

onda

Quadern de debat

Número 84 - febrer 2001 - 600 pta - 3,61 euros



►► Un pla per
no perdre el tren

Test Ecològic



Utilitz el transport públic o vaig passejant, en lloc d'emprar el meu cotxe.

☐ SÍ ☐ NO



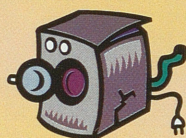
Diposit el plàstic, el paper i el vidre als contenidors corresponents.

☐ SÍ ☐ NO



Utilitz les restes de jardí i residus orgànics per al Compostatge

☐ SÍ ☐ NO



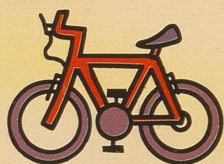
Crid al Servei de Recollida de Trastos de Calvià 2000

☐ SÍ ☐ NO



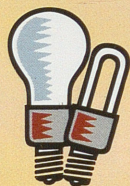
Si he d'anar amb cotxe, utilitzo la xarxa d'aparcaments.

☐ SÍ ☐ NO



Procur reduir la contaminació atmosfèrica i el soroll.

☐ SÍ ☐ NO



Estalvi energia tancant el llum quan no el necessit i utilitzant bombetes de baix consum enèrgetic.

☐ SÍ ☐ NO



Estalvi aigua procurant fer-ne un ús racional.

☐ SÍ ☐ NO

Ets Respectuós amb el Medi Ambient?

Per cada resposta afirmativa, suma't un punt.

Si aconseguixes de 8 a 6 punts:

Ets una persona amb una excel·lent pràctica ecològica. Felicitats. Actituds i comportaments com el teu fan possible que el medi ambient del nostre municipi sigui cada dia millor per a tots.

Si aconseguixes de 6 a 4 punts:

La teva conscienciació ecològica és bona. Però hi ha alguns temes que contribueixen a millorar el medi ambient i que probablement desconeixes. Amb una mica més de cooperació, el medi ambient del nostre municipi serà cada dia millor.

Si aconseguixes de 4 a 2 punts:

Pots fer molt més per mantenir i respectar el medi ambient. Canviar certs hàbits de la teva vida quotidiana no et representarà cap esforç. Però la suma de molts petits gestos com el teu farà que el resultat sigui molt favorable per al medi ambient del nostre municipi.

Si aconseguixes de 2 a 0 punts:

Conceptes com el d'estalviar, recuperar i reciclar són cada dia més importants. Si volem deixar als nostres fills un medi ambient net i sa, és necessari que tots aprenguem a fer-ho. No creus que és un bon moment per demostrar que tu també pots fer-ho molt bé?

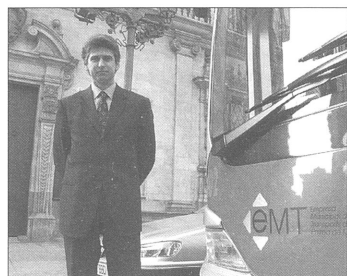
4 hemeroteca i editorial

5 informe

Per no perdre el tren.
Sebastià Verd.

10 transports

Transports, un model sostenible.
*Entrevista a Josep Antoni Ferrer,
per Antoni Oliver.*



16

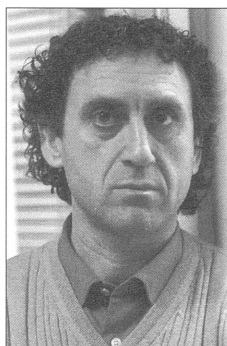
Autobusos d'oxigen per a la ciutat.
*Entrevista a Pedro Álvarez,
per Gina Garcías Sansaloni.*

22

Frenar amb el seny.
*Taula rodona amb Javier Coromina, José M^a González Ortea,
Carles Olmo i Joana Maria Seguí, per Magdalena F. Mulet.*

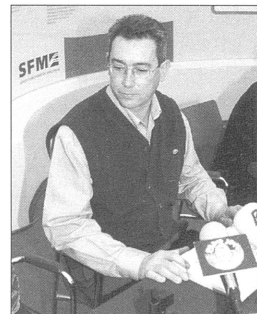
28

Una nova cultura del transport.
*Entrevista a Boro Miralles,
per Magdalena Cortès.*



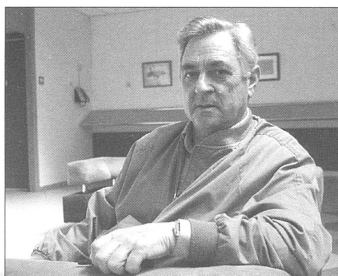
34

Vies per al ferrocarril.
*Entrevista a José Antonio Santos,
per Constanza Forteza.*



40

El germà pobre.
*Entrevista a Rafel Llompart,
per Maria Ferrer.*



45 la clau d'ONA

ona Quadern de debat

n. 84, febrer 2001

Edita: Fundesba, S.L.

Directora gerent: Sinfo García Gómez.

Director: Sebastià Verd.

Consell assessor: Mateu Carrió (arquitecte), Bartomeu Bennassar (teòleg),
Antoni Fleixes (economista) Jaume Garau (psicòleg),
Sinfo García (dir. gerent Fundesba), Empar Rocabruna (economista).

Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Jordi Calleja, Magdalena Cortès, Gina Garcias,
Maria Ferrer, Constanza Forteza, Miquel Massuti, Antoni Oliver,
Joana M. Roque i Antoni Rosselló.

Disseny i muntatge: Eparrutx, tel. 971 42 09 66 - Palma

Impressió: Imp. Homar. Tel. 971 43 08 61 - Palma

Administració i Publicitat:

Fundesba, S.L. c. Francesc de Borja Moll, 10, entresòl b.
Tel. 971 71 16 61 - Fax 971 71 91 94. 07003-Palma de Mallorca.

Dipòsit legal: PM-608-1992

Preu: 600 pessetes (3,61 euros) - Subscripció: 5.000 pta. (30,60 euros) per any (10 números)

(Miquel Massuti 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.**
c. Francesc de Borja Moll, 10, entresòl b. 07003-Palma de Mallorca, o
telefonau al 971 71 16 61 - Fax 971 71 91 94 - e mail: fundesba@jet.es

El transport com a eix de l'ordenament territorial i la convivència

La recuperació d'un nou tram de ferrocarril, des d'Inca fins a sa Pobla ha marcat un punt d'inflexió en els transports de Mallorca quan, precisament, s'ha commemorat el 125 aniversari de la implantació dels serveis ferroviaris a Mallorca i quan el Govern ha iniciat les tasques de redacció del Pla sectorial de transports de les Balears. És una bona manera de començar l'any i el segle, perquè no debades el transport és una de les grans assignatures pendents de l'executiu balear. Fa dècades que les diferents administracions s'havien oblidat del transport públic i la conseqüència és la total dependència dels illencs de la seva relació amb l'automòbil a causa de l'absoluta falta de coordinació del transport públic que pateixen les Illes, quan no, en molts dels possibles trajectes, la seva inexistència.

Aquesta manca de previsió i de planificació és, precisament, allò que primer ha denunciat l'equip que ha rebut l'encàrrec del pla, que s'ha trobat en un terreny on tot està per fer, però que, dissortadament, està farcit de paranys que faran difícil ja no la tasca de recuperar el tren -sobre la qual el Pacte de Progrés ha mostrat una clara voluntat- sinó la d'introduir una pauta de comportament per part dels ciutadans, perquè es converteixin en usuaris del transport públic i contribueixin així a fer més racional el sistema interior de comunicacions de cadascuna de les Illes.

Per això, per canviar els hàbits, s'haurà de lluitar contra una falsa herència, que considera el desenvolupament econòmic com un paral·lel de la utilització del transport privat. Quan en els anys seixanta i setanta es tenia l'oportunitat de fer compatible desenvolupament i ordenació territorial, si més no en matèria de transport succeí tot el contrari. Va ser al llarg d'aquests anys que es completà l'absurd desmantellament de la xarxa ferroviària que ara es vol reconstruir. Des dels mitjans de comunicació de l'època es feu campanya, en contra, però res no va servir per oposar-se al naixent desenvolupisme. Només el tren de Sóller, estretament vinculat al turisme i el tram d'Inca varen sobreviure al desmesurat culte que les Illes tenen pel vehicle privat. No és estrany, doncs, que les Balears tinguin també el major parc automobilístic de tot l'Estat, una xarxa de carreteres enormement saturada i un molt elevat índex de sinistralitat.

No hi ha dubte, per tant, que són davant un repte important per millorar la qualitat de vida, un repte que requerirà posar en joc tota la imaginació possible. Ja s'han apuntat algunes idees claus: l'expansió del ferrocarril (Manacor, Alcúdia, la universitat, l'aeroport...) o del tramvia n'és una, però també cal potenciar un transport per carretera que sigui àgil, barat i, sobretot, coordinat per fer possible anar de punta a punta de Mallorca sense haver de fer més d'un transbord i amb menys de dues hores. Aquesta és una peça clau per a la planificació territorial de l'illa i com a tal requereix que sigui un procés en el qual hi participin totes les administracions i tots els agents socials de les Illes. És hora de donar una empenta al transport públic, perquè no es limiti a modernitzar la flota d'autobusos -com fa ara l'Ajuntament de Palma- sinó que, a més a més, redefineixi el sentit del transport col·lectiu per a la Ciutat o per al conjunt del territori. S'han de fer millors carreteres i s'han d'habilitar aparcaments tant a les foranes com a l'interior de les ciutats i viles, però la solució global serà aquella que deixi cada cosa al seu lloc, és a dir, la que faci que tots els ciutadans es puguin moure sense necessitat d'utilitzar els vehicles privats. És a dir, que puguin triar.

Només així el transport, endemés de ser la columna que vertebrí el territori, també serà el suport que la societat necessita per millorar la convivència i, així, millorar la qualitat de vida de tots els seus habitants sense excepcions ni exclusions.



“No está muerto, no es posible”
El dolor de los familiares de las víctimas contrasta con la alegría de los que se salvaron del desastre

LA TRAGÈDIA DEL TÍVOLI

El 19 de gener del 2000 passarà a la història per la tragèdia del Tívoli, un antic hotel de s'Arenal que s'enfonsà i provocà dues morts mentre es feien obres de reforma que sobrepassaven les llicències d'obra demanades i que no comptava amb cap autorització de Turisme per reconvertir-se en hotel.

D'un sol cop, tots els fantasmes del desenvolupisme aparegueren sobre la platja de Palma: riscs laborals, presses, oferta turística il·legal, immigració... La impressionant foto que Miquel Massutí publica al *Diario de Mallorca* resumeix tot

el perfil del drama. Allò que la imprevisió i la cobdícia, en paraules del conseller Eberhard Grosske, havien provocat intentava ser pal·liat per un metge i la mà amiga d'un immigrant negre.

LA TRAGÈDIA DEL CAMP

Ja dins el mes de febrer va aparèixer la primera vaca boja de les Illes. Va ser a Menorca, al lloc de Santa Eulàlia. I un cop més, com es recull a la informació d'*Última Hora*, les autoritats recordaren que era el rigor amb què es feien els controls allò que permetia descobrir els animals afectats per la malaltia. D'aquesta manera es vol tranquil·litzar els consumidors que poden continuar menjant carn de vedella.

No ho aconseguen: els consumidors estan més intranquils que mai i el consum de ramat boví baixa cada cop més. Després de la llengua blava dels xots, hom pensa que la crisi de les vaques boges és encara molt més greu i insalvable, perquè afecta tota Europa. La tragèdia de fora vila sembla inevitable.

EL DRAMA DEL TERRITORI



ILLES BALEARS.
La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

I mentrestant, mentre el camp mor, la resta del territori continua sent objecte de la pressió immobiliària. Aquest pic, *El Día del Mundo* ens ho recorda amb un reportatge sobre la compra de propietats pels estrangers. Segons les dades aportades la compra d'immobles de l'any 1999 va sobrepassar els 84.000 milions de pessetes i hom pensa que la situació del 2000 va ser prou semblant.

No deixa de ser un drama, no tant per les seves repercussions econòmiques, sinó pel ressò social que té respecte del preu de l'habitatge i de les demandes socials que s'hauran d'atendre en un futur.

EL DRAMA DE LA LLENGUA

Cent anys després de la *Lletra de Convit* (vegeu el passat número d'ONA), el teatre municipal de Manacor es convertí en escenari de la nova *Lletra* i de l'inici d'una campanya que no només fa memòria del titànic esforç de mossèn Alcover i de Moll amb el *Diccionari*, sinó que recorda la situació dramàtica que afecta la llengua catalana a les Illes Balears.

Algú afirmà amb raó que mentre arriba la normalització a l'escola i a la política, l'ús de la llengua s'allunya del carrer. La nova *Lletra de Convit* pretén, justament, conscienciar la societat que cal utilitzar la llengua pròpia i que per això és menester la complicitat de tothom, sobretot dels agents socials, com són les patronals i els sindicats.



LOCAL
Las muestras de una res de Menorca dan positivo en el test de las «vacas locas»
Los análisis de la res de menor años de la granja «Santa Eulalia» de Menorca tienen que ser realizados en Zaragoza

El perill sempre és el silenci

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

La compra de construccions en immobles supera los 84.000 millones
El 60% de las compradoras es alemán, según datos recogidos por ANES. La oferta residencial crece y mejora la renta local, pero impacta en el paisaje y en el gasto público

INFORME

Per no perdre el tren

Sebastià Verd

L'inici del segle XXI ha esdevingut per a Mallorca i el conjunt de les Illes Balears un període de transició. Després de la reconversió d'una societat fonamentalment rural en una societat de serveis -ja tradicionalment el comerç havia desenvolupat un paper important a la història-

hom pensava que tot estava fet i, no obstant això, la ràpida evolució del món postindustrial ha situat els mallorquins davant un nou repte: cal una economia que sigui sostenible a llarg termini i, per això, urgeix una planificació que tenguí cura de no superar la seva capacitat de càrrega. Si no,

una nova balearització serà inevitable. Al capdavant, una illa és un territori limitat, un fet obvi que no convé oblidar si no es vol perdre el tren. Un tren que, precisament, ha esdevingut un símbol pel fet d'haver iniciat la seva recuperació en els primers dies del 2001.

Els darrers anys del segle XX es varen caracteritzar per un nou boom, tal volta més espectacular que el viscut en els anys seixanta i setanta, que significà la transició d'una societat que fins aleshores encara podia definir-se com a rural a una societat de serveis i amb el turisme com a eix central. En definitiva, una reedició del fenomen conegut internacionalment com "balearització". Les Illes Balears havien fet ús massiu del seu principal recurs econòmic, el territori, al qual havien convertit en recursos financers suficients com per enlairar-se en el rànquing de renda -en el número u de l'Estat espanyol i una de les tres úniques comunitats autònomes que sobrepassen la mitjana europea- però per contra ara s'havia pres consciència que tot té un límit i que havia arribat l'hora de racionalitzar el creixement, és a dir, de posar en joc els nous recursos assolits per abastar un nou desenvolupament que fos sostenible. El tema era una nova economia, per a un nou segle. Ni més ni menys que el mateix eslògan que amb desigual sort havia pres possessió de totes les borses del món.

Una nova economia que, no obstant això, en el cas mallorquí no ha de significar exclusivament i única una aposta per les noves tecnologies de la comunicació, sinó per una racionalització de l'ús dels recursos tradicionals i una empenta decidida cap a la qualitat dels serveis. En una paraula, cal refredar l'economia per poder garantir una major eficàcia i, conseqüentment, una rendibilitat social a més llarg termini. A partir del 1994 i fins al 2000 tots els indicadors de desenvolupament no feren més que pujar. En aquest període la riquesa de les Illes es va duplicar. Les Balears registraren la major productivitat per càpita de tota Espanya, si comparam el cost laboral amb els ingressos empresarials, tal com es recull a la memòria anual del CES (Consell Econòmic i Social). Un treballador suposa una despesa salarial d'aproximadament quatre milions de pessetes, mentre que el guany global sobrepassa els vuit milions. No



és estrany, doncs, que la mateixa Unió Europea als seus barems interns situï l'arxipèlag balear com una de les regions més dinàmiques de tota la UE.

UNA REALITAT SOCIAL DIFERENT

Però aquest dinamisme no ha tengut, fins ara, una adequada traducció a la realitat social. El Govern de les Illes Balears ho va poder constatar amb els Índexs de Desenvolupament Humà dels quals els lectors d'ONA ja en tenguereu informació en el número anterior i que en resum venien a dir que la societat balear no havia sabut aprofitar el desenvolupament econòmic per avançar també en el benestar social. D'altra banda, la fortíssima expansió que ha experimentat la construcció, motivada per l'increment de l'oferta d'allotjament turístic i residencial, ha provocat un nou moviment migratori que és, potser, més important tant numèricament com social i cultural que el boom dels seixanta i dels setanta. I a tot això cal sumar les diferents crisis mediambientals, com la provocada per la manca d'aigua dolça o les crisis sanitàries, com les malalties de la llengua blava i la psicosi causada per les vaques boges, que han aparegut com un avís apocalíptic sobre un sector que ja feia temps era amenaçat de mort.

L'ALENTIMENT, UNA BONA NOTÍCIA MEDIAMBIENTAL

Però vet aquí que quan el nou boom semblava no tenir fre, les dades de conjuntura econòmica del 2000 mostraren una clara tendència cap a l'alentiment. Des d'alguns sectors s'han interpretat aquestes xifres de menor creixement -perfectament simbolitzades en el nombre de passatgers registrat a Son Sant Joan, que només apujaren un 0,9% - com l'inici d'una crisi, però aquesta no és tal o, almenys, de moment sembla llunyana la bubota de la recessió. Si més no, altres fons més mediambientalistes han qualificat la desacceleració o l'alentiment econòmic de bona notícia, ja que les Illes Balears havien entrat en una dinàmica insostenible des de molts de punts de vista i, en canvi, aquest fre al creixement, que és -cal insistir-hi- un alentiment i de cap manera una recessió, significa una més que necessària dosi de seny. Lògicament, des de l'òptica ecologista, encara seria millor que aquest alentiment fos acompanyat del decreixement de l'activitat turística durant la temporada alta, però en qualsevol cas, només el fet d'aixecar el peu de l'accelerador ja permet una major atenció de l'horitzó i, consegüentment, la possibilitat d'interessar-se per rutes alternatives que probablement són més positives que l'actual.

El canvi és necessari. Les Illes no poden mantenir el ritme marcat pels darrers anys que, quant

a creixement es refereix, només és comparable al boom de finals dels seixanta i principis dels setanta. Una dada que és fàcilment comprovable a través de les estadístiques que proporciona el Col·legi d'Aparelladors: durant la dècada dels setanta, la mitjana d'habitatges construïts va ser d'onze mil anuals, una xifra no superada fins als anys 1999 i 2000. La causa és la necessitat d'habitatge per mor de la forta immigració, un moviment demogràfic que registra una nova empena, però al qual s'ha d'afegir ara el boom immobi-

a evaporar-se en lloc d'assegurar la prosperitat futura. Per aconseguir-ho és menester introduir elements equilibradors que permetin mantenir en plena activitat la indústria de serveis, però sense fer malbé el principal capital, el territori. És el cas, per exemple, de Pla sectorial del transport de les Balears, la redacció del qual acaba de ser iniciada per encàrrec de l'executiu autonòmic. Els transports són un element vertebrador del territori i, per tant, la seva definició futura pot donar llum sobre el futur territorial i social de cadascu-



liari. Només com a prova n'hi ha prou amb la informació de la revista alemanya *Capital*, segons la qual l'any passat Hisenda hauria detectat una inversió immobiliària a Mallorca de 17.000 milions de pessetes en doblers negres. És evident que la major part de les inversions de la construcció es fan per alimentar la inversió especulativa i no per satisfer una necessitat vital com és l'habitatge, el preu del qual és cada pic més elevat i, per tant, fora de les possibilitats de la població amb menys recursos.

UN PERÍODE DE TRANSICIÓ

És probable que aquesta situació tendeixi a estabilitzar-se d'acord amb les previsions econòmiques que ha fet la Cambra de Comerç i la patronal CAEB, sobretot després que comencin a circular els primers euros. Però mentrestant, l'economia continua activa, com un volcà que abocàs lava calenta a un model econòmic prou escalfat. En definitiva, l'economia mundial és en fase de transició, en plena globalització i aquest fet deriva sobre aspectes concrets de l'activitat de les Illes. La societat de les Balears ha de cercar el seu lloc en un món que cada pic serà més competitiu. Per això cal que fonamenti la seva estratègia futura no en una realització dels seus actius, que transformats en elements financers tendiran

na de les Illes. En conseqüència, sembla lògic que es vulgui aprofitar aquest moment d'alentiment, de reflexió, per aprofitar totes les sinèrgies que encara resten del creixement econòmic, per estalviar recursos i per garantir així una major prosperitat per a aquest segle XXI.

EL TRANSPORT COM A EXEMPLE

D'altra banda, la situació del transport a les Balears, o concretament a Mallorca, és una reproducció a escala de la situació que viuen les Illes en tot el conjunt de l'activitat econòmica i social. És per això que, sense que vulgui ser cap joc de paraules, l'entrada en funcionament del nou tram de tren entre Inca i sa Pobla, els primers dies de gener, és la demostració pràctica que aquesta societat no vol perdre el tren de la història i que, per tant, s'apunta a la modernització de tots els elements que puguin ser integradors. I, sobre aquest punt... no és la resurrecció del ferrocarril un dels millors elements integradors que hom pugui plantejar en aquests moments sobre el territori de la nostra illa? Com a mínim és un símbol d'allò que és possible: intentar ordenar el creixement amb les eines que són a l'abast de la societat.

La racionalització del transport és una de les propostes estrella del Pacte de Progrés com a eina

imprescindible per a un adequat ordenament territorial. El sistema de transport i la seva solució és, per dir-ho de qualque manera, el mirall on es pot observar i analitzar la societat de les Illes Balears. En aquest sentit té al davant dues alternatives essencials: una és confiar en un model solidari que doni preferència a la potenciació del transport col·lectiu i l'altra, per contra, aquella que suposa mantenir l'actual estructuració social que, en matèria de transport, té molt a veure no amb la utilització racional de l'automòbil sinó amb la seva idolatria. Tot i que el 2000 la matriculació de vehicles es va reduir, el nombre superà per segon any consecutiu els setanta mil. Unes xifres impressionants, ja que hem de tenir en compte que el 1994, quan començà l'actual període d'expansió econòmica, la matriculació total va ser de 42.000 vehicles i que aquesta s'havia incrementat a un ritme de quasi el 10% anual. Una situació que ha provocat que les carreteres de Mallorca s'hagin saturat cada pic més fins arribar a límits insostenibles. La via de cintura de Palma, per exemple, registrà el 2000 una mitjana diària de 138.000 vehicles, quan només un any abans la xifra era de 108.000. En general, totes les carreteres comptabilitzen xifres astronòmiques per la seva capacitat: la carretera de Manacor, 25.000; l'autopista d'Inca, 33.000; l'autopista de Ponent, 81.000; la carretera de Valldemossa, 25.000... etcètera.

EL CULTA AL COTXE

Les Balears són la regió europea on hi ha més cotxes per nombre d'habitants i, probablement, també siguin una de les que tenen un parc més dens a tot el món. De fet, superen la mitjana dels Estats Units i del país de la UE més poblat d'automòbils, que és Itàlia. És això un orgull? En els anys seixanta l'automòbil esdevingué una conquesta social inevitable. En aquell temps Mallorca gaudia d'un sistema de transport col·lectiu reduït, però que responia millor a les necessitats de l'època que no l'actual. Almenys disposava de tren fins a Artà, Felanitx i Santanyí, i naturalment Sóller. Les carreteres eren estretes i n'hi havia molts menys quilòmetres, però en aquell moment semblava que una xarxa d'autopistes, com la dissenyada per aquell ideòleg del darrer franquisme que va ser ministre d'Obres Públiques, Fernández de la Mora, era excessiva. No obstant això, les quatre autopistes radials que partien de Palma



cap als quatre vents de l'illa i l'anell que circumval·lava tot el perímetre insular, serien a partir d'aquell moment -l'any 1971- el paradigma del desenvolupisme. Mentrestant, no a poc a poc, sinó d'una manera molt activa, s'aixecaren les vies del tren de manera que el ferrocarril quedà reduït a la mínima expressió i, fins i tot, a final dels anys setanta va ser a punt de ser eliminat per complet -excepció feta de Sóller- quan des de la mateixa administració estatal es plantejà una absurda operació especulativa amb els terrenys de l'estació de Palma, operació que va poder ser desmantellada gràcies a l'opinió pública que donà lloc a reivindicar aquell espai com a "Parc de les Estacions".

La realitat, però, és tossuda i s'imposa. Les Balears tenen set-cents mil vehicles matriculats, dels quals cinc-cents mil són automòbils. Això dona un percentatge de 616 cotxes per cada mil habitants, quan Itàlia en té, per exemple, 539; els Estats Units, 500 i Espanya 400. Hom pot pensar que aquest culte a l'automòbil és un reflex de la riquesa d'un país i que correspon, per lògica, al fet que les Illes són una comunitat rica. Una

concepció que no és totalment certa: a partir d'un determinat nivell de riquesa el nombre de vehicles privats deixa de ser en relació al poder adquisitiu dels habitants d'un determinat territori, sinó que és el nivell de riquesa que facilita una millor estructuració del transport col·lectiu. Sense sortir de l'Estat espanyol, l'Anuari Comercial d'Espanya del 2000, editat per La Caixa, recull una curiosa estadística: mentre la renda per càpita per persona a les Balears és d'un 1,8 milions, a la qual corresponen els esmentats 616 cotxes per mil habitant, altres comunitats autònomes amb renda semblant registren un percentatge prou inferior: Aragó (361), Catalunya (434), Madrid (492), Navarra (425) i el País Basc (367).

EL TRANSPORT PÚBLIC, MARGINAT

La conseqüència immediata és un escàs interès per potenciar el transport públic, que ben ordenat no és rendible per a la iniciativa privada i una carrera ascendent en les reivindicacions de noves infraestructures viàries que al llarg dels anys vuitanta i noranta ha desencadenat una autèntica lluita d'interessos entre els sectors més proteccionistes i el desenvolupisme. Els plans de carreteres, o els seus esborranys, s'han anat acaramullant enmig d'un inexplicable descontrol polític.

El resultat és que les carreteres de les Illes registren el major índex de mortalitat de tot l'Estat. En la dècada passada, 1.368 persones varen morir sobre l'asfalt de les Illes. L'anterior govern va firmar amb l'Administració central un conveni per a noves infraestructures que superava els quaranta mil milions de pessetes, però implicava fer una autopista a Manacor. El govern del Pacte de Progrés no hi està d'acord i, per això, ningú no sap si finalment el conveni es farà efectiu i si l'executiu balear disposarà de prou finançament per adequar les carreteres a les exigències del trànsit, unes exigències que d'alguna manera volen rebaixar a través d'un Pla de transport -l'altra gran assignatura pendent- que racionalitzi tot el sistema i que posi fi, sense gegantismes, als quasi cent punts negres que la Prefectura de Trànsit té localitzats sobre les Balears.

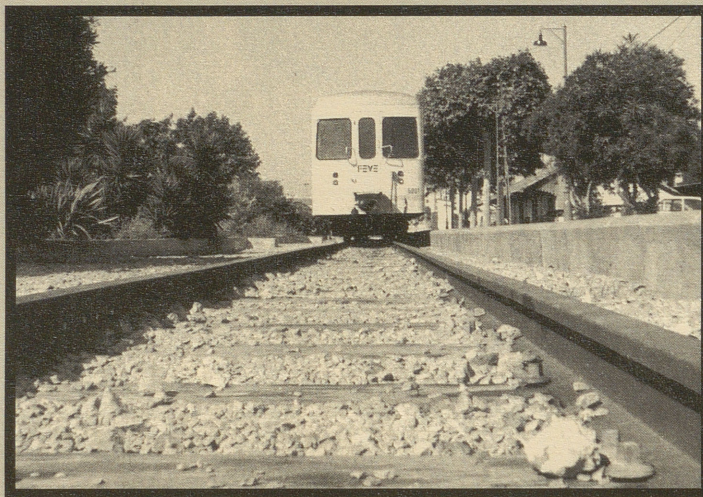
EL PLA DIRECTOR SECTORIAL

A principi d'enguany el conseller d'Obres Públiques va presentar en societat l'equip encarregat de redactar el Pla director sectorial de trans-

El tren de Mallorca celebra els seus primers 125 anys

El 1875 es va inaugurar la via de Palma a Inca per part de la companyia Ferrocarrils de Mallorca, una línia de va ser l'embrió d'una xarxa ferroviària que a poc a poc s'amplià gràcies a la forta expansió econòmica que l'illa va experimentar al llarg de tota la segona meitat del segle XIX. El tren servia per al transport de passatgers i, sobretot, per al transport de mercaderies entre els centres de producció agrícola i industrial i el port de Palma.

Després d'Inca, el ferrocarril arribà a Sineu i d'aquesta localitat a sa Pobla i a Manacor (1879). Anys després vengué la via entre Santa Maria i Felanitx (1897), la de Palma a Santanyí (1917) i, finalment, la de Manacor a Artà (1921). Un total de 212 quilòmetres construïts, als quals caldria afegir els del tren de Sóller que registrà una història a part i sense tants alts i baixos.



El darrer gran projecte està datat a principi dels anys seixanta, poc després que l'Estat es fes càrrec de l'explotació de la companyia que ja feia anys travessava dificultats econòmiques.

Es tractava d'una ampliació cap al port d'Alcúdia, un projecte que mai no va ser realitzat, ans tot el contrari. A partir d'aquell moment la societat estatal Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha va anar reduint costos, llevant serveis i suprimint enllaços. Primer suprimí la línia de Santanyí, després les de Felanitx, Manacor, sa Pobla... un procés de vint anys, durant els quals la desaparició del tren es donà per segura. Els anys del boom turístic sentenciaren de mort una xarxa de transport que havia nascut a una altra època.

Ara, la resurrecció del tren fins a sa Pobla pot significar l'inici d'una nova època de la superació dels efectes del boom turístic i d'adopció de pautes de desenvolupament més sostenibles.

ports de les Illes Balears que ha de servir, justament, a l'objectiu esmentat: crear una xarxa de transport que equilibri el territori i que serveixi la convivència dels habitants d'aquestes illes. Una tasca que el cap de l'equip, Carles Fabregat, qualifica de "difícil" atès que "només el 5% dels habitants de les Balears utilitzen habitualment el transport públic en els seus desplaçaments, la qual cosa fa imprescindible que es "promogui un debat social que sigui capaç de crear expectatives a la població. Hi ha arguments. Fabregat n'exposà alguns: "aconseguir una mobilitat sostenible i segura a l'autonomia amb major sinistralitat d'Espanya", "adequat aprofitament d'un recurs escàs com és el territori", "menor contaminació i contribució a la causa mediambientalista (el CO₂ com a principal responsable de l'efecte hivernacle)"... etcètera, però el més clar de tots és la voluntat simbòlica de no perdre el tren de la modernització (totes les societats modernes es caracteritzen per la presència d'un sistema de transport públic eficaç) i per la voluntat real de no perdre el tren, com un element més a través del qual fer realitat aquesta modernització.

El Pla, el desenvolupament del qual haurà d'implantar totes les administracions i agents socials, es planteja a través de set programes que fan esment als ferrocarrils, als autobusos interurbans, al transport no motoritzat, a les carreteres, al transport interinsular, a les noves tecnologies i a la concertació. Es preveu que els treballs de redacció durin un any, encara que en un període de tres o quatre mesos ja es podrà comptar amb un primer diagnòstic per tal de presentar unes pro-

postes que serveixin de revulsiu per al debat i que permetin obrir un termini de presentació d'idees alternatives o complementàries. D'entrada, per exemple, el director del pla parlava de la descoordinació dels serveis de transport regular de passatgers, a la qual s'ha de posar remei a través de "horaris flexibles, territorialització dels serveis, millor qualitat, tarifes reduïdes i unificades... etcètera, etcètera.

LES CARRETERES NO PODEN ESPERAR

Però no es pot esperar l'aprovació del Pla per començar a prendre decisions. La millora de les carreteres no pot esperar, com tampoc no ho pot fer la modernització de la flota d'autobusos (Palma ha començat la seva i les altres empreses privades que fan serveis per l'interior de Mallorca han aconseguit subvencions de la Comunitat Autònoma que superen aquest exercici els tres-cents milions de pessetes per canviar els vehicles i per incrementar les freqüències) així com per reduir la densitat del trànsit. Per això el Govern pretén que a l'estiu no circulin tants de cotxes de lloguer mitjançant la reducció de la demanda, que podria trobar sortida a través de la potenciació del transport col·lectiu. O en la creació d'itineraris alternatius, per tant recomanables per als turistes, que impedeixin la saturació de les carreteres principals. En aquest sentit, el GOB feia públic ja fa un any una nota on animava el Pacte de Progrés a accelerar l'adopció de mesures. Els ecologistes consideren que l'existència d'una flota de 70.000

cotxes de lloguer és excessiva. "Es tracta -deien els ecologistes- de cotxes que circulen molt, conduïts per persones que no coneixen les nostres carreteres i el resultat són carreteres saturades, conductors poc experts i increment del risc d'accident".

PROPOSTES ECOLOGISTES

Els ecologistes apuntaven diferents solucions, participant ja així en el debat que proposen els redactors del Pla de transport. Per una part reduir la velocitat tant a les carreteres com a les autopistes, ja que aquesta sembla ser una de les principals causes dels accidents. Per l'altra, la millora de les carreteres actuals "massa vegades detectam, -es podia llegir a la nota del GOB- una degradació en l'estat de conservació de les carreteres de les Balears i un afany exagerat de construir autopistes". Cal, doncs, "millorar l'asfalt, construir voreres, eliminar voltes, instal·lar pantalles protectores, eliminar canvis de rasants, il·luminar creuers, construir rotondes... etcètera". I, lògicament, fomentar el transport col·lectiu, ja sigui el ferrocarril o els autocars. Els ecologistes recordaven que entre els anys 1997 i 1998 es va constituir una comissió parlamentària en el legislatiu balear per analitzar les causes de la sinistralitat de les carreteres i de les vies urbanes de les Balears, però que tres anys més tard, molt poques de les conclusions s'han traduït en normes legals o en infraestructures.

Enguany pot ser un any important. El Govern ha fet pública la seva intenció d'accelerar el seu

Els consells insulars assumeixen la gestió de les carreteres

En el moment de posar punt i final a aquest informe, el Consell de Govern de les Illes Balears ha pres la decisió de traspasar les competències en matèria de carreteres als consells insulars que amb aquesta finalitat rebran una dotació econòmica anual de 6.644 milions de pessetes en el decurs dels pròxims tres anys.

Igualment, el Govern s'ha compromès a realitzar durant aquests tres anys una inversió directa de més de 10.000 milions de pessetes en la construcció de noves vies i en millora de les existents, entre les quals s'hi compta el desdoblament de la carretera de Manacor i el projecte de la universitat.

La distribució per illes d'aquesta inversió directa que realitzarà el Govern és la següent:

Mallorca	7.500 milions
Menorca	1.250 milions
Eivissa i Formentera	1.250 milions

Quant a la dotació econòmica que acompanya les competències en carreteres, la distribució per consells insulars, segons els criteris ponderats de territori, carreteres i habitants, és la següent:

Consell Insular de Mallorca: 5.036 milions anuals (75,8%).

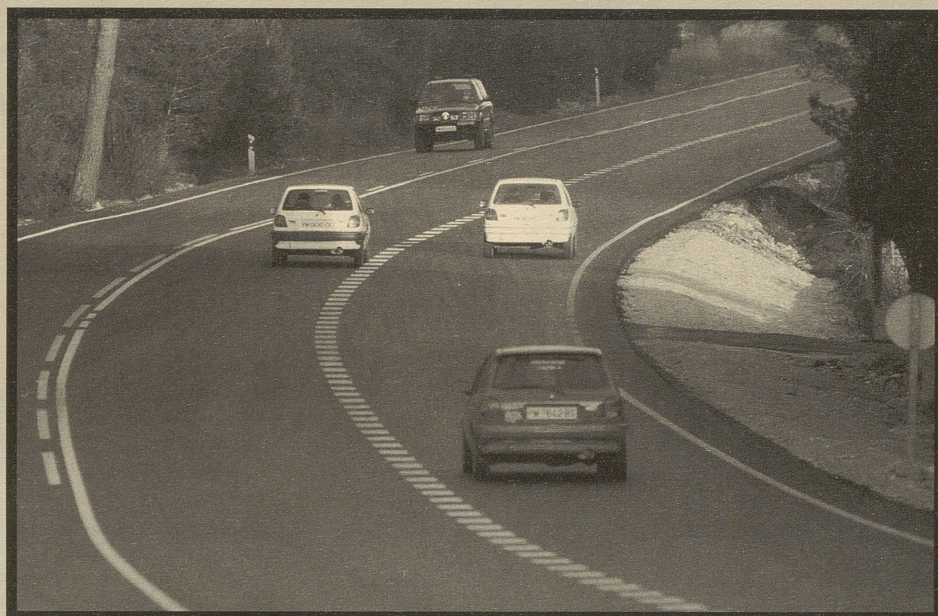
Consell Insular de Menorca: 804 milions anuals (12,1%).

Consell Insular d'Eivissa i Formentera: 804 milions anuals (12,1%).

Finalment, el Govern es compromet, a partir de l'any 2004, a dotar anualment amb 8.644 milions de pessetes els consells insulars.

COMPETÈNCIES QUE ES TRANSFEREIXEN

Amb l'acord del Govern les competències que es transfereixen als consells insulars són:



- planificació de la xarxa viària.
- elaboració i aprovació dels plans directors sectorials de carreteres.
- realització d'estudis, avantprojectes i projectes de carreteres.
- execució, direcció o inspecció facultativa de les obres de nova construcció i millora de la xarxa viària, inclosa la tramitació d'expedients d'expropiació.
- conservació de les carreteres, que inclou senyalització, plantacions, enllumenat i instal·lacions auxiliars.
- l'explotació de la xarxa viària, tramitació i concessió de les autoritzacions reglamentàries a les zones de domini públic, servitud i afeció.
- les concessions administratives en les zones de domini públic.
- els estudis de trànsit i accidents.
- l'estudi i assaig de tècniques i material de construcció de carreteres.

- la funció inspectora i sancionadora.

Mentre que queden en mans del Govern:

- gestió del conveni de carreteres subscrit amb el Ministeri de Foment. S'adopten mesures perquè els consells participin en les decisions.
- representació de les Illes Balears davant les altres administracions.
- potestat reglamentària normativa.
- potestat legislativa.
- coordinació amb les distintes administracions per a l'elaboració de l'inventari i el mapa de carreteres de la comunitat autònoma de les Illes Balears.
- amb caràcter extraordinari, quan una via es consideri d'alt valor estratègic, s'establiran fórmules de col·laboració entre el Govern i els consells insulars.

programa de desdoblaments de carreteres i d'eliminació dels punts negres. Preveu que el 2003, a finals de la legislatura, ja s'hagin executat les millores de les carreteres de la universitat, