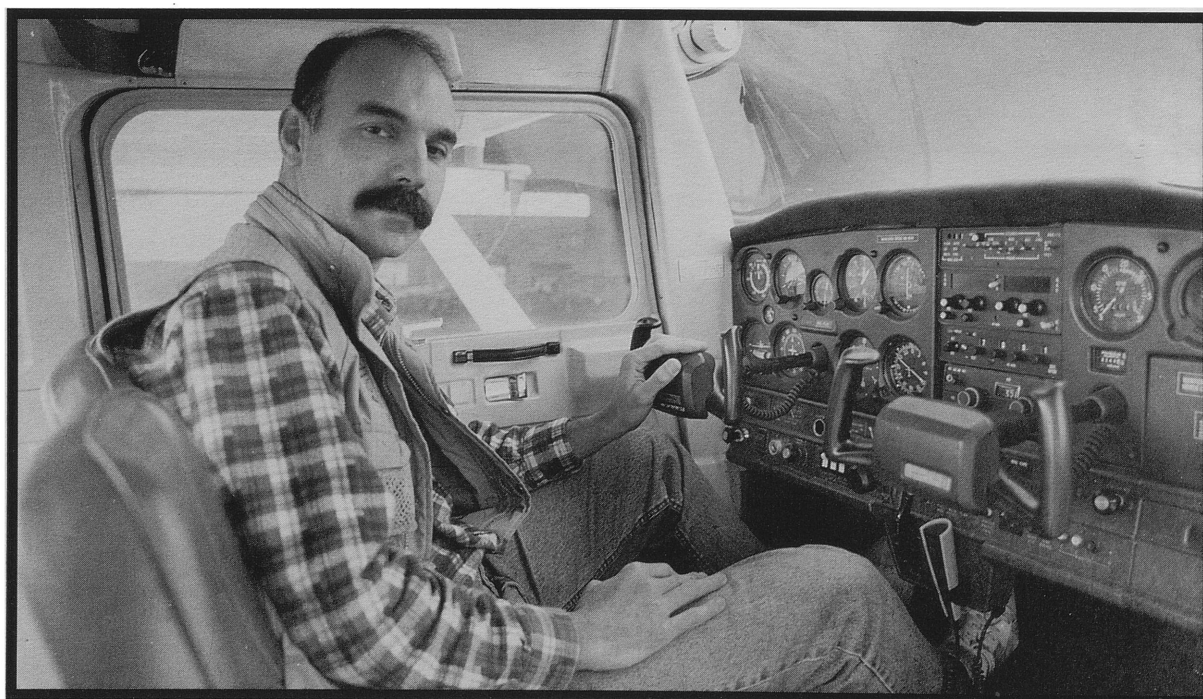
-L'aeronàutica, és una afició en augment?

-Sí. En pocs anys ha augmentat molt el nombre de socis de l'Aeroclub, tal vegada perquè abans hi havia una gestió dolenta. Ara hi ha avionetes, control, comunicacions... Hem

renovat les oficines, oferim serveis, hem posat una escola en marxa.

-Com és la gent aficionada a volar, quin tipus de personatges són?

-Hi ha de tot. Hi ha gent molt sofisticada, altres que són aventurers, hi ha gent molt prudent, altres són arriscats... com qualsevol altre esportista.



La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

Les estadístiques garanteixen la seguretat a l'espai aeri

(pàgs. VIII i IX)



Cita a les urnes

(pàgs. II, III i IV)



La ramaderia, un sector estratègic en perill

(pàg. V)

Cita a les urnes

Tradicionalment deu mil vots han separat la dreta i l'esquerra de les Illes en les successives eleccions celebrades des de la restauració de la democràcia. Teòricament les eleccions de maig són les més clares per al president Cañellas que, de bell nou, afronta la reelecció, però la incertesa no ha desaparegut. Mentre PSM, EU i "Els Verds" aspiren a fer-se amb l'electorat que perdi el PSOE, una imprevisible UM reclama el vot de la dreta insatisfeta amb el PP.

S.V.

El passat mes de març el president Cañellas pronuncià un discurs davant dotze ministres de Turisme iberoamericans i altres sis vice-ministres que assistiren a un encontre organitzat a Palma pel Ministeri espanyol. El titular de la cartera, Javier Gómez Navarro, acabava de fer unes dures crítiques al Pla d'Ordenació de l'Oferta Turística de Mallorca des de la fira turística de Berlín, i les reiterà a Palma, segons les quals el govern autònom ha cedit a la pressió dels constructors per ablanir les propostes del POOT, un Pla que, manifestà, hauria de ser més respectuós amb l'entorn. Doncs bé, Gabriel Cañellas articulà un discurs seriós i alhora ple d'autocrítica sobre la planificació turística que ha regit a les Illes Balears en el decurs dels darrers

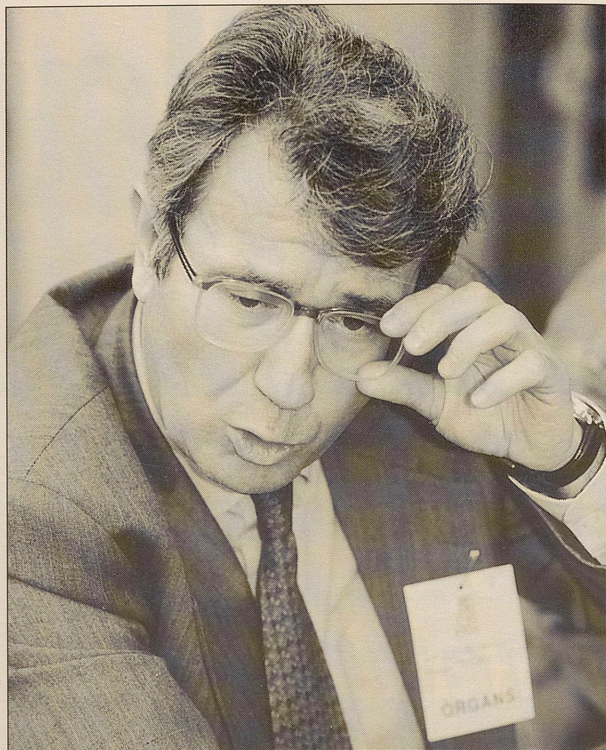
trenta anys, una lliçó sobre planificació turística que el mateix Gómez Navarro podia haver signat. El President reconegué que s'havia improvisat massa i que ja era hora de regular l'oferta per no arribar a extrems de saturació insuportables. Abogà, per tant, per un desenvolupament turístic sostenible on el medi ambient hi jugui un paper destacat.

