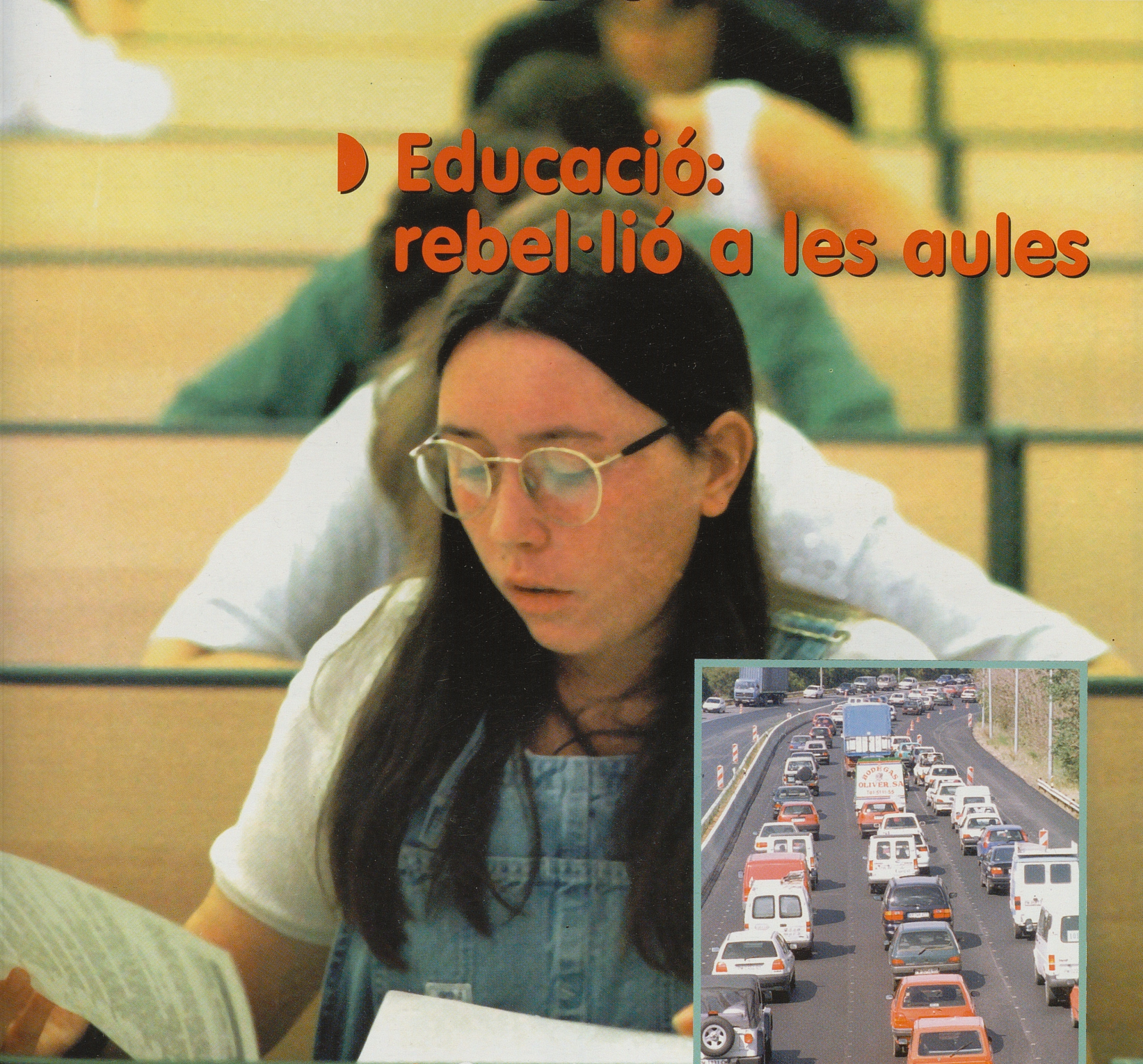


ona

Quadern de debat

Número 52 - novembre 1997 - 500 pta.

► Educació: rebel·lió a les aules



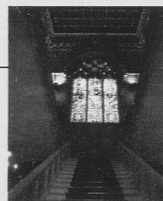
► Carreteres col·lapsades i llenegadisses



Si Mallorca progressa,



tu també.



El Consell de Mallorca
inicià fa dos anys un
compromís de progrés,
un objectiu que dia a dia
es va complint, amb un equip de
persones que estiren
en un mateix sentit amb
total transparència i claredat.
La cultura, el medi ambient,
el benestar social,
l'esport i joventut,

l'ordenació del territori,
l'urbanisme,
la cooperació amb els municipis,
la promoció sociocultural
i associacionisme,
els recursos humans,
l'economia,
el foment de l'ocupació,
són les competències
del Govern de Mallorca, per al
teu progrés i el de la nostra Illa.



Consell de Mallorca

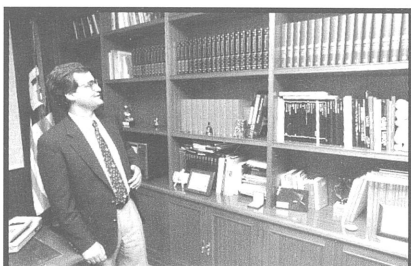
Illa de progrés

4-5 hemeroteca i editorial



6 educació

Rebel·lió a les aules.
Per Sebastià Verd.

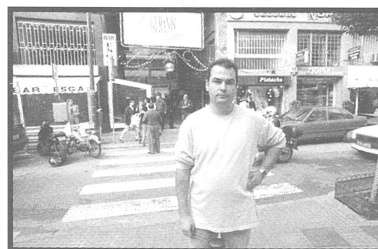


12

140.000 fills per tutelar.
Entrevista a Manuel Ferrer, conseller d'Educació, per Gina Garcías.

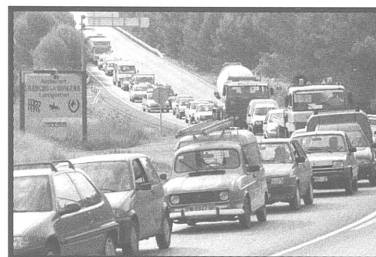
18

Amb molta moral.
Entrevista a Pere Polo, per Joana Maria Roque.



24

Pares a l'escola.
Entrevista a Joan Pons, per Maria Ferrer.



31

carreteres
Col·lapses i llenegadisses.
Per Antoni Oliver.

35

taula rodona

Carreteres:
artèries o ferides.
Amb Merçe Amer, Margalida Barceló, Javier Coromina, Miquel Àngel Llauger i Joan Verger, per Magdalena F. Mulet.



41

la clau d'ONA

ona Quadern de debat

n. 52, novembre 1997

Edita: Fundesba, S.L.

Directora gerent: Sinfo García Gómez.

Director: Sebastià Verd.

Consell assessor: Mateu Carrió (arquitecte). Antoni Fleixes (economista).
Jaume Garau (psicòleg). Sinfo García (dir. gerent Fundesba).
Pere Mascaró (economista). Francesc Obrador (tècnic turístic).
Empar Rocabruna (economista).

Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Gina Garcías. Maria Ferrer. Miquel Massutí.
Antoni Oliver. Joana M. Roque. Antoni Rosselló.

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

Administració i Publicitat:

Fundesba, S.L. C. 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 pta. per any (10 números)

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

Tarja de subscripció

En

Adreça

Ciutat Tel

C/c. Banc o Caixa d'Estalvis

Signatura:

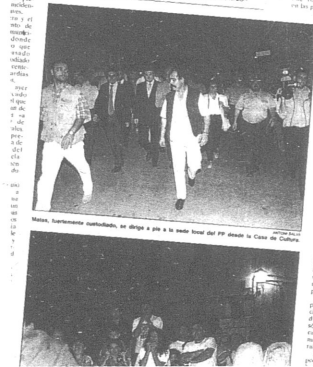
Per a subscripcions, copiau aquesta tarja i adreçau-la a **Fundesba, S.L.**
Joaquim Botia, 11, 1r. A. 07012-Palma de Mallorca o telefonau al
71 16 61 - Fax 71 91 94 - e mail: fundesba@jet.es



Tot i això, Miquel Ramis subratlla que tota la documentació inclosa en l'exposició no és més que un instrument de feina, sobre la qual es poden fer tota casta d'al·legacions amb la certesa que seran estudiades i, tal volta, tenguin en compte. El conseller del Medi Ambient destacà l'alt valor afegit que el medi natural i el paisatge té per a unes illes que obtenen el vuitanta per cent dels seus recursos del turisme.

Plataforma Antiautopista califica la visita de Matas como «una provocación que busca des-
tigiarnos y dejarnos como gamberros» — EU y Els Verds condenan la actuación policial

Govern y Ayuntamiento atribuyen los incidentes a la acción de «un centenar de jóvenes radicales»



Els fets varen ser àmpliament comentats a tots els mitjans de comunicació. Tant el Govern com l'Ajuntament varen atribuir els incidents a l'acció de "joves radicals", mentre que la Plataforma Antiautopista va dir que la provocació sorgí del seguici del president per, segons **"El Dia del Mundo"** "desprestigiari-nos i fer-nos passar per brètols".

Guerra sense

La tensa vida política balear no ha descansat ni durant l'estiu. A l'enfrontament institucional entre Govern i Consell de Mallorca, se sumen ara les disputes entre els partits per la reforma de l'Estatut.

... que honora el dia que
... de Ma-

la vida política boliviana que lleva. Desde que Amador López fue el diputado de Gabriel Cárdenas, el diputado de la izquierda, no. Durante agosto pasado, cuando se consumaba tranquilamente la crisis de la izquierda, él le envió la guerra. Él era el enfrentamiento más constante, intenso y más serio que se «ajuste a curules» no indica que la paz le puzca más. Con eso, la paz le puzca más. Con eso, la paz le puzca más. Con eso, la paz le puzca más.



tes. Maria Antònia Mun
seva part, defensava qu
importava en realitat era
davant per prime
Diada. El PP, m
les discus



nia Muna
masava qu
realitat era
per prime
El PP, m
les discus
mença. To
pregues en
del Pacte
favorable
a encarta
el creuan
entre el
nemen e
de Mallo
formació
esta dis
per portar
ou episod
nient in
premsa m
fer ressò
la Diada
presiden
Matas (u
vell qu
vidats
que fo

Dalt Jaume Matas, president del Govern (PP). Baix, Maria Antònia Munar, presidenta del Consell d' Mallorca i d'UM. Els dos presidents estan enfrontats per qüestions de totol

La Diada i els enfrontaments. El Consell de Mallorca aprovà, la primavera passada, celebrar per primer cop la Diada de Mallorca el dia 12 de setembre. Hi votaren a favor PSOE, IU i UM. En canvi a votar el PSM. L'origen d'aquella divergència política fou que els nacionalistes consideraven que

esta dis-
er portar l
ou episod
nent in
premsa m
fer ressò
la Diada
presider
Matas
vell qu
vidats
que fe



Declaraciones a **Última Hora** de Tomeu Barceló, fiscal Antidrogas de Baleares

FOTO: FERRAN CARBONELL

PEP MATAS

omeu Barceló, fiscal Antidrogas de Baleares, dijo ayer una entrevista a **Última Hora** que se había alzado con el cargo al haber sido el jefe de la investigación **para esclarecer su patrimonio**.

—El problema es que estamos hablando de un caso en el que el acusado no ha sido ingresado en prisión. Al hecho de que un acusado por el que se pide una pena de 15 años de prisión, «duras» y se suavicen las penas, me parece que es una mala noticia para la sociedad.

LA LLIBERTAT DEL NARCOTRAFICANT

Pep Matas, redactor de successos d'"**Última Hora**" ha entrevistat el fiscal antidrogues de les Balears, Bartomeu Barceló, sobre Pablo Campos, qui gaudeix de llibertat provisional a pesar d'haver estat condemnat per narcotràfic i tenir pendent un judici en el qual se li demanen altres quinze anys de presó. El fiscal diu que han demanat que sigui empresonat, però que són els jutges els que tenen la paraula. Segons Barceló la situació d'"el Pablo" és un greuge comparatiu amb altres presos.

"Allò que puc dir -va manifestar el fiscal al periodista- és que la fiscalia no està d'acord amb aquesta situació, un greuge comparatiu amb altres acusats. Pablo Campos gaudeix del tercer grau de la presó de Picassent per una decisió judicial que la Fiscalia Antidroga de València ha recorregut".

El Règim i la insularitat

El desenllaç, per ara encara provisional, del règim econòmic i fiscal especial de les Balears, reconvertit ara en règim especial sense cap altre llinatge, ha provocat reaccions de molt diferent signe. Mentre el Partit Popular o, més ben dit, el Govern balear mostra una satisfacció que tal volta sigui excessiva a causa dels molts retalls que ha hagut d'acceptar, la resta de forces polítiques acusen el president Matas i el seu conseller d'Economia d'haver enganat la gent. Segons els nacionalistes, el règim que pot aprovar el Congrés de Diputats la primavera de 1998, després de les esmenes que han presentat populars i socialistes, res no té ja a veure amb el text que aprovà el Parlament balear. I per la seva banda, els socialistes poden dir ara, amb tota la raó, que ells ja ho havien previst: el Partit Popular a Madrid tot i haver admès a tràmit aquest projecte de llei no el podia aprovar, ja no només perquè la Unió Europea posi el vet a sistemes fiscals diferenciats, que al capdavant és la justificació que s'ha donat, sinó perquè la mateixa naturalesa centralista -que amb això es diferencia poc del PSOE- ho impedia. Tot plegat ha provocat una sensació de frustració, davant la qual el Govern ha reaccionat de l'única manera possible: fent-se fort en el text que finalment podrà ser aprovat i que, a pesar de tot, significa una passa important per a la nostra comunitat autònoma.

Tal volta sigui aquest l'aspecte més positiu d'un procés que, com deim, ha frustrat moltes expectatives, però que sens dubte n'hagués pogut decebre moltes més. Les esmenes presentades al projecte de llei eliminen la major part de les solucions fiscals, però anuncien mesures per pal·liar els costos de la insularitat que van més enllà dels descomptes en el transport entre les Illes i la Pe-

nínsula. Així, per exemple, s'anuncien possibles fons d'insularitat o plans d'inversió per reduir dèficits infraestructurals històrics i plans de suport als sectors econòmics tradicionals, als innovadors i als que pretenguin diversificar el turisme per desestacionalitzar-lo i crear llocs de feina estables. És a dir, que enmig del naufragi, resta surant el concepte d'insularitat i la necessitat de compensar els desavantatges que tal fet diferencial comporta. I endemés, tal com diu el president Matas, el simple fet de veure reconeguda la insularitat suposa el desenvolupament constitucional d'un dret que fins ara semblava reservat exclusivament per a les Canàries.

Som per tant, malgrat tot, davant una oportunitat històrica que no es pot desaproveitar. Els retalls o, més ben dit, la reconversió del règim fiscal en un règim especial ha obert una porta que en aquests moments roman simplement empenya. Ningú no sap realment el que hi pot haver al darrere més enllà de les declaracions d'intencions dels principals protagonistes en la situació actual, els populars i els socialistes, les declaracions dels quals entorn a aquestes qüestions no semblen massa de fiar, com s'ha pogut comprovar al llarg del procés. No obstant això, cal empenyer aquesta porta i iniciar un camí nou per a les Illes Balears, és a dir: un desenvolupament econòmic més sostenible i més arrelat a les realitats culturals i socials del nostre país. En definitiva, cal aprofitar totes les oportunitats per petites que siguin.

D'altra banda, el tema de la insularitat no només s'ha plantejat en el Congrés de Madrid, sinó que el Govern balear ja fa estona que s'ha embarcat en una interessant aventura europea, liderant les illes de la Unió cap al reconeixement del fet diferencial insular, cosa que es va aconseguir a la da-

rrera cimera d'Amsterdam. Per primera vegada a la història contemporània es pot dir que les Balears han tengut un protagonisme polític internacional en defensa d'aquest reconeixement de la insularitat, fins al punt que un comissionat del Parlament d'Estrasburg ha visitat recentment el Consolat de la Mar i ha escoltat les raons d'un arxipèlag que no vol que la política europea per a les illes es limiti a subvencionar activitats econòmiques que són en declivi, sinó que vol que els costos de la insularitat, en el seu sentit més ampli, siguin tenguts en compte per poder dur polítiques econòmiques pròpies superadores de la barrera marina, és el cas, per exemple, de la voluntat d'impulsar el sector quaternari (lligar serveis a les noves tecnologies) o de diversificar una economia que fins ara s'ha fonamentat exclusivament en el turisme de sol i platja.

Ara, si més no, hi ha una porta oberta, tant a Madrid com a Brussel·les. El problema és que ningú no sap el que realment hi trobarem al darrere. Com ja hem dit moltes vegades ni el règim econòmic i fiscal especial d'abans era un objectiu en si mateix, ni -en conseqüència- tampoc no ho pot ser l'actual, sinó un instrument, una eina al servei d'un projecte de país del qual sabem ben poques coses. És per això que encara no s'ha dit tot ni sobre el règim ni sobre la insularitat. Fa falta que des del Govern es defineixi aquest projecte de país, si és que realment existeix, i que sigui el més consensuat possible. De moment el que hi ha és una enorme i espessa boira que, entre d'altres coses, impedeix veure les possibilitats reals del règim especial, tal com quedarà i, d'una manera més concreta, els avanços aconseguits per l'indiscutible èxit de la "diplomàcia" balear al front de les illes europees.

LA VOZ
Comunitat

A pesar de este descenso en el número de establecimientos, la producción crece

Balears pierde casi mil industrias en una década

El Instituto Balear d'Estadística comienza con este estudio la publicación de la evolución de la industria en la Comunidad. De los datos se desprende que, a pesar de haber descendido el número de establecimientos en la última década, en un número que se aproxima a los mil, la producción bruta generada ha aumentado considerablemente. Solo las industrias químicas aumentan la oferta. Asimismo, el estudio refleja que baja el número de personas ocupadas pero aumenta el gasto de personal en las empresas.

Los datos recogidos apuntan a que, a pesar del descenso en el número de establecimientos durante los años 1980 y hasta 1992, la producción bruta ha aumentado considerablemente. En 1980, el número de establecimientos registrados en la CAIB era de 4.106 empresas, y en 1992, de 3.147.

Los datos recogidos apuntan a que, a pesar del descenso en el número de establecimientos durante los años 1980 y hasta 1992, la producción bruta ha aumentado considerablemente. En 1980, el número de establecimientos registrados en la CAIB era de 4.106 empresas, y en 1992, de 3.147.

Datos por sectores	1980	1985	1992
Número de establecimientos	4.106	3.704	3.147
Producción bruta	80.879	100.572	24.140
Gastos en personal	66.036	66.362	238.683
Valor añadido	34.205	66.332	108.652
Coste de personal	31.192	30.302	31.281

Gran diferent labor entre

LA INDÚSTRIA TÉ MANCO LLOCS DE FEINA, PERÒ PRODUÏX MÉS

L'Institut Balear d'Estadística ha publicat un estudi sobre l'evolució de la indústria a la comunitat de les Balears, del qual se n'ha fet ressò "La Voz". És un estudi que representa molt gràficament la situació que travessa aquest sector que, diuen, és en declivi però que, segurament, el que fa és travessar una profunda crisi estructural. La prova és que si bé el nombre d'empreses han disminuït en prop d'un mil·lenar entre 1980 i 1992, i que el nombre de treballadors de tot el sector ha baixat en vuit mil -ara el cens és de 23.000- en canvi ha crescut la producció (gairebé bé ha triplicat el seu valor en dotze anys). I un altre detall encara, en aquest mateix període de temps el cost de personal s'ha pràcticament doblat.

**Un conflictiu començament de curs
ha posat el pròleg al traspàs
de competències en Educació.**

Rebel·lió a les aules

El primer de gener de 1998, la Comunitat Autònoma passarà a gestionar l'educació no universitària de les Balears, per la qual cosa rebrà poc més de quaranta mil milions de pessetes anuals, una quantitat que l'oposició i els sindicats de l'ensenyament creuen insuficient per atendre la reforma educativa. Mentrestant el Govern balear prepara el model educatiu per a les Illes que començarà a vigir a partir del pròxim curs.

per Sebastià Verd



El passat cinc de setembre el Govern es reuní a Pollença en un dels maratonians consells que periòdicament convoca el president quan comença el nou període parlamentari o quan creu convenient fer un dissabte general a l'activitat de l'executiu. En aquest cas el motiu era doble: començava el curs polític i, també, el curs escolar en un moment en què s'ultimava amb el Ministeri d'Educació la negociació del traspàs de competències. Eren dos fronts de batalla als quals el Govern va haver de fer front en el decurs de les setmanes següents. Ho sabia, el portaveu del Govern i conseller d'Educació, Manuel Ferrer, ja ho havia avançat quan prengué possessió del càrrec, uns pocs mesos abans. No ignorava que les negociacions serien difícils i que l'acord, fos el que fos, acabaria essent polèmic. En canvi, allò que li vengué de nou fou l'inici del curs acadèmic que, inesperadament per a l'Administració -previsiblement per al col·lectiu de professors- va ser especialment conflictiu, fins al punt que representants de devuit claustres de professors d'institut decidiren constituir-se en plataforma permanent "per a la defensa de l'ensenyament públic".

Es pot deduir d'aquesta situació que el model educatiu públic és en perill, tant a la resta de l'Estat com a les Balears? En el millor dels casos, aquesta és una pregunta que s'han fet molts de pares i professors en el decurs de les darreres setmanes. Segons el Govern,

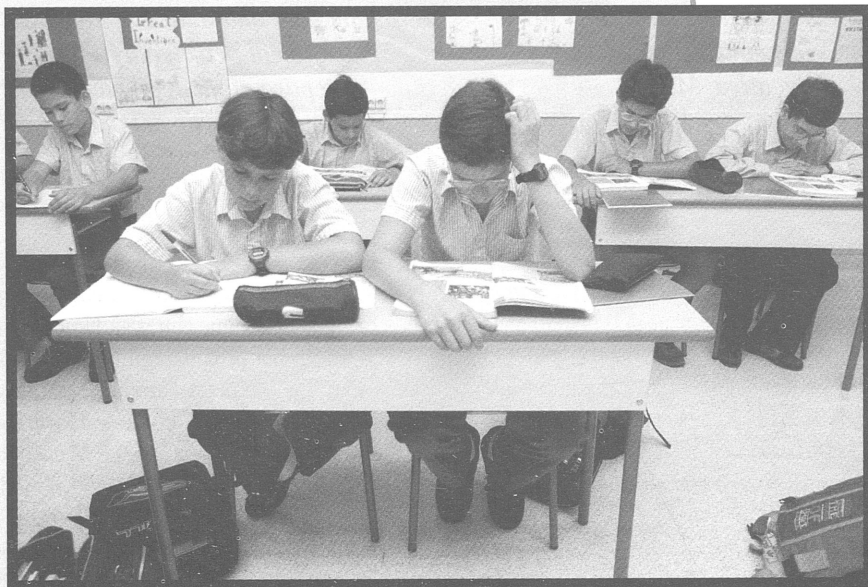
res no és en perill, sinó que cal esperar que el traspàs de competències, que entrarà a vigir a partir del primer de gener pròxim, agiliti la gestió del sistema educatiu i, sobretot, l'arrelí a la realitat de les Balears. Després del Consell de Govern de Pollença el mateix president, Jaume Matas, manifestà als mitjans de comunicació que el model educatiu que vol empènyer es fonamenta en "la qualitat i la llibertat d'elecció de centre, amb un model que s'adapti simultàniament a la realitat cultural i social de les Illes, però amb una visió que miri cap a Europa i al futur". Per això, després d'un intens estira i amolla amb l'Administració central, l'executiu disposarà de quaranta mil milions de pessetes, mil cinc-cents dels quals seran per garantir una formació bilingüe, una quantitat que des del Consolat de la Mar es pensa que serà suficient per atendre tot els reptes.

Un curs de transició

En aquest sentit, aquest curs serà, inevitablement, de transició, però a partir de l'any que ve totes les competències seran aquí i ja pus mai no es podrà dir que les Balears són l'única comunitat autònoma amb llengua pròpia sense capacitat per gestionar el seu sistema educatiu. El conseller d'Educació, que compagina el càrrec amb el de portaveu del Govern, creu que els problemes d'enguany han estat a causa d'una mala gestió de la Direcció Provincial del Ministeri, segurament per una manca d'autonomia, però que aquesta és una situació que es corregirà. Des del Govern es mostren tranquils i, fins i tot, varen assegurar que amb les competències a les mans no es tornaran a produir els problemes d'inici de curs que han aparegut enguany. És un repte important, sobretot

Menys alumnes per a uns centres que encara són deficitaris

Una de les característiques principals del nou curs, tal com passa en els darrers anys, és el descens de les matriculacions a causa del menor índex de natalitat. Però aquest fet no és suficient per compensar el dèficit de centres escolars que pateixen les Illes. La societat balear és econòmi-



cament una de les més dinàmiques de l'Estat espanyol, la qual cosa es tradueix en un increment demogràfic -molt per damunt de la mitjana estatal- a causa de la forta immigració que encara suporta. Això fa que les exigències d'escolarització a determinades zones continuïn essent una assignatura pendent a la qual haurà de fer front el Govern balear a partir del primer de gener quan assumeixi les competències d'Educació.

De moment, la realitat és aquesta: 136.292 alumnes matriculats -3.582 menys que el curs passat- repartits entre 304 centres escolars públics i 152 privats, 93 dels quals són concertats. 87.334 alumnes ho són de l'ensenyament primari i la resta de secundària o formació professional. Per la seva part, el nombre de professors és de 10.049, dels quals més de sis mil pertanyen al sector públic.

Enguany han entrat en funcionament els instituts de Formentera, Son Servera, Capdepera i Son Ferrer (Calvià). I per a l'any que ve s'ha previst que ho facin els de Santanyí, Port de Pollença, s'Arenal i Sineu a Mallorca i Eivissa-Vila, Sant Josep i Sant Joan, a Eivissa, així com altres tres col·legis públics de primària.

CURS ESCOLAR 1997-98

	Públics	Privats	Total
Centres	304	152	456
Alumnes	90.291	46.001	136.292
Professors	6.290	3.759	10.049

quan aquests i els pròxims cursos seran els que marcaran definitivament les línies mestres de la LOGSE i, per tant, els fonaments educatius de les pròximes generacions. I, endemés, s'haurà d'aplicar el model propi que, entre d'altres qüestions, preveu que tots els alumnes dominin perfectament les dues llengües de la comunitat en finalitzar els estudis, així com altres dos idiomes estrangers.

La LOGSE com a objectiu

D'altra banda el Govern juga amb un factor que és al seu favor, el demogràfic. Les Balears continuen essent la comunitat de tot l'Estat que proporcionalment rep més immigrants, però aquest fet no es tradueix en un augment de la natalitat, sinó tot el contrari. El nombre d'alumnes minva -aquest curs les matrícules són tres mil menys que l'any passat- però es parteix d'un dèficit en infraestructures docents que fa dubtar els col·lectius de professors i l'oposició política, que pensen que la quantitat pactada amb Madrid per a les transferències és insuficient. "LOGSE, bilingüisme, descentralització, defensa d'un ensenyament públic de qualitat: de moment - diuen des de la Plataforma- només són paraules, els fets s'han de veure a partir d'ara i el que hem vist aquest setembre no és, precisament, cap bon presagi".

El director provincial d'Educació, Francesc Romero, semblava molt satisfet el dia abans del començament de curs a l'ensenyament primari, quan més de vuitanta mil nins i nines de les Illes preparaven ja les motxilles amb els llibres i altres cinquanta mil al·lots o al·lotes de secundària passaven els darrers dies de vacances. Tot era, teòricament, sota control. Hi havia tres mil alumnes menys a causa del descens de la natalitat, que s'ha anat incrementant durant tota la dècada dels noranta, però per contra s'havien creat trenta-tres noves aules d'educació infantil i inaugurat quatre nous instituts. I, a més a més, sobre la seva taula hi havia deu projectes de nous centres escolars (tres col·legis

públics i set instituts), però el retorn a les aules va ser un caos: escoles en obres, professors insuficients, manca de places als centres escollits pels pares... A alguns pobles es registren manifestacions de protesta (Santa Eugènia, Puigpunyent, Sencelles... Eivissa). Des de la "Plataforma per a l'Ensenyament Públic" es diu: "El passat curs ja constatarem les mancances de professorat i d'infraestructures per a la correcta aplicació de la reforma educativa com a conseqüència de la congelació de recursos, però la mala planificació d'aquest curs ha agreujat encara més els problemes". Segons els professors signants de la Plataforma "la política educativa desenvolupada pel Govern central s'ha caracteritzat per accions contràries al sistema d'ensenyament públic, perquè escatima els recursos per a l'aplicació de la LOGSE".

Els sindicats contra el MEC

Tot plegat va fer que la situació, que ja havia estat tensa en el començament de curs de la primària - curs que significa la desaparició definitiva de l'EGB - empitjoràs amb l'inici del curs a secundària. Només vuit instituts començaren les classes amb normalitat. Un dia abans de la data prevista, encara faltaven 145 dels professors que havien sol·licitat els centres per poder cobrir les vacants de l'any anterior i les demandes de noves assignatures optatives. Només va ser possible que Madrid n'acceptàs 65, la qual cosa exigí canvis d'horaris, i supressió d'una part de l'oferta optativa, que obligà a retardar l'entrada a les aules. Els directors dels instituts afectats es reuniren en assemblea en oberta rebel·lia contra la Direcció del MEC. Els sindicats acusaren la Direcció Provincial de greus irregularitats administratives, que han provocat, segons l'STEI "l'inici de curs més caòtic dels darrers deu anys". I

els partits polítics anaren més enfora: Pere Sampol, del PSM, denuncià que s'havien nomenat a dit com a directors d'institut persones afins al PP, la qual cosa significava una "inadmissible politització de l'ensenyament", mentre que l'exdirector d'Educació i actual secretari general del PSOE, Andreu Crespi, demanava la compareixença parlamentària del seu successor. Segons Crespi la situació actual és tercermundista.

Això fa que l'horitzó immediat de l'Educació a les Balears sigui ple de niguls que anuncien, si res no ho impedeix, una forta tempesta. Tot i que la població infantil disminueixi, l'aplicació de la LOGSE exigeix més inversions ja que pretén augmentar l'edat d'escolarització i generalitzar l'ensenyament secundari. Segons la mateixa ministra d'Educació, Esperanza Aguirre, els socialistes crearen moltes expectatives amb la LOGSE que difícilment es poden complir. La política pressupostària restrictiva del Govern del PP per evitar l'increment del dèficit públic i poder satisfer tots els requisits de la moneda única han impedit dur endavant moltes de les inversions previstes, la qual cosa incideix a les Balears sobre un dèficit crònic d'equipaments escolars que reiteradament s'ha denunciat des de l'oposició, i amb especial virulència per part dels partits nacionalistes. El pressu-

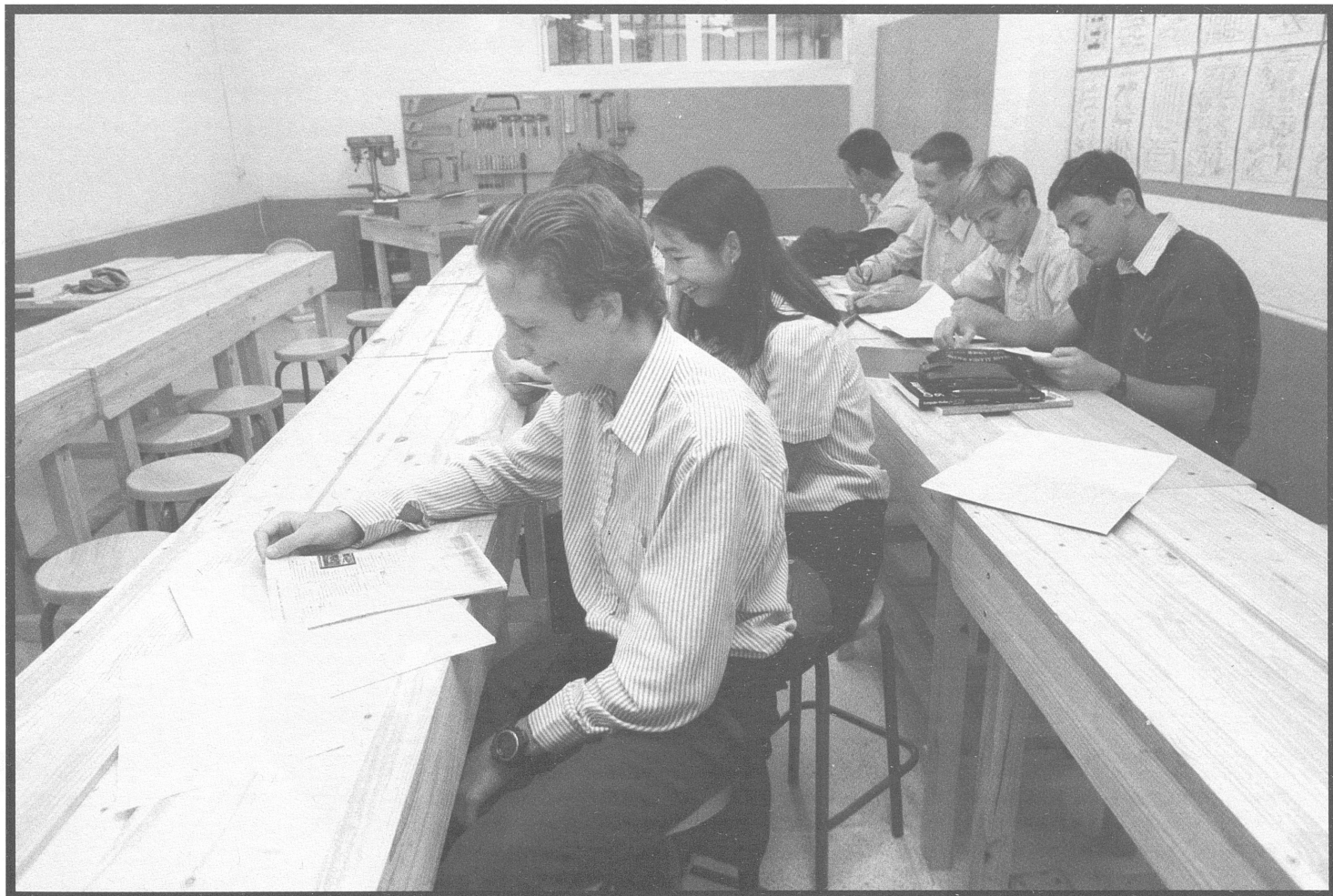
post anual per alumne i any a les Balears és de 350.000 pessetes, 64.000 pessetes per davall de la mitjana estatal, la qual cosa fa que el Partit Popular s'hagi quedat tot sol en la defensa dels quaranta mil milions en què s'ha valorat la transferència. Només el Govern balear i lògicament el PP creu que són suficients i, endemés, seva serà la responsabilitat que els comptes quadrin.

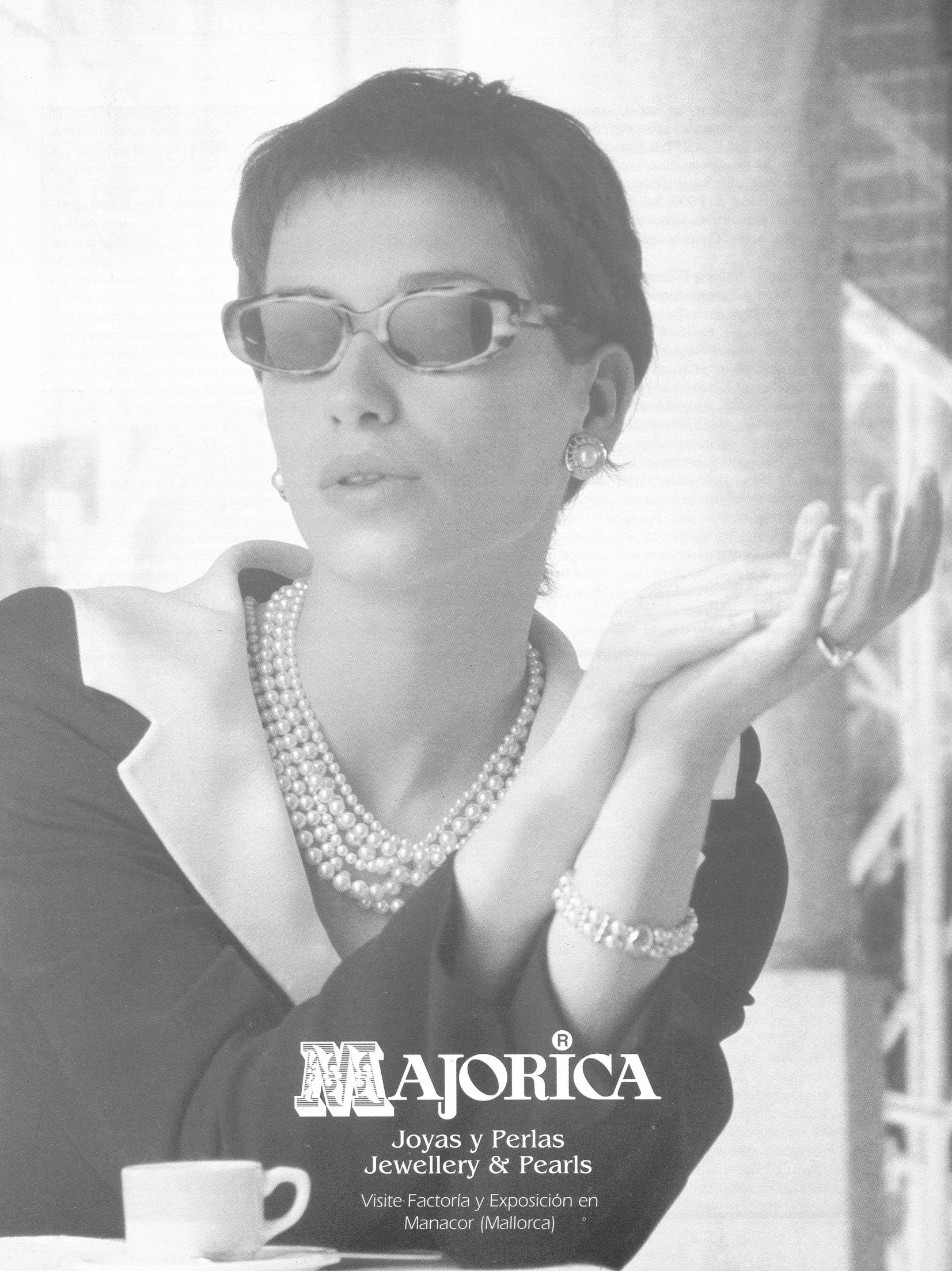
L'ensenyament públic a discussió

Per al conseller d'Educació quaranta mil milions basten, encara que, lògicament, també hagués desitjat que haguessin arribat els cinquanta-sis mil milions que reclamà l'oposició, "però això no era possible" i, en qualsevol cas, "la quantitat assolida és quatre mil milions superior a la que fa un any defensaven els socialistes com a bona". Dels trenta-sis mil milions inicials s'ha passat als quasi trenta-nou mil, més una partida per a una real normalització del català en el sistema educatiu de les Illes. La rèplica del PSOE no es va fer esperar en considerar inacceptable que el punt de partida de la negociació hagi estat la despesa de 1998 quan l'aplicació de la LOGSE exigirà a les Balears inversions superiors que "ara hauran d'anar a càrrec de recursos propis i, per tant, crearà un dèficit a la

Comunitat". Segons tota l'oposició, el Partit Popular erosiona d'aquesta manera l'ensenyament públic "en coherència amb el seu ideari polític", una qüestió aquesta que com cal esperar es nega des de la Conselleria.

Mentrestant, la realitat ve determinada per les xifres: quaranta mil milions de pessetes anuals per fer front a noves inversions i, sobretot, al manteniment de tot allò que ja existeix: quatre-cents centres escolars, vuit mil professors i cent quaranta mil alumnes, les necessitats dels quals sobrepassen en setze mil milions de pessetes la xifra acordada entre l'Administració central i l'autònoma. No obstant això, és una quantitat important: una tercera part del pressupost de la Comunitat Autònoma per a l'any que ve. Uns confien en la bona gestió per aconseguir que els resultats educatius siguin bons i que els doblers permetin que tots els centres arribin a finals de mes. Els altres ho qüestionen: el repte de la LOGSE és massa ambiciós i, diuen, que si no es disposa de mitjans adequats pot provocar efectes contraris als que teòricament se cerquen, massificant i rebaixant la qualitat d'un ensenyament que es vol posar a l'abast de tothom, perquè la igualtat d'oportunitat sigui una realitat i no una simple declaració de principis.





MAJORICA[®]

Joyas y Perlas
Jewellery & Pearls

Visite Factoría y Exposición en
Manacor (Mallorca)

Adéu definitiu a l'EGB

La LOGSE té menys recursos econòmics



Amb el curs passat va desaparèixer l'EGB, amb la qual cosa la implantació de la LOGSE entrava en la recta final. La reforma educativa aprovada fa ara set anys completava el cicle, tot i que ha de fer front a una dissortada contradicció: els pressuposts generals de l'Estat tenen, percentualment, una partida inferior, és a dir, que hi ha manco doblers per fer front a unes majors exigències, la qual cosa incrementa el perill de fracàs. Això és el que s'ha denunciat al Ministeri d'Educació des d'un ample ventall d'associacions de pares i de professors que, com la Plataforma a favor de l'Ensenyament Públic de les Illes, pensen que el sistema educatiu és en procés de degradació.

Dissortadament, però, el panorama no és diferent a l'Estat espanyol de la resta de països europeus. En relació al Producte Interior Brut es registren progressives minves d'aportació dels estats als sistemes educatius, una situació que en el cas de les Balears és encara més penosa a causa dels dèficits que s'arrossegueu des de temps immemorials. Tant a Espanya com a la resta d'Europa s'anaven registrant increments de dotació pressupostària en educació, si més no des de la dècada passa-

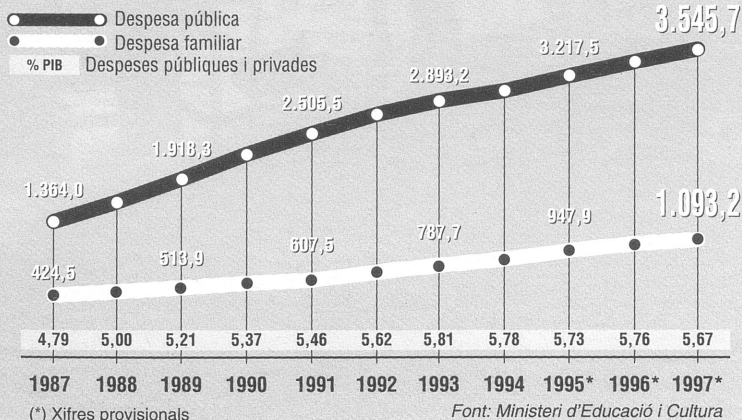
da, però aquesta tendència es va aturar el 1993 coincidint amb l'inici de les polítiques restrictives per pal·liar els dèficits públics i, en el cas de l'Estat espanyol, poder convergir a la moneda única.

Hi ha, per tant, un fonamentat temor que els objectius de la LOGSE no només no es compleixin sinó que la reforma pugui ser contraproduent en molts de sentits. Des del MEC es nega aquesta suposició ja que, tal com va manifestar la ministra Esperanza Aguirre en una entrevista de TVE, "el que més importa no són els doblers sinó la qualitat de l'ensenyament i aquesta s'aconsegueix més per la gestió que no únicament per la dotació econòmica".

Sigui com sigui, l'aplicació de la LOGSE ja és irreversible i amb ella l'objectiu que va preveure l'Administració socialista per estendre l'ensenyament secundari a tota la població, allargant l'escolarització obligatòria fins als setze anys. La LOGSE substitueix un sistema educatiu, el de l'EGB, el BUP i la FP, que va vigir durant vint-i-sis anys. Ara són altres temps, temps en què es parla d'avaluacions continuades, d'adaptacions curriculars, de relació amb el medi cultural i l'entorn naturals, etcètera, un bella i ambiciosa reforma que és en perill per manca de recursos econòmics.

Evolució de les despeses en educació a Espanya

En milers de milions de pessetes



LA DESPESA EN EDUCACIÓ

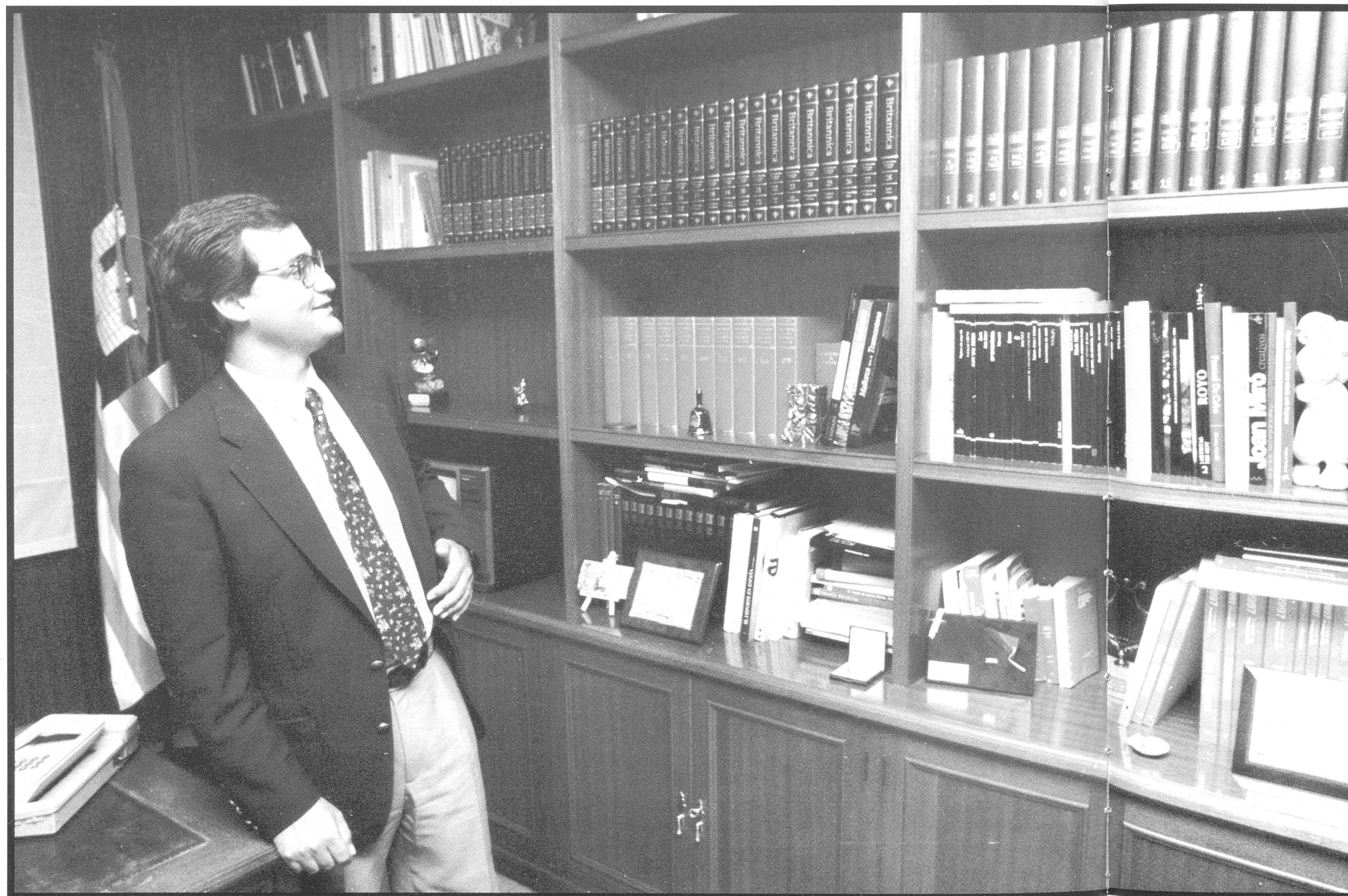
Països OCDE	En percentatge del PIB		Any 1993
	Despesa pública directa	Mitja EU (5,32)	
Canadà	6,2		7,3
EE UU	5,1		6,8
Mèxic	4,1		--
Austràlia	4,9		6,0
Japó	3,7		4,9
Nova Zelanda	6,0		--
Alemanya	4,5		5,9
Àustria	5,3		5,4
Bèlgica	5,6		--
Dinamarca	6,7		7,2
Espanya	4,5		5,3
Finlàndia	7,3		7,3
França	5,6		6,1
Grècia	3,4		--
Irlanda	5,2		5,8
Itàlia	5,0		5,1
Holanda	4,6		5,0
Portugal	5,3		5,4
Regne Unit	4,7		--
Suècia	6,7		6,9
Hungria	5,9		6,6
Islàndia	4,6		5,3
Noruega	7,6		--
República Txeca	5,0		--
Suïssa	5,6		--
Turquia	3,3		3,3
MITJANA	5,3		5,9

Font: OCDE

140.000 fills per tutelar

Entrevista a Manuel Ferrer

per Gina Garcías



Confessa que no va ser feliç a l'escola, però desconfia dels psicòlegs i dels pedagogs -especialment si són joves- i manté la convicció que han de ser els pares i els mestres amb experiència els que organitzin la formació escolar els vol retornar un protagonisme i una il·lusió que creu que han perdut, no per culpa del Partit Popular, afegeix. A partir del curs que ve tutelarà com a conseller d'Educació l'escolarització obligatòria de 140 mil alumnes de les Balears. Manuel Ferrer ha aconseguit mil cinc-cents milions de pessetes, afegits al muntant de la transferència educativa, per escometre la normalització lingüística a les escoles, però creu que encara haurà de passar molt de temps per poder anomenar la nostra llengua pel seu nom. També té certa prevenció sobre les ambicions de la Universitat balear. Creu que els estudis universitaris són en moltes ocasions una meta arcaica, produïda per la pervivència de prejudicis classistes que actualment no tenen sentit, i que la dinàmica econòmica de les Balears no precisa d'investigadors concentrats en recerques abstractes, sinó d'un bon exèrcit de titulats de formació professional que donin empenta a la indústria de serveis que ens ha fet tan rics.

-Es pot fer ideologia partidista a la política educativa?

-El nostre no és un govern de tecnòcrates. Tot i que molts venim del camp tècnic, hem de fer un esforç per ser també bons polítics. Però, dit això, també vull dir que m'agradaria

molt que l'educació fos de veritat una cosa amb la qual no es fes ideologia. En aquesta qüestió val la pena fer política d'Estat. Intentar arribar a un consens, com el que hi ha en matèria antiterrorista. Jo he criticat molt que es faci política barata en matèria educativa. M'agradaria que tots estiguéssim d'acord en les línies mestres del model educatiu, que no es fes demagògia. Esper aconseguir el consens. Però si no queda més remei, també estic disposat a jugar en aquest terreny, tot i que ho lamentaré molt.

-Es diu que a través de l'educació es pot salvar un poble, es poden corregir desigualtats històriques, donar un sentit ple a la democràcia, però mentre es diu això, els diferents poders de l'Estat no s'aturen de regatejar doblers a l'ensenyament.

-El problema de la inversió en matèria educativa és que per molt que hi aboquis doblers, el poal no té fons. I clar, qualche dia has de dir basta. Jo crec que allò greu seria que en matèria educativa no es fes tot l'esforç possible. Nosaltres no tenim els mitjans per donar l'educació que ara es proporciona als Estats Units o al Canadà. Però hauríem de tenir la millor educació que nosaltres ens podem permetre. Una de les coses que pot aportar l'educació als nostres joves és fer-los lliures. I aquest no és un problema de doblers, sinó de formació intel·lectual. Hem d'ensenyar als al·lots a ser crítics amb la realitat que els envolta, d'una forma filosòfica, que pensin per si mateixos. Jo no vull que pensin com jo, jo el que vull és que ells pensin.

-És clar, però tot això costa doblers. La qualitat de l'ensenyament val doblers. No és qüestió de filosofar tant sinó d'aportar els mitjans necessaris. I el cert és que aquest curs s'ha retallat el pressupost per a l'educació.

LA LOGSE

-Sí, jo pens és que a Espanya hem fet algunes coses molt malament. Una d'elles ha estat implantar un sistema educatiu, com és la LOGSE, sense saber si el podem pagar. Ara veiem clarament que és molt difícil poder aplicar-lo a curt termini. Farem un esforç progressiu en matèria educativa, mai no està de més fer-lo. Però hagués estat millor pensar a quin país som abans de fer una llei com aquesta. Els que feren la LOGSE varen crear irresponsablement unes expectatives que no es poden complir. Però tot i això no crec que s'hagi de canviar la legislació educativa vigent. L'hem d'aplicar en la mesura del que és possible.

-Vostè comparteix la diagnosi de la ministra Esperanza Aguirre quan diu que la LOGSE ha produït una baixada del nivell intel·lectual d'una generació?

-Sí. La LOGSE ha tingut efectes perversos, no desitjats. Perquè en ocasions la justícia social que propugna la LOGSE ha produït els efectes contraris, que ara haurà d'intentar resoldre la comunitat educativa. La LOGSE diu que tots els al·lots, fins i tot els conflictius, els que han tingut problemes socials i manca d'escolaritat, tots s'han d'integrar dins el nivell que els pertoca... Tot això està molt bé des d'un punt de vista constitucionalista, de justícia social. Però

El conseller d'Educació, Cultura i Esports, Manuel Ferrer Massanet va néixer a Palma el 24 de maig del 1966, és casat. Llicenciat en dret a les Balears, ha fet un màster de direcció d'empreses als Estats Units i és diplomad en anàlisi financera i comptable i en comerç internacional. Des del 1997 participa en el Govern balear, primer com a conseller de la Funció Pública i Interior i ara com a conseller d'Educació, Cultura i Esports. Va entrar a l'Administració autonòmica al 1994, com a responsable dels serveis jurídics de la Conselleria de Governació i després com a director general de Joventut i Família. També ha estat professor de dret administratiu a l'Escola de Policia de la C.A. i representant del Govern balear a l'Institut de Dret Públic. Exerceix també de portaveu del Govern balear, un càrrec que, per a ell, significa ser el portaveu "de tots els ciutadans" i no d'un govern del Partit Popular. Es confessa satisfet i a la vegada sorprès per la meteòrica carrera política que ha fet en tres anys, tan ràpida que no ha tingut temps de reflexionar-hi. A partir de l'u de gener del 1998 serà el responsable de l'ensenyament obligatori i universitari que es dona a les Balears, ell, que confessa que s'avorria a l'escola i que reconeix en son pare la figura benefactora i necessària del bon mestre.

basta introduir dins un grup humà de vint-i-vuit persones dos elements conflictius o amb problemes d'escolarització, perquè tot el grup es desbarati, o que tres o quatre al·lots normals aprenguin coses que no haurien d'haver après mai. Aquest és un dels efectes perversos de la LOGSE.

-Quina solució proposa?

-La solució és molt difícil. No la donaré jo. Esper que ho facin els mateixos professors. Jo els la demanaré. Els donaré veu perquè diguin quines alternatives hi ha dins el marc de la llei orgànica que tenim. Què hem de fer perquè al final l'escolarització obligatòria no signifiqui baixar el nivell general dels alumnes.

EL PROFESSORAT

-I també demanarà als professors quin percentatge dels pressuposts generals s'ha de dedicar a l'ensenyança?

-No. Jo crec que s'ha de fer un esforç gran per no caure en discussions sobre xifres. Tothom sap com es fan les estadístiques i els percentatges. Podem arribar a demostrar el que vulguem i jo no vull jugar a aquest joc.

-De totes formes jo voldria que ens comentàs només dues xifres: la primera, els famosos quaranta mil milions que ens arribaran amb les transferències educatives. Mentre vostè els rep ben satisfet, l'oposició política i els sindicats els han qualificat de miserables. La segona, el Sindicat de Treballadors de l'Ensenyança assegura que a les Balears s'inverteix en cada alumne d'educació obligatòria 350 mil pessetes anuals, mentre que a altres comunitats s'arriben a gastar fins a 490 mil.

L'ENSENYANÇA PRIVADA

-Aquesta quantitat per alumne és la que gasta Navarra i el País Basc, i cap d'aquestes dues comunitats no són comparables a la resta d'Espanya. Tenen un sistema tributari diferent i gaudeixen de molt més finançament que la resta de l'Estat. Just o injust, això és el que els permet la Constitució. A la resta de l'Estat és veritat que hi ha bastants comunitats que tenen més finançament que nosaltres. Evidentment nosaltres estam en pitjors condicions. És una rèmora quasi històrica que hem d'anar remuntant a poc a poc. Però fixi's també que algunes de les comunitats que dediquen més pressupost a l'ensenyança són també comunitats amb una gran extensió de territori, amb una població molt dispersa. I també és cert que les Balears són una de les comunitats on hi ha més ensenyança concertada en relació a la pública, i l'ensenyança concertada és molt més barata per a l'Estat. Per tant, amb més pocs doblers podem tenir una ensenyança de la mateixa qualitat. I en relació a les xifres de la transferència, jo ja li he dit a l'STEI que els seus estudis i les seves xifres es refereixen a una situació ideal de l'educació, i nosaltres sabem que en un procés de discussió de transferències no hem de negociar sobre situacions ideals sinó sobre situacions reals. Des del temps de la UCD ja s'havia acordat discutir en aquests termes. Amb les exigències de l'STEI mai no arribaríem a tenir les competències d'Educació. Nosaltres hem negociat sobre una base de transferència de 35 mil milions de pessetes i hem aconseguit estirar fins als 40 mil, dels quals 1.500 cobriran els costos derivats del bilingüisme i de la insularitat. Aquest és un bon resultat. I a més, jo crec que és fonamental per al nostre autogovern tenir les competències en Educació. El PSOE també ho considerava així fa uns mesos, tot i que ara ho critiqui.

EL MODEL EDUCATIU

-Amb els 40 mil milions vostè ha assumit també la responsabilitat d'educar 140 mil fills. Què en farà?

-És una responsabilitat immensa. El model educatiu que present al Parlament té un objectiu fonamental: augmentar la qualitat de l'ensenyament. I, dins el capítol de continguts, el més important que podem fer nosaltres és millorar la formació professional. La nostra és una comunitat de serveis, de prestacions tècniques i, en canvi, malauradament la formació professional és pràcticament inexistent. Un altre objectiu és que els escolars aprenguin allò que ens és propi. En alguns aspectes hem de procurar donar-los una educació diferenciada. La nostra geografia, la nostra història, la nostra cultura... l'hem d'incloure als dissenys curriculars. Però ho hem de fer sense caure en el localisme, sinó tot procurant sempre una perspectiva universal. Els alumnes han de conèixer quina és la realitat de les Balears dins Europa. És important potenciar l'ensenyament d'idiomes i finalment, hem de recuperar la figura del professor, hem d'aconseguir que els mestres recuperin la dignitat d'ensenyar. Els professors, que històricament han estat una figura important dins la societat, també han estat històricament mal pagats. Els hem de donar les eines que necessiten perquè recuperin el seu prestigi, i han de ser ells que ens diguin com ho hem de fer.

-Quina ha de ser la funció dels pares?

-Hi ha una situació curiosa: de forma paral·lela a la creació de les associacions de pares, a l'establiment de canals de comunicació, es produeix una pèrdua de presència de la figura dels pares al món de l'educació. De cada vegada sembla que tenen més poca veu, que no se'ls escolta, i el cert és que el pare hauria de poder intervenir en les decisions sobre allò que es fa amb els seus fills.

-Precisament el llibre de Fernando Savater, "El valor de educar", parla que els pares renunciïn progressivament a exercir el paper d'educadors. Diu que si abans l'escola "ensenyava" i els pares "educaven" a poc a poc es transfeix tota la tasca educativa i formativa a les escoles. I els mestres i els professors han d'exercir una tasca complexa i delicada sense tenir els mitjans materials ni el reconeixement social necessari per fer-la. Què n'opina?

PSICÒLEGS I PEDAGOGS

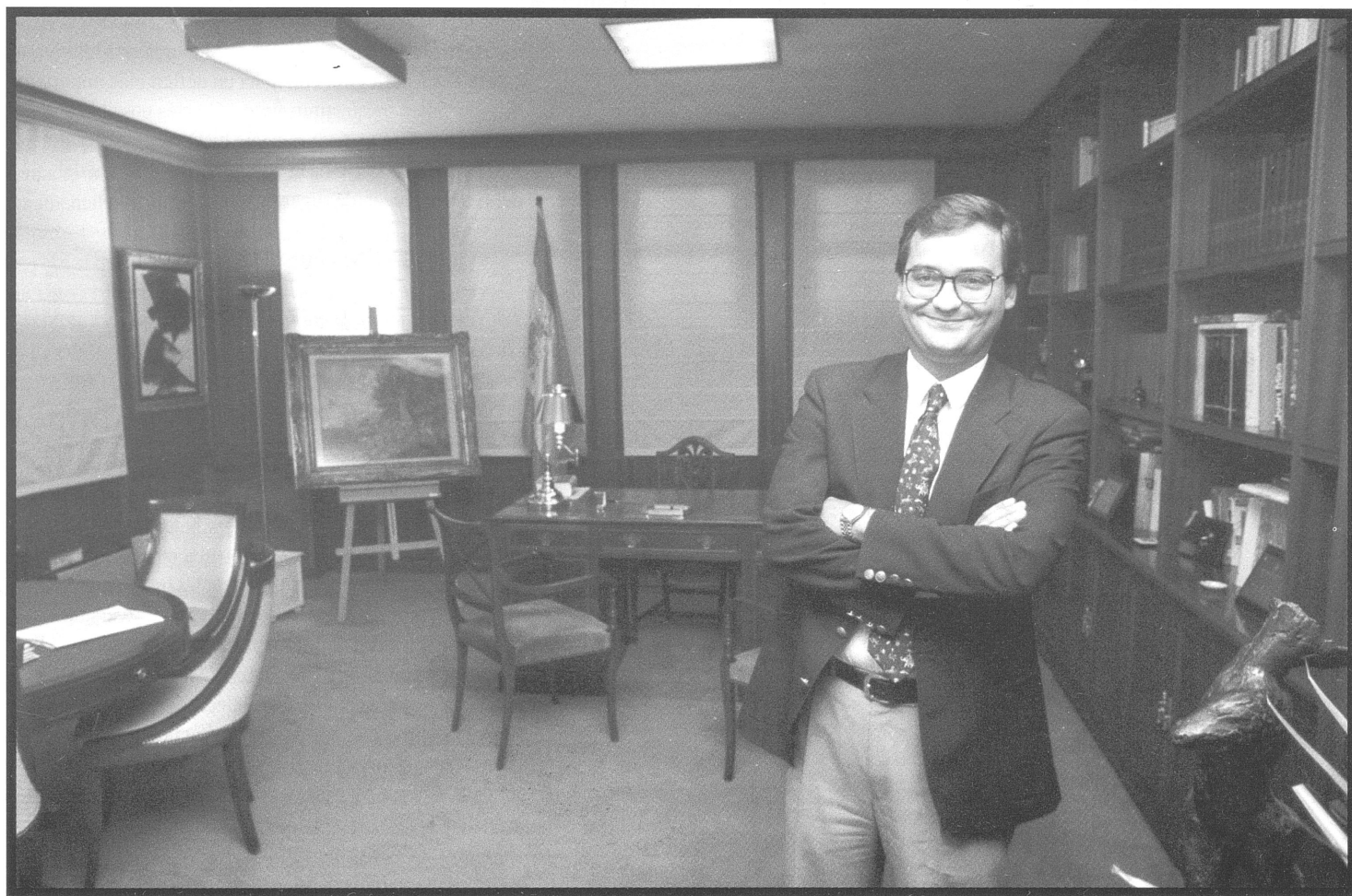
-Les figures claus de l'educació són els pares i els mestres, i jo crec que tot dos han renunciat a la seva immensa quota d'importància en l'educació dels seus fills, induïts per un grup molt minoritari, i molt desconegut del món educatiu, que s'ha anat ficant al mig: són els psicòlegs i els pedagogs... Aquests professionals tenen el seu paper, però no els hem de delegar les decisions en matèria educativa. Haurien de caure alguns mites. Hem dut massa enfora la mitificació de la pedagogia i de la psicologia. No hem de fer el doi de pensar que un recent llicenciat en pedagogia o en psicologia sap més que un mestre amb vint anys d'experiència a les aules. Han de ser els pares i els mestres, els que estan més a prop dels nins, els que realment decideixin. Ara els mestres estan desmotivats, per moltes raons, i deleguen les seves decisions als pedagogs i als psicòlegs. I pel seu costat, els pares cada dia fan més feina, afortunadament, i també deleguen per llevar-se problemes i discussions del damunt. Tot això és un error. Pares i professors han de recuperar el paper de protagonistes de l'educació.

-S'ha perdut el sentit de l'autoritat, en la formació dels escolars?

-No, tampoc no hauríem de parlar d'autoritat. Quan jo anava a escola l'autoritat s'entenia de forma molt militar i molt paternalista, i jo vull formar els joves dins els valors democràtics. Ara, el que és cert és que si qualcú s'ha d'equivocar en l'educació dels infants, millor que s'equivoquin directament els pares o els mestres. Segur que s'equivocaran manco que un assessor extern. No es tracta de recuperar els valors autoritaris, sinó de fer veure als escolars que s'han de respectar les formes socials de convivència, que aprendre costa un esforç, que a la vida i a la feina ningú no els regalarà res...

-Vostè sap que a un institut d'ensenyança mitjana de Palma un professor determinat projecta cada curs als seus alumnes un vídeo en el qual un embrió humà brama de terror perquè és a punt de ser sotmès a un avortament? Fins on ha d'arribar la llibertat de càtedra?

-No tenc notícia d'això que em conta. Però jo crec que la llibertat de càtedra, als instituts i a la Universitat, ha de respectar la legalitat vigent. Ni en matèria d'avortament ni en cap altre tema no s'ha de bordejar la legalitat vigent, els principis constitucionals. No puc admetre que sense el consentiment dels pares i dins l'horari escolar es facin apologies ideològiques i dubtosament constitucionals...



LA FORMACIÓ MORAL

-Quin espai creu que ha de tenir l'ensenyament religiós a l'escola?

-Hauríem de diferenciar clarament els centres privats dels públics i dels concertats. Els privats poden tenir l'ideari que vulguin. Els públics i els concertats han de respectar el caràcter aconfessional de l'Estat. Per tant, hem de decidir si hem de fer un esforç pressupostari per dotar aquests centres d'una oferta d'ensenyament religiós, que sempre ha de tenir caràcter voluntari, i que ha de ser una optativa a l'ensenyança de l'assignatura d'ètica i moral universal. Hi ha dos principis irrenunciables. Primer, l'escolar ha de rebre un ensenyament de moral universal, aconfessional. En segon lloc, no es pot consentir que les assignatures alternatives a l'ensenyança moral no tinguin contingut moral o ètic. No podem oferir a la mateixa hora o Formació moral o Futbol. No.

EL CATALÀ

-Quan veurem el Govern i els ciutadans anomenar amb naturalitat la nostra llengua pel seu nom?

-Jo no m'atrevesc a donar un pronòstic d'una situació que és estranya a la nostra comunitat. Aquí no es pot parlar de la llengua, no es pot expressar una opinió sobre aquesta matèria sense que a l'endemà se sentin veus crispades que rebaten el que un ha dit o ha deixat de dir. I si un diu el contrari passa exactament el mateix. Jo crec que és bo anar fent feina, això és el més important, per consolidar una situació que ja va consagrar l'Estatut d'Autonomia, i a la vegada intentar evitar la crispació. Hem de mesurar molt les paraules que empram, el nom de les coses, perquè no crec que a curt termini se solucioni la crispació que genera parlar d'una cosa tan nostra com és la nostra llengua. El fet és que jo algunes vegades

n'he parlat d'aquests temes i mai les conseqüències no han estat bones. El preu que hem de pagar en favor de la nostra llengua és no anomenar-la.

-També li he sentit dir que li és igual que l'escola sigui pública o privada, sempre que sigui gratuïta. No és simplificar una mica el debat? No hi ha escoles concertades als barris més humils, perquè la gent pugui triar... les escoles concertades sempre tenen mecanismes per seleccionar l'alumnat...

L'ENSENYAMENT PÚBLIC

-Efectivament. Però també s'han de tenir en compte altres qüestions. És molt fàcil entrar en la demagògia de contraposar un ensenyament públic a un privat, i acusar el PP d'afavorir el privat. I això no és cert. A les Balears només hi ha tres centres privats. Tota la resta són centres concertats, és a dir, centres íntegrament pagats amb doblers públics. Jo som tan responsable dels centres concertats com dels públics. I per tant tot ho consider com una mateixa xarxa. Naturalment no compleixen les mateixes funcions. Efectivament, la iniciativa privada s'estableix on li interessa. Per tant, jo he d'invertir per fer escoles públiques a les barriades i als municipis on no hi va la iniciativa privada. Hem d'actuar amb intel·ligència. L'ensenyament privat mai no substituirà el públic. Jo he d'invertir en el públic, però comptar amb ambdós.

-Però es dona la paradoxa que mentre a l'ensenyament públic hi ha els professors més ben preparats, els que han passat les oposicions més dures, a la vegada no hi ha garanties que el públic sigui l'ensenyament de més bona qualitat. I més ara, quan, segons l'oposició i els sindicats, el Govern desvia doblers del públic cap al concertat.

-Jo no desviaré doblers destinats al públic.

-Diuen que això ja s'ha fet.

-No ho sé, però no crec que hagi succeït. En qualsevol cas pot haver augmentat més l'ajuda al concertat, però no ha disminuït l'atenció al públic. S'ha de saber que a l'Estat li surt més car cada alumne de l'ensenyament públic que el que va a un centre concertat. Llavors, si els professors del públic són els més ben preparats i l'Estat gasta més doblers en els alumnes del públic i així i tot hi ha la creença que l'ensenyament públic és de més baixa qualitat que el concertat, què passa? Hauríem de reflexionar molt seriosament sobre aquest tema. En qualsevol cas jo li puc assegurar que no és la meua intenció detreure ni una pesseta de l'ensenyament públic per dedicar-lo al concertat.

-Ara el professorat és per ventura el sector professional més enemistat amb la política del Partit Popular. Els problemes que hi ha hagut al començament de curs als instituts ho han posat de manifest.

-Jo crec que el professorat és el sector professional tal vegada més desmotivats. El que té l'índex més gran de baixes per depressió. Hi ha una certa desmotivació i això és preocupant, però no crec que el professorat sigui més crític amb aquest govern que amb l'anterior. Els professors formen un grup molt nombrós i hi ha organitzacions polítiques i sindicals que es volen erigir en portaveus del professorat mentre només representen una minoria. Generen una imatge distorsionada dels seus sentiments. Crec que els uneix a tots una cosa molt més greu, aquesta desmotivació de la qual parlava i que hauríem de remuntar.

-Bastarà amb un augment dels sous? Vostè ha dit que no és necessari invertir en infraestructures.

-Nosaltres podem intentar millorar les infraestructures, però és absurd invertir en molta infraestructura nova quan d'aquí a vint anys la població escolar haurà baixat un 40%. Què farem després amb aquests edificis. En canvi, sí que crec que hem de fer un esforç en recursos humans. Hem de tenir més professors i més ben retribuïts. No se soluciona el desànim amb un augment de sous, però ajuda. Els professors només es recuperaran individualment i socialment quan recuperin la seva dignitat davant la societat. En les seves mans està almenys el 50% de la responsabilitat - compartida amb els pares- de la formació dels joves.

-Els escolars de les Pitiüses i de Menorca, tenen igualtat de condicions davant l'educació?

-Les Balears sempre han estat descuidades per l'Administració. Pateixen tot tipus de dèficits. I les illes menors pateixen doblement aquests dèficits. Pateixen la doble o la triple insularitat. Tot i això Menorca està relativament bé. Formentera s'està corregint, i on hi ha un dèficit més important és a Eivissa. A Eivissa falten tres instituts grans. Com és possible que hagin estat tan marginats? És una discriminació històrica que difícilment els eivissencs podran oblidar. Ara hi ha la voluntat decidida, tant del Ministeri com del Govern balear, de superar aquesta situació.

LA UNIVERSITAT

-La Universitat de les Balears és la més pobre d'Espanya i per suposat, d'Europa. (Les Balears dediquen el 0,4% del PIB a la Universitat mentre que la mitjana espanyola és el 0,9 i l'europea l'1,6). L'any passat vostè va rebre les competències universitàries. El rector ha dit que ha de parlar molt amb vostès. Què estan disposats a fer?

-El rector i el seu equip directiu ja han parlat molt amb nosaltres, i continuarem parlant en el futur. Des que el Govern balear va assolir les competències universitàries el finançament a la Universitat ha augmentat molt, més de quatre vegades més que al conjunt de les universitats, i això és motiu d'alegria per a tots. Encara hi ha molt a fer a la Universitat, perquè és molt jove i encara ha de definir cap on vol créixer. I també ha de superar la situació discriminatòria que pateix, de no rebre cap ajuda dels fons europeus per a investigació perquè Balears és una comunitat rica. Això és el que dificulta que la nostra Universitat pugui exercir una labor fonamental com és la d'investigar. Jo crec que la UIB està ben finançada des del punt de vista de la despesa corrent, però li manca l'empenta a la investigació que Europa dona a les altres universitats. Esperam intercedir davant el Govern central i davant la Unió Europea perquè la nostra Universitat pugui acollir-se als fons europeus.

-Les Balears tenen el percentatge més baix de població universitària en relació a altres comunitats.

-Jo no crec que això sigui dolent. Els països occidentals més avançats solen tenir un percentatge baix d'universitaris en relació a la població. Són països on la càrrega de feina és ben distribuïda i on els universitaris són una minoria que té una qualitat veritablement elevada. Aquí, el fet de donar-li a la maquineta de fer títols, pot estar molt bé com a il·lusió d'un poble que durant molts d'anys ha tengut molt minvada la seva oferta educativa. Però veritablement serveix per a ben poc. Els països de l'antic bloc socialista europeu tenen un nivell intel·lectual molt elevat, la majoria de la població ha pogut estudiar fins i tot dues o tres carreres... Entre d'altres coses, era una forma d'ocupar uns anys de la seva vida que no tenien altres expectatives. I durant molts d'anys, de què ha servit a la societat d'aquests països tenir tants d'universitaris? Per exemple, Cuba té

un nivell enorme d'universitaris, que qualsevol país occidental enveja, i quines conseqüències han aportat a la societat? Tornem a Mallorca: no pot ser que hi hagi més alumnes a la Universitat que als centres de formació professional. No necessitam tants d'universitaris. Jo reconec que pares i joves tenen més il·lusió per un títol superior, però els responsables del tema sabem que no hem de primar la formació universitària, sinó la formació professional.

-I serà per això que les empreses de les Balears tenen tan poc contacte amb la Universitat, que el Parlament retarda la promulgació de la Llei d'investigació més desenvolupament, que els convenis entre Universitat i empreses només han estat de dos-cents milions de pessetes?

-Sí, és preocupant. Tal vegada hauríem d'intentar corregir-ho. Jo crec que les empreses tenen poc contacte amb la Universitat balear per dos motius. El fonamental és que la Universitat és molt jove. Les empreses encara no estan avesades a necessitar-la. El Govern sí que demana molts d'estudis a la Universitat, i la Universitat ens fa un bon servei. Jo crec que les empreses a poc a poc sabran que la Universitat pot ser un dels seus millors assessors, i que la comunicació augmentarà progressivament. Però, no ens enganyem. El nostre teixit productiu tampoc no permet que la Universitat pugui obrir molts de camins al món empresarial. El nostre teixit productiu el que demanda bàsicament és assessoria econòmica i jurídica relacionada amb el turisme. Les facultats de dret i d'empresarial fan aquesta tasca. Si tenguéssim una economia molt diversificada altres branques científiques podrien imbricar-se en el món productiu, com passa al País Basc o a Catalunya. Però no aquí.

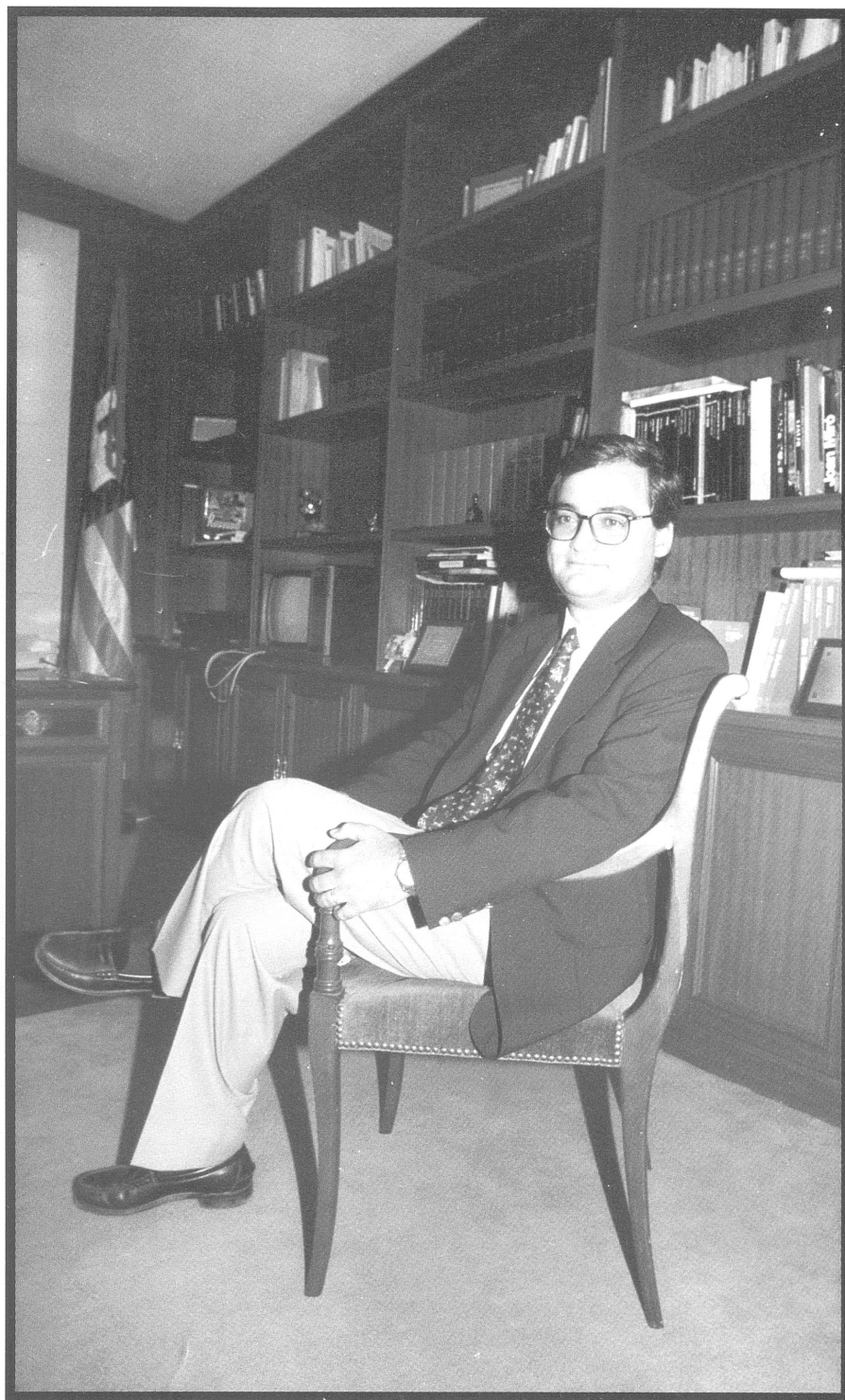
-Vostè va ser feliç a l'escola?

-No m'agradava massa, la veritat. Des de l'educació primària fins a la Universitat, la vida escolar era massa passiva. A mi no m'agradava passar hores i hores escoltant la lliçó. Era molt avorrit.

-Albert Camús era fill d'una menorquina quasi analfabeta, es va criar a un barri pobre de l'Alger i va arribar a Premi Nobel. Havia gaudit d'algunes beques. Què li suggereix?

-N'hi ha que neixen amb possibilitats econòmiques per fer el que vulguin, i un diu, millor per a ells. Per a la resta de la població pot ser un drama no poder assolir les seves possibilitats de formació i de feina per manca de recursos. No se'ns ha de perdre cap Camús per manca de mitjans educatius. Seria imperdonable.

-Tot i això està segur que no val la pena pujar els impostos per fer front a les necessitats educatives, com va assegurar quan va rebre les competències?



-Els impostos els pot modificar el Parlament, no jo. La qüestió no és que no valgui la pena, la qüestió és que tenim una pressió fiscal tan elevada que no permet cap pujada més. La pressió fiscal no és només l'Impost sobre la Renda. El que paga més poc, dona més d'un cinquanta per cent dels seus guanys a Hisenda, si suma els impostos indirectes, l'IVA... jo crec que ja n'hi ha prou, que no podem pujar ni una pesseta més. Ens han enganyat massa anys, no només el PSOE, i ni tan sols per a un projecte tan important com és l'educació podem demanar més esforç als ciutadans.

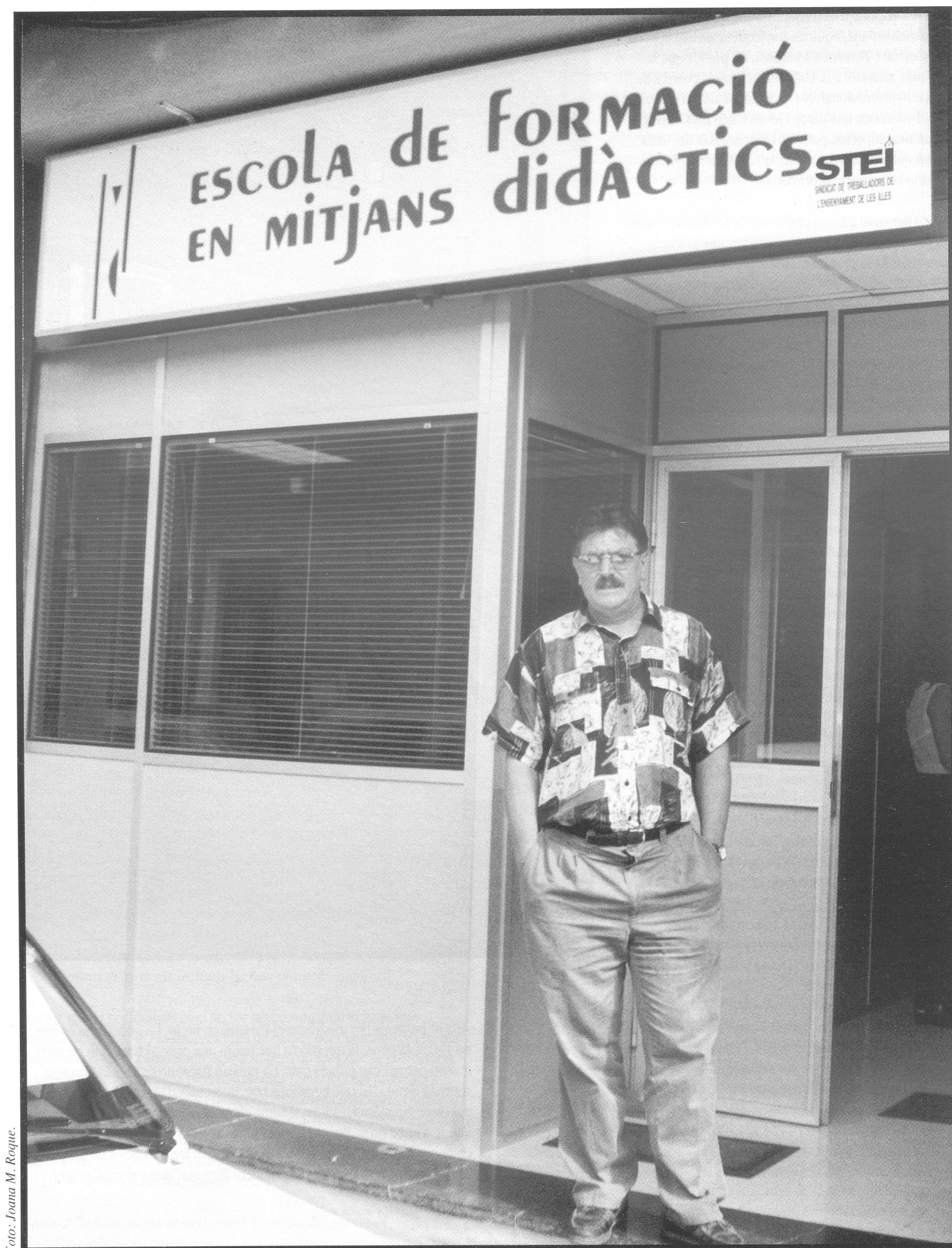


Foto: Joana M. Roque.

L'ensenyament ha de seguir les tendències de la societat o ha de corregir desigualtats? Què vol dir igualtat d'oportunitats si, en realitat, les famílies són desiguals? Fa molts d'anys, més de vint que Pere Polo respon a aquestes preguntes de manera semblant. No ho dubta. Sap que a la teoria educativa tothom és igual, encara que a l'hora de la pràctica "uns siguin més iguals que els altres".

Té imatge de bon al·lot i una certa ingenuïtat a la mirada i en el somriure, però, a la vegada, no se'n fia gens de les bones paraules buides de contingut. Segurament seria un bon professor d'ètica o de moral. Ara per ara és un secretari de l'STEI que en té molta de moral i és també "un vell progressista", que no és el mateix que un "progressista vell". Té ideals i és d'aquelles persones realistes i, a la vegada decidides a "demanar l'impossible".

Quan sigui cert que les competències d'Educació corresponen al Govern balear, Polo, segurament arribarà a fer-se pesat per al conseller d'Educació, Manuel Ferrer i les seves secretàries. Voldrà entrevistes per parlar de temes concrets i enviarà cartes i memoràndums. És possible que li facin una mica de cas. I si és així, per ventura alguns temes s'orientaran d'una manera més pública i menys privada.

Amb molta moral

Entrevista a Pere Polo

per Joana Maria Roque

-Durant els vint anys de l'STEI. Com ha vist l'evolució de l'ensenyament? Hi ha hagut alts i baixos?, o creu que es pot percebre una corba d'evolució en general?

-Hi ha hagut molts alts i baixos. A l'època de la transició semblava que la gent tenia unes grans eufòries. Després hi va haver un temps en el qual semblava que tot estava solucionat. Per exemple amb la LODE es varen crear unes grans expectatives, però pens que després el PSOE va tenir por i va instaurar el drama de la doble xarxa: pública i privada, la qual cosa ens ha dut que dins l'ensenyament -i sobretot en els centres concertats- hi hagi una democràcia més formal que real.

-Que entendria vostè per democràcia als centres concertats?

-En teoria, els centres concertats donen la participació a la comunitat educativa, però en el moment que hi ha una gran diferència entre consells escolars públics i privats ja es trenca aquesta línia educativa.

LA DEMOCRÀCIA EN ELS CENTRES PÚBLICS I CONCERTATS

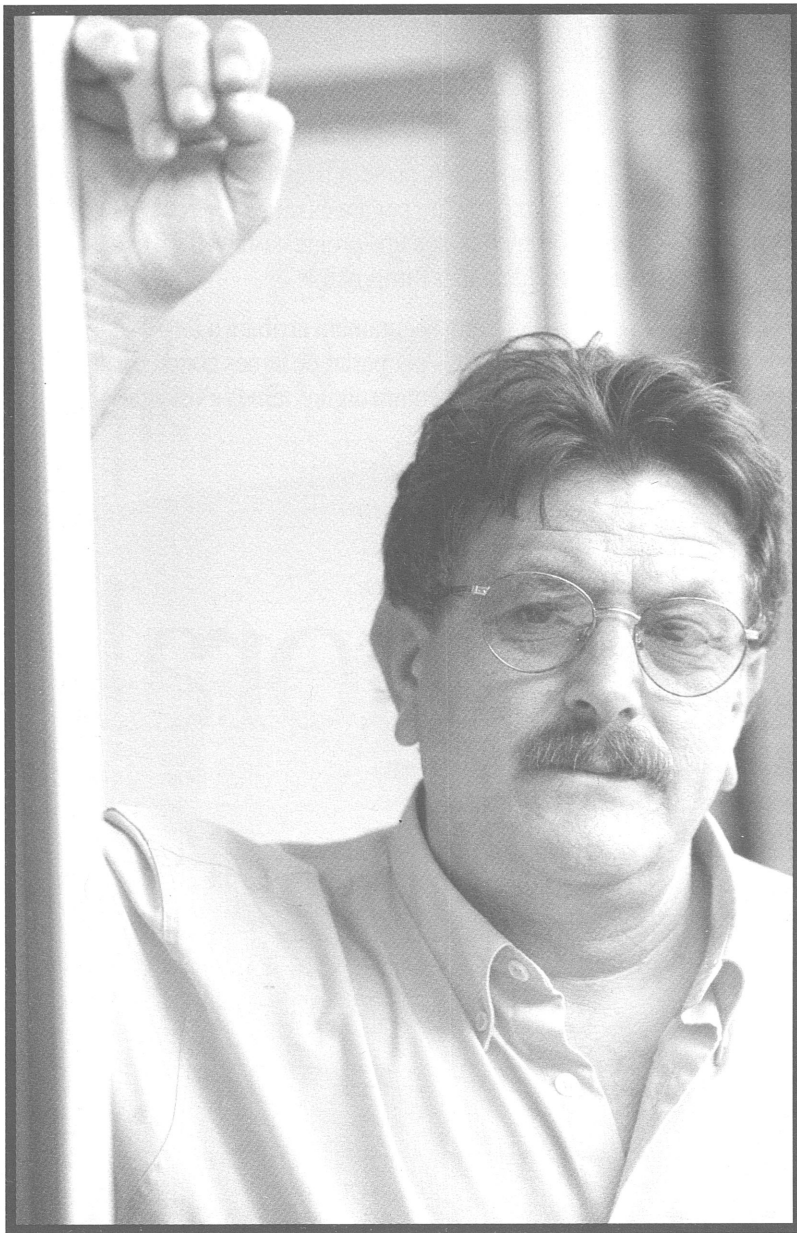
-I on es veu aquesta diferència?

-En la composició i en les decisions. Per exemple, als centres concertats, el consell escolar o el director proposa tres noms i el titular del centre tria. A més a més els consells escolars tenen uns poders molt limitats respecte a l'organització dels centres, com ara escollir horaris però, el més important és la contractació dels professors. No basta donar possibilitats abstractes de participació. S'han de marcar vies concretes. I crec que quan hi havia subvencions, existia més control dels doblers públics en els centres concertats que no ara. És a dir, ara l'Estat paga el professorat, les despeses de funcionament dels centres concertats i el que es diu "despeses variables". Els titulars diuen que no els basta per a res, però nosaltres plantejam un altre cavall de batalla que és el control públic de tot, la qual cosa suposaria, per exemple

Pere Polo Fernández va néixer el 1946. És llicenciat en filosofia pura. Va formar part dels grups impulsors del sindicalisme a l'ensenyament que el 1977 constituïren l'STEI, el Sindicat de Treballadors de l'Ensenyament de les Illes.

Des de 1977 i per espai de deu anys, es responsabilitzà de la secció corresponent a l'ensenyament privat, fins que el 1988 fou elegit secretari general, càrrec que ostenta des de llavors.

L'STEI és el sindicat majoritari de les Balears a l'ensenyament, amb especial incidència al sector públic.



l'existència d'una llista pública del professorat per poder establir prioritats.

De totes maneres, en aquests vint anys dels quals parlàvem, sí que hi ha hagut un gran avanç quant a extensió de l'educació, però segurament no s'ha fet en el sentit que entenia el sector més progressista de l'educació. Es va voler ser massa prudent i després els circuits es varen tancar. O sigui, en el temps del PSOE es va intentar estendre l'ensenyament, es va reduir el nombre d'alumnes i les dues coses varen ser un gran avanç. Jo no som dels que diuen que no hem avançat en res. Hem avançat en coses, però per ventura no s'ha fet com esperàvem. Així i tot, en aquests anys s'ha anat cap a un ensenyament més comprensiu, menys selectiu i no tan memorístic, però encara no tenim un ensenyament de veritable qualitat.

QUALITAT DE L'EDUCACIÓ

-Bé, però, tant l'STEI com el Govern balear i altres entitats, manegen conceptes com la qualitat de l'educació que, segurament s'haurien d'explicar una mica millor. Què vol dir qualitat de l'educació?

-El concepte de l'educació no ha de ser sols de coneixements, sinó que, a més a més, s'han de crear persones, però si no hi ha mitjans, això no es pot dur a la pràctica. La qualitat de l'educació no vol dir tenir activitats extraescolars que s'han de pagar a part. Significa que tothom tenguí oportunitat d'aprendre en les mateixes condicions i que es puguin assimilar conceptes globals.

DESIGUALTATS SOCIALS

-En aquests moments, creu que encara hi ha grans desigualtats entre els fills de famílies amb poc poder adquisitiu i els "rics".

-Subsisteixen les desigualtats. Ara es parla molt de la llibertat de triar els centres, però per poder-ho fer s'ha d'estar en igualtat de condicions i això és el que a mi, o millor dit, a l'STEI ens fa pànic. Qui pot triar? Si una persona no pot dur el ritme d'activitats extraescolars o transport escolar dels centres concertats o privats, ja no hi envia els seus fills. Per tant, en aquests moments, posar èmfasi en l'opció de triar, va en detriment de la igualtat d'oportunitats.

Tu ves a dos col·legis: un públic i un altre privat o concertat i compara qui estudia a l'un i a l'altre. Hauríem de reflexionar sobre si tots han pogut triar. I, tal volta, l'Administració, el que hauria de fer és intentar homogeneïtzar els alumnes.

-Què significa "homogeneïtzar" els alumnes?

-El que voldríem seria que totes les escoles tenguessin les mateixes condicions. I amb això vull dir que totes les escoles tenguessin les mateixes condicions que pugui tenir Madre Alberta o La Salle i no que aquests dos col·legis tinguin les que pugui tenir una escola que té mancances de tot.

-Però, no es pot controlar si hi ha places en els centres concertats?

-El més lògic seria que tothom pogués triar amb el mateix barem de punts en el moment de matricular els seus fills en el primer curs de l'ensenyament, però quan es va modificar el decret del qual parlem, les coses varen quedar d'una altra manera. I ara tenen prioritat per entrar a primer els que ja havien fet preescolar o infantil al mateix centre. Jo crec que, si s'han de pagar vint o trenta mil pessetes per dur un nin a escola durant els primers anys i no es tenen recursos econòmics, no queda més remei que anar a un altre menys car. I clar, quan arriba el moment d'escollir, en el moment que l'ensenyament és hipotèticament gratuït, no tothom es troba en les mateixes condicions.

LES PROPOSTES DE L'STEI

-Però, en concret, quines són les propostes de l'STEI?

-Seria ideal, per a nosaltres, que tothom anàs a l'escola situada més a prop de ca seva. I a més a més, aquesta també és una

altra manera de fer poble o de fer "barri". I pensi en el que passa ara, tot d'al·lots per amunt i per avall en autobusos, la qual cosa, per altra part, també resulta estressant per a ells mateixos. Per quins motius la gent du els seus fills a escoles que estan molt enfora de ca seva?, doncs perquè creuen que són millors o perquè "els tenen més hores" i haurien de poder quedar al seu poble o al seu barri a jugar o a distreure's. En resum, l'opinió de l'STEI, és que s'hauria de donar més als que menys coses tenen. I per això seria important potenciar les escoles públiques i les escoles de barri. La ministra d'Educació va dir que es donarien més doblers a les escoles que tinguessin major rendiment. Què vol dir això? D'aquesta manera se'n beneficien els que tenen majors possibilitats econòmiques i socials.

LES TRANFERÈNCIES

-Quines altres coses proposa l'STEI en el moment de transferir les competències d'Educació?

-Ja hem parlat d'una major participació de la comunitat escolar, d'una major dotació de recursos materials, però hi ha altres punts que consideram molt importants, com, per exemple, la creació d'una conselleria exclusivament d'Educació i la seva descentralització per illes. També creim que s'haurien de crear organismes tals com una mesa sectorial d'Educació per negociar la política de personal, un consell escolar de la Comunitat Autònoma i els consells insulars i municipals.

-També hi ha el tema dels continguts de l'ensenyament.

-Efectivament i és molt important. Creim que s'hauria de dissenyar una política educativa autòctona i adaptada als nostres trets culturals i lingüístics amb plans de reciclatge en llengua catalana dins l'horari escolar i un decret de mínims per a l'ensenyament en llengua catalana per tal d'aconseguir la plena normalització lingüística i cultural dels centres. També creim molt necessari el finançament addicional de l'Educació de les Illes per poder millorar la qualitat de l'ensenyament i les condicions laborals i salarials dels professors.

LES XIFRES DE LES TRANSFERÈNCIES

-Vostès han elaborat un estudi on diuen que les quantitats acordades per fer les transferències (38.500 milions amb la possibilitat d'aconseguir-ne altres 1.500) és insuficient.

-Així és. Pensi que la despesa mitjana per alumne a les Illes Balears és de 255.082 pessetes per any, mentre que en el territori MEC és de 339.015, la qual cosa ens dona una diferència per alumne i any de 83.933 pesetes. Si multiplicam els nombre d'alumnes (139.572) per les 339.015 pessetes, ens resulten 47.000 milions.

-I aquesta és la quantitat que vostès consideren necessària?

-No. Creim que per poder aplicar bé la LOGSE i dur endavant la normalització lingüística, hauríem d'arribar a un mínim de 56.000 milions.

-Hi ha un altre tema: l'accés a l'ensenyament dels mestres o professors, oposicions?, com?

-Nosaltres sempre hem estat en contra de les oposicions. Tenen molt a veure amb la sort i potser amb "els coneixements", però aquell que tenguí majors coneixements no és necessàriament el millor mestre. Creim que s'hauria de valorar l'antiguitat i també els informes de la comunitat escolar per tal d'arribar a criteris clars i objectius.

-Pero això, com funciona a altres països més o menys propers?

-És que és molt diferent. Alguns fan oposicions, a altres per ser funcionaris hi ha una sèrie d'informes, a altres fan els contractes les comunitats. Nosaltres deim que ben igual que els alumnes no s'ho haurien de jugar tot a un examen, tampoc no ho haurien de fer els professors, que hauria de ser una avaluació contínua i ben igual als centres concertats o privats i als públics.

El conseller d'Educació va dir que no hi hauria cap diferència entre uns centres i els altres a no ser la "titularitat", però no crec que sigui tan fàcil dur-ho a la pràctica, sobretot sense modificar la LODE.

Tampoc no crec que els sistemes de contractació a les escoles privades siguin bons per al funcionament de l'ensenyament. Encara que, en teoria, els consells escolars haurien de tenir el control de les contractacions, es fan més contractes precaris que mai. Els contracten per cursos, sempre tenen l'espasa de Damocles damunt i, què passa?, doncs que aquesta gent sempre té por d'actuar o de dir. I la qualitat de l'ensenyament es deteriora cada vegada més. És a dir, jo crec que a l'escola privada es potencia molt més la jerarquització mentre que a la pública, s'aplica un concepte més participatiu. Pensem, per exemple, en el que eren abans els "especialistes" que feien unes matèries o altres en els primers cursos. Ara això desapareix. Gairebé tothom serveix per a tot, amb l'excepció de gimnàstica i unes parell de coses més. Això és important

ENSENYAMENT LAIC

-I supòs que deuen ser partidaris de l'ensenyament laic.

-Sens dubte. Jo aquest estiu llegia un article de Carlos Fuentes que parlava sobre la polèmica que s'està creant a aquests moments a molts llocs del món sobre ensenyament laic o confessional i ell deia que sempre s'inclinaria per un ensenyament laic perquè és un ensenyament incloent. És a dir, que una escola laica i pública admet tots els sectors, mentre que una escola confessional és excloent. A una escola pública, et trobaràs tots els credos i les religions, mentre que a una escola confessional, es comença per excloure els que no són de la seva religió.

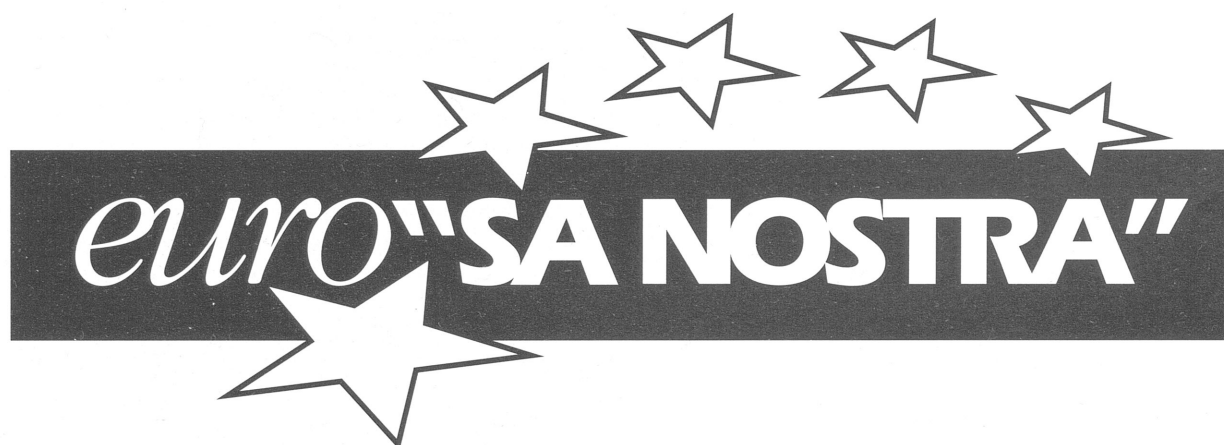
I això no vol dir una escola sense valors. No. Jo crec que s'han de potenciar uns valors ètics morals, de comportament, de civisme. Vull dir que s'ha d'ensenyar i no excloure la gent.

-El disseny actual de l'ensenyament és excloent?

-Pens que hem començat a anar enrere una altra vegada. Per a mi, la religió és una qüestió o vivència personal molt respectable, però que no hauria d'esser a l'escola, sinó a fora. Altra cosa és una cultura general religiosa que sí que s'hauria d'ensenyar. No és cert allò que es deia que si els alumnes no feien religió, feien parxís. M'agradaria saber un sol cas en el



A Balears, ha nascut un servei únic.



"SA NOSTRA" ha creat per a vostè un servei que no té preu. Un servei gratuït d'informació i assessorament que vol donar-li a conèixer la cara i la creu de la moneda única, així com proporcionar a **empreses, comerços, particulars i professionals de Balears** tota la informació necessària per fer front als importants canvis que suposa la implantació de l'EURO. Un servei que forma part de l'ampli programa EURO"SA NOSTRA", el qual ja hem començat a desenvolupar, en benefici

de totes les persones que integren la nostra comunitat.

Volem informar-lo des de Balears perquè tregui profit d'Europa.

*Per a més informació sobre l'Euro, pot adreçar-se a qualsevol oficina de "SA NOSTRA", al servei **fon** "SA NOSTRA", tel: 901 18 00 18 o al Gabinet per a la Moneda Única, tel: 17 19 38, fax: 17 17 89, e-mail: euro@sanostra.es*

**"SA
NOS
TRA"**

CAIXA DE BALEARS

qual passàs això. Hi havia moltes opcions que es donaven a triar als alumnes.

-Però segons tenc entès, ara per ara, la religió encara no és una assignatura obligatòria.

-No, però ha canviat la mentalitat i a algunes escoles que abans eren laiques, es fa més èmfasi en això de la religió. I basta mirar les esglésies els diumenges per veure quins són els resultats.

EL SINDICAT

-Quin és el percentatge d'afiliació a l'STEI entre els mestres i professors de les Illes?

-Devers el quaranta per cent, devers quatre mil persones.

-I d'on treuen els doblers?

-Vivim de les quotes dels afiliats. Tenim el Centre de Formació en Mitjans Didàctics, a partir del qual oferim cursos o material didàctic i obtenim recursos per al Centre.

-S'ha dit que són el sindicat més subvencionat.

-L'únic que puc dir és que l'any passat, no enguany, el Govern va concedir tres milions a UGT i altres tants a CCOO per a normalització lingüística i nosaltres vàrem rebre "zero" pessetes. Enguany ens han subvencionat la realització d'un CD Room amb un milió de pessetes, però a canvi de distribuir-lo entre els centres.

-Però, els professors que fan cursos a aquesta escola, no cobren?

-Depèn. A vegades hi ha professors que s'ofereixen per fer algun curs de manera gratuïta, però també obtenim ajuts per altres cursos i, llavors pagam el professorat.

-I després d'haver impartit o d'haver assistit a un curs, m'imagín que dóna punts.

-Bé, alguns són vàlids per als crèdits, però d'altres no. Hi ha una sèrie de demandes que no tenen res a veure amb l'obtenció de crèdits.

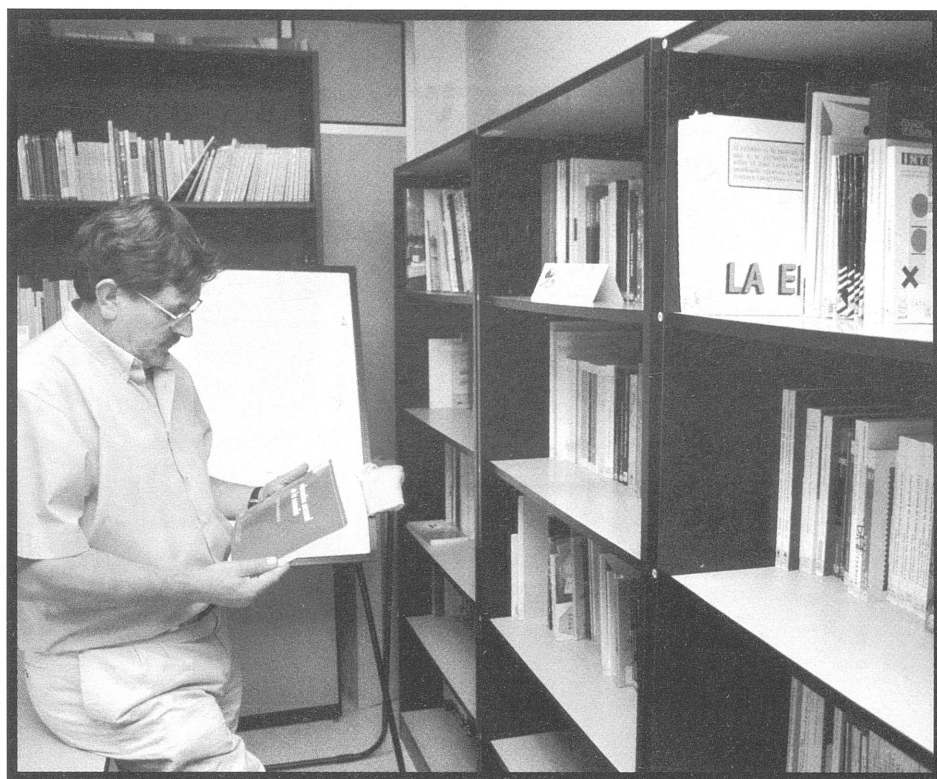
-Per exemple?

-N'hi ha de molt específics. Per exemple la informàtica aplicada a les escoles, el coneixement del medi i un altre que també té molta demanda és el de la relaxació del professorat.

-Vol dir que el professorat s'ha de relaxar d'una manera diferent a la resta de la gent?

-La diferència és molt grossa ja que no és el mateix treballar, per exemple amb una màquina que treballar amb trenta o quaranta al·lots que xerren, criden i et demanen coses que has de contestar. Per altra part, no sé si s'ha fixat mai que hi ha gent que diu que els professors, a vegades semblen una mica infantils per la manera de parlar. Això es deu a un continu esforç d'haver de rebaixar el que tu saps o entens a les mentalitats de nins més petits. Pot parèixer un doi, però no ho és.

-Avui en dia hi ha una espècie d'inflació de cursos i cursets.



LA FORMACIÓ OCUPACIONAL

-Passa, però jo vull dir que nosaltres estam en contra de com es dóna el que es diu "formació ocupacional", en general, i també del que s'entén en abstracte com a "formació contínua". Creim que sovint és una manera de tudar els doblers.

Un grup de persones ja treballa a aquests moments per poder fer una proposta al Govern, quan arribin les transferències sobre l'elaboració d'una Llei d'educació d'adults a la qual hi entraria l'ensenyament reglat per una part i l'ensenyament més de formació professional o ocupacional per l'altre. Però ja està bé de fer cosetes i cosetes -com cursets d'anglès de vint hores- que no duen enlloc. S'hauria de començar per saber quines són les necessitats reals al món del treball a aquesta comunitat, qui està capacitat per impartir aquests cursos i si això és eficaç per a la societat. Creim que en el tema de l'educació, lògicament hauria de dependre de la corresponent conselleria i les organitzacions socials també haurien de fer una anàlisi de quines són les necessitats de formació permanent o professional.

Pares a l'escola

Entrevista a Joan Pons

per Maria Ferrer

Comença un nou curs, i la seu de la Federació d'Associacions de Pares d'Alumnes de Mallorca treu fum. Hi ha llibres per tot arreu, el telèfon no para de sonar, i contínuament entren i surten els representants de les associacions de diferents escoles per recollir o per fer un encàrrec. És el dia a dia d'una entitat, la FAPA, que és l'eix d'una mobilització en la qual els pares defensen l'educació del més important de les seves vides: llurs fills. Així, són pares també de nou del matí a una i de tres a cinc de l'horabaixa, perquè vigilen el funcionament de les escoles, vigilen el compliment dels horaris, vigilen els menjadors, vigilen els mestres. Es converteixen en els alumnes més exigents que porten una bandera, la de l'ensenyament públic.

*El resultat de la feina de **Joan Pons** a la FAPA, la lluita per un ensenyament de qualitat i públic, el té en els seus dos fills. Un d'ells fa quart de primària i l'altre ha començat el primer cicle de l'ensenyament secundari obligatori. Aquest funcionari que dedica bona part del seu horari no laboral, diàriament, a la Federació, començà a fer feina dins el món de les APAS l'any 1989, al col·legi Marià Aguiló de Palma. Entrà a la FAPA primer com a secretari, després com a tresorer i, des de 1994, n'és president. Diu que el que més li agrada de la seva tasca és conèixer a les escoles amb els alumnes, i escoltar les seves preocupacions, els seus interessos. El que menys, la passivitat i la mentalitat tancada dels pares que es preocupen de vegades més pel futbol que per l'educació dels seus fills. Ferm defensor de l'ensenyament públic i de donar una major autonomia als centres, creu que la lluita pels interessos que defensa la FAPA ha d'anar sempre pel camí del consens i del diàleg i no de la confrontació.*

-Quin començament de curs, no?

-Sí, exactament, quin començament de curs!

-En recordava cap semblant?

-No, feia molts d'anys que nosaltres no vèiem res igual. Ho teníem previst, de totes maneres. Ja els vàrem avisar que el començament de curs seria problemàtic si el Ministeri d'Educació no es posava a fer feina. Això era claríssim. El que no esperàvem és l'actitud passiva per part dels directius polítics a l'hora de donar les ordres. És a dir, la feina estava feta però lògicament és com si compres una màquina i el teu cap no et dóna l'ordre de posada en funcionament. La màquina no funcionarà fins que tu no li donis aquella ordre, i això és el que ha passat enguany. Tot estava previst, tot estava fet, però ningú no donava ordres. I clar, el que ha passat és que hi ha hagut un embolic total de tot. La darrera feta és que s'han adonat que el professorat que



tenien previst no ha estat suficient, i ara, amb pressa, han convocat altra vegada places, de secundària. I clar, hi ha ara, en aquest moment, devers vuitanta centres pendents d'aquests professors. Perquè es vegi com s'ha actuat. I això ja se sabia. Nosaltres com a pares ja sabem que mancaven professors. On és la planificació?

-Aquest és el darrer any en què aquesta planificació es fa des de Madrid. El fet que el pròxim curs es planifiqui des de la Conselleria d'Educació, ja vol dir alguna cosa positiva?

-Sí, positiu ho serà perquè crec que ells hauran pres bona nota del que ha passat enguany, però s'han d'espavilar molt. L'any que ve el problema serà major. Ve el tercer de l'ensenyança secundària obligatòria (ESO). I no hi ha lloc. S'ha de concertar amb centres privats, perquè no hi ha instituts per fer tercer i quart d'ESO. Els queden nou mesos de molta feina. A mi no m'agradaria ésser al seu lloc. Hi ha centres concertats per a primer i segon d'ESO, que no tenen concert per a tercer. Si hi ha concert haurem de mirar que tinguin garanties per fer aquest curs. Si no les tenen, on aniran aquests al·lots?

NEGOCIACIONS ENGANYOSES

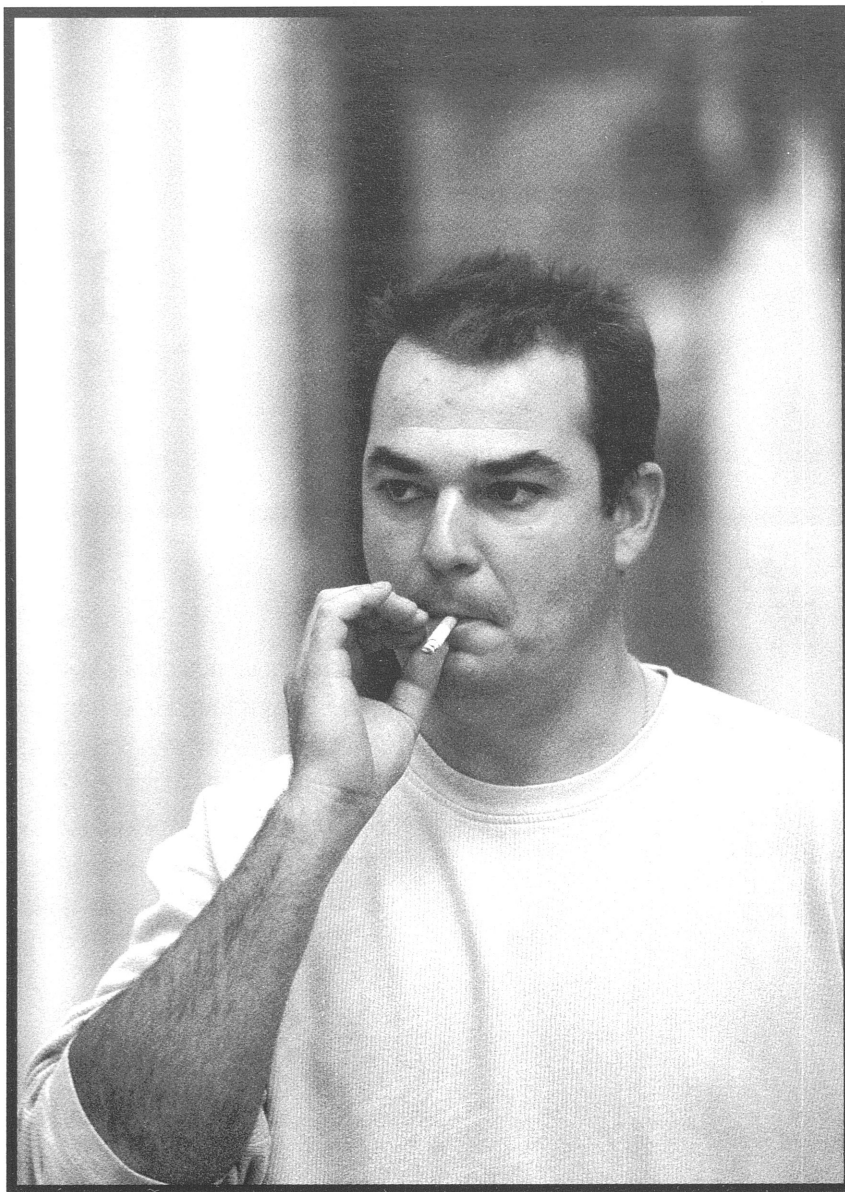
-Com han vist les negociacions que hi ha hagut entre el Govern balear i el Govern central per a aquestes transferències d'Educació?

-Ens han enganyat bastant. Aquest govern es caracteritza per, quan aconsegueix alguna cosa, donar-ho d'una manera molt grossa. Ho sap maquillar molt bé. Nosaltres ja teníem els números fets, i els doblers que han negociat són els doblers que sabien que tendrien. És a dir, no s'ha aconseguit res. No s'ha negociat res. Els han donat el que els havien de donar, i nosaltres ja ho sabíem. El que ens sap greu és que no ho vulguin reconèixer. Si feim càlculs amb doblers del curs anterior, en aquest cas de l'any 96, són 36.000 milions de pessetes: no n'hi ha més. Si li sumes el sis per cent surten 38.000 i poc, més els vuitanta professors que ara s'implantaran de nou surten els 38.500.

Els 1.500 més, si realment són consolidats i cada any els tendrem i cada any pujarà tot igual, bé. Hem de veure com els hem de distribuir. No només per a normalització lingüística, perquè crec que sobren. El que s'ha de veure és si aquest govern amb el trenta per cent de l'IRPF serà capaç de traspasar alguna cosa al sistema educatiu, perquè hi ha compromisos de fer instituts nous i això no està contemplat enlloc. Però bé, el fet de tenir les competències és lògicament positiu. Hauria de fer temps que haurien d'estar transferides a Balears.

MODEL EDUCATIU

-El Govern ja ha exposat les primeres línies del que pensa que ha de ser el model educatiu de les Illes. Com el valoren?



-Nosaltres i altres membres de la comunitat educativa ja ens hem reunit amb el conseller d'Educació Manuel Ferrer, i ens ha explicat com havien estat les transferències i una mica els seus projectes. El que per part de FAPA se li va recriminar és que aquest model que han explicat no ha estat consensuat per ningú. Ho enviarà a tramitació al Parlament i aquí nosaltres no hi podem entrar. No podem demanar a un partit polític que vagi amb les nostres esmenes perquè no és de rebut. És una mica el mateix procediment que empraren per a la Llei de consells escolars, primer s'aprova i després ja veurem què en diuen les entitats escolars. Crec que no és el sistema.

-Plantegen un problema de forma, però quant al contingut de les propostes del Govern, que els pareix?

-No les coneixem, però pel que s'ha dit als mitjans de comunicació és el model, llevat de quatre línies, lògicament, que va presentar Maria Antònia Munar quan era consellera d'Educació. Quan es parla de model educatiu hi ha gent que pensa només en el català, i no només és això. Es donaran els tipus de matèries curriculars, els continguts pedagògics de les matèries

de cada cicle. Són moltes coses, però a vegades només es mira el més lluent d'aquest model i nosaltres no ens volem quedar amb la lluentor.

-Si tornam una mica al que ha estat el principi de curs. Com valora el canvi del Govern central en matèria d'educació?

-No ha estat molt mal de sofrir, les coses com són. No és un govern al qual li agradi parlar. És més tancat, fa la seva i punt. Tenim sort que estiguin en coalició i a vegades s'ha de menjar les coses que vénen de l'altra banda, perquè creiem que si hagués arribat a tenir majoria absoluta hagués estat impensable parlar amb ells. S'ha vist a la Direcció Provincial. Joan Francesc Romero és el reflex de l'Administració central. És un home que no vol parlar, que vol evitar els pares. El que li agrada molt és sortir a la foto, això és claríssim. L'agressió que hi ha hagut contra l'escola pública s'ha vist de dues maneres: els pares hem estat molt seus enguany, per una senzilla raó, quan més durament estiguem contra el sistema educatiu actual, que és la LOGSE, i contra el sistema públic, es pot interpretar d'aquestes dues maneres: és una bandera per a ells, per poder dir "això falla", o dóna la sensació que l'escola pública és un caos. I això no ho volem de cap manera. El que passa és que els pares, en el nostre, potser, egoisme, sempre demanarem que hi hagi més qualitat. I a vegades la qualitat va renyida amb l'horari, les activitats escolars.

-Creu potser que es parla massa dels problemes de l'escola pública?

-No es pot destralejar contra l'escola pública, perquè l'escola pública funciona, i s'han fet molts d'esforços perquè sigui així. I principalment el que ha fet el Govern és mirar d'encendre la flama de dir que l'ensenyament públic va malament. Hem de recordar que ells no volien per a res la LOGSE. Ells diuen "estamos viendo que lo público no funciona". No és així, és normal que no funcioni, i no només, ho hem de deixar clar, per culpa d'aquest partit, perquè si el PSOE hagués votat a favor d'una llei de finançament de la LOGSE com toca, ara seria diferent.

PROBLEMA HERETAT

-O sigui, que ja hi havia un problema heretat?

-Sí, sí. En aquests dos cursos, des que va entrar el PP, s'han aplicat primer i segon d'ESO. El problema que ens vàrem trobar va ser que als centres de primària es va llevar setè i vuitè d'EGB, però hem continuat igual. En teoria els al·lots havien de passar als instituts i aquí ve el problema greu. Aquí és on els pares duen el descontent, amb les dues cares de la moneda. Principalment als pobles: la por que tenen els pares que un nin de dotze anys s'hagi de traslladar d'un lloc a l'altre. Nosaltres defensam que el primer i segon d'ESO ja es faci a l'institut i després et trobes aquestes zones on ells volen que no, volen que es faci als centres de primària, malgrat les mancances que tenen, d'horari, d'aules, de matèries específiques. I això és una mentalitat que hem de canviar. Un nin no surt tan preparat d'un centre de primària com d'un institut. No és el mateix setè i vuitè d'EGB que primer i segon d'ESO, això

és claríssim. Els pares no ho veuen, l'únic que veuen és que el fill ha d'anar devora ca seva i això s'ha de llevar. Aquest és un dels problemes amb què es va trobar el nou govern, la implantació del primer cicle de l'ESO.

I ara vendrà el segon cicle que encara serà pitjor.

-Llevat d'aquests problemes d'aplicació, el balanç de la reforma educativa és positiu?

-Sí, quant a contingut és molt més bo. Què passa?, que el fracàs escolar amaga el que era la filosofia de la reforma educativa. Ens trobam que hi ha una deixadesa, i l'alumnat suspèn més del que suspenia anys enrere i dóna la culpa a secundària i no és veritat. S'ha d'analitzar tot. Som a una societat on els valors han canviat totalment. Mestres acostumats a fer classes magistrals s'han hagut d'acostumar a al·lots de dotze anys, i això requereix un esforç. Ara, l'experiència cap a l'al·lot, d'estar ficat catorze anys dins un centre, a trobar-se que amb dotze ha de canviar d'aules, que els mestres no són iguals, això és una experiència que mostra la filosofia de la secundària i de la LOGSE en general, que és més la vivència dins l'escola que el que es pugui produir dins l'escola.

-Quines són les zones on manquen ara mateix centres segons les queixes que vostès han rebut dels pares?

-Es va fer una planificació bastant estudiada. El problema es dóna a determinades zones on se sap que ara comencen a créixer i no es preveu res. Per exemple, Palma, a la zona de Son Cotoner; hi ha dos instituts però no bastaran. Zona de s'Arenal, Cala d'Or, Cala Millor, zones costaneres on el creixement de les matrícules no ve d'ara, ve des del mes de febrer. Et trobes amb aules de vint al·lots ara i després pel març són trenta. Per què?, perquè han acabat la feina als llocs turístics. Això el que ens fa pensar a nosaltres és que el model educatiu ha de ser obert. Potser la meua idea sigui una mica avançada cap al futur però nosaltres pensam que cada centre hauria de poder començar i acabar les classes així com convé als alumnes que hi van. És el centre, que ha de viure el que hi ha en el seu barri, el que ha de tenir la seva pròpia administració, la seva autonomia. Lògicament, amb un mínim de garanties.

PARES EXIGENTS

-Fent una mica d'autocrítica, els pares són suficientment exigents amb l'educació de llurs fills?

-No, no ho són. N'hi ha, però el sistema social actual ha deixat l'escola com a una guarderia, desgraciadament. Fórmula: el pare fa feina, la mare fa feina, i el nin, a l'escola. L'escola és entesa com un mitjà per deixar l'al·lot aparcad. Lògicament hi ha pares que es preocupen, que participen activament a les associacions de pares. I després ens trobam centres que van molt desbaratats, on els pares no ajuden, i miren per les coses que haurien d'esser secundàries a una associació de pares: que si aquell sempre és el mateix, que si se'n du els doblers que jo li don. Sembla que tot aquest sentiment de rebuig als polítics i a determinades activitats socials s'ha dut també a aquest àmbit i això fa que els pares en alguns casos siguin menys participatius.

-La pregunta contrària, l'escola, els responsables de l'educació, s'interessen pel paper dels pares?

-Se'ns considera bastant, el que passa és que hi ha qüestions, tema d'horaris, per exemple, en les quals hi ha hagut confrontacions, però després per a segons quines coses com són els temes de manca de professors, materials, aquí sí que els mestres se'n recorden dels pares. Perquè el mestre no té força al Ministeri ni en tindrà a la Conselleria. Les seves decisions, les seves peticions, no tenen força actualment. Més "por" fa, entre cometes aquesta por, veure quatre pares que es presenten per demanar una cosa per al centre, que el fet que un mestre vagi i demani. I aquesta situació ens ha dut a haver d'aprofitar-nos uns dels altres. No ens ha quedat més remei. Ells s'han adonat que d'aquesta manera aconsegueixen més coses. El que passa és que, clar, cada un ha de doblegar una mica el braç. El que no es pot fer és anar a una lluita constant. I jo sempre que faig reunions de juntes directives noves o cursets especials el que deman sempre és que procurin anar al consens. Mai no s'ha d'establir una lluita oberta. Hem de parlar de coses a fer conjuntament, que ens puguin servir a tots, i després cadascú que faci la seva lluita, lògicament. Jo pel que no em preocuparé és pel sou d'un mestre. Em preocuparé per si hi és a les hores correctes, per si vigila al pati, per això sí. Igual que ell s'ha de preocupar de si jo faig les activitats escolars com toca, si jo tenc monitors o si no en tenc, però no hem d'anar a una lluita oberta.

-Això ha quedat prou clar entre vostès, o encara hi ha bregues?

-Després de cinc anys s'han adonat que la Federació no va en contra dels mestres, va en contra de la institució en general. Nosaltres atacam, no els mestres, atacam directament el Ministeri. Lògicament es veuen afectats els mestres. Per exemple, en el tema de la implantació de primer i segon d'ESO a molts de centres de primària l'horari no es compleix. Nosaltres ho hem denunciat mil vegades, però no és una denúncia cap al mestre. El que nosaltres vàrem reclamar i enguany sembla que ho han entès, el que nosaltres vàrem reclamar per a primer d'ESO és que es posassin a l'abast els mitjans necessaris per complir el període lectiu, el que passa és que l'any passat no ho varen entendre molt bé, i es pensaven que anàvem contra ells, però jo no em ficava amb els mestres. L'únic que deia és que no es complien uns horaris que estaven establerts per llei i ells el que havien d'haver fet és aixecar-se tots, perquè si ho haguessin fet, enguany no haguéssim tengut aquest problema.

FILOSOFIA DE LA FAPA

-La FAPA, quants d'associats té?

-En aquest moment tenim 124 associacions, i al voltant de 18.000 socis a Mallorca. En teoria hauríem de ser l'entitat més representativa de tota Balears.

-Quan es va crear la Federació?

-Associacions de pares a les escoles n'hi havia des de l'any 82

quan es va aprovar el Reial Decret d'associacions. Es va crear, gràcies a una dona de molta empena, que és Marina Valdeperas, la Federació de les Illes Balears, però arrel que cada illa té la seva particularitat es va desmembrar cada federació, l'any 91. La filosofia de la FAPA era replantejar el tema de les associacions de pares, donar cursos de formació i explicar als pares tot el procés de la LOGSE.

-Sobretot en aquest darrer punt, ho han aconseguit?

-Ho hem aconseguit en part, perquè les APAS no tenen una directiva usual. Cada any canvia i aquest és el problema que nosaltres tenim. Cada any tenim directives noves i tot això que els has ensenyat s'ha de començar de bell nou quan entra una altra directiva.

-La FAPA inclou només escoles públiques?

-Nosaltres tenim sis escoles concertades, que són laiques. I després tota la resta és pública. Però nosaltres no vetam ningú, no entrem en aquesta guerra, i així ho diuen els estatuts que fixen que poden entrar escoles públiques, privades i concertades. El que passa és que lògicament, entra qui està interessat. Jo des d'un principi explico que la filosofia de la Federació és defensar l'ensenyament públic, és defensar la no religió als centres. I no parlem només de la religió catòlica, perquè molta gent es pensa que anam en contra de la religió catòlica. El que no ens agrada és aquesta imposició de la religió catòlica, igual que a molts no els agrada la imposició del català. El que no feim mai, i això sí ho ha fet la nostra contrària, la CONCAPA, Confederació d'Escoles Catòliques, és no donar informació. Ells veten.

-Si jo fos una mare i vengués a demanar informació i li digués que crec en l'ensenyament públic, però que ara tenc un fill i que el duré a una escola concertada perquè pag només un poc cada mes i no em trobaré amb les mancances que es denuncien, com em convenceria?

-Es difícil convèncer, les coses com són. La qualitat es mira des de diferents punts de vista. Jo el que li diria és que lluitàs perquè això no passàs. Perquè hi ha molta de gent que no lluita, perquè és més fàcil rebutjar el que veu, i s'estima més pagar. I aquí trobam el problema. Tant de bo tothom pagàs i l'escola pública no aniria com va. Si ho féssim al contrari, i l'escola pública tengués aquella autonomia que nosaltres demanem, potser aquest sistema seria el millor. És a dir, que si algú vol una escola de qualitat amb determinades coses, l'haurà de pagar, i més si l'Administració està com està, que cada vegada dona menys doblers. Però realment convèncer aquest tipus de gent, i n'hi ha molta que pensa així, és molt difícil. L'únic que se li pot dir és que lluiti, si realment creu que el sistema públic li pot donar millor benefici que un sistema privat, i que els seus drets estaran millor assistits a una escola pública que a una escola privada, que lluiti per aquella escola. Que es fiqui a una associació de veïns, a una associació de pares, o fins i tot que es fiqui al consell escolar, i que sigui participatiu.

-És difícil trobar el model de pare que vostè planteja.

-El problema és deixar el nin a l'escola i oblidar aquell lloc, que és el que passa. Deixes l'al·lot a l'escola, veus que està ben pintada, que més o manco està bé, i et quedes tranquil. El problema és quan comences a veure que hi ha altres problemàtiques. Si en lloc de ser una persona que digui "a mi no em maregeu", fa tot el contrari, lluita pel que vol, ho aconsegueix. El que ha passat a Sencelles n'és un exemple. Malgrat com està l'escola de Sencelles, aquella gent ha lluitat per dur els al·lots a la seva escola. Malgrat com està el sistema de secundària hi ha pares que s'han negat que els seus fills es quedassin a les escoles de primària, i han volgut que els seus fills anassin a l'institut perquè hi ha un projecte, unes matèries que no tenen aquí. Però clar, aquí ficam altra vegada el tema de la comoditat del pare, entre l'economia i la part social. Quan el pare diu: "no, el meu fill entra amb tres anys i no vull que surti fins que en tenguim setze de la mateixa escola", aquí hi ha el problema, és no veure més enllà. És el que passa als llocs costaners, principalment: el meu fill no estudia, no passa res perquè té feina a l'hotel. Això crea una mentalitat negativa que l'al·lot no tenia, perquè ell no va néixer pensant, no estudio perquè el meu pare em col·locarà. Quan l'al·lot comença a anar malament ja se li dona aquesta influència, i se li diu "aniràs a fer feina". I l'al·lot pensa, "bé, així em podré comprar la moto". I se'n va a fer feina, i es quan arriba el fracàs escolar. És un dels valors que més ens preocupa: que es doni valor econòmic a uns estudis que no tenen aquest valor. Perquè sabem que hi ha molts de metges i bidlegs que no tenen feina, però aquella experiència que han tengut, la convivència, l'esforç que han fet, els valors, no els perdran mai.

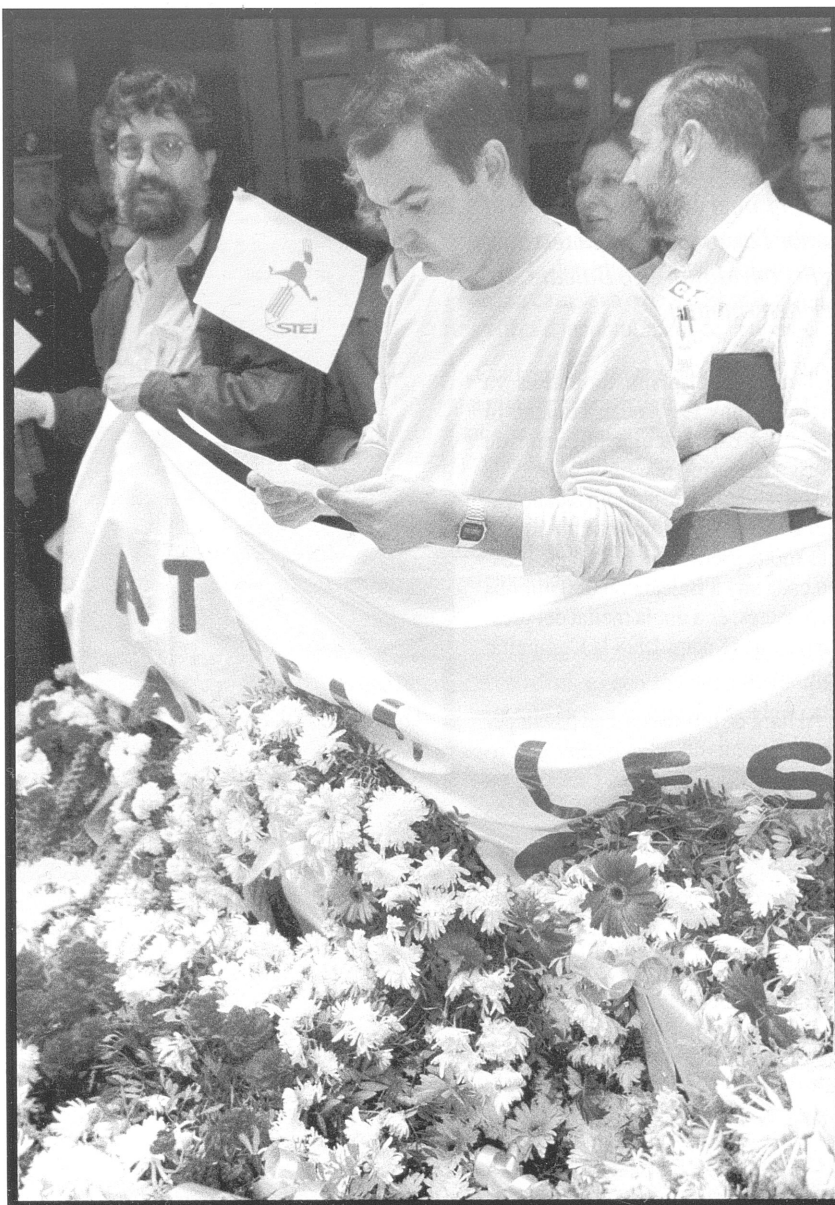
CATALÀ

-Com veu la FAPA la situació del català a les escoles de les Illes?

-El tema del català és problemàtic perquè no s'entén, ni s'ha explicat com toca. S'ha explicat com si fos un tema nacionalista, un tema que ve de fora, i no ve de fora, ve d'aquí. I s'ha donat el "català" com a paraula, i no com a llengua. I clar, quan parlem de política, el català surt tot d'una. I una llengua no es pot polititzar. Jo era castellanoparlant fins als catorze anys i el meu pare i ma mare eren d'aquí. Em parlaven el castellà, però perquè llavors la situació era molt diferent. Ara, molts de pares són de fora, no entenen el català com a llengua, sinó com a Catalunya. Aquí és el problema. Veuen el Barça, veuen el president Núñez, i veuen el president Pujol. Aquí hi ha el problema. Perquè si el problema és el nom de català, ara que reformam l'Estatut d'Autonomia canviem el nom: li posam "balearico", i potser la gent ja se suavitza més, però que no polititzin més. Perquè a les escoles que s'ha implantat per exemple la immersió lingüística, ningú no s'ha queixat. Tot, començant pels mitjans de comunicació, són en castellà. El castellà no es perd, i això és la por que tenen. Si no començam a deixar de polititzar aquest tema, més ens val que deixem anar el tema del català, perquè serà pitjor, perquè veiem un rebuig darrerament motivat per això.

-Què troba de la intenció del Govern d'implantar el cinquanta per cent de les assignatures en català?

-El 50 per cent no és que sigui suficient ni el percentatge més adient, ni que sigui el millor. És per tapar un sector, per posar-los tranquils perquè "només és el cinquanta per cent". I a mi no em garanteix que aquests al·lots que surtin d'aquests centres realment hagin tengut aquest cinquanta per cent en català. Perquè el problema ve a la planificació d'aquest cinquanta. Jo sé d'escoles que donen el cinquanta per cent i tenen el professor d'educació física castellanoparlant, i tenen l'assignatura d'educació física en català. El que han de fer les escoles, les pròpies escoles, és reunir-se amb els pares i explicar-los bé què és la llengua, no el català, la llengua. I no entrar en debat, perquè s'ha de fer entendre com a cultura, no com una imposició. Si les escoles tenen autonomia, i tots els seus professors tenen el reciclatge en català, per què el cinquanta per cent?, per què no el cent per cent al centre que així ho planifica? És un enriquiment per a l'al·lot.



**Una Comissió parlamentària
estudia la sinistralitat a la
xarxa viària de Mallorca**

Col·lapsesades i llenegadisses

per Antoni Oliver

La Comissió parlamentària que estudia la sinistralitat a les carreteres i vies urbanes de les Illes Balears posa de relleu que hi ha una gran quantitat de factors que incideixen en el problema dels accidents. El desencadenant és, en un percentatge molt elevat, el factor humà, però això no vol dir que deixem de tenir unes carreteres absolutament col·lapsesades, que lleneguen, amb molts de punts negres, i, en molts de casos, estretes. Quan es produeix un accident hi intervenen més factors, i també l'atzar, que, en un territori petit com Mallorca o Balears, sol ser determinant.

L'alarma, quant a sinistralitat, es va encendre l'any 1996, quan a Balears hi hagué un espectacular augment de morts a les carreteres. Els accidents de trànsit, endemés de tenir un balanç tràgic de morts i de dolor, amb conseqüències molts greus -invalidesa, etc- costen cada any a Balears 60.000 milions de pessetes, és a dir, la meitat del pressupost que té per a 1998 la Comunitat Autònoma.

Al llarg de tres mesos han passat per aquesta comissió, el conseller de Foment, directors generals i experts en trànsit i carreteres. Encara no hi ha unes conclusions definitives, però sembla que la causa majoritària dels sinistres és l'error o la conducta humans, en primer lloc, i després, les avaries mecàniques o l'estat de la carretera.

El director general de Carreteres del Govern, Gabriel Le-Senne, va resumir davant la Comissió, les dades de sinistralitat i de l'estat de les carreteres de Balears. L'any 1994 s'assolí la xifra mínima de morts a les carreteres de Balears amb 106 víctimes i hi hagué un augment el 1995 amb 124 i fins a 148 el 1996, la qual cosa preocupà les autoritats locals i també a nivell estatal, on hi hagué també un augment d'accidents.

En resum, el que es pot desprendre de les dades facilitades per la Conselleria de Foment és que hi ha un col·lapse general de les carreteres a Bale-

ars. Le-Senne va resumir el tema en la seva intervenció parlamentària davant aquesta comissió. "Moltes comunitats autònomes -digué el responsable de Carreteres de Balears- demanen al Ministeri de Foment una autopista o una autovia per a itineraris i carreteres que només arriben als 4.000 vehicles d'intensitat, és a dir, d'intensitat diària, quan se sap que una autopista no es justifica si no és amb una intensitat diària de 10.000 vehicles. Doncs bé, a Balears, tenim moltíssims de trams de carretera que superen aquesta xifra. Intensitats mitjanes diàries de 15.000 o 20.000 vehicles, a qualsevol carretera important. Per exemple les de Palma-Valldemossa, Eivissa-Sant-Antoni, Maó-Ciutadella, la carretera de Manacor o la d'Inca

en el tram Inca-Alcúdia. Encara n'hi ha més, en el tram Palmanova-Santa Ponça, s'arriba als 42.000 vehicles, i a la via de cintura de Palma se superen els 100.000 cotxes diaris i a l'autopista de l'aeroport també".

Altres dades que demostren la saturació és que els experts estableixen que una carretera de dos carrils està saturada a partir de 30.000 vehicles/dia, si disposa de condicions ideals, és a dir, és ampla, té voreres, no té interseccions i té trams rectes, sense voltes. Si no és així està saturada amb 15 o 20 mil vehicles. Amb aquests paràmetres podem dir que a Balears moltes carreteres gairebé toquen la saturació. Una autopista està saturada a partir dels 80.000 vehicles /dia i a la via de cintura i a l'autopista de l'aeroport se supera aquesta xifra. Els increments de trànsit els darrers anys han estat espectaculars, a la via de cintura s'ha passat del 20.000 cotxes l'any 85, als actuals 100.000, i a la carretera del Port d'Andratx de 14.000 vehicles a 40.000, l'any 1996.

Le-Senne assenyala que la millora de les carreteres passa per "fer un millor traçat en planta, en alçat i en secció, fer voreres i augmentar els radis de corbatura".

Un altre problema que van posar de relleu quasi tots els experts que comparegueren a la Comissió va ser el del rellicament dels paviments a les carreteres de Balears, perquè s'empren àrids que es poleixen molt aviat, perquè són de pedra calissa. "S'hauria d'intentar extreure uns àrids més adequats, però resulta que són a àrees protegides i no s'ha pogut fer". Le-Senne informà que "ara es farà un experiment per millorar l'adherència de les costes de Xorrijo, que és un dels punts negres, i s'avaluarà, per part de la Conselleria de Foment, el cost de dur àrids de fora, més adherit".

Entre d'altres mesures que pren la Conselleria de Foment per evitar els accidents i dotar les carreteres de Balears d'una millor seguretat s'hi compta la supressió de les interseccions, algunes "en creu, molt perilloses", destacà Le-Senne, i afegí davant la Comissió que "hem substituït les interseccions per rotondes, ja duim setanta substitucions, i donen un bon resultat. Les rotondes tenen un inconvenient i és que introdueixen una discontinuïtat a la carretera principal, però la veritat és que els accidents disminueixen de forma notable, si es produeix algun accident a una rotonda, és per encalç oblic i entre vehicles que circulen a poca velocitat. De manera que continuarem fent rotondes, perquè donen un bon resultat".

El director general de Carreteres va posar de relleu un altre tema relatiu a les causes dels accidents: els avançaments que "són responsables de la majoria d'accidents greus que es produeixen a les carreteres i els avançaments es produeixen a causa de les caravanes i les caravanes com a conseqüència de la manca de capacitat de les nostres carreteres, perquè hi ha

vehicles excessivament lents i cotxes de lloguer que circulen en grup i això s'hauria d'intentar que legalment no es pogués fer."

Altres factors de risc són, en opinió de Le-Senne, la "conversió de carreteres en carrers que s'ha donat molt a Balears amb els processos urbanitzadors". Un altre tema que incideix en el risc és l'existència de "vies polifuncionals, és a dir, vies que responen a distintes funcions i aquí moltes de les nostres carreteres són vies polifuncionals, suporten, d'una banda, el trànsit de llarga distància i d'altra el d'accés a les propietats dels voltants".

Quant a inversions en carreteres el pressupost és de 6.000 milions i d'aquests, devers cinc-cents es destinen a millorar els punts negres.

El primer lloc en cotxes d'Europa

Balears té l'índex de motorització més elevat de la Unió Europea, segons va posar de relleu el cap de la Prefectura de Trànsit de Balears, Xavier Coromina. Hi ha 614.823 automòbils, això vol dir que hi ha més de 800 cotxes per mil habitants. Coromina va fer una anàlisi sobre les causes dels accidents i manifestà que les tres primeres causes són la velocitat, cruïlles i avançaments. No respectar un "stop", no deixar la prioritat a la dreta, o no respectar el "deixi el pas", són les causes més comunes d'accidents. Una altra causa són les sortides de la via, per cansament, distracció, son o bé per estar sota els efectes d'alcohol o drogues".

En el transcurs de la intervenció de Xavier Coromina a la Comissió, el representant del Partit Socialista de les Illes Balears (PSIB) i vicepresident del Consell Insular de Mallorca, posa de relleu que "el 51 per cent de vehicles pesants no ha passat la Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV), el 51 de lleugers tampoc, el 37 per cent de turismes tampoc i el 75 per cent de motos no l'ha passada". Aquesta manca de control també incideix en la seguretat vial.

En l'actualitat, si la Guàrdia Civil de Trànsit, troba un conductor que no ha passat la inspecció el multa i li pren la documentació del cotxe, de tal forma que només pot circular per anar a casa seva o bé a passar la inspecció. De totes maneres, són altes les xifres d'incompliment de la revisió.

Miquel Angel Llauger, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins a Balears, va manifestar que no basta que una carretera estigui ben senyalitzada perquè sigui segura i que "fins i tot s'han de preveure les infraccions que s'hi puguin fer, de forma que els accidents siguin el menys greus possible. Hi ha vegades que un cotxe surt de la carretera i si no troba un obstacle, una paret o un arbre, l'accident podria no tenir les conseqüències que té. No hi ha dubte també que una carretera de dos sentits, si comptàs amb una barrera física que separàs les invasions d'un carril a l'altre serien molt més segures", destacà.

"Jo pens que un servei de carreteres ha de potenciar al màxim el servei d'explotació, no basta que dugui una estadística i que analitzi quins són els trams més perillosos, sinó que fa falta una atenció particularitzada a cada cas. Cada tram, quan hi ha hagut un accident s'ha de veure. S'ha de veure si el trespòl està en bon estat, si la senyalització té una visibilitat bona, si no hi ha obstacles prop de la calçada, si la disminució de la velocitat que se senyalitza, es produeix escalonadament, perquè no basta que després d'una recta de dos mil metres vengui de sobte una limitació a 60 Km/hora, perquè el conductor no pot passar bruscament d'una velocitat de 12 a 60, fa falta veure si la pendent transversal dels revolts és bona, si es produeixen esllavissades en els monts pròxims".

Llauger va abordar el tema de les autopistes i assenyala que "no sé fins quin punt fer un estudi molt complet de la millora de la xarxa pot fer que sigui inevitable la construcció d'autopistes. El que passa amb totes les autopistes és que per si mateixes generen trànsit. Jo vaig fer un estudi fa tres anys, amb motiu d'una conferència que vaig fer a la Universitat balear sobre obres públiques i medi ambient, i quan en els darrers quatre anys la mitjana d'increment del trànsit a les carreteres era d'un 4,5 o d'un 5 per cent, les tres o quatre autopistes d'aquí tenien uns increments mitjans de





l'ordre del 26 o del 27 per cent. Per què és així?, perquè generen trànsit, perquè avui és més fàcil anar fins a Inca que quan no hi havia autopista. La gent que va a Sineu no hi va per la carretera vella, sinó que agafa l'autopista d'Inca. Si dins el model que es vol dur endavant hi ha l'articulació d'un eix Palma-Alcúdia, de caràcter industrial, pot ser que justifiqui l'autopista, perquè és un eix al qual es vol donar una viabilitat. Ara, jo pens que sempre per fer una infraestructura nova, s'han d'esgotar les possibilitats que ofereix la millora de la xarxa actual, això és el que vull dir".

Llauger es va pronunciar també per la potenciació del transport col·lectiu, perquè pot ser eficaç en la disminució dels accidents. Afegí que "les carreteres no tenen valor si no és en funció d'un transport, és a dir, que les carreteres estan al servei d'un transport i, i que prèvia l'ordenació dle transport hi haurà d'haver una ordenació del territori. El que passa és que estam en el dia a dia, i bé, mai no podem començar en el punt zero, però sí, potenciar tot el que sigui transport col·lectiu, que hi hagi estacions d'intercanvi, unes terminals d'autobusos que facilitin que la gent que baixi de Valdemossa i vol anar a les coves, baixi amb autobús, i que no el deixi a cap meca i no sàpiga on és l'autobús que va cap allà, això seria bo". En aquest sentit, Antoni Estevan, autor del treball "La estabilización ecológica del transporte en España", manifestà que "cada vegada que una persona agafa un autobús i deixa el cotxe el seu risc disminueix de 20 a 1".

Una teoria sobre els accidents

Antoni Estevan, precisament, va fer una intervenció teòrica a la Comissió sobre els principis de la seguretat vial, sobre els conceptes de perill i risc que justifiquen, d'alguna manera, que hi hagi increments de sobte d'accidents, després d'una disminució. "En aquests moments, la confusió central de la seguretat vial és entre el problema del perill i el problema del risc, entre el concepte de perill i el de risc. Si anem a un diccionari la cosa és clara. Perill és allò que pot ocasionar un dany, i risc és la possibilitat que succeixi un dany. El perill és un fet, una situació concreta, una situació de fet i el risc és la probabilitat que aquesta situació de fet derivi en un dany".

Antoni Estevan, fetes aquestes matisacions, assenyalà que "el perill del trànsit és per a les persones que una massa de material, un vehicle, col·lisió amb una persona o amb un altre vehicle. L'existència en si mateixa d'aques-

tes masses ja suposa un perill i el risc és la probabilitat que aquesta circulació acabi culminant en un accident". Convencionalment "la seguretat vial ha actuat sobre el risc i no sobre el perill, que es deriva de la mateixa existència de l'automòbil circulant. Per tant, el perill és proporcional al nombre de vehicles que circulen i també a la velocitat en què circulen. L'enfocament tradicional és establir un entorn tècnic al voltant d'aquest perill per tal de disminuir el risc. Quan s'aconsegueix reduir els successos catastròfics mitjançant aquestes polítiques es diu que s'està reduint el perill i això no és cert. El perill del trànsit no fa més que augmentar. Com més vehicles hi ha i més ràpid circulen, més perill hi ha. Clar que podem intentar atacar les conseqüències d'aquest perill en base a millorar les prevencions de risc; però em sembla més lògic, si volem atacar el problema,

per no estar en aquesta lluita permanent entre un perill creixent i uns mecanismes de seguretat orientats a reduir el risc, per fugir d'aquest cercle, que és el que condueix a tenir èxits fugissers i ens trobem cada vegada més amb repunts de la sinistralitat, hem d'actuar sobre la quantitat d'automòbils en circulació i sobre la velocitat".

"El que passa -afegí- és que aquesta dinàmica de deixar que augmenti el perill i deixar també que augmentin les condicions de seguretat enfront del perill, és el que interessa a sectors molt potents, com el de l'automòbil, i al sector de la construcció".

Antoni Estevan va destacar que el canvi d'actituds del conductor obeeix a la teoria de la compensació del risc. "Quan jo vaig investigar per què es varen reduir els accidents a principis dels anys noranta, és clar que el sector lligat a la construcció d'autovies i també la indústria de l'automòbil ho varen vincular directament a la xarxa d'autovies. Aquí hi havia contradiccions importants. El que es veia era que a la vegada que es construïen autovies, també augmentaven els accidents i després canvià la tendència. Llavors la cosa no era clara. L'explicació que es veu més veraç és una combinació de l'augment de les autovies i l'actuació de la teoria de la compensació del risc. Aquesta teoria explica, des d'un punt de vista crític, el comportament de les persones en relació a l'àmbit de la conducció de vehicles. En general, qualsevol persona que es troba en una situació de perill, quan percep canvis en aquesta situació, adapta el seu comportament per compensar aquest risc major que s'ha derivat del canvi en la situació de perill. Una persona que s'ha acostumat a un poble a creuar la via tranquil·lament, és al carrer principal i passa sense mirar, perquè sap que el màxim que pot venir és un carro, canvia la seva actitud quan han atropellat moltes persones i llavors canvia la conducta. Però això també s'aplica als conductors, de manera que quan el conductor percep que està en un entorn tècnicament més segur, es posa en situacions de risc. S'arriba a un punt que s'ha demostrat que algunes millores tècniques, suposadament molt favorables, han tengut com a resultat més accidents".

"En aquest terreny hi juga molt la qüestió de la vigilància. Quan el conductor té consciència que el risc de ser multat és menor, també s'adapta a la circumstància i, lentament, el cos de conductor també s'hi adapta. És per aquesta teoria que les campanyes dures de la Direcció General de Trànsit varen tenir com a conseqüència que el conductor interioritzàs el risc i fer

que disminuïssin els accidents. Una de les tasques de les institucions és mantenir el conductor en la permanent consciència de risc. En la consciència que si no fan cas de les normes de trànsit, això pot tenir unes conseqüències molt negatives".

La situació del transport discrecional

La situació del transport discrecional per carretera també va ser objecte d'anàlisi a la Comissió. Els representants dels sindicats coincidiren a afirmar que hi ha irregularitats greus, per exemple excés d'hores, manipulació de tacògrafs, etc. Joan Ortiz, de Comissions Obreres, va denunciar casos concrets de conducció durant vuit hores seguides, i de manipulació de tacògraf i de manca de passar la ITV. Antoni Marron, del mateix sindicat, va fer una intervenció semblant, encara més concreta. Va assenyalar que el sector del transport discrecional compta amb dos mil vehicles i 4.800 treballadors, el noranta per cent dels quals són fixos-discontinus i també hi ha pluriempleats, però d'altres professions, és a dir, que picapedrers, llanterners, funcionaris, etc... fan de conductors uns determinats mesos a l'any. Una jornada habitual d'un conductor la va descriure així.

"A les 7,15 h. del matí he de ser al garatge per mirar l'aigua, l'oli, etc., i a les 8 h. recollir el guia per fer una excursió a Sóller i sa Calobra, la típica. A les 18 h. he de recollir un guia transferista, és a dir, un guia que posa l'agència per acompanyar els turistes a Son Amar o a un altre lloc d'aquest estil. A les 00.00 hores s'acaba la festa a Son Amar. A les 00.30 comencen a sortir els clients de la barba-coa, els deixam a les portes de l'hotel i són les 02.00 hores. Deix la guia i torno al garatge i he de passar el cotxe per la màquina de fer net i he de posar gasoil. En arribar a ca meua són les 3 hores. I al dia següent el mateix".

Entre els trucs més freqüents s'hi compta tenir dos i tres tacògrafs, que es van canviant, o escriure el full de ruta una altra persona i no el conductor, perquè la lletra no sigui la mateixa. Com poden resistir els conductors aquest ritme de feina? "A base d'estimulants, cafè, coca-cola, ginseng, etc. que fa que estiguin desperts, però no amb bons reflexos", respongué el representant de CCOO.

La Comissió també va escoltar el representant de la patronal de CAEB, Josep Maria Blay, que negà les irregularitats, almenys com a norma general. Blay assenyala que tenint en compte les reduïdes dimensions de l'illa no es condueixen moltes hores seguides i que una cosa són les hores de conducció i una altra les hores d'espera. Afegí que l'estrès que produeix la conducció és baix, i va concloure que els sindicats exageraven. No obstant això, el president dels transportistes de la Petita i Mitjana Empresa (PIMEN), Miquel Ferrer, va admetre les irregularitats. "En transport sempre el mal més gros que hi ha hagut ha estat l'excés d'oferta, per això hem d'anar amb vehicles dolents, preus a la baixa, el que ens lloga és qui posa preu. Per mor d'això als conductors els hem de fer fer coses que ells no volen fer. Tot això és culpa que hi ha excés d'oferta, i està mal controlada, i parteix d'aquí. Si als conductors els poguéssim donar el jornal just, no importaria que fessin dues jornades, amb una jornada guanyarien el seu jornal, però és impossible, així com està el preu del transport -tant puc parlar de mercaderies com de viatgers- és impossible donar-los un sou just; se l'han de guanyar fent hores extra, què han de fer? Doncs han d'enganyar qualcú".



Miquel Ferrer demanà un major control. "Un conductor amb una jornada pot emprar un disc o en pot emprar deu. Però si se li fa una revisió a l'empresa, li traurem tots els discos. I hi ha màquines per llegir tots els discos, i ens donaran el resultat del que ha fet aquell conductor. Per tant, que es pot trucar o no, em pareix que el truquen si el volen trucar, però si l'Administració ho vol aturar, pot. Jo estic d'acord amb el tacògraf. Quan no hi hagi abusos aturarà l'excés d'oferta, i és una manera d'aturar també tot això".

Palma, unes característiques pròpies

El cap de la Policia Local de Palma, Joan Feliu, va fer una intervenció a la Comissió i el que va dir és que a Palma ha disminuït la sinistralitat. Quant a la tipologia dels accidents, assenyala que en un cinquanta per cent dels casos es produeixen per xoc amb un objecte estàtic, o per envestida, per no cedir el pas o la prioritat.

Quant a víctimes "entre motos i ciclomotors se'n duen la majoria", assenyala Feliu, "una majoria aclaparadora que arriba al 46 per cent". Ha minvat l'atropellament de vianants, d'una forma molt considerable. Quant a l'edat de les víctimes el segment de 21 a 30 dona una majoria aclaparadora, però si afegim entre els 31 i 40 ens menjam tots els accidents, els que estan entre 21 i 40, passen del cinquanta per cent dels accidents que es produeixen a Palma".

Quant a dades d'accidentabilitat Feliu destacà que "sabem els dies de màxima sinistralitat que són els divendres, els de mínima, els diumenges, les hores de màxima que solen ser de 12 hores a 1 del migdia i de quatre a cinc de l'horabaixa i es reforça la vigilància policial en aquestes hores".

Quant al control d'alcoholemies, destaca que "les taxes que ens surten positives, són d'un 5,3 per cent el 1996 i d'un 5,8 el 1997, és a dir, estam en un 5 i busques i no pensin vostès que feim els controls d'alcoholemia a les 12 del migdia del dijous, feim control d'alcoholemia les matinades del divendres al dissabte, del dissabte al diumenge, a les sis del matí dels divendres al dissabte, és a dir, a hores considerades perilloses per a la conducció. Aquí crec que hi ha hagut una reacció molt positiva per part dels joves, sobretot, que avui en dia s'organitzen, mai millor dit, que el que beu no condueix, o fan tornos, jo no sé com ho fan, però realment la taxa d'alcoholemia que dóna positiva, no és, com de vegades pensam, que tothom va begut a les sis del matí quan condueix. No és veritat."

En el tema del radar, passa, segons Joan Feliu, com en els controls d'alcoholemia. "Ens surten unes taxes d'entre un dos o un tres per cent que dóna positiu, i això sobre milions de mesuraments. En gairebé 5,5 milions de mesuraments fets els darrers cinc anys ens surt una taxa del 2,5 per cent de positius. És a dir, que la gent, per dins Ciutat, incloent vies ràpides, no va tant ràpid com perquè doni positiu a un control de radar."

Entre les mesures per evitar accidents Feliu assenyala que s'haurien de destacar més els passos zebra, fins i tot pintant-los de vermell i blanc, els que estan prop de centres escolars. Solucionar el tema dels passos de viants a les rotondes, que d'altra banda han solucionat el problema dels accidents greus. Un altre tema és el dels paviments que han de ser antirrelliscants, igual que la pintura, ja que la que s'utilitza habitualment patina.

Un altre tema que va assenyalar Feliu és el de la necessitat d'una separació física dels dos sentits de la circulació a les carreteres i vies ràpides. "No puc entendre que a totes les carreteres no hi hagi aquesta separació física, crec que posar una sèrie de mates o baladres, és una trampa mortal, crec que el que s'ha de posar és un guarda-rail, és a dir, la separació física que no permeti un accident, mortal sempre, d'un cotxe que travessa d'un sentit a l'altre. Però s'han de posar d'una manera que no matin els motoristes, perquè hi ha qualche guarda-rail que o bé el motorista hi pega per damunt i hi deixa mitja cama o hi passa per davall i li talla el coll, és a dir, crec que s'ha de cobrir de forma que no permeti que una persona pugui passar entre els guarda-rails, perquè llavors, en lloc d'una ajuda, el que feim és posar una trampa mortal".

En referència a altres mesures el cap de la Policia Local de Palma destaca que s'hauria de suprimir el trànsit d'aquells carrers del centre de Palma que no tenen voravies, com per exemple el carrer del Convent de Sant Francesc.

Feliu va entrar en una sèrie de mesures legals i polítiques. Per exemple



en la necessitat de fer una macroinvestigació d'accidents i que les companyies d'assegurances col·laborin en això. Va demanar que es desenvolupi una comissió a nivell de Comunitat Autònoma, per estudiar aquests temes, perquè així ho preveu la Llei de Trànsit del 89. També que es creï un Institut Balear de Seguretat Vial, per fer una tasca continuada en aquesta macroinvestigació. També assenyala que els reconeixements mèdics per treure el carnet de conduir són poc rigorosos. I després digué que "jo no puc entendre que una persona que té el carnet tret de fa vuit dies tenguí un infart o comenci a ser drogoaddicte o té un problema de vista o psiquiàtric i fins d'aquí a deu anys no haurà de tornar a passar un reconeixement i ningú no avisa ningú que aquesta persona és una persona amb un risc importantíssim de cara al trànsit".

Feliu també va posar de manifest que "no puc entendre per què un ciclomotor que només pot dur una persona, amb dues persones és un vehicle perillosíssim, surt de fàbrica, homologat per Indústria amb el seient per a dues persones". També va assenyalar que s'hauria de limitar l'accés dels joves a vehicles de molta potència i després anar normalitzat, però no posar "un bòlit en mans d'un jove de 18 anys". En opinió del cap de la Policia Local de Palma "tampoc no he entès mai perquè a una criatura de 14 anys se la pot tirar amb un ciclomotor dins el trànsit d'una ciutat amb un trànsit important i 4.000 accidents cada any i als 16 anys, sense cap tipus de prova, ni teòrica ni pràctica, se'ls dóna la llicència i es pot donar el cas, no és que es pugui donar és que es dóna sempre, que un al·lot de 16 anys no conegui el significat d'un disc".

Es va mostrar partidari del "carnet per punts", és a dir, que al conductor infractor se li vagin restant punts fins arribar a la retirada del carnet, perquè hi ha molts de conductors multireincidents en accidents i no se'ls pot retirar el permís si no fan una infracció molt greu.

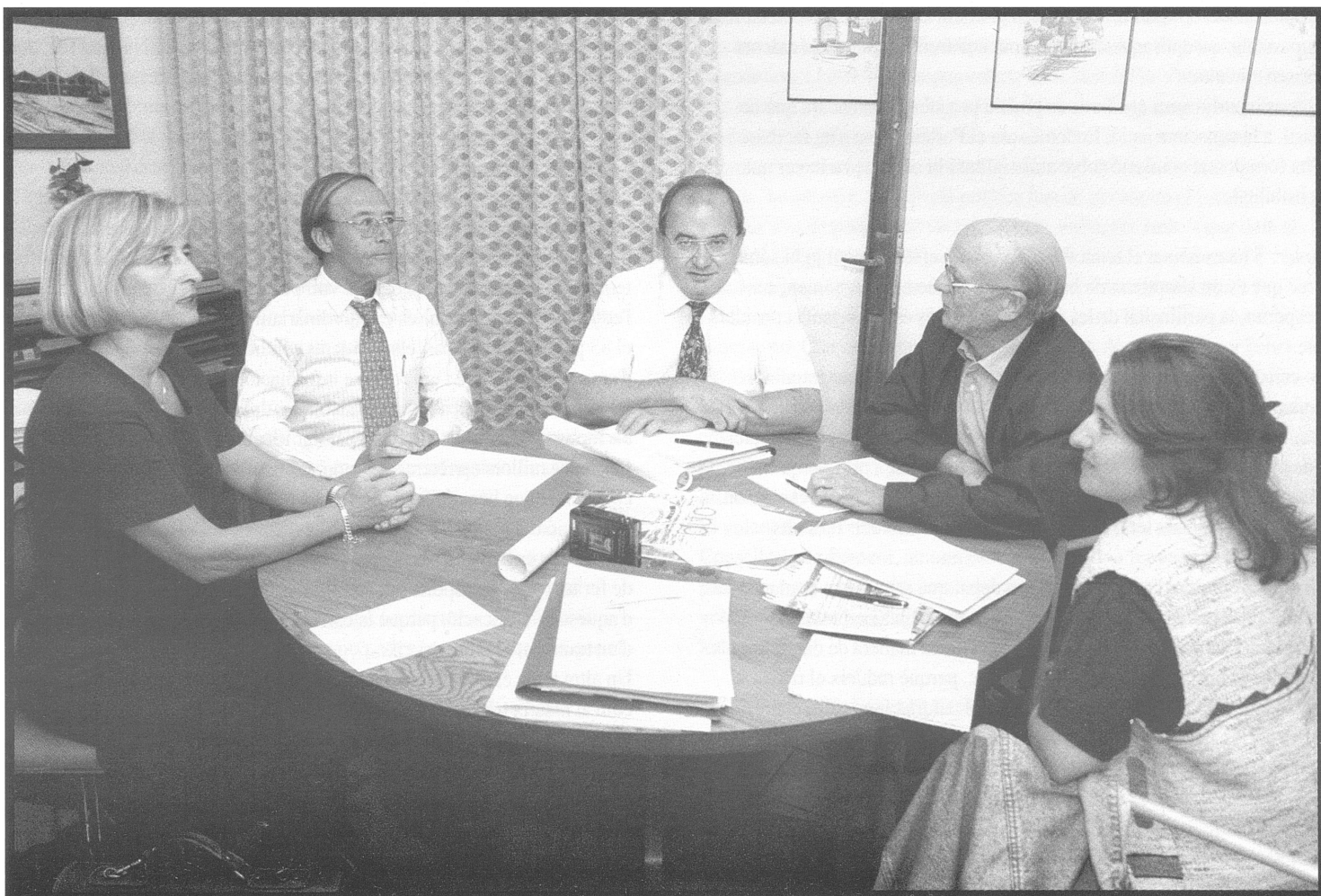
També va assenyalar que s'haurien d'enllumenar millor determinades vies com el Passeig Marítim i la via de cintura i baixar de 120 per hora la velocitat de la via de cintura que en l'actualitat és igual, des d'aquest punt de vista, que una autopista.

Taula Rodona entre **Merçe Amer** (consellera delegada d'ordenació del Territori del CIM), **Margalida Barceló** (de la Plataforma Antiautopista de Llevant), **Javier Coromina** (cap de la Prefectura de Trànsit de Balears), **Miquel Àngel Llauger** (degà del Col·legi d'Enginyers de Camins), **Joan Verger** (Conseller de Foment del Govern balear).

Carreteres: artèries o ferides

per Magdalena F. Mulet

Les carreteres ara projectades per al territori mallorquí són considerades per alguns ferides que nafren la terra, que desarticulen la societat. D'altres, per contra, creuen que són les artèries que donaran vida als nostres pobles, que revitalitzaran l'interior. Posar-se d'acord és, si més no, molt difícil. En tot cas el que sí coincideixen tots a afirmar és que vuit-cents cotxes per cada mil habitants és una animalada i que s'han de cercar solucions i alternatives a una de les plagues del segle XX: el cotxe. A partir d'aquí les carreteres s'han de construir per anar a qualque part com a societat, sense excés de velocitat, i han de permetre no només que passin cotxes, sinó que s'organitzi el territori, que s'estableixin prioritats i que ens duguin cap a un futur millor.



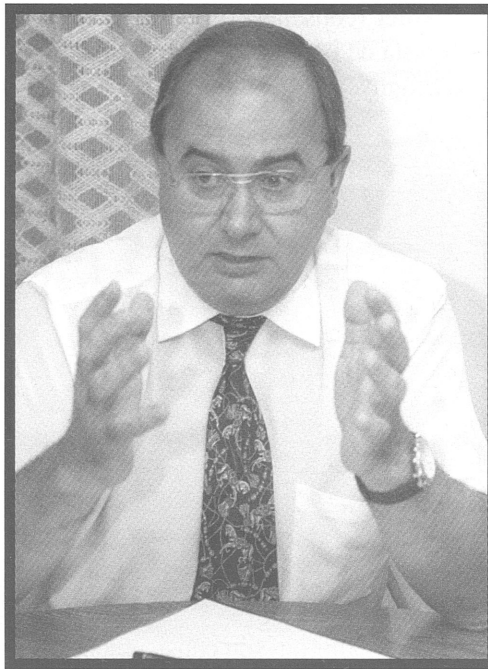
ONA: Enguany ha estat un any en el qual el tema de carreteres, trànsit i tota la problemàtica del transport per carreteres ha estat present als mitjans de forma reiterada, per això hem volgut reunir-los perquè cadascun de vostès des de la seva particular òptica ens faci una anàlisi de la situació i sobretot ens diguin quines serien les possibles solucions al seu parer per al trànsit a les Balears. Per començar senyor Coromina, ens podria fer un resum del que ha estatenguany la sinistralitat, han augmentat espectacularment els accidents i...

Coromina: Bé això no és exactament així com s'ha publicat a diversos mitjans de comunicació. Es pot aplicar un poc allò de "donau-me una estadística i la torturaré fins que digui el que jo vull" i amb els accidents ha passat això. El nombre total de morts a les carreteres és menys dolent, perquè en aquest tema no podem parlar de "més bo", que l'any passat. Si comparam les xifres totals: 124 l'any passat i 103enguany. L'any passat hi hagué 47 morts de manco de vint-i-cinc anys ienguany 30. El que passa és queenguany durant els mesos d'agost i setembre hi ha hagut més accidents, han estat pitjors que l'any passat. El que passa és que tot això transcendeix als mitjans i sembla que abans a ningú no importava. Si qualsevol altra causa matàs a cent-tres persones en un any, la societat es commouria, en canvi si el motiu és el cotxe, la societat resta impassible, accepta aquests morts amb una fredor total: els accidents passen als "altres". Que se'n parli i surti als diaris és positiu perquè ajuda, encara que no basti, a la conscienciació. Endemés ara el Parlament se n'ha fet ressò i s'ha format una comissió sobre sinistralitat i hi comença a haver una sensibilitat.

Amer: S'ha esmentat el tema de la Comissió, efectivament jo hi som i crec que és un símptoma de la preocupació que el tema comença a despertar, la perillositat de les nostres carreteres és important i considerable.

Jo crec que les conclusions a les quals arribarem en haver estudiat i consultat amb molts d'experts de diferents sectors: sindicats, transportistes, Trànsit, Conselleria de Foment... serviran per poder aportar solucions al problema que, sens dubte, és greu. I a Balears més perquè circulen molts de cotxes i a molta velocitat, endemés les carreteres són dolentes. A Balears tenim un índex de motorització dels més alts d'Europa.

I vull ja d'entrada plantejar un tema a debat que sens dubte és el més important: el transport públic. Perquè la sinistralitat va directament relacionada amb el nombre de vehicles i l'única manera de disminuir els vehicles és mitjançant un transport públic, perquè redueix el risc d'accidents. Supòs que el senyor Verger hi tindrà coses a dir, el president en va parlar ara fa poc al debat sobre l'Estat de l'Autonomia.



Joan Verger

na, no a títol personal, sinó en representació de molts de ciutadans podem aportar un punt de vista: no estic contenta amb els transports ni amb el pla de carreteres que vol fer el Govern de la Comunitat Autònoma. No hi estic i diré per què: si augmentam encara més el nombre de cotxes que circulen augmentarà la perillositat. I almenys els que vivim a la part forana ens passa que no en podem prescindir. Tenir o no tenir cotxe no és una acció voluntària, perquè sense cotxe tal dia com avui no podem moure'ns, no podem anar a fer feina, ni a estudiar ni a l'hospital, ni enlloc. A Mallorca és un home, un cotxe, cada família necessita tants de cotxes com persones adultes amb qualsevol tipus d'activitat hi hagi al seu si. Això evidentment no és possible, perquè no existeix una alternativa, pública o concertada, que faci possible que una família pugui prescindir-ne i dedicar els seus esforços econòmics a altres qüestions de formació o del que sigui.

Clar, si el problema és saber per on passen els cotxes no arreglam res. La solució, al meu parer, només serà possible quan intentem eliminar la causa, és a dir, fer plans i projectes per saber com ho podem fer per utilitzar manco el cotxe.

Aquí, als devuit anys tens obligació de tenir cotxe, la gent ja dóna per fet que tothom té un cotxe, ni s'ho plantegen. A Madrid els joves de devuit anys no tenen cotxe, van a la Universitat amb el transport públic, aquí els joves de Porreres o vénen en cotxe o per anar a la Universitat han de llogar un pis a Palma, perquè no pots anar cada dia a Porreres.

EDUCACIÓ CÍVICA

Llauger: S'han plantejat d'entrada temes com la insuficiència de les infraestructures, grau de motorització alt, la mancança d'un pla de transports públics o privats, però col·lectius. .. Però encara hi ha un altre tema molt important sobre el qual vull posar-hi l'accent, és el de l'educació cívica, perquè és extraordinàriament sorprenent veure que en el 83 per cent dels casos, els accidents són imputables al conductor i que d'aquest 83 per cent, i em remet a informacions ben recents, en un 60 o 70 % hi ha presència a la sang d'alcohol o drogues. Clar, si aquests són els motius, difícilment es poden pal·liar les conseqüències encara que facem les millors carreteres del món, les més segures i amb manco cotxes... el que hem de fer és educar la gent perquè faci una bona utilització del cotxe. El pla de transports és per a mi urgentíssim. Jo som, encara que enginyer de carreteres, dels que creuen que primer s'hauria de fer un pla de transports i després posar les carreteres al servei d'aquesta planificació, perquè la carretera només es justifica en funció d'un transport al qual serveix.

Un altre tema és el del medi ambient, que va lligat tant a infraestructures com al mateix trànsit.

EL TREN

Verger: És difícil donar solucions fàcils. Durant molts d'anys no s'ha fet un pla de transports ni mil coses més... però ara el que passa és que tenim una realitat: que és que, no per voluntat de ningú, tenim un excés

TRAJECTES NECESSARIS

Barceló: Jo parlaré des de la perspectiva d'una ciutadana de la part forana, no som cap tècnica ni cap política, però crec que com a ciutada-

de cotxes, perquè parlar de 800 cotxes per 1000 habitants són xifres molt elevades, i hem de mirar que aquest índex no augmenti i que si és possible disminueixi. Però els cotxes els tenim i no podem ser utòpics, no podem pensar que d'avui per a demà disminuirà el seu nombre. Molts d'accidents que hi ha són per excés de velocitat. No hi ha cultura vial. A Estats Units tothom va a noranta i al Canadà també i la gent no corre tot i que les autopistes són deu vegades millors.

La situació real és la que és i són 800 vehicles per 1.000 habitats, i la infraestructura és deficitària en alguns casos. El tren: només en tenim un tram: Palma-Inca que endemés s'ha millorat substancialment amb inversions anuals de l'ordre de cinc-cents milions de pessetes i això fa que doni un bon servei i que la gent l'empri. Però a la vegada que s'incrementa l'ús del tren també en el mateix trajecte s'incrementa l'ús del cotxe: per la carretera vella i per la nova. La intenció és de perllongar el tren, però

això no es fa en dos dies. Ara parlem d'allargar-lo fins a sa Pobla, però hi haurà més problemes dels que ens pensam, per començar el traçat actual passa quatre vegades per damunt carreteres. Llavors, hem d'atracar les estacions als pobles perquè la gent s'acostumi a emprar-lo, a Llubí i a Muro les estacions són a més d'un quilòmetre del nucli, la qual cosa no és pràctica i si no hi ha facilitats la gent no el prendrà..., però tampoc no poden entrar dins els pobles, perquè és perillós... en una paraula, el tren no s'allarga d'avui per a demà. La xarxa de tren que hi havia a Mallorca, que es desmuntà els anys seixanta, s'ha de repensar, perquè el tren que hi havia era de mercaderies, i ara s'ha d'enfocar a passatgers perquè per a mercaderies no té sentit.

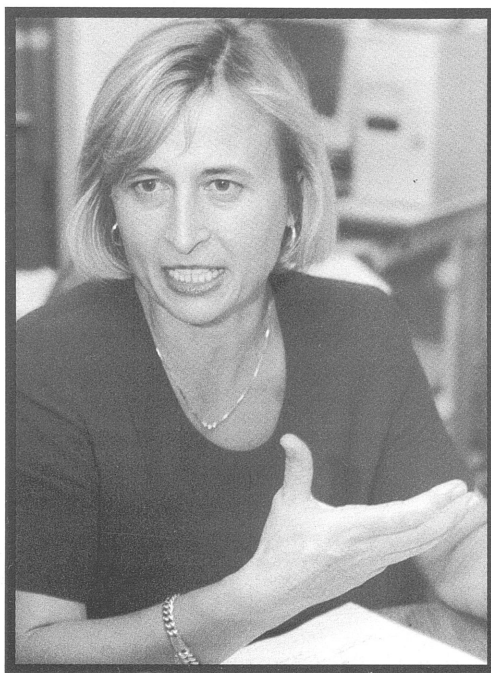
Per tant hem d'esser realistes, mitjançant sortides com la del tren hem d'intentar que el trànsit no augmenti. Però el que tenim ha de tenir solució i en funció del que tenim hem de potenciar dues coses: transport públic, ningú no ho discuteix, i millora de la xarxa de carreteres que tenim per donar més seguretat, endemés s'ha de controlar la velocitat, perquè avui les estadístiques ens diuen que hi ha hagut manco accidents que l'any passat però si demà hi ha un accident de dos autocars, ja s'hauran disparat.

No podem créixer més. Sí, deim que hem de fer un eix d'autopista fins a Alcúdia o fins a sa Pobla i un altre per Manacor, però hem de corregir el defecte de més creixement perquè en cas contrari d'aquí a uns anys ni tan sols això no serà suficient.

Els grans eixos de Mallorca de trànsit són Palma-Alcúdia, Palma-Andratx i Palma-Manacor i a partir d'aquesta realitat hem de treballar, en aquest sentit treballen a tota Europa on a partir dels deu o dotze mil cotxes es fan autopistes, de les quals ningú no discuteix que són més segures, o un desdoblament, nosaltres no podem ser més papistes que el Papa.

ORDENAR EL TERRITORI

Amer: L'ordenació del territori s'ha d'apuntat com a tema vinculat al que avui tractam. Jo vull dir que tot i estar contenta que les directrius s'hagin presentat, l'ordre hauria d'haver estat l'invers, primer tenir les directrius aprovades i després fer el pla de transports i per últim el de carreteres.



Merçe Amer

Parlàvem de la part forana i jo que ho som vull dir que estic d'acord amb Barceló.

Quant a la Universitat, ara hi ha una iniciativa dels pobles de Felanitx, Campos, etc... es tracta d'un bus universitari, la vull esmentar perquè és una bona idea i poc freqüent. Però si vas al campus és increïble veure la quantitat de cotxes que hi ha, absolutament exagerat. S'ha d'ordenar el transport en primer lloc, prèvia ordenació del territori, i els ciutadans han de poder debatre aquesta ordenació.

Verger: Les carreteres varen sortir a informació pública.

Amer: Ja en parlarem, perquè aquesta autopista tan polèmica no hi era al Pla de carreteres que sortí a exposició pública i que fou aprovat inicialment.

Barceló: Jo li vull dir al senyor Verger que no crec que pugui disminuir el nombre de cotxes si

el que fan és potenciar-los mitjançant autopistes i grans infraestructures. Disminuir el nombre de cotxes pot ésser una utopia si parlem del curt termini, però si ens referim al futur, al dels nostres fills, no ho és, perquè si es posa a l'abast una bona xarxa de transport públic els hàbits poden anar canviant. Ara no, no poden canviar-se els hàbits si no hi ha cap alternativa possible.

I estic ben contenta que del tren en parli el senyor Verger, com a mínim ha canviat el discurs, i per qualche cosa es comença. Fins ara ni l'esmentava i vostè és un representant meu, tant si l'he votat com si no, i que els nostres representants parlin del tren em dóna alegria i esperança. Si els polítics en parlen, això crea consciència, és un començament. Quant a l'argument que la realitat és aquesta i que li hem de donar sortida, no serveix, perquè els polítics han de pensar en el futur. El futur s'ha de poder canviar i no només, enllaçant amb el que deia el senyor Llauger, amb educació dels conductors sinó també amb educació per a l'ètica per no donar tanta d'importància al cotxe, a la velocitat i a la competitivitat, al símbol del coxte. Tot això és possible canviar-ho. Clar que és possible, però ens hem de posar mans a l'obra. Trànsit fa unes conferències als instituts que crec que són molt profitoses, i tot ajuda i és una responsabilitat de tots no només de pares, mares i educadors. També de polítics, és una responsabilitat social i s'han de planificar uns serveis per combatre aquest consumisme desfermat inconscient i irresponsable.

El volant és una cosa molt seriosa i és responsabilitat també de la Conselleria de Foment, no només han de pensar a fer carreteres perquè passin cotxes, sinó plantejar-se quines necessitats de transport hi ha, què volem potenciar, com volem estructurar el territori i a partir d'aquí fer les carreteres.

EL COTXE, COM A SÍMBOL DE PODER

Coromina: Jo som bastant pessimista, no crec que sigui fàcil combatre la pressió, que és molt forta. La publicitat directa i la subliminal mitjançant pel·lícules, etc... Tot això és molt difícil de combatre amb les nostres eines. El cotxe és el bé més preuat i més cobdiciat de la nostra societat. La gent adora el cotxe i si pogués el pujaria a la sala d'estar del

seu pis. La societat no renunciarà al cotxe, que se'ns presenta com a símbol de llibertat, ens fan creure que ens dóna llibertat, (quan no et trobes a un embós o no has d'aparcar). És el consum per excel·lència, les campanyes que ha fet Trànsit que apel·len la raó i fins i tot l'emotivitat, més darrerament, no diré que siguin inútils però tenen potents enemics. També hi ha un altre tipus de transport entre el públic i el privat que és l'associació de persones que van juntes a treballar, per exemple. Però això no s'ha pogut implantar a Espanya, no funciona, l'individualisme supera, s'hauria d'implantar un sistema de sancions que "reforça" l'educació cívica, com passa als Estats Units per exemple, perquè a aquests països que posam d'exemple hi ha educació, però també tenen un règim de sancions molt sever i contundent.

TRANSPORT PÚBLIC: QUANTIFICAR ELS COSTOS

Llauger: Respecte del transport col·lectiu vull dir que ha de ser freqüent i econòmic. I dic això perquè crec que aquí no s'ha fet un estudi econòmic en profunditat. Perquè en transport públic els dèficits d'explotació no són els costos reals, i endemés s'han de tenir en compte moltes d'altres variables, perquè quan parlem del que costa o deixa de costar un servei també s'ha de tenir en compte, per exemple, el que suposarà quant que descendirien els accidents o bé què ens estalviaríem en qüestions mediambientals i tal vegada si tenim en compte totes aquestes variables podrem entendre i sobretot assumir millor el dèficit, perquè el trànsit per carretera té costos que són en vides humanes i això també és un cost de la societat. Hi ha ajuntaments que han arribat a la conclusió que un transport col·lectiu lliure és més barat que totes les obres d'infraestructura, policia, semàfors, etc..

Un transport col·lectiu baldament sigui subvencionat i deficitari pot ésser que estalviï doblers si es té en compte tot el que he dit.

Un altre factor és tot el que guanyaríem en qualitat de vida, en millora del medi. I hem de començar a dir que viure millor i tenir un millor ambient té un cost. I hem d'estar disposats a invertir en això.

Verger: Gràcies, Miquel, tot això és preciós. Però la realitat és que vivim a una societat competitiva i hem de donar resposta a uns problemes que existeixen, la resta són històries.

No podem llevar els policies ni les carreteres. Tanmateix hi ha els cotxes. Tant de bo n'hi hagués la meitat. Jo tendria molt manco maldecaps.

Tot això que parlaven és molt guapo, i posarem el tren, fins a sa Pobla i després fins a Manacor, però tot i això tenim els cotxes que tenim i hem de donar una solució al tema.

El transport col·lectiu el que pot fer és pal·liar el problema, però no el resol, el transport col·lectiu d'Inca, el tren, que funciona i s'utilitza, no ha fet que disminuís el trànsit per carretera, perquè les dades ens diuen que ha augmentat.

Quan parl del tren jo tampoc no parl de dèficit perquè no es tracta només del que costa sinó d'una nova manera d'entendre les coses i fins i tot d'una nova manera de viure.

Però una cosa és parlar del que voldríem i l'altra del que hi ha actual-



Margalida Barceló

ment. Canviar els hàbits de cultura és molt difícil.

Un polític ha de veure el llarg termini, però també ha de resoldre el mig termini, això també ho exigeix la ciutadania... I ara quan arribes d'Inca hi ha uns taps increïbles i les vies més importants estan col·lapsades.

Barceló: Però perquè sigui possible canviar aquests hàbits s'han de posar els mitjans i no fer just al contrari, facilitar el que hi ha ara i fins i tot potenciar-ho.

MOLTES CARRETERES I MASSA ACCIDENTS

ONA: Tenim el parc més extès d'Europa, però també una xarxa de carreteres molt ramejada, què passa, per què som incapaços de donar fluïdesa al trànsit?

Són necessàries noves carreteres, és necessari el conveni de carreteres?

Amer: Jo vull dir que és molt important tot el tema de l'educació, perquè parlem d'unes illes on els recursos, tots, són escassos i per tant hem de saber molt bé en què consumim el territori, per això feia referència a les directrius que han d'ésser prèvies a tots aquests plans directors.

Conscienciar la gent que unes illes no poden permetre's ni tota la despesa d'aigua, ni de territori, per això és important planificar a llarg termini, encara que la teoria de Cañellas, deia "a llarg termini tots ens morim".

Pel que fa a les carreteres, i al Consell som responsables de 600 km, el que més importàcia té és la seguretat. Tot el pressupost que és molt minso el destinam pràcticament a seguretat. I a compensar sempre amb adequació a l'entorn.

Verger: Efectivament a Mallorca hi ha una xarxa impressionant de carreteres, principals i secundàries. A les del Consell s'hi dediquen molt pocs recursos, no d'ara, sinó de sempre i és totalment insuficient. La dotació econòmica del Consell és absolutament insuficient.

Llauger: Hem d'afegir els més de 4.000 km de carreteres municipals.

Verger: La Comunitat Autònoma té un conveni de carreteres a punt de signar. Unes carreteres amb les quals no tothom hi estarà d'acord, però jo n'estic segur que es necessita un eix de trànsit, digau-li autopista, o el que vulgueu, Palma-Alcúdia, Palma-Manacor, Palma-Calvià, perquè els números canten i jo no me'ls invent. Les obres són necessàries, com també ho és desviar el trànsit dels pobles: Vilafranca, Son Servera, Andratx..., perquè els pobles han crescut cap a les carreteres i són perillosos.

Però la solució sempre tindrà una resposta, a Lluçmajor, per exemple, els que demanen que la ronda quedi on és són els mateixos que quan hi ha accidents demanen que es tregui.

La discussió sempre serà igual uns diran sempre que no fa falta i no podem tancar-nos en això, perquè no ens posarem d'acord, en tot cas el meu argument són els números i quan a tots els altres llocs del món ho fan d'una manera serà per qualche cosa..., perquè ningú no desitja

consumir territori i contaminar. Tampoc no parlem de tantes carreteres, només dels eixos que he esmentat.

POSSIBILITAR ALTERNATIVES

Barceló: Dit així, d'acord, el que passa és que perquè sigui possible una altra alternativa se l'ha de fer possible.

Per què aquesta autopista? Per què no desdoblant la carretera C-715, i per què aquest traçat i no un altre? Ara resulta que no saben si serà autovia, autopista... però sí que parlen d'una autopista per un paratge on actualment no hi ha res, que consumirà territori. Per què no milloren la xarxa existent? Nosaltres no deim que no s'hagin de millorar les carreteres o que no s'hagin de solucionar els problemes. Alerta!, perquè aquest és un discurs que ens volen fer dir, però no es així. El que diu la Plataforma és que no fan falta noves carreteres, no deim que no s'hagin de millorar, sinó que s'han de millorar les que hi ha, perquè fer autopistes no només és possibilitar que hi passin cotxes, també és desarticular el territori. I el Govern és contradictori quan afirma que no vol consumir més territori, etc... I després projecta autopistes sense contemplar altres alternatives per solucionar un problema evident, també per a nosaltres. Per què aquesta i no altres alternatives?, aquesta crea frontera.

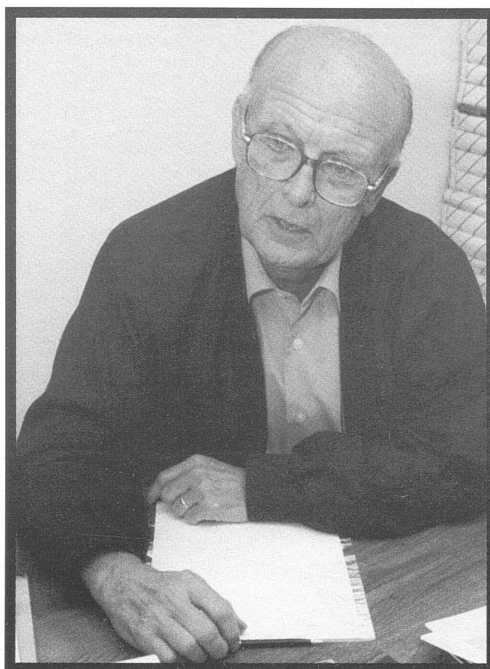
Verger: Jo no crec que l'autopista d'Inca hagi creat cap frontera, i el per què és molt clar, perquè si milloram la xarxa que hi ha només pal·liem el problema i d'aquí a molts pocs anys estarem igual que ara, i endemés millorar la xarxa actual també consumeix territori perquè les carreteres hauran de tenir carrils de servei i per poder accedir a les finques.

LES AUTOPISTES, MÉS SEGURES

Coromina: El que passa és que sovint un projecte al qual hi ha hagut oposició inicial després s'ha hagut de reconèixer la seva necessitat. L'autopista d'Inca n'és un exemple, i també tengué oposició de gent que fins i tot es plantà davant les màquines. Però les xifres han corroborat la seva necessitat, i després hi ha les qüestions de seguretat que gairebé no hem esmentat. Està comprovat que la sinistralitat per autopista disminueix espectacularment respecte de les carreteres i per a mi la seguretat ha d'esser el més important.

Llauger: Avui ningú no discuteix que la sinistralitat a les autovies és menor que a les carreteres convencionals. Sobre la necessitat de fer carreteres, i ho vull expressar abans de parlar d'autopista sí, autopista no, en la meua opinió, repeteix, les carreteres han d'estar al servei del transport. S'ha d'introduir un element de racionalitat a les decisions, no només es dir "farem i farem, i ho podem fer", també s'ha d'explicar per què es fa i què es pretén.

I no sabem molt bé què és aquest Pla director de carreteres, "non nato", encara que va sortir a informació pública, però no en sabem el resultat... perquè no s'ha aprovat definitivament... i no sabem què passarà amb les al·legacions... i en un estat democràtic, per una raó democràtica, s'ha



Miquel Àngel Llauger

d'explicar per què es fan les coses i confrontar els seus criteris amb els de la ciutadania.

I un pla emmarcat en el context de la Llei d'ordenació territorial d'aquestes illes no només s'haurà de plantejar com dóna resposta a les demandes que les carreteres actuals produeixen, sinó també a un context d'ordenació del territori. Una carretera no només absorbeix un trànsit sinó que té una funció d'estructurar. I fer un pla sense ordenació del territori, fa que en certa manera es falsegi la participació democràtica.

Ara és el moment, mitjançant la previsió de les carreteres, de pensar si feim o no un sistema de descentralització i de veure, no com volem les carreteres del futur, sinó com volem els pobles i la societat del futur i a partir d'aquí pensar les carreteres.

Verger: Tampoc no hem de creure que unes directrius del territori ho resoldran tot. Hi ha molt poques comunitats que les tinguin i en

algunes no serveixen per a res.

El Pla director de carreteres tengué una aprovació inicial, i s'aprovarà abans de final d'any, no sé si abans o després de la signatura del conveni. En tot cas el que ha de donar suport a les inversions és el Pla director de carreteres i el Conveni de carreteres, que s'han fet a partir de dades constatables. I les inversions aniran per aquí: una via ràpida, digau-li autopista o el que sigui... podem dir-li autopista perquè a mi les paraules no m'empagueixen i podem dir les coses pel seu nom.

Barceló: Per què?, per on?

Verger: Pel sud, i perquè així només n'hauré de fer una. Així ho fan als països avançats que tenen xifres com les nostres.

Barceló: Illes?, perquè les característiques territorials d'unes illes són diferents.

TITULARITAT

Amer: El Pla director inicialment no contemplava l'autopista de Llevant sinó la millora de les carreteres existents. I per tant el que voldria és que aquest canvi substancial que hi ha hagut respecte a la redacció anterior del Pla es dugués a exposició pública i que hi pogués haver un debat a partir d'uns documents, perquè aquest debat que hi ha ara és sense saber quin serà el projecte, ni per on passarà.

I com a representant del Consell no vull acabar sense reclamar, com no podia ser d'altra manera, la titularitat de les carreteres, que el Govern les transfereixi tot complint l'article 59 de l'Estatut.

Verger: Haurà d'esser en estar arreglades i acabades perquè si les transferíssim ara bona la fariem al Consell i als ciutadans. El Consell de Mallorca sols podrà assumir les carreteres quan estiguin fetes, com passa a Canàries.

Amer: Jo naturalment parl de transferir amb la corresponent dotació. La

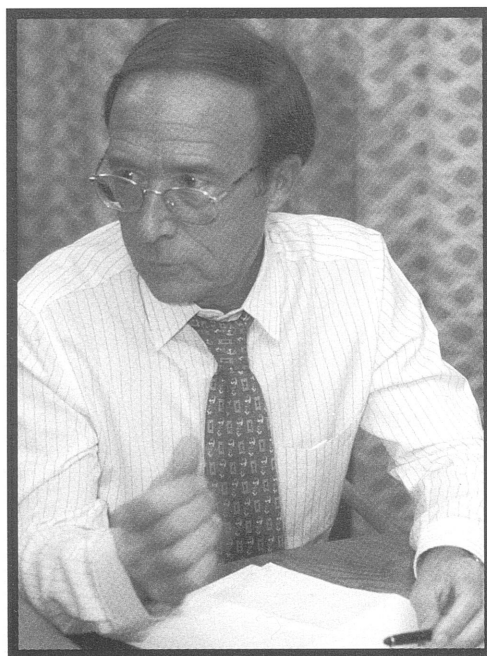
gent no entén que una carretera sigui del Consell, l'altra d'un ajuntament i l'altra del Govern. Això no és una cosa que els ciutadans puguin entendre.

ONA: *El conveni no parla d'una autopista, parla de desdoblament d'una carretera fins a Lluçmajor, de circumval·lacions, de trams d'autovia...*

EL CONVENI DE CARRETERES

Verger: De la millora de Campos no en parla, parla del tram d'autovia Lluçmajor-Campos, Felanitx, Felanitx- Manacor i això serà el conveni quan se signi.

Però no està definit el tram. Per ventura pot ésser un desdoblament al final, perquè els projectes de carreteres es miren amb una serietat increïble. I tot i que nosaltres feim els projectes, la contractació, com a Canàries, la farà Madrid i per tant a Madrid s'ho miraran amb lupa. Això vol dir que no podem fer i ja està. Tot es revisa amb una seriositat i un rigor extrems i per tant el traçat definitiu encara no



Javier Coromina

se sap. L'estudi ambiental i de supervisió determinarà el traçat final.

ONA: *Quines són les decisions que ja estan preses?*

Verger: S'ha d'aprovar el Conveni de carreteres, que tenia un problema seriós quant a la titularitat de les carreteres, que s'haurà de negociar amb cadascun dels ajuntaments implicats, perquè no es podia regular en conjunt.

S'ha de signar el Conveni de carreteres i a partir d'aquí fer les que són necessàries.

ONA: *No hi ha res decidit.*

Verger: Com que no hi ha res decidit? Es farà l'autopista per un traçat nou que no està definit.

Barceló: Fer una autopista nova vol dir consumir territori, i continuar amb el model que ara tenim, el que s'ha de fer és descentralitzar els serveis per aconseguir que no faci falta anar cada dia a Palma per qualsevol cosa.

Del 12 al 16 de novembre

Expo
Nupcial

IV FIRA DE NOCES

- Llistes de noces
- Vestits de núvia
- Vestits de nuvi
- Restaurants

- Espectacles
- Càtering
- Hotels
- Lloguer de cotxes

Festa

I FIRA DE FESTA

- Vestits de cerimònia i festa
- Vestits de comunió i baptisme

Regal

I FIRA DEL REGAL

- Objectes de regal
- Floristeries
- Fotografia i vídeo
- Agències de viatges

- Impremtes
- Immobiliàries
- Mobles
- etc...

RECINTE FIRAL. POLÍGON DE LLEVANT
Horari: de 12 a 21h

Vine a la fira,
hi tens molt
a veure

TF
TRANSMEDITERRANEA

IBERIA

AVIACO



GOVERN BALEAR

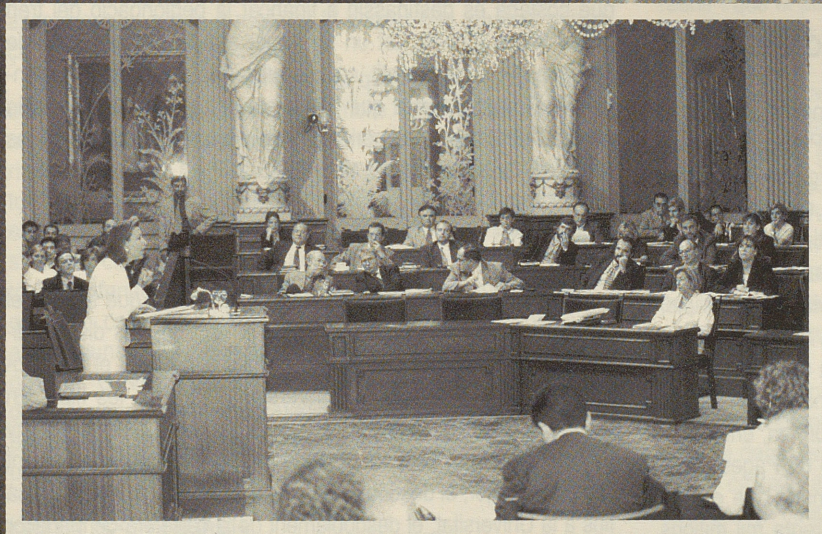
FIRES
CONGRESSOS
de BALEARS S.A.



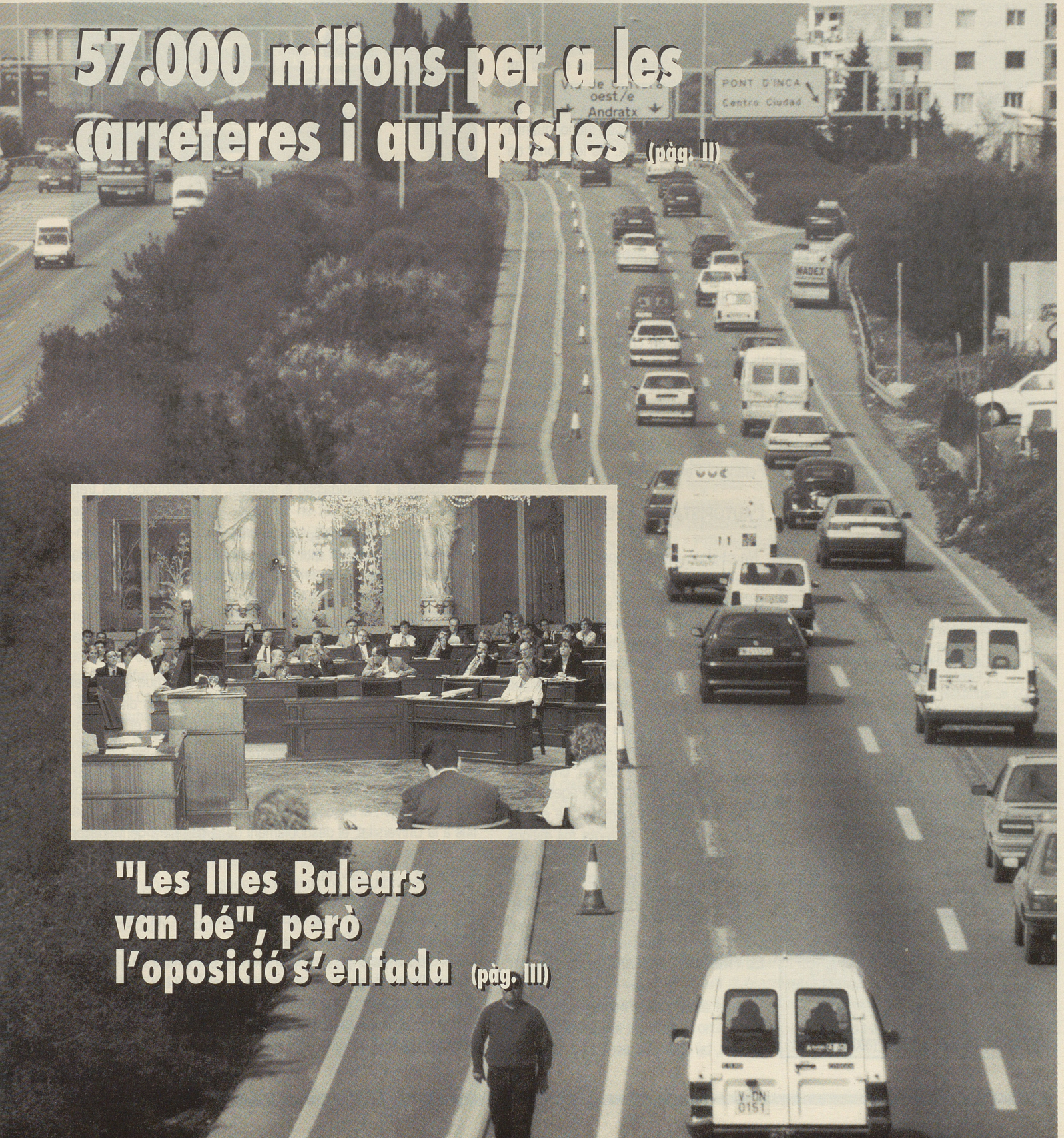
La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

**57.000 milions per a les
carreteres i autopistes** (pàg. II)



**"Les Illes Balears
van bé", però
l'oposició s'enfada** (pàg. III)



57.000 milions per a les carreteres i autopistes

Els governs central i autonòmic han pactat el conveni de carreteres segons el qual Madrid finançarà vint-i-nou projectes d'infraestructura viària en els pròxims vuit anys. En el cas de Mallorca destaca la inclusió del tren que el Govern balear vol fer arribar a Alcúdia a canvi d'evitar la construcció d'un tram d'autopista. El conveni no estableix com ha de ser l'autopista de Llevant, però el president Matas ha dit que la decisió ja s'ha pres.

ONA

Després de molts de mesos de negociació els governs central i autonòmic han pactat el conveni de carreteres que regula les inversions que l'Estat ha de fer a les Balears en els pròxims vuit anys. Seran 57.600 milions de pessetes per a un total de 29 projectes, als quals se n'han d'afegir altres tants de menor quantia que seran pagats per la Comunitat Autònoma. De les obres de finançament estatal en destaca el desdoblament del segon cinturó de Palma, el de la carretera de la Universitat, el tram d'autopista Inca-sa Pobla i la variant Inca i diferents projectes que podrien transformar-se en la polèmica autopista de Manacor, però que en el text del conveni es divideixen en diferents expedients: autopista s'Arenal-Llucmajor per un costat, la variant de Llucmajor per l'altre i, finalment, un conjunt d'obres -les de major quantia del conveni- per a una via sense especificar entre Llucmajor i Campos, la variant de Campos, Campos a Felanitx, variant de Felanitx i Felanitx a Manacor.

CONVENI DE CARRETERES ADMINISTRACIÓ CENTRAL-ADMINISTRACIÓ AUTONÒMICA

Dotació total: 57.600 milions

Duració: vuit anys

OBRES INCLOSES

Menorca:

- 1.200 m. desviament de Ferreries
- 500 m. carretera Maó-Fornells
- 600 m. nord Ciutadella
- 600 m. sud Ciutadella

Eivissa:

- 1.000 m. nou accés aeroport
- 900 m. carretera Eivissa-Sant Josep
- 400 m. segona ronda Eivissa
- 300 m. variant Santa Eulària

Mallorca:

- 4.000 m. desdoblament segon cinturó de Palma des de la carretera de l'aeroport a l'autopista d'Inca
- 1.400 m. desdoblament Palma-Universitat
- 700 m. variant Son Ferriol
- 400 m. desdoblament Palma-Son Ferriol
- 18.500 m. Llucmajor-Campos, variant Campos, Campos-Felanitx, variant de Felanitx i Felanitx-Manacor
- 4.900 m. autopista s'Arenal a Llucmajor
- 4.100 m. variant de Llucmajor
- 2.500 m. Palmanova-Santa Ponça
- 1.300 m. Santa Ponça-Peguera
- 1.000 m. variant Manacor, nord i sud
- 800 m. variant Sant Llorenç
- 500 m. variant Son Servera
- 500 m. variant Vilafranca
- 300 m. variant Capdepera
- 3.600 m. variant d'Inca (autopista)
- 4.500 m. tram Inca-Sa Pobla (autopista)
- 3.700 m. tram Sa Pobla-Alcúdia (autopista)

OBRES FORA DE CONVENI (GOVERN BALEAR)

Menorca: Ronda de Maó (144 m.), desdoblament Maó-Sant Lluís (472 m.), millora de la carretera d'es Mercadal (232 m.) i d'es Migjorn (174 m.)

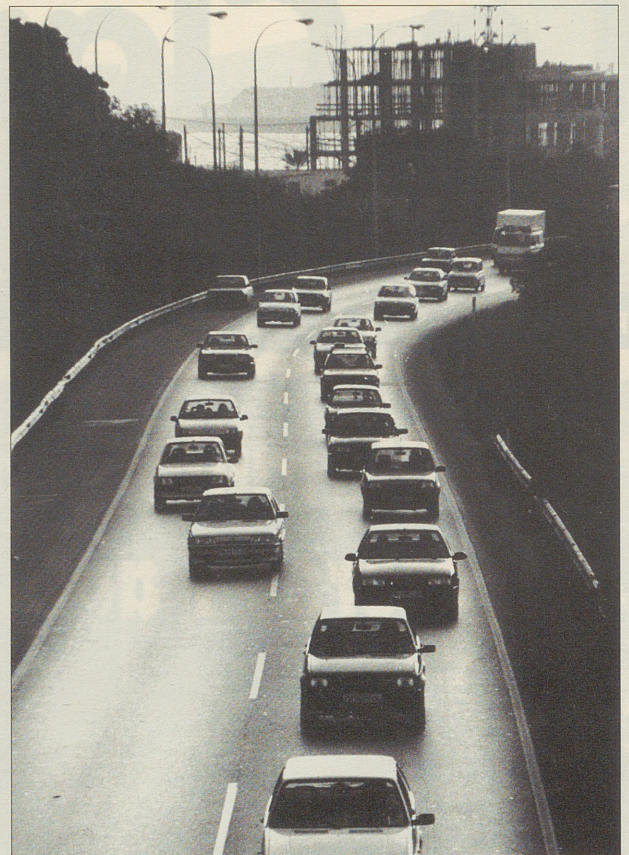
Eivissa-Formentera: La Savina-La Mola (694 m.), Santa Eulària-Sant Carles (300 m.)

L'AUTOPISTA DE LA POLÈMICA

No obstant això, segons ha declarat el president Matas a la Plataforma anti-autopista del Llevant-Migjorn, "la decisió ja s'ha pres i l'autopista es farà". És, segons el cap de l'executiu, una obra necessària per dotar Manacor i el sud-est de Mallorca d'una via d'accés ràpid, la qual cosa implicarà, fins i tot, poder ordenar el territori d'una manera més racional, una opinió que no és compartida per la Plataforma que formen, entre d'altres, la PIMEM, la Unió de Pagesos i el GOB. Els opositors pensen que el projecte costarà més de trenta mil milions de pessetes, que l'obra significarà l'ocupació de més de quatre-centes hectàrees i que incrementarà la pressió urbanitzadora a tota la zona.

EL TREN FINS A ALCÚDIA

El text del conveni no especifica si hi haurà o no peatge per a residents o per a turistes, tal com s'ha especulat reiterada-



ment. Segons el mateix Govern balear el peatge era un requisit que imposava l'Administració central, però que amb l'acord a què s'ha arribat queda diluït i la decisió en mans del Govern: el peatge s'establiria al tram d'autopista entre sa Pobla i Alcúdia, però el més probable és que aquesta obra no es realitzi mai i que, per contra, part dels quasi quatre mil milions de pessetes que costaria es destinassin a finançar la perllongació del tren d'Inca fins a Alcúdia, tot un repte per al futur del transport de Mallorca. En aquest sentit, cal subratllar que des de la Presidència del Govern s'afirma que l'autopista fins a Alcúdia dependria del resultat d'aquesta experiència i dels estudis de trànsit que es realitzin a la zona d'aquí a l'any 2003.

PRIORITATS

Les prioritats vénen determinades per les obres que segons el Govern han de començar l'any que ve, tot i que les disponibilitats dels Pressuposts Generals de l'Estat han obviat el Pla i només preveuen 250 milions d'inversions viàries a les Illes. En qualsevol cas sembla segur que, com a mínim, 1998 serà l'any de l'adjudicació d'obres de perllongació de l'autopista de Llevant fins a Llucmajor, el desdoblament de la carretera de Valldemossa fins a la Universitat, el desdoblament de la carretera de Manacor en el primer tram, entre Palma i Son Ferriol i les variants de Vilafranca i Son Servera.

Pel que fa a l'ampliació dels serveis ferroviaris, els plans del Govern situen el tren a sa Pobla ja a l'any 1999 i el segon tram, fins a Alcúdia, el 2003.

Segons els estudis fets per SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca) la línia Palma-Alcúdia pot transportar entre 384.000 i 564.000 passatgers anuals, un ventall que depèn dels diferents escenaris estudiats pels tècnics que asseguren una millora de la rendibilitat actual, fins i tot en el pitjor dels casos.

DEBAT SOBRE L'ESTAT DE L'AUTONOMIA

"Les Illes Balears van bé", però l'oposició s'enfada

El debat, amb el qual s'inicià el curs polític 97-98 crispà els ànims de l'oposició a causa de les acusacions del president, Jaume Matas. Ens trobam a l'equador de la legislatura i els partits comencen a pensar en les eleccions de 1999. El president va adaptar el "España va bien" d'Aznar, afirmant que les Balears van encara millor. L'oposició replicà tot afirmant que les xifres macroeconòmiques tenen poc a veure amb la realitat social del carrer.

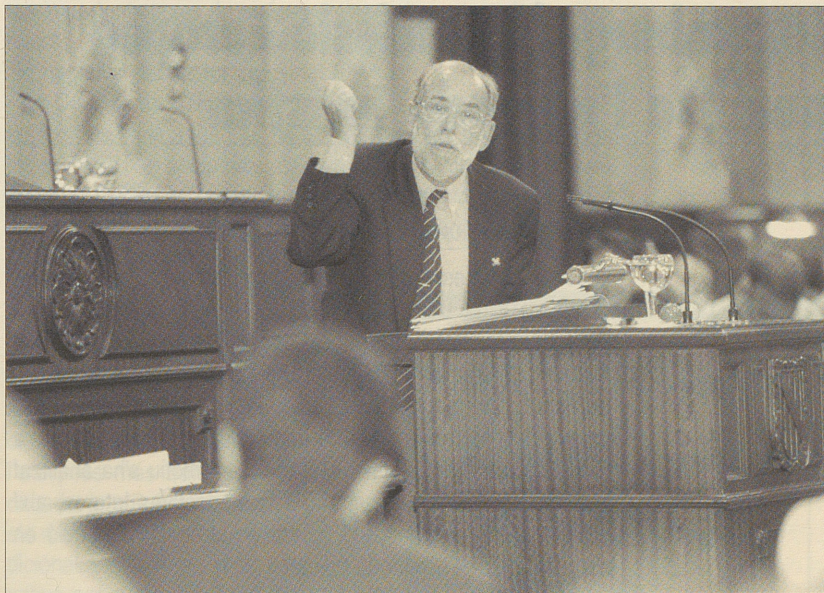
S.V.

El Debat sobre l'estat de l'Autonomia amb el qual s'inicià l'actual curs polític va ser tens. El president, Jaume Matas, el va introduir amb un discurs en el qual destacà que així com "España va bien", també es pot dir que "les Illes Balears van bé" i que, fins i tot, van millor. N'hi ha prou a revisar el darrer informe de conjuntura del Govern balear per témer-se'n d'aquesta realitat: les xifres macroeconòmiques fan un retrat esplèndid de la situació econòmica de les Balears, ja que no només registren increments positius del PIB per damunt de la mitjana estatal i europea, sinó que enguany s'ha experimentat un repunt del creixement. El president Matas creu que això és gràcies al model de desenvolupament de les Illes i a la bona gestió dels governs, tant del de Madrid com del balear. De fet, el nombre de llocs de feina de l'arxipèlag era en el mes d'agost el més alt de tota la història, el turisme registra un moment excepcional i, a més a més, tot fa pensar que aquesta bonança es mantindrà alguns anys.

La bona situació econòmica, a la qual segons Matas només es pot retreure la inestabilitat de molts dels llocs de feina per mor de l'estacionalitat, permet fer un balanç positiu de la història més recent de les Illes i acusar de patir un complex d'autoodi tots aquells que creuen que el model de desenvolupament ha estat negatiu. Jaume Matas reconeix que hi ha aspectes que s'han de corregir, però que per això s'han redactat les directrius d'ordenació territorial, la inauguració de l'exposició de les quals va coincidir amb el debat d'Autonomia, tot i que sigui amb alguns anys de retard. Endemés, el president subratlla que el Govern du endavant el pla Mirall, el Pla de desestacionalització i l'estratègia BIT, entre d'altres projectes, per poder diversificar l'economia i, sobretot, per allargar la temporada turística cap a l'hivern.

GREUS DESEQUILIBRIS

L'oposició no comparteix aquest criteri. Els Verds, UM, EU i PSM afirmen que el model econòmic ha produït greus desequilibris socials, culturals i mediambientals que condicionen el futur, i acusen el govern Popular de fer el joc a Madrid en relació a les qüestions fiscals i al desenvolupament de l'Autonomia - Jaume Matas diu que el sòtil d'autogovern actual era inimaginable a l'inici del procés autonòmic -però allò que més enfadà l'oposició no varen ser els autoelogis del president (tot i que el diputat Verd, Balanzat, digué que només li mancava dir que si el Reial Mallorca funcionava bé era gràcies al PP)



Andreu Crespi s'estrenà com a portaveu parlamentari.

sinó l'actitud que adoptà a les rèpliques i que, fins i tot, va fer que el nou portaveu socialista, Andreu Crespi, renunciàs al debat sobre l'acció del Govern per fer una crítica molt dura a les formes emprades que, digué, desvirtuen qualsevol oferiment de diàleg. "Un consens, afegí, que a pesar d'allò que diu, ni vol ni necessita, perquè té majoria absoluta".

PICABARALLES PARLAMENTÀRIES

Les picabaralles entre el president i l'oposició començaren ben aviat, quan la presidenta d'Unió Mallorquina protestà perquè el president Matas havia al·ludit a la situació dels consells insulars en el torn de contrarèplica, quan Maria Antònia Munar ja no podia tornar a fer ús de la paraula. Les potades de tota l'oposició varen fer que la Mesa del Parlament s'hagués de reunir i que el president del legislatiu, Joan Huguet, improvisàs un breu torn de rèplica en començar la sessió de l'horabaixa. Aquest fet, però, no aturà el president que utilitzà els seus torns de rèplica per acusar EU i PSM de falta de coherència per atacar virulentament el PP en casos de presumpta corrupció i, en canvi, no fer gairebé res quan els casos els afectaven a ells (cas de l'exregidor de Palma, sancionat a Marratxí per mor d'una obra il·legal o d'un regidor nacionalista de Vilafranca, condemnat per estafa), la qual cosa motivà enceses respostes d'Eberhard Grosske (EU) i Pere Sampol (PSM) ja que els casos esmentats eren, segons ells, a anys llum del tema del túnel de Sóller, que implicà directament Gabriel Cañellas, o el cas Calvià.

Andreu Crespi, que s'estrenava com a portaveu socialista, digué en començar la seva intervenció que Matas havia convertit el debat en una guerra de "navajeros", paraula que utilitzà en castellà advertint que no sabia quina podria ser-ne la traducció al català de Mallorca. Prèviament, Jaume Matas havia retret al PSM que volgués utilitzar la reforma de l'Estatut d'Autonomia per canviar la bandera de les Illes i imposar la catalana, o voler fer obligatori el coneixement del català, la qual cosa significava -digué- deixar en la il·legalitat a milers i milers d'immigrants. Tot plegat suposà, segons Crespi, que el debat quedàs desvirtuat i, per això, en lloc de debatre idees va fer una intervenció en la qual predominaren les crítiques a les formes. Crespi finalitzà tot retant el president a canviar d'actitud: "si vol un consens -digué- jugui d'acord amb les regles democràtiques".

Luxemburg: la Comissió Europea analitza l'ocupació turística

Centre Balears Europa

Luxemburg ha estat seu d'una conferència sobre ocupació turística a la Unió Europea, les conclusions de la qual seran traslladades a la cimera que tindrà lloc allà mateix, tot coincidint amb la presidència del país a la UE. La conferència ha recollit les conclusions adoptades a l'anterior cimera, la d'Amsterdam, on ja es va posar de relleu la importància del turisme com a borsa de nous llocs de feina. Per aquest motiu s'ha analitzat l'evolució turística d'enguany i les perspectives futures, així com les repercussions que tindrà en el sector l'aparició en els mercats de la moneda única.

A l'ordre del dia figuraven tres punts importants:

- 1.- El desenvolupament de l'ocupació en el sector turístic enfront de les perspectives d'evolució dels mercats de serveis turístics.
- 2.- L'adaptació de recursos humans als canvis d'aquest mercat laboral.
- 3.- L'estudi de noves iniciatives per fomentar la creació de nous llocs de feina.

Des d'Amsterdam sembla que els temes turístics s'han elevat de grau dins del context de la Unió, encara que no s'hagi establert cap política turística concreta, sinó que a través de la Direcció General XXIII i des de la Comissió de Turisme del Parlament Europeu es fa un seguiment puntual de tots els temes que afecten aquest important sector econòmic.

EL CAS D'ESPANYA

En el cas concret d'Espanya no hi ha dubte que el turisme és en aquests moments el sector més dinàmic, amb una aportació al PIB de quasi el deu per cent. En realitat, 1997 ha significat un nou rècord històric, amb 42 milions de turistes, la qual cosa ha fet disparar els guanys del sector. Però a pesar d'això s'ha constatat una real preocupació davant els futurs canvis monetaris, sobretot quan els Estats perdin la possibilitat d'utilitzar els sistemes de canvi per ser més competitius davant altres països. No es pot oblidar, per exemple, que tot i que en línies generals la pesseta és manté estable, la cotització del marc i, sobretot de la lliura esterlina, han contribuït decididament a una major afluència de turistes els tres darrers anys.

ASSUMIR EL COST DE L'EURO

Una de les coses que s'ha posat de manifest a Luxemburg és que el turisme continuarà essent un sector molt dinàmic i que la tendència és incrementar i diversificar els diferents corrents turístics, però ningú no sap què pot passar en els pròxims anys a causa de l'euro. Cal tenir en compte que les reserves es fan amb quasi un any d'antelació i que, per tant, la pròxima temporada serà la darrera que podrà ser contractada exclusivament amb pessetes.

Els organismes oficials de turisme esperen un informe de l'Institut d'Estudis de Turisme sobre l'impacte de l'euro. No hi ha dubte que el futur de la lliura esterlina, és a dir, si entra a formar part de l'euro o si es manté al marge (i si és així, amb quina cotització?) afectarà d'una manera decisiva els turistes britànics que visiten Espanya, tant si és per a bé com si no ho és. En qualsevol cas els experts volen deixar ben clar que el preu deixarà de ser un factor decisiu per atreure els turistes.

El Règim Especial serà més econòmic i menys fiscal



L'eurodiputat Viola amb el president Matas. Els acompanyen l'eurodiputada Francesca Bennàssar i el conseller d'Economia, Antoni Ramis.

S.V.

El Govern no renuncia al règim especial, tot i que admet que l'haurà de buidar de contingut fiscal. Per una part el PSOE, com EU en el text alternatiu que va ser rebutjat en el Congrés, es mostren enemics de qualsevol "paradís fiscal" i, com se sap, el Govern balear necessita que la proposta definitiva sigui consensuada com a mínim amb els socialistes. Endemés, el nou Tractat d'Amsterdam, tot i que recull l'especificitat insular, és molt restrictiu pel que fa a les excepcions fiscals en el marc de la Unió Europea.

No obstant això, Govern i socialistes -amb la mirada crítica dels nacionalistes, que els acusen de transgir- creuen que un règim econòmic, amb mesures que compensin la insularitat té moltes més possibilitats de ser aprovat. Precisament, aquest és l'argument base de l'informe sobre insularitat que redacta un equip del Parlament Europeu presidit per l'eurodiputat italià, Vincenzo Viola.

Viola ha visitat ja les Balears, des d'on sorgí la iniciativa internacional perquè la Unió Europea reconegut el fet insular.

- CONJUNTURA -

La Conselleria d'Economia xifra el PIB de 1997 en un 4'6%

L'excel·lent anyada turística ha fet que l'economia balear es tornàs a escalfar, amb un repunt del PIB per sobre de la mitjana estatal. Tot plegat ha fet que l'ocupació s'incrementàs fins a un 4'4 per cent, consolidant així les bones perspectives que s'han arrossegat durant tot l'any.

ONA

Segons l'anàlisi de conjuntura fet per la Conselleria d'Economia s'estima que el Producte Interior Brut de les Balears experimentarà al llarg de 1997 un creixement del 4'6 per cent i que l'ocupació també augmentarà un significatiu 4'5. Altres xifres, com el consum de benzina (5'3 %), les vendes de ciment per a la construcció (13'8 %) o el nombre de passatgers que varen arribar a les Illes (8 %) confirmen que la taxa de creixement de l'economia de l'arxipèlag d'enguany superarà la de l'any passat (3'4%) i continuarà molt per sobre del conjunt de l'Estat (3%) i de la Unió Europea (1'8 %).

Aquests increments s'han anat registrant durant tot l'any, però ha estat durant el tercer trimestre, és a dir, l'estiu, quan la corba de creixement s'ha enlairat més. El tercer trimestre ha registrat un augment del PIB del 4'9 per cent, per damunt dels creixements dels primers tres mesos (4'2 %) i del segon trimestre (4'4 %). Tot plegat fa que la previsió per a enguany se situï en el 4'6 per cent.

SERVEIS I CONSTRUCCIÓ

Per sectors, tal com es pot llegir en el butlletí de conjuntura de la Conselleria, la construcció ha crescut un 8 per cent entre gener i setembre, la qual cosa fa preveure un 7'6 per cent anual, mentre que els serveis han registrat una variació positiva del 4'6 per cent els tres primers trimestres i s'estima que l'increment a finals d'any serà del 4'7.

Quant a la Indústria, la previsió per a tot 1997 és d'un 1'5 per cent, mentre que la Conselleria ha excusat avançar les dades corresponents a l'Agricultura a causa de la dependència meteorològica dels resultats i al fet que la climatologia d'enguany no permeti esperar una evolució similar per al conjunt de la producció agrària. En qualsevol cas, tal com digué el conseller d'Economia, Antoni Rami: "dissortadament, l'agricultura quasi no fa pes en el conjunt del PIB balear" i per tant la seva absència no afecta la previsió del conjunt.

EVOLUCIÓ FAVORABLE DE L'OCUPACIÓ

Segons el conseller la dada que més destaca és l'apreciable evolució de l'ocupació, la taxa de variació de la qual ha crescut un 4'4 per cent durant el període gener-setembre d'enguany. Aquesta evolució es correspon amb el desenvolupament sectorial del PIB. Així s'experimen-

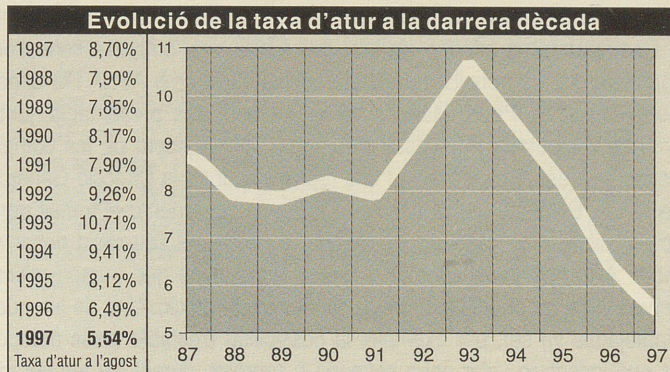
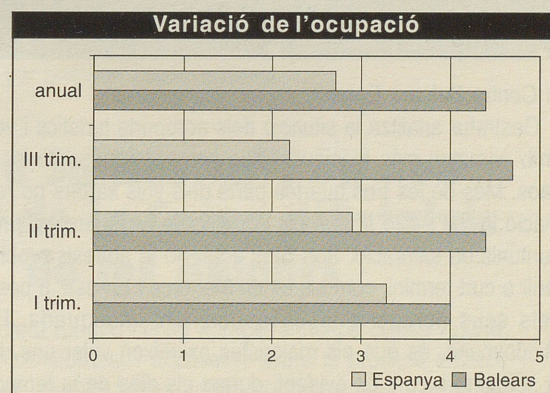
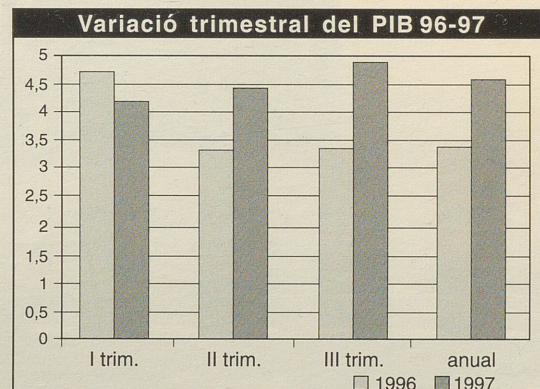
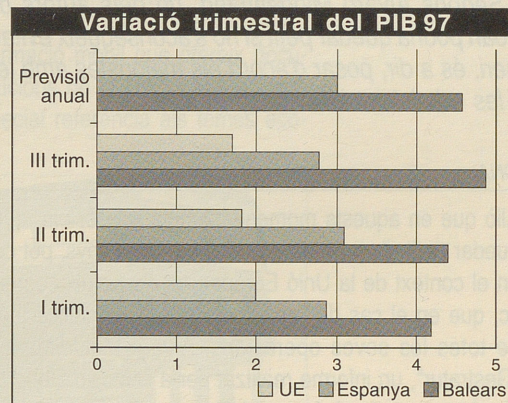
Creixement del PIB per sectors			
	1996	gen-set	previsió
		1997	1997
Indústria	+1,6	+1,2	+1,5
Construcció	+8,7	+8,0	+7,6
Serveis	+3,4	+4,6	+4,7
Total	+3,7	+4,5	+4,6

ten importants taxes de creixements en els sectors de la construcció (12%) i els serveis (6'3%), en contrast amb una variació negativa del sector industrial (0'4%).

La Conselleria d'Economia destaca que enguany la creació de llocs de feina a les Illes ha arribat a quotes històriques i les taxes d'atur han caigut fins als nivells més baixos de la darrera dècada. Durant el primer trimestre, l'ocupació cresqué un 4 per cent, un percentatge que encara fou superior en el segon i tercer trimestre, amb un 4'4 i un 4'7 per cent respectivament.

Aquestes dades demostren el fort creixement de l'ocupació, que té la seva confirmació més evident a les xifres de l'atur, les més baixes de la dècada, ja que fins i tot durant els mesos de l'hivern -que tradicionalment són els més negatius per a les Illes- s'ha experimentat una de les taxes més baixes de tot l'Estat. Endemés, la comparació mensual del nombre d'ocupats registrats a la Seguretat Social d'enguany amb les xifres de l'any passat mostrèn un balanç clarament positiu a favor de 1997, de la mateixa manera que s'ha de qualificar de molt important la tendència a l'alça de les contractacions fixes que s'han duplicat en els primers vuit mesos de l'any respecte al mateix període de 1996.

L'anàlisi de conjuntura del Govern finalitza amb una comparació homogènia entre les dades d'atur dels darrers deu anys. A través de les quals es veu com després d'haver arribat a les cotes més altes en el 1993, l'atur va començar a caure d'una manera més pronunciada que el creixement del trienni anterior, fins que enguany s'ha situat per davall de l'índex més baix dels últims deu anys.



L'informe Gestratur, presentat en el Centre Balears Europa

És urgent la coordinació internacional dels vols turístics

Segons Alvaro Middelman, un dels autors de l'estudi, Son Sant Joan podria quedar petit si no s'aconsegueix evitar les puntes de trànsit aeri, és a dir, posar d'acord els majoristes amb les companyies aèries i les administracions aeroportuàries.

ONA

Allò que en aquests moments sembla impossible, que Son Sant Joan pugui quedar petit d'aquí a només tres o quatre anys, pot convertir-se en realitat si en el context de la Unió Europea no s'assoleix coordinar el trànsit aeri turístic, que en el cas de l'aeroport mallorquí significa més del vuitanta per cent de totes les seves operacions. Alvaro Middelman, un dels coautors de "Gestratur", un informe realitzat per a Direcció General XXIII de la UE, ho va dir clarament en el decurs de la presentació oficial, feta a mitjans d'octubre



al Centre Balears Europa.

Gestratur analitza la situació dels aeroports turístics i ve a dir, encara que amb paraules més tècniques, que entre els fluxos aèries turístics impera el caos. Més de les tres quartes parts dels vols xàrters no respecten la programació inicial i això fa que els anomenats "vols pirates" provoquin problemes puntuals de saturació. Son Sant Joan no té aquests problemes, però els pot tenir a curt termini, com els tenen Menorca i Eivissa, a pesar que la dimensió dels seus aeroports sigui teòricament l'adequada. El que passa, diu Middelman, és que els majoristes exigeixen volar uns determinats dies de la setmana i, com és evident, durant els dies de la temporada alta. Així pot donar-se el cas que els dimarts l'aeroport menorquí sigui un desert i que, per contra, els divendres vespre no s'hi pugui donar una passa.

Gestratur és un informe realitzat per ATCC, una empresa consultora mallorquina, que ha treballat en estreta col·laboració amb AENA i la direcció de Son Sant Joan. Pedro Meaurio va ser present a la presentació, juntament amb l'eurodiputada Francesca Bennàssar, el president de les companyies aèries privades, Felipe Navío i una representant de la Direcció General XXIII de la UE. Es digué que la Comissió Europea vol ordenar el trànsit aeri turístic per diferenciar-lo del trànsit regular, a causa del seu ràpid desenvolupament. Això implicaria adoptar mesures legislatives que puguin millorar els serveis i, de rebot, influir sobre la desestacionalització. Una de les qüestions plantejades va ser, per exemple, la possibilitat d'establir taxes aeroportuàries que incentivessin volar entre setmana i, sobretot, durant les temporades mit



Balears al cor de Brussel·les

El Centre Balear Europa consolidat a Brussel·les defensa els interessos de la nostra comunitat i, a la vegada, facilita a tots els interessats qualsevol informació relativa a la Unió Europea.

DEPARTAMENTS I SERVEIS DEL CBE:

Centre de Documentació Europea

Centre Europeu d'Informació Empresarial

**Centre Tecnològic de suport a les pimes
(pròxima obertura)**

Departament de Relacions Exteriors

**Departament de d'Estratègia Regional i
Coordinació IMEDOC**

INFORMAU-VOS AL CENTRE BALEARS EUROPA

C. Palau Reial, 17

Conselleria d'Economia i Hisenda

07001-Palma de Mallorca, Illes Balears

Tel. 17 62 28 - Fax 17 62 16.

Internet: cbe@bitel.es - X 400: S=CBE; O=Centre Balears Europa;
P=CAIB; A=Mensatex; C=ES

DELEGACIÓ A BRUSSEL·LES

Avenue des Arts, 3, 4 et 5, 7ème étage - 1210-Brussel·les

Tel. 32 2 223 14 10 - Fax 32 2 223 25 24.

Internet: centre.balears.europe@skynet.be



COMISSIÓ EUROPEA



GOVERN BALEAR



Universitat de les
Illes Balears



Cámara Oficial de Comercio,
Industria y Navegación de
Mallorca e Ibiza-Formentera



CAIXA DE BALEARS



CENTRE BALEARS EUROPA

jana i baixa, així com sancionar les companyies que no respectin les programacions.

MÉS INVERSIONS PER A SON SANT JOAN

En un altre ordre de coses, el director de Son Sant Joan, va fer conèixer que ha sol·licitat d'AENA, l'ens públic "Aeropuertos

Españoles y Navegación Aérea", un increment de les inversions previstes per a l'any que ve. Per a 1998 els pressuposts generals de l'Estat només inclouen una partida de 3.500 milions, per a la construcció d'un nou hangar. En canvi no hi ha cap previsió per a les terminals.

Per finalitzar totalment les obres de la nova terminal fan falta 25.000 milions.

"Europa som tots", un autobús que ha recorregut Mallorca

ONA

Durant gairebé un mes, un clàssic autobús anglès de dos pisos ha recorregut Mallorca fent campanya a favor d'Europa, "Europa som tots", per la qual cosa va haver de baratar el tradicional color vermell pel blau i les estrelles de la bandera europea. La campanya, menada pel Centre Balears Europa, tenia com a objectiu conscienciar els ciutadans de les Illes de la importància de les institucions comunitàries i, sobretot, dels avantatges que té la convivència entre tots els estats de la Unió.

El batle de Palma va inaugurar una exposició sobre la Unió Europea, el primer acte de la qual va ser una conferència pronunciada per l'eurodiputada, Francesca Bennàssar. Simultàniament, l'infoerobus s'instal·là a diferents llocs públics de Ciutat i de les principals poblacions, Calvià,

Llucmajor, Manacor i Inca, i també és previst que es traslladi a Menorca i a Eivissa.

L'infoerobus és un punt d'informació mòbil que ofereix documentació sobre totes les institucions de la Unió i el funcionament de la Comissió, amb especial referència als temes eco-



nòmics i socials. Igualment s'hi exposen els criteris de convergència per a la Unió Monetària, les institucions que s'encarregaran del bon funcionament de l'euro i el nou Tractat d'Amsterdam.

Fageda, a favor de l'Europa de les ciutats

El batle de Palma, Joan Fageda, va visitar el Parlament Europeu, a Estrasburg, on participà a una sessió de treball de la Comissió de Turisme i pimes. Fageda va explicar la despesa extraordinària que representa per a una ciutat turística de tres-cents mil habitants haver d'atendre quatre milions de visitats anuals.

El batle, que encapçalava un seguici format pels diferents portaveus dels grups municipals, va demanar més poder per a les ciutats i, en aquest sentit, criticà que la descentralització que s'ha fet a l'Estat espanyol hagi afavorit més les administracions autonòmiques que no les locals que, en definitiva, són les més acostades als ciutadans.

Encontre empresarial "Europartenariat 98"

Representants de la Direcció General de Promoció Industrial del Govern balear i del Centre Balears Europa han assistit a l'encontre empresarial "Europartenariat 97" que s'ha celebrat a la ciutat francesa de Clermont-Ferrand, en el qual han participat més de dos mil empreses de la Unió Europea.

L'any que ve l'encontre se celebrarà a València i, per això, les Illes Balears, Múrcia i la Comunitat Autònoma Valenciana han format un front comú per preparar l'esdeveniment.

"Euro Sa Nostra", un nou servei de la Caixa d'Estalvis de les Balears

Sa Nostra ha creat un nou servei adreçat als seus clients i públic en general per sensibilitzar i aconsellar sobre la pròxima entrada en vigor de l'euro. Només falten quatre-cents dies perquè la moneda única comenci a vigir i, per tant, és hora d'adaptar-se per tal que aquest fet històric no agafi desprevingut ningú. A través del nou servei s'informarà sobre tot allò que significa l'euro i sobre el que s'ha de fer abans que s'utilitzi.

Igualment, Sa Nostra -en col·laboració amb la Confederació de Caixes d'Estalvi d'Espanya- ha editat dos fullets sobre l'euro ("L'euro i la seva empresa" i "L'euro, la moneda europea") que seran de gran utilitat per avançar en el coneixement de la futura moneda i aprendre a reaccionar davant la seva pròxima circulació. Els interessats poden trobar aquestes publicacions a les oficines de l'entitat d'estalvi.

W.W.W.
BIT

Les Balears són la comunitat més enganxada a Internet

Segons els estudis d'audiència de l'Estudi General de Mitjans, les Illes Balears són la comunitat autònoma que té més internautes, 6'6 per cada cent habitants. Igualment és la comunitat amb més telefonia mòbil per capita. El fet de ser una societat amb un alt, relativament alt, desenvolupament i especialitzada en serveis fa que hi hagi una important aposta per les telecomunicacions.

ONA

Les Illes Balears, són una comunitat moderna i oberta al món? Com a mínim les estadístiques diuen que sí. Una recent enquesta de l'EGM (l'Estudi General de Mitjans) mostra que el 6'6 per cent de la població major de catorze anys disposa d'accés a Internet, el percentatge més alt entre totes les comunitats autònomes de l'Estat. Només Catalunya i Madrid se li aproximen, amb percentatges que superen el sis per cent, encara que a l'hora d'utilitzar la connexió ambdues superen les Illes.

En xifres absolutes, les Balears disposen d'una considerable xarxa d'internautes que, endemés, manté una línia de creixement molt ràpida. En total, de 650 mil persones majors de catorze anys, més de quaranta mil tenen Internet al seu abast, tot i que durant el mes de setembre només vint-i-set mil l'utilitzaren... Això fa pensar que en el desenvolupament de la gran xarxa s'han de tenir en compte dos factors importants: per un costat el nivell de riquesa de les Illes, que segons el PIB és superior a la mitjana europea, i el fet d'haver-se especialitzat en serveis, la qual cosa determinarà una major dependència de les telecomunicacions i, per tant, de les noves tecnologies de la informació i de la comunicació.

AUDIÈNCIA D'INTERNET A LES BALEARS*

	Milers		Penetració		
	Població	Accès	Usuaris mes	Accès	Usuaris mes
Andalusia	5.966	160	109	2,7%	1,8%
Aragó	1.060	47	31	4,4%	2,9%
Astúries	955	38	29	4,0%	3,0%
Balears	651	43	27	6,6%	4,1%
Cantàbria	458	10	10	2,2%	2,2%
Castella-Lleó	2.186	43	19	2,0%	0,9%
Castella-La Manxa	1.384	47	21	3,4%	1,5%
Catalunya	5.373	326	236	6,1%	4,4%
Extremadura	875	22	17	2,5%	1,9%
Galícia	2.349	42	30	1,8%	1,3%
Madrid	4.466	282	225	6,3%	5,0%
Múrcia	899	9	9	1,0%	1,0%
Navarra	459	23	11	5,0%	2,4%
C. Valenciana	3.428	136	73	4,0%	2,1%
País Basc	1.833	69	43	3,8%	2,3%
La Rioja	234	6	6	2,6%	2,6%
Canàries	1.410	38	21	2,7%	1,5%
Total 14 i més anys	33.985	1.342	919	3,9%	2,7%

*Font: EGM (mes de setembre)

Aquestes xifres es comproven, igualment, amb el grau de desenvolupament de la telefonia mòbil que, segons Telefónica, abasta un dotze per cent de la població. Aquest és el nivell més alt de tota Espanya i equiparable al dels països més desenvolupats del centre i el nord d'Europa. I es pot comparar, encara que les xifres no s'hagin fet conèixer oficialment, al grau d'acceptació que té la televisió digital per satèl·lit. Ja Canal Plus tenia el percentatge més elevat d'abonats i ara, tant amb la seva oferta com amb la de la Via Digital, s'ha posat de manifest l'alt grau d'acceptació que les noves tecnologies tenen a la societat balear.

El Consell de Mallorca s'ha incorporat a la xarxa



Façana del Consell Insular de Mallorca, dibuix que figura a la pàgina "web" del CIM.

El CIM ha fet conèixer la seva pàgina WEB que ofereix informació sobre la institució i els municipis de Mallorca i que, a més llarg termini, permetrà ser utilitzada com a finestra pública per acostar els ciutadans a l'Administració.

ONA

El president de la Comissió de Cooperació Municipal, Antoni Alorda va presentar recentment les noves pàgines web del Consell de Mallorca que permetran a qualsevol usuari tenir informació a través de la xarxa telemàtica tant de la institució com de tots els municipis de l'illa. D'aquesta manera, segons va dir, el CIM afronta els reptes de futur, encaminat a fer conèixer el funcionament de la primera institució pública de Mallorca i a fixar les bases perquè tots els municipis de l'illa tinguin un lloc a Internet.

Aquest és el resultat d'un conveni entre el CIM i el Govern balear. De moment la informació que hom pot trobar a aquestes pàgines es limita a la més oficial -descripció organitzativa del Consell, els òrgans de govern, les comissions, els càrrecs.. etcètera - però a mitjan termini s'espera que cada comissió aporti la seva pròpia informació per assabentar directament els ciutadans sobre la seva tasca.

També hi ha informació sobre els municipis, amb dades d'interès històric i cultural, unes pàgines que en el futur podrien ser ampliadades si la iniciativa privada volgués fer conèixer la seva pròpia oferta econòmica: establiments comercials, restaurants, llocs d'interès turístic, etcètera. En qualsevol cas cada ajuntament haurà d'assumir la gestió de la seva pròpia pàgina.

Antoni Alorda va informar que la integració del CIM a la gran xarxa es troba en una fase inicial, ja que l'objectiu no només és que els ajuntament col·laborin a dotar l'illa d'una gran plataforma d'informació (que utilitzarà quatre idiomes: català, castellà, anglès i alemany) a l'abast de tot el món, sinó que posin les bases d'un projecte de finestra mitjançant la qual l'Administració s'acosti als ciutadans. Així en un termini no massa llunyà es podran evitar els desplaçaments a l'ajuntament per aconseguir impressos, sol·licituds, permisos, certificats, llicències..., etcètera.

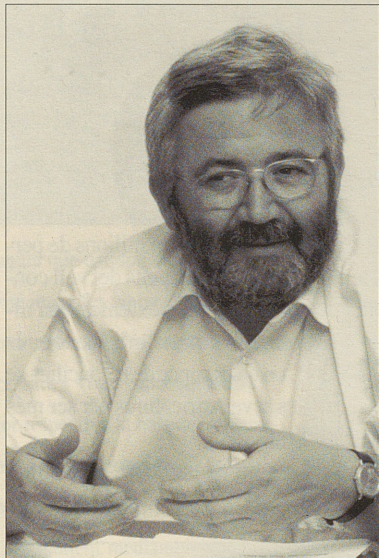
L'adreça és: www.cim.net

La Universitat obre el curs amb una lliçó sobre "Cultura i canvi tecnològic"

ONA

El director del Departament de Matemàtiques i Informàtica de la Universitat va ser l'encarregat de pronunciar la lliçó inaugural del curs acadèmic 1997-98 i va parlar sobre "cultura i canvi tecnològic". Llorenç Valverde, que és catedràtic de Ciències de la Computació i Intel·ligència Artificial va fer una defensa de les noves tecnologies de la informació com a paradigma d'un nou model de desenvolupament de les Balears, però sense caure en la seva idolatració. Segons Valverde cal que la societat prengui consciència de les oportunitats que li proporcionen les telecomunicacions per tal d'actuar en conseqüència, per avançar en el seu coneixement i posar-les, justament, al seu servei.

Una prova del que dèiem el trobam en aquest paràgraf de la seva intervenció: "el ciberespai esdevé així un immens espai comunicatiu en el qual, al costat de velles estructures, han sorgit noves possibilitats d'activitat econòmica, de les quals sabem poc, però el poc que sabem ens fa aventurar noves expectati-



Llorenç Valverde.

ves en què la insularitat, lluny de ser un entrebanc com ho ha estat en l'era industrial, pot esdevenir un avantatge significatiu que ens permeti de competir en peu d'igualtat a territoris que no tenen les nostres limitacions".

Però adverteix: " ... no hem de perdre de vista que per poder digitalitzar idees cal, per damunt tot, que hi hagi idees. Per consegüent, la creativitat i la imaginació, el fet d'exercitar-les, han de deixar de ser privilegi d'uns quants i han de passar a formar part destacada dels valors que cal formentar a tots els ordres de la vida i no només en l'àmbit educatiu...".

Llorenç Valverde finalitzà fent esment a *Bearn*, de Llorenç Villalonga, i al seu personatge central, don Toni. Don Toni ven un pinar per pagar un viatge a París i Roma, l'excusa és veure el Papa, però el motiu, presenciar el vol d'un dirigible. "Don Toni es converteix així en un visionari que intueix la importància d'una tecnologia que al cap i a la fi ha possibilitat l'esclat econòmic que ens ha dut fins aquí on som ara. La visita al Papa només és l'excusa per fer callar i fer còmplices de la venda del pinar la seva esposa i don Joan, el sacerdot de la família. Villalonga també anticipa així una constant que ha presidit el desenvolupament econòmic d'aquesta terra nostra: el sacrifici del territori..."

Segons el cap del Departament de Matemàtiques i Informàtica les noves tecnologies de la informació i de la comunicació ens ofereixen ara la possibilitat d'un nou model de desenvolupament, com abans la incipient aviació vislumbrada per don Toni va determinar el model actual. "La diferència ara és el fet que aquest model no depèn de cap sacrifici addicional de territori".

Adreces a la XARXA

LA UIB: EL MÓN PER UN FORAT

<http://www.uib.es>

La pàgina WEB de la Universitat de les Illes Balears és pionera a l'arxipèlag en el tractament de la informació via Internet i per això és una de les que reben més navegants. No podia ser d'altra manera atesa l'especialització de l'ex i de l'actual rector.

De fet, la pàgina de la UIB no només informa sobre el complex sistema univer-

sitari sinó que és com veure el món per un forat: té nombrosos "links" que permeten accedir a altres universitats i, en general, a tot un univers cultural.

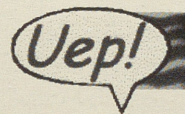


UEPI, LA GUIA DE LES BALEARS

<http://www.wmaster.es/uep>

Vol ser la "Yahoo" o l'"Altamira" locals, amb molta d'informació sobre els recursos existents a la xarxa a les Balears.

Escrita originalment en català, recull les més variades adreces electròniques relacionades amb el món de la cultura, l'educació, la salut i l'economia.



La guia de recursos de les Illes Balears

Recomanem que visiteu el web de ...



botigues d'esports

Molt recomenat per a l'internauta illenc que cerca qualche cosa més que entreteniment. A través d'UEP hom pot informar-se de tot allò que necessita a les Illes. Amb el pas del temps, d'aquí a no massa, serà una eina imprescindible.

EL COSO: IMAGINACIÓ I DIVERSIÓ

<http://www.readysoft.es/planes/mafortez/index.html>

Els felanitxers sabem molt bé que és El Coso, entre d'altres coses: l'única penya taurina independentista dels Països Catalans. És, sobretot, un divertiment, l'excusa -la corrida que es fa tots els anys per Sant Agustí- per amollar la imaginació.

També els del Coso s'han apuntat a la gran xarxa, amb una pàgina una mica endarrerida -han passat gairebé tres mesos del darrer sant Agustí i encara no-

més apareix el de l'any passat. Però és igual: demostra que Internet serveix per a qualsevol tipus de comunicació, que és una plataforma absolutament democràtica i lliure, si més no fins que no es demostrí el contrari.

EL COSO 96



Propostes per PASSATEMPS

Mallorca: Lloret, al bell mig



Tauló d'anuncis a Lloret.

Lloret bé val una parada: deixar el cotxe vora el Pou, tot d'una que s'arriba al poble, i endinsar-se pels carrers que envolten l'església de Nostra Dona de Loreto, que dona nom a la vila. Un dubta de si allò que veu és el passat -aquella atmosfera de tranquil·litat i aquell mostrador on es veu que la maleïda societat de consum és ben enfora- o si per contra és la modernitat més absoluta.

Al cap i a la fi, què és el que cerquen els nous colonitzadors de la terra mallorquina? Un bon grapat d'ells volen trobar precisament això, la llunyania de les grans ciutats europees, els colors de la terra, l'aire encara incontaminat, el plaer de la incomoditat de no tenir-ho tot a l'abast si del que parlem és de poder consumir més... Però a Lloret encara no hi ha massa estrangers.

L'antiga Benigalib del temps dels moros, reconvertida en Manresa -quan la conquesta catalana -esdevengué Llorito amb el pas del temps, allà pel segle XVI, quan s'hi construí el convent de Nostra Dona de Loreto. I, finalment, ja en aquest segle decidí ser Lloret,

i Lloret de Vista Alegre quan l'ajuntament s'independitzà del de Sineu.

Aquesta és la història més convulsiva de Lloret, els successus canvis de nom. Més enllà, la història és així de tranquil·la, com la visita que podem fer a un dels més bells racons del Pla de Mallorca.



Nostra Dona de Loreto (Lloret).

Fora Mallorca: Düsseldorf, el punt de partida

L'aeroport de Düsseldorf és el principal punt de partida cap a Mallorca, el nombre de passatgers que van a Son Sant Joan o en vénen és més important, fins i tot, que el de Barcelona. No és estrany, doncs, que aquesta antiga ciutat -reconstruïda dues vegades en aquest segle- hagi estat la plataforma escollida pel Govern balear per promocionar els productes illencs a Alemanya.



Düsseldorf des de les escales del Rhin.

Düsseldorf alberga la GSM, la més coneguda fira de calçat d'Europa. Només té devers sis-cents mil habitants, però en un radi de menys de cent quilòmetres hi viuen més de deu milions de persones, que formen un dels teixits urbans més atapeïts del vell continent. Endemés és la capital de la Renània, una extensa zona industrial on, malgrat tot, és possible trobar oasis urbans com és aquest centre històric de Düsseldorf, on un és capaç de reconciliar-se amb els ambients alemanys, amb les seves caricatures per ser més exactes, que tant han proliferat a Mallorca.

Düsseldorf és per als turistes un punt de partida i, per contra,



El canal de Düsseldorf.

serà molt difícil trobar-ne una ressenya interessant a les guies turístiques alemanyes, que reserven les seves millors pàgines per a altres ciutats com Berlín, Munic, Hamburg o Colònia, que és a només cinquanta quilòmetres de Düsseldorf. I no obstant això, no és just: aquesta ciutat té més al·licients, un dels qual és, sens dubte, mostrar el rostre amable d'una Alemanya amb la qual els mallorquins semblam condemnats a haver de conviure.

M

A

G

I

N

A

...Unes Infraestructures Integrades Al Paisatge



Imagina que gaudim d'un paisatge sense impactes ambientals que el deterioren i on les infraestructures necessàries s'han concebut amb el major respecte a la natura. Imagina unes illes modernes i avançades, dotades d'equipaments amb un alt component mediambiental que faciliten la major qualitat de vida.

Amb el nou model territorial que ja tenim a punt, podem fer de les Balears les illes que hem somiat: unes illes modèliques per a la resta del món. Entre tots farem les Illes que volem.

Les Illes Que
VOLEM



GOVERN BALEAR

Conselleria de Medi Ambient,
Ordenació del Territori
i Litoral

Estam al vostre costat

A diari. Dia i nit.
Aplicant tecnologia
innovadora,
competitiva
i respectant
el medi ambient,
amb decisió de servei
a la Comunitat Balear.