Els ministres iberoamericans en prengueren bona nota. No de bades l'encontre se celebrava a Mallorca perquè d'aquí surten els empresaris que més inverteixen a les zones vacacionals del Nou Continent i, evidentment, perquè les Illes Balears són el paradigma mundial de tot el bo i tot el dolent

del turisme de platja. Ja a la Tecnoturística i a les festes d'enguany de la Cambra de Comerç i del Foment, tant el president com el conseller de Turisme, Joan Flaquer, havien reiterat la necessitat d'un nou ordenament que permeti aflorar productes alternatius al sol i a la platja amb els quals poder aturar el creixement de l'oferta en aquest subsector. D'altra banda des de la conselleria d'Economia es reivindica l'estatut especial com a element diversificador de l'economia balear.



Gabriel Cañellas.



Francesc Triay.

EL LLOGATER DEL CONSOLAT

És a dir que des del Govern balear s'ha reconegut públicament i de manera reiterada un fet evident: el model de desenvolupament que s'adoptà des que els populars guanyaren les primeres eleccions autonòmiques ha arribat al sostre de les seves possibilitats i cal substituir-lo per un altre. En teoria això hauria de significar un relleu al Consolat de la Mar perquè un nou executiu pogués dur endavant un programa alternatiu, atès que el PP ha complert amb la missió d'emparar el desenvolupisme fins al final. Això no obstant, tot fa pensar que en el Consolat ningú no espera cap nou llogater sinó que és el mateix president Cañellas, amb el mateix partit de sempre, el que es presenta com a alternativa d'ell mateix. Potser sigui il·lògic, però el fet és que fins ara totes les enquestes conegudes donen per guanyador absolut el Partit Popular que no només no s'ha desgastat pels dotze anys de govern que du a les nostres illes sinó que, fins i tot, sembla reforçat. Aquest auguri significa que el procés de reforma del model de desenvolupament balear haurà de sorgir de les mateixes files conservadores o que no sortirà.

De fet, així ho expressen en privat alguns dels consellers més joves del Govern que aspiren a desbancar de la direcció del partit els sectors més reaccionaris que s'atrinxeren darrera importants municipis de Mallorca i d'Eivissa. De fet, qualsevol analista de l'actualitat pot observar com dins la dreta sociològica de les Balears hi ha una forta confrontació d'interessos, la qual cosa fa que una presumible nova victòria electoral del PP no garanteixi quina de les dretes és la que farà prevaler la seva força. Això és el que fa que encara hi hagi lloc per a la sorpresa. Però encara que aquesta sigui la realitat i que, en conseqüència, sembli que hauria de ser un dels arguments centrals de les campanyes, no succeeix així: els mitins previs i les declaracions de premsa es fonamenten en les reiterades acusacions de corrupció contra les quals el Partit Popular a les Balears sembla extraordinàriament ben vacunat. Si més no els seus electors mai no han reaccionat en contra seva per moltes denúncies que s'hagin fet.

UNA CAMPANYA ESTRANYA I CONFUSA

Tot això fa que la campanya electoral sigui estranya i, sobretot, més confusa que mai. La societat balear es juga el seu futur, però no hi ha un debat d'idees ni de programes que arribi al gran públic. I és en aquest clima de crispació que Gabriel Cañellas pretén assegurar-se el triomf. Si més no, la decisió de limitar l'accés al Parlament a les candidatures que obtenguin més del cinc per cent dels vots és una confabulació contra els partits minoritaris. Tradicionalment la diferència entre els dos grans ventalls de la política, entre la dreta i l'esquerra, és a totes les Balears de només devers deu mil vots. Si el PP aconsegueix expulsar Unió Mallorquina del Parlament i dividir l'esquerra de manera que Verds i EU també quedin defora, la reelecció de Cañellas és gairebé segura. Si no fos així, una hipotètica coalició de centre-dreta a esquerra podria desbancar el President del Consolat.

La derrota sembla, però, molt improbable, encara que matemàticament i sociològica no sigui descartable. El PP ha aconseguit teixir una impressionant màquina electoral que es fonamenta no només en les institucions (govern, consells, ajuntaments...) sinó també en una atapida xarxa d'associacions de tot tipus (empresaris, tercera edat, mestresses de casa, associacions veïnals, entitats esportives...etc), mentre que l'altre partit de la dreta (UM) s'ha vist forçat a recórrer de bell nou al seu president-fundador, Jeroni Albertí per, des de la candidatura a la batlia de Palma, donar credibilitat a un partit que ha suportat molt malament el seu divorci del PP. Arribar al cinc per cent és un repte del qual depèn la seva supervivència i, de rebot, la sort o la desgràcia del Partit Popular.

L'ESQUERRA DIVIDIDA

Per la seva banda l'esquerra presenta un ventall excessivament dividit. El PSOE obtindrà, segons totes les previsions, el seu pitjor resultat en unes eleccions autonòmiques. El mateix candidat a president de la Comunitat Autònoma, Francesc Triay, així ho reconegué el mateix dia que el PSIB-PSOE presentà els candidats: "Iniciem una travessia -va dir- en condicions meteorològiques adverses, no serà un camí de roses, però els socialistes ens solem créixer davant l'adversitat". Els socialistes illencs, que en aquesta passada legislatura han vist com un trànsfuga del seu partit donava suport i "salvava" la majoria del PP, s'han mostrat dividits davant l'opinió pública i, sobretot, són víctimes de la campanya de desprestigi a què està sotmès el govern socialista de Madrid. Per a l'Ajuntament de Palma el panorama és el mateix: s'espera que la suma de casualitats permeti reproduir l'esquema de les primeres eleccions democràtiques municipals quan Ramon Aguiló aconseguí fer-se amb la batlia amb el suport de socialistes, nacionalistes i comunistes.

Els vots que pugui perdre el PSOE, si hem de suposar que no es produirà cap trasvassament important des de la dreta cap a l'esquerra, els herederan PSM, EU i, en menor mesura, els "verds" que han rebutjat anar conjuntament amb Esquerra Unida la qual cosa ha restat possibilitats a ambdós partits a costa de preservar la puresa ideològica dels ecologistes. Tots, però, viuen les eleccions amb eufòria, esperant no veure's decebuts per les urnes. Entre ells, els més optimistes són els nacionalistes del PSM que confien que la política de moderació (que els dugué a un pacte amb Convergència i Unió de Catalunya per a les eleccions europees) els farà ampliar els resultats més enllà dels vots que arrabassin del PSOE. El candidat nacionalista, Pere

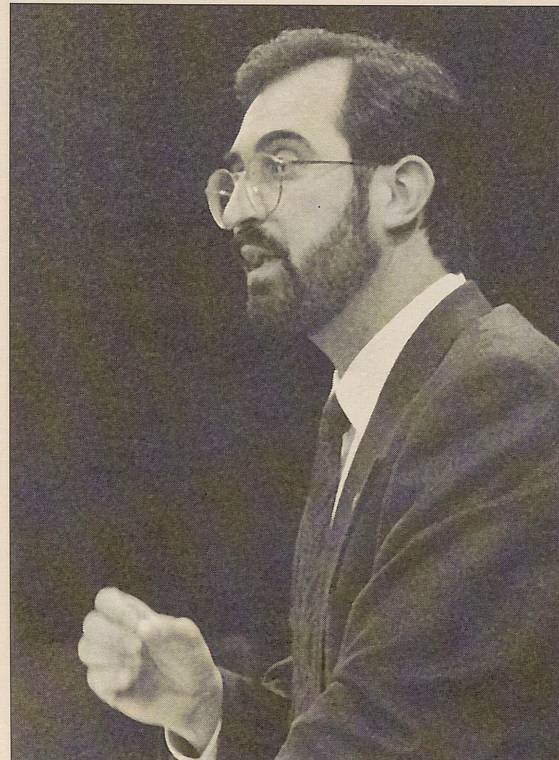
Sampol, no ha amagat el seu desig d'apropar cap al PSM una part important d'aquests deu mil vots que separen un govern "conservador" d'una alternativa "prograssista".

EL RÈGIM FISCAL COM A TELÓ DE FONTS

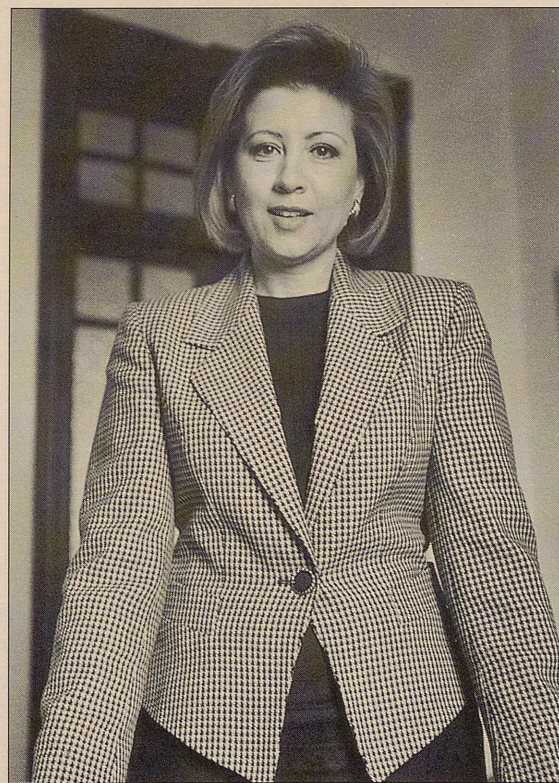
De moment, els darrers mesos d'activitat parlamentària han estat de gran tensió. Els escàndols financers, com Brokerval o el túnel de Sóller, han permès activar els atacs de socialistes i nacionalistes contra un Govern al qual s'acusa de connivència amb els especuladors. El PP, per la seva banda, no desaprofita ocasió per identificar el PSOE amb el centralisme de Madrid.

En aquest sentit utilitza el rebuig dels socialistes al projecte de règim fiscal presentat per la conselleria d'Economia com a prova teòricament indiscutible de les acusacions. El PSOE, per contra, argumenta que els populars són insolidaris i que actuen amb hipocresia perquè defensen aquí unes propostes que un hipotètic govern central en mans conservadores desaprovaria.

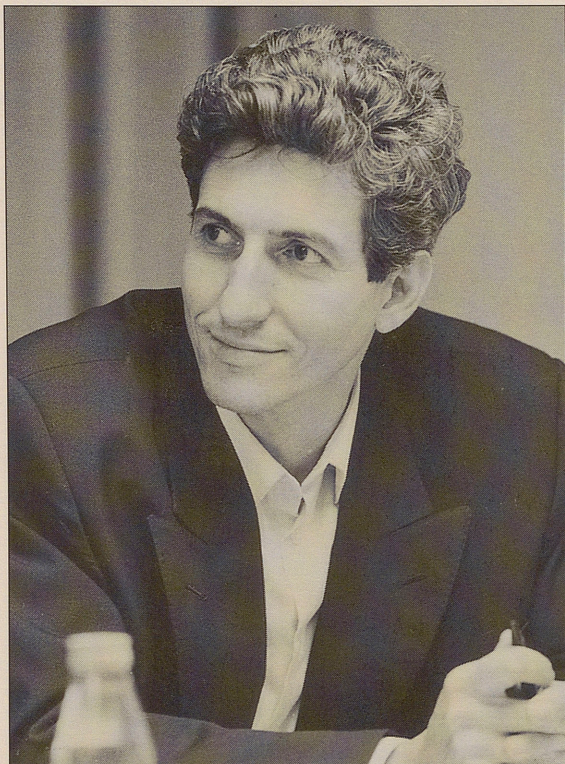
Mentrestant les xifres macroeconòmiques reflecteixen que s'ha sortit de la crisi, que no només s'incrementa el nombre de turistes i la despesa -sobretot ara després de les devaluacions de la pesseta respecte del marc alemany- sinó que també s'han creat nous llocs de feina. Però, com dèiem a l'inici d'aquesta crònica de situació política, el rebrot del creixement econòmic no fa desaparèixer la convicció que l'economia balear necessita noves directrius a les quals recórrer per rendibilitzar el creixement econòmic. Les mateixes institucions financeres aposten, majoritàriament, per un canvi de rumb. Sa Nostra, per exemple, acaba d'establir una línia de crèdit per a modernització hotelera que exclou, expressament, l'ampliació de l'oferta. El creixement de l'oferta -i en aquest sentit cal



Pere Sampol.



Maria Antònia Munar.



Eberhard Grosske.

parlar no només del nombre de cambres dels hotels sinó també d'apartaments i, fins i tot, de cert tipus de turisme residencial- és perjudicial per al conjunt de la societat, la qual cosa no impedeix, tal com denunciava el secretari general del GOB al darrer número d'ONA, que en aquests moments s'executin o estiguin a punt de començar les obres de trenta mil noves places.

LA CITA, EL MAIG

En conjunt, si comparem els grans titulars dels programes electorals hi ha una gran aproximació entre el que ofereixen uns i altres davant la cita de maig. Tots fan referència

a una millor política mediambiental, a diversificar l'economia i a aproximar l'administració als ciutadans, però el debat polític no passa d'aquí, dels anunciats teòrics. D'altra banda els mitjans de comunicació, en general, s'estimen més polemitzar sobre la perifèria de la política (baralles internes, insults o corrupcions que, en qualsevol cas correspon jutjar a la Justícia) que no entrar a analitzar el bressó, és a dir, la manera de fer raonablement compatible l'activitat econòmica amb el progrés social i amb el respecte a l'entorn que tots reclamen. És a dir, tot allò que sempre es diu però sense que ningú no acabi per posar el fil a l'agulla.

ELS CANDIDATS

Sis partits polítics es troben representats al Parlament balear a finals de l'actual legislatura. Són el PP, PSOE, PSM, Esquerra Unida (mitjançant Esquerra Nacionalista de Menorca), UM i FIEF (els independents d'Eivissa i Formentera). Tots ells aspiren a renovar i augmentar la confiança dels electors. Aquests són els seus candidats a la presidència de la Comunitat Autònoma.



Cosme Vidal.

Gabriel Cañellas. 54 anys. Nascut a Palma. Llicenciat en Dret i Ciències Econòmiques. Fa quinze anys que és president del PP a les Illes Balears i dotze que ocupa la presidència del Govern autònom. Ha guanyat tres eleccions i durant el seu mandat s'ha produït el segons gran "boom" de construccions hoteleres. En el programa del Partit Popular destaca la demanda d'un estatut fiscal especial per a les Balears i un nou marc de finançament autònom.

Francesc Triay. 49 anys. Nascut a Ciutadella de Menorca. Enginyer de Camins. Afiliat al PSOE des de 1977. És secretari general del PSIB-PSOE i aquesta serà la segona vegada que opta a la presidència de la Comunitat.

En el programa socialista destaca l'exigència d'un control sobre la honestat a l'administració i, en els aspectes econòmics, una ordenació territorial que tinguí cura del medi ambient i de la reestructuració del sector turístic.

Pere Sampol. 44 anys. Montuïri. Afiliat al PSM des de 1976. Des de 1991 és portaveu nacionalista al Parlament balear. Abans, durant deu anys, va ser regidor de Montuïri.

El programa nacionalista proposa la regeneració de la vida política de les Illes Balears. A més de la defensa del medi ambient subratllen la necessitat d'una política cultural que respecti la identitat nacional de les Illes i exigeix la culminació del procés de transferències des de l'Administració central a l'Autònoma.

Maria Antònia Munar. 40 anys. Va néixer a Barcelona però els seus pares eren de Costix, vila de la qual és batlles des de 1979. És doctora en Dret per la UIB. Va ser consellera de Cultura en el Govern PP-UM fins que el president Cañellas la destituï el 1992. És presidenta d'Unió Mallorquina.

El programa d'UM destaca les divergències amb el desenvolupisme que atribueix al PP i proposa una alternativa de govern que defensí el medi ambient, la cultura pròpia de Mallorca i l'ampliació de l'actual sòst de competències.

Eberhard Grosske. 40 anys. Palma. Llicenciat en Història. És funcionari de l'Ajuntament de Palma. Ha estat militant del PSM i del PCIB. Actualment és el coordinador general d'Esquerra Unida a les Balears.

El programa d'EU proposa l'elaboració d'un pla estratègic intersectorial per a cadascuna de les Illes i el suport a la petita i mitjana empresa. Igualment, la millora dels serveis socials.

Cosme Vidal. 65 anys. Nascut a Eivissa. Va ser periodista fins el 1977 quan passà a la política. Va ser delegat del Govern a les Pitiüses en el primer govern d'UCD. Després passà a Alianza Popular i va ser elegit president del Consell Insular d'Eivissa. El 1987 no es presentà a la reelecció i abandonà el Partit Popular. Des de 1991 es diputat per la FIEF (Federació d'Independents d'Eivissa i Formentera)

La FIEF destaca el caràcter insularista i es proposa com a alternativa de centre-dreta al PP ■

La ramaderia, un sector estratègic en perill

Els problemes suscitats entorn a AGAMA i la seva pròxima privatització han posat de relleu la necessitat de preservar l'activitat ramadera contra totes les amenaces, inclosa la política comunitària, que afavoreix la desaparició de ramaderies. Un estudi del Govern qualifica el sector d'estratègic per al conjunt de l'economia balear.

ONA

Davant l'impressionant increment del Producte Interior Brut del sector de serveis, el sector agrícola és la ventafocs de l'economia il·lenca i, això no obstant, és una activitat imprescindible per a un desenvolupament harmònic de l'economia i de la societat. Si més no, això és el que digué el cap de departament d'economia de la Universitat de les Illes Balears, Eugeni Aguiló, quan va comparèixer davant el Parlament balear per explicar l'abast d'un estudi sobre el sector lleter fet per encàrrec de la conselleria d'Agricultura i del qual n'era el coordinador. Segons l'economista



La política comunitària ha fet desaparèixer 10.000 vaques.

la ramaderia, com la resta de l'activitat agrària, és un "sector estratègic" que no es pot deixar perdre.

En concret la ramaderia representa, segons aquest estudi, "una important línia econòmica no lligada al sector turístic i, per tant, necessària com a complement d'aquest. La ramaderia representa un volum econòmic anual de quinze mil milions de pessetes en productes lactis de la qual cosa en viuen -tant en relació directa amb les ramaderies com amb indústries i formatgeries- mil cinc-centes famílies. Endemés és una activitat que compta amb un patrimoni molt valuós: una "quota làctea" reconeguda per la Unió Europea de 120 milions de litres anuals, que és un actiu que necessàriament s'ha de conservar i de rendibilitzar.

EN DOS ANYS, DEU MIL VAQUES MENYS

Però per conservar la cabana vacuna i per tant, retenir el total de la quota europea, s'ha de lluitar contra les agressions que el

sector agrari sofreix per part d'una societat abocada quasi en exclusivitat als serveis. Les Illes Balears, segons l'informe esmentat, compten amb una de les ramaderies de vaques frisones de major qualitat a tota Espanya: devers 22.500 animals que tenen una producció mitjana de 6.100 litres per any. Teòricament ha de ser una activitat rendible, però no és així. La mateixa política comunitària tendeix a fer desaparèixer molts de ramaders, com ho demostra que en només dos anys s'hagin eliminat prop de deu mil vaques, i s'hagi passat de les 32 mil que existien el 1992 a la xifra actual. Segons Aguiló "és evident la necessitat d'evitar un major deteriorament perquè per davall dels nombres actuals no tendria sentit continuar donant suport a la continuïtat del sector".

El Govern balear està compromès, teòricament, en el manteniment de la ramaderia. El PICAB (Programa Integral Concertat) de la Conselleria estableix que es tracta "d'un sector de marcat interès estratègic per a l'agricultura i la ramaderia de les Balears" i aposta per la seva continuïtat. Un sector ramader equilibrat és, segons l'informe presentat al Parlament, una exigència per evitar monoconreus agraris més agressius amb el territori que no els actuals. D'entrada s'assenyala que la presència del sector ramader a l'entorn rural és necessari per conservar el medi ambient i evitar una excessiva urbanització o erosió del sòl de les Illes.

LES BALEARS, DEFICITÀRIES EN PRODUCTES LACTIS

D'altra banda l'informe recull l'existència d'una llarga tradició ramadera a l'estructura socio-econòmica de les Illes i que aquestes són, indiscutiblement, un interessant mercat, on el consum és superior a la producció làctia, la qual cosa obliga a la importació d'un contingent superior a l'equivalent de setanta milions de litres anuals.

Aquest informe estava elaborat a causa d'AGAMA i de l'interès del Govern per privatitzar l'empresa pública. El Govern vol recuperar els quatre-cents milions que li costa la seva intervenció per salvar la central lletera de la fallida en una compra polèmica que, això no obstant, ha estat qualificada posteriorment com d'oportuna per haver impedit que l'abandonament de la ramaderia

dels darrers anys fos encara més accentuat del que ha estat. La mateixa oposició parlamentària va fer costat al conseller d'Agricultura, Pere J. Morey, durant la seva compareixença a Comissió perquè el Govern mantengués una participació a AGAMA quan es privatitzàs, atesa, precisament, la seva consideració estratègica.

AGAMA ÉS NECESSÀRIA

AGAMA és, per al sector ramader de Mallorca, una necessitat perquè -diu també l'informe presentat per Eugeni Aguiló- el seu dimensionament no permet més que una sola central per ser rendible i, indiscutiblement, AGAMA és la que té la seva marca més introduïda. Això no obstant, els esdeveniments fan pensar que en el futur subsistiran dues o tres centrals més. Fracassat, de moment, l'intent de compra per part d'una societat de ramaders anomenada Llet Mallorquina, aquesta projecta construir una



AGAMA, necessària segons un estudi presentat al Parlament

factoria a Campos. Per la seva banda, l'Associació de Formaters de Mallorca també té pensat entrar en la producció làctia i, en aquest sentit, han fet una oferta de compra d'AGAMA. També cal comptar amb la presència de Palma Crem i, a més a més, l'actual president de la central i ex-conseller d'Economia, Alexandre Forcades, diu que hi ha altres quatre o cinc interessats en l'adquisició.

Forcades és partidari del manteniment de capital públic a la futura AGAMA atès, justament, el valor estratègic del sector de cara al futur desenvolupament econòmic i social de les Illes. D'aquesta manera el Govern podrà intervenir a les preses de decisió, sense que això pressuposi fer cap competència deslleial amb la resta de centrals. Al cap i a la fi, tant a Mallorca -i sobretot a Menorca, on la ramaderia té una major participació social que no a Mallorca- és necessari que la iniciativa privada i la pública vagin plegades per protegir el sector primari. Entre les dues illes encara hi ha sis-centes seixanta ramaderies. El sector agrari gairebé no supera en tot l'arxipèlag les deu mil persones, la major part d'elles majors de cinquanta anys. Salvar la foravila esdevé, per tant, una qüestió d'estat ■

Els nacionalistes acusen les directrius del Pla hidrològic d'immoralitat

ONA

Les directrius que han de servir per a la redacció del Pla Hidrològic de les Balears, un instrument fonamental per a la política de desenvolupament econòmic i social de les Illes, marquen els criteris de prioritat i de compatibilitat d'usos, així com un ordre de preferència entre els distints usos i aprofitament que hauran de regir en el text definitiu. Doncs bé, aquestes directrius són, segons el PSM "una immoralitat, un atemptat, una befa i una discriminació contra gran part dels ciutadans", uns ciutadans que són els pagesos i que "també tenen dret a ser dignes ciutadans d'aquesta comunitat".



EL REGUIU EN CINQUÈ LLOC

Les prioritats a les quals fa esment el PSM estableixen la utilització preferent dels recursos hídrics disponibles per a l'abastiment de la població. En segon lloc situen els usos mediambientals, seguits dels recreatius (que inclouen els camps de golf entre d'altres possibles destinacions), la indústria, els reguius i usos agràries actuals -en cinquena posició- i, finalment, la recàrrega artificial dels aqüífers. La Llei d'aigües assigna a l'agricultura el segon lloc de preferència després del consum humà, mentre que la proposta emanada de les oficines del Govern balear la relega a la cua, per darrera de consums considerats sumptuosos i tradicionalment manco prioritaris.

Juntament amb els nacionalistes -possiblement els més durs en la seva exposició- altres partits polítics i també associacions agràries han presentat al·legacions durant el període d'informació pública de les directrius que, d'altra banda, exposen amb tota cruesa la necessitat de completar els estudis sobre els recursos hidràulics disponibles a les Illes Balears abans d'adoptar decisions irreversibles. De fet es reconeix la possibilitat de cometre errors. I això quan la urgència de disposar del Pla Hidrològic s'ha demostrat més que evident en els darrers anys.

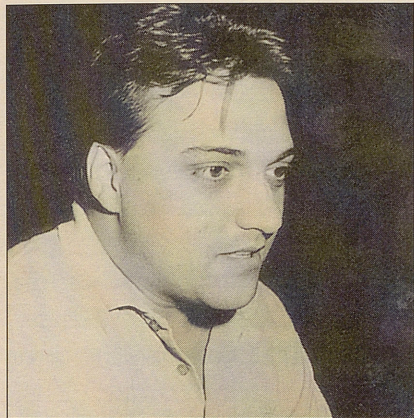
UN GLOBUS SONDA O UNA AMENÇA REAL?

Segons algunes opinions recollides per ONA aquest ordre de prioritats no seria sinó un globus sonda llançat per comprovar el grau de protesta pública d'un sector, l'agrícola, que és en evident declivi. Amb tota probabilitat l'ús agrícola haurà de recuperar la posició que li pertoca d'acord amb la Llei d'aigües, atès que altra cosa podria ser il·legal. No obstant això queda reflectit l'interès del Govern per satisfer la demanda d'usos recreatius, del golf, mentre que pretén limitar la possibilitat de nous reguius agrícoles -"és un objectiu del Pla Hidrològic limitar el consum de recursos hídrics convencionals per regar"- al mateix temps que procedeix a la substitució de les aigües subterrànies per aigües residuals depurades ■

Les cooperatives en peu de guerra

S.V.

Trenta dues cooperatives agràries de les Balears facturen devers cinc mil milions de pessetes anuals i reuneixen prop de quatre mil pagesos. Aquest balanç és, en opinió d'Antoni Garcías, el director-gerent d'UCABAL (Unió de Cooperatives Agràries de les Balears) motiu suficient per esser tengudes en compte a l'hora de planificar la política agrària de les Illes Balears. No obstant això, -diu- "és lamentable que des de fa un any no s'hagi convocat el Consell agrari que és, o hauria de ser, l'òrgan consultiu per excel·lència del conseller d'Agricultura".



Antoni Garcías (foto Coloma Julià)

-Per què no es convoca el Consell agrari?

-Francament, no ho sé. El fet és que s'ha produït un canvi d'actitud de la Conselleria que l'ha dut a estimar-se més els contactes individualitzats que no els de les associacions agràries, siguin cooperatives o sindicats, la qual

cosa és contrària a la política comunitària que fomenta, justament, la relació de les administracions amb els òrgans representatius. És un assumpte estrany, perquè les Illes Balears eren, possiblement, una de les comunitats autònomes on més s'havia avançat en la participació, però de cop en sec la situació ha canviat. No sé per què.

LES COOPERATIVES GAUDEIXEN DE BONA SALUT

-Són les cooperatives representatives de l'agricultura balear?

-Sí, sense cap dubte. Fa uns anys es podia pensar que el cooperativisme era en declive: proliferaven les fallides, els balanços negatius... el panorama era negre, evidentment, però aquesta és una situació passada. Avui els comptes de resultats de les cooperatives són molt diferents. I, a més a més, gairebé el vuitanta per cent dels pagesos actius hi estan associats. La salut

actual de les cooperatives és bona.

-Com la del sector?

-No, el sector està malalt. Miri, tots els experts coincideixen a afirmar que una economia saludable requereix que el sector agrari representi com a mínim el dos per cent del seu Producte Interior Brut i, en el nostre cas, ni tan sols no arribam a aquest nivell. El problema és greu, però no només per a l'agricultura sinó, sobretot, per a la resta de sectors, inclòs el turisme, que necessita d'un major equilibri econòmic intersectorial.

AGAMA, UN CAS EMBLEMÀTIC

-Un estudi recent realitzat per encàrrec de la conselleria d'Agricultura qualificava l'activitat agrària com estratègica. Es tractava d'un informe llegit al Parlament sobre el subsector lacti i, en concret, sobre AGAMA.

-El cas d'AGAMA demostra tot el que li deia abans. Pens que el sector primari és en el seu conjunt estratègic per a un normal desenvolupament social de l'economia. Però el Govern balear actua al marge del sector. Només es vol relacionar amb empresaris i de manera individual, mentre que descuida les relacions amb la resta de ramaders. Crec que el Consell agrari seria un bon instrument per trobar la solució adequada i així poder planificar d'acord amb els interessos reals dels productors. Pensi, si més no, que les "quotes" de llet que ha reconegut la Unió Europea són propietat de cada ramader, a títol personal, i no de la Comunitat Autònoma. Per tant, si es desitja mantenir la producció de llet a nivells suficients no es pot actuar d'esquena als interessats.

UNA BUFETADA ALS PAGESOS

-I de les directrius del Pla Hidrològic que me'n diu?

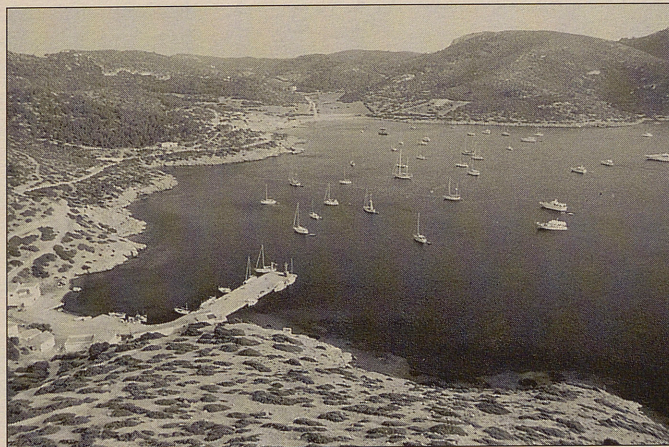
-Són una autèntica bufetada per a la pagesia. I, endemés, es contradiuen amb la Llei d'aigües. És totalment inadmissible que es relegui l'ús agrícola de l'aigua per davall d'activitats recreatives com és el golf. Els redactors diuen que l'agricultura és en declivi i que, per tant cal donar prioritat no només al consum humà a qual cosa és lògica i així ho recull la Llei d'aigües, sinó també als serveis. Això és il·legal. No crec, per tant, que aquestes directrius puguin prosperar, però ens demostren quin és el graó que ocupa el sector agrícola en la consideració del Govern balear■

Cabrera ja té Pla d'usos i gestió

Conservar els valors geològics i geomorfològics del Parc, vetllar pels recursos arqueològics i etnogràfics, així com fomentar les activitats científiques i de recerca de la fauna i flora del subarxipèlag són els principals objectius que es proposa el Pla d'usos i gestions del Parc Nacional de Cabrera aprovat pel Consell de ministres.

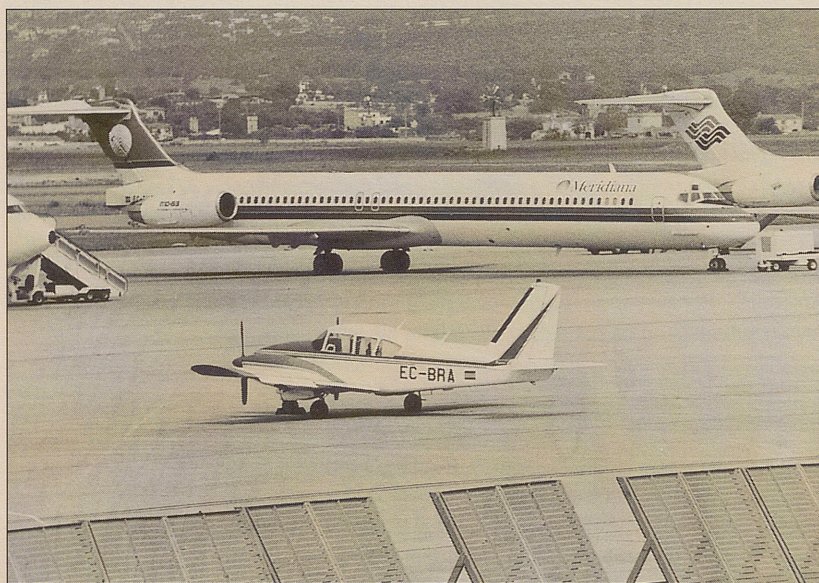
Fa ja dos anys que el Parc Nacional és en funcionament. Durant aquest temps no ha faltat la polèmica ni, com es recordarà, una iniciativa popular dirigida per l'Associació de Clubs Nàutics i que comptà amb el suport de la majoria conservadora del Parlament balear. Això no obstant, davant la demanda de navegació lliure -que desvirtuaria el sentit del Parc- el Pla d'usos i gestió respon amb la reiterada limitació dels accessos marins i terrestres per preservar les zones més fràgils o amenaçades.

Per la seva banda ICONA ha fet balanç de la gestió feta fins ara, que ha qualificat de positiva i que ha permès posar a l'abast de tothom el parc. Prova d'això són els 6.500 permisos de navegació concedits i la visita de 7.500 escolars procedents de 180 centres escolars de Mallorca ■



Les estadístiques garanteixen la seguretat a l'espai aeri

Joan Más és un càmera de televisió -treballa al Centre Territorial de TVE des de la seva fundació- que té el món de l'aviació com la seva gran passió. Les hores lliures, aquelles que pot reservar a les seves aficcions privades, les dedica a pilotar avions des del seu ordinador mitjançant simuladors de vol. I, al mateix temps, processa tota quanta informació troba en relació a la sinistralitat aèria. És l'autor d'una sèrie estadística de més de vint anys que permet assegurar que, malgrat tot, l'espai aeri és segur i que volar és el mitjà de transport que menys perills té. Les fonts d'informació són els mitjans de comunicació i, per tant, pot existir desconeixement d'alguns casos que, de qualsevol manera, no desvirtuen la feina feta ni la possibilitat d'extreure'n conclusions.



Son Sant Joan

SINISTRES AERIS A EUROPA (vols comercials)

Unió Europea	1985-1994
Alemanya	2
Bègica	0
Dinamarca	1
Espanya	4
França	7
Gran Bretanya	7
Grècia	1
Holanda	1
Irlanda	0
Itàlia	3
Luxemburg	0
Portugal	2

TOTAL: Europa (28) Resta del món (183)

Morts	1.114	10.038
Ferits	575	3.233

CAUSA DELS ACCIDENTS (entre 1985 i 1994) SOBRE PAÏSOS DE LA UNIÓ EUROPEA

Fallada mecànica	7
Mal temps	3
Explosió	2
Topada contra muntanya	6
Diversos	10

Nota 1.- El 50 % tengué lloc durant maniobres d'aproximació

Nota 2.- Durant la dècada passada quatre avions europeus s'accidentaren fora de la Unió: a Níger, Thailandia, Turquia i Polònia. En els tres primers casos hi ha sospita d'atemptat.

ACCIDENTS I INCIDENTS DIVERSOS SOBRE EL CEL DE LES BALEARS

L'espai aeri balear és segur. La història de l'aviació no presenta cap taxa elevada de sinistralitat, encara que és innegable que també té la seva crònica negra, farcida d'incidents de petita o de major importància. Joan Mas n'ha recollit els principals:

29 juny 1910. Pont d'Inca, Bleriot XI, Lucien Mamet, exhibició aèria. Topada contra olivera. 1 ferit.

23 abril 1916. Camp d'Esports Alfonso XIII, prototipus monoplà, Salvador Hedilla, exhibició aèria. Topada contra una paret. 1 ferit.

7 juliol 1937. Cala Figuera. Avió de l'exèrcit nacional. Caigut a la mar (transportava 4 milions i mig de pessetes).

28 octubre 1938. Cap Formentor, cant Z-506, avió de l'exèrcit nacional. Caigut a la mar, quatre morts entre els quals hi havia Ramón Franco.

24 novembre 1949. Maó. Bristol 170. Aviaco. Sortida de pista a l'atterratge. Sense ferits.

15 novembre 1957. Puigpunyent, DH-114 "heron". Aviaco. Topada contra muntanya a causa del mal temps. 4 morts.

10 abril 1958. Rafal Nou (Palma) DC-3, Iberia. Fallada mecànica. Aterratge forçós. 30 ferits.

13 març 1959. Son Bonet, Vickers 491, LTU. Sortida de pista. Sense ferits.

4 abril 1959. Alfàbia (Bunyola), DC-3, Austria Flugdienst. Topada contra muntanya. 5 morts.

21 juny 1964. Cala Gamba (Palma) DC-3, Tassa. Fallada mecànica, va caure a la mar, 1 mort i 28 il·lesos.

9 maig 1966. Son Pardo (Palma) Tiger Moth, Real Aero Club. Accident a causa del vent. 1 ferit.

31 desembre 1970. Menorca, Nord 2662 E, Rousseau Aviation. Va caure a la mar quan feia el vol Alger-Maó. 27 morts.

7 gener 1972. Sant Josep (Eivissa), Caravelle, Iberia. Topada contra la muntanya a causa de la boira. 104 morts.

16 juny 1974. Cala Figuera. Piaggio P-149. Va caure a la mar a causa d'una fallada mecànica. 1 ferit.

16 març 1976. Cabrera, Wassmer. Va caure a la mar a causa d'una fallada mecànica. 1 ferit.

29 maig 1980. Cabrera, Harrier AV-8A "Matador", de la dotació del Dèdalo. Va caure a la mar per fallada mecànica. 1 mort.

13 agost 1980. Son Pelat (Marratxí) Gates Learjet, Spantax. Topada contra la muntanya. 4 morts.

21 abril 1981. Andratx. DC3, Hemet, avió de càrrega. Va caure a la mar per causa desconeguda. 5 morts.

? Juny 1981. Maó, DC-9, Aviaco. Fallada mecànica per ingestió d'una gavina. Tots il·lesos.

19 maig 1985. Sa Barda (Eivissa) Cessna 182. Topada contra muntanya a causa de la boira. 1 mort.

20 setembre 1985. Alcanada (Alcúdia) Super Puma SA-332, helicòpter del SAR. Incendi del motor. 1 mort i 3 ferits.

14 setembre 1986. Son Sant Joan (Palma) B-737 Hispania. Li rebentà una roda quan s'enlairava. Aterrà sense novetats.

? novembre 1987. Eivissa, F-18 de la US Navy. Va caure a la mar. 1 mort.

20 agost 1988. B-727 Son Sant Joan (Palma) Dan Air. Fallada mecànica en el sistema d'alarmes. Aterrà sense novetat.

23 juny 1989. Son Sant Joan (Palma) Aeromarket. Sortida de pista a causa d'una pana al sistema d'aterratge. Cap mort ni ferit

17 febrer 1990. Maó. DC-9 Aviaco. Cop de cua quan intentava aterrar. Tornà a Palma sense altra novetat.

21 abril 1990. Son Bonet (Marratxí) Morane. Aterratge defectuós per causa d'uns nins que jugaven a la pista. Sense ferits.

31 maig 1990. Eivissa, airbus, Conair. Explosió d'un motor per ingestió d'una au. Aterratge sense novetat.

11 agost 1990. Son Sant Joan (Palma) DC-9 Scanair. Explosió d'una finestreta quan s'enlairava. Aterratge sense novetat.

4 gener 1991. Son Sant Joan (Palma) DC-3, Aeromarket. Sortida de pista a causa d'una fallada mecànica. Sense ferits.

29 maig 1991. Son Sant Joan (Palma), avió ambulància. Trenca-ment del tren d'aterratge. Sense ferits.

5 juny 1991. Son Sant Joan (Palma) B737, Air Charter International. Fallada mecànica a un motor. Aterrà sense novetat.

29 desembre 1991. Escorca (Mallorca) Cessma 150, Sky Line. Topada contra la muntanya a causa d'una pana mecànica. 2 ferits.

23 gener 1992. Son Sant Joan (Palma) Airbus d'Iberia. Topada contra un estol de gavines quan aterrava. Sense novetat.

16 febrer 1992. Inca, Cessma 172. Fallada mecànica. Aterra sense novetat.

26 juliol 1992. Santa Margalida, ultralleuger. Va caure a causa d'un canvi de vent. 1 mort.

2 març 1993. Son Sant Joan, DC-3 Palfe. Fallada mecànica del motor quan s'enlairava. 2 morts.

3 octubre 1993 Artà, avioneta de SEFOBASA. Fallada mecànica. El pilot resultà il·lès.

13 maig 1994. Cabrera. Harrier AV-8B "Matador" de la dotació del Princep d'Astúries. Caigué a la mar a causa d'una fallada mecànica. 1 ferit.

14 maig 1994. Son Sant Joan (Palma) B737, Air Berlin. Falsa alarma en el tren d'aterratge. Aterrà sense novetat.

30 maig 1994. Capcorb (Llucmajor) Super Puma SA-332, del SAR. A causa d'una fallada mecànica. Sense morts ni ferits.

7 juliol 1994. Son Sant Joan (Palma) DC-9 Aviaco. Fallada mecànica. Aterrà sense novetat.

31 juliol 1994. Club Nàutic Palma. Ecurevil, helicòpter llogat per TVE. Les pales toparen amb les veles d'una embarcació. Sense morts ni ferits.

22 agost 1994. Maó, Piper PA34 Fallada mecànica. Aterrà sense novetat.

15 gener 1995 Maó. DC-9 Aviaco. Falsa alarma al tren d'aterratge. Aterrà sense novetat.



Torre de control de Son Sant Joan

Igualment cal fer esment de les incidències ocorregudes a avions, avionetes o helicòpters després d'haver sortit de les Balears o en ruta cap a les Illes. De tots ells, Joan Mas en destaca tres:

2 octubre 1964. Granada DC-6, UAT. Vol Palma-Mauritània. Topada contra muntanya. 80 morts.

7 juny 1967. Stockport (Anglaterra) Canadair C-4, Midland. Vol Palma-Anglaterra. 71 morts i 12 ferits.

5 març 1973. Nantes (França) un DC-9 d'Iberia que feia la ruta Palma-Londres topa en vol contra un coronado d'Spantax. Moriren els 75 passatgers i tripulants del DC-9 mentre que el Coronado pogué aterrar sense novetat.

Eurocontrol garanteix que no hi haurà retards

Segons els responsables de l'Eurocontrol enguany no hi haurà retards aeris sobre les Illes Balears. Així ho varen garantir a Son Vida representants de sis estats (Gran Bretanya, Alemanya, França, Itàlia, Suïssa i Espanya) que es reuniren els passats dies 16 i 17 de març per preparar l'estratègia de cara a l'estiu que ve. Noves rutes alternatives, l'habilitació d'aerorutes militar durant els caps de setmana i, sobretot, l'ampliació de la plantilla de personal a Marsella i a altres controls conflictius permeten esperar que no es tornar a repetir el caos de l'any passat.

Després dels acords, tant la gerent del Foment de Turisme de Mallorca, Ina Martnez, com el president d'AECA, Felipe Navío, es

mostraren satisfets, però una mica escèptics. Sobre el paper el conflicte s'ha solucionat, per les mesures adoptades no deixen de ser sortides provisionals a un problema que requereix un reordenament a fons de tot l'espai europeu.

D'això tractaran a Palma els ministres de Transports de la Unió Europea el pròxim mes de juliol. De moment cal esperar que els fluxes aeris entre el nord i el sud d'Europa millorin substancialment, amb la qual cosa no només hi guanyaran els països del sud sinó també els turistes del nord i les companyies aèries que operen en el trànsit turístic ■

ESTADÍSTIQUES

Son Sant Joan: 1994 va fer història

Les estadístiques oficials de Son Sant Joan són el reflex exacte de la situació econòmica que travessa Mallorca. Un any de creixement fonamentat en l'increment del nombre de turistes ha dut un rècord històric per a l'aeroport. Per primera vegada s'han superat els catorze milions de passatgers, però no serà la darrena. Les previsions per a enguany són de nous increments encara que més moderats que els de 1994.



Son Sant Joan.
23 juliol 1994

XIFRES TOTAL DE PASSATGERS

	1993	1994	93/94	%
Gener	331.420	346.411	14.991	4,52
Febrer	354.760	404.656	49.896	14,06
Març	489.883	660.644	170.761	34,86
Abril	839.680	974.705	135.025	16,08
Maig	1.333.932	1.678.172	344.249	25,81
Juny	1.497.597	1.800.726	303.129	20,24
Juliol	1.821.069	2.069.852	248.783	13,66
Agost	1.987.718	2.019.916	32.198	1,62
Setembre	1.726.348	1.869.791	143.407	8,31
Octubre	1.396.636	1.498.331	101.695	7,28
Novembre	383.260	420.287	37.027	9,66
Desembre	363.136	402.882	39.746	10,95
TOTALS	12.525.466	14.146.373	1.620.907	12,94

BRITÀNICS

	1993	1994	93/94	%
Gener	35.466	39.509	4.043	11,40
Febrer	40.637	43.876	3.239	7,97
Març	63.258	74.943	11.685	18,47
Abril	106.518	151.714	45.196	42,43
Maig	339.985	444.017	104.029	30,60
Juny	403.328	500.385	97.030	24,06
Juliol	452.080	550.510	98.430	21,77
Agost	455.085	521.402	66.317	14,57
Setembre	439.402	503.862	64.460	14,67
Octubre	379.123	421.022	41.899	11,05
Novembre	72.609	73.694	1.085	1,49
Desembre	39.672	51.334	11.662	29,40
TOTALS	2.827.166	3.376.241	549.075	19,42

ALEMANYS

	1993	1994	93/94	%
Gener	70.702	75.371	4.669	6,60
Febrer	91.683	125.970	34.287	37,40
Març	135.287	221.121	85.834	63,45
Abril	252.531	335.360	82.829	32,80
Maig	411.331	579.036	167.705	40,77
Juny	456.428	583.292	126.864	27,79
Juliol	552.124	658.683	406.559	19,30
Agost	568.170	587.981	19.811	3,49
Setembre	574.003	630.152	56.149	9,78
Octubre	536.351	579.947	43.596	8,13
Novembre	82.317	92.997	10.680	12,97
Desembre	53.786	68.195	14.407	26,78
TOTALS	3.784.715	4.538.105	753.390	19,91

ESPANYOLS

	1993	1994	93/94	%
Gener	190.265	190.003	-263	-0,14
Febrer	182.575	187.668	5.093	2,79
Març	236.757	293.034	56.277	23,77
Abril	339.602	308.636	-30.966	-9,12
Maig	303.442	312.178	8.736	2,88
Juny	326.458	340.862	14.377	4,40
Juliol	373.064	357.144	-15.920	-4,27
Agost	457.139	402.350	-54.789	-11,99
Setembre	342.287	345.187	2.900	0,85
Octubre	252.827	257.886	5.059	2,00
Novembre	202.750	217.661	14.911	7,35
Desembre	235.378	246.646	11.268	4,79
Totals	3.442.572	3.459.255	16.683	0,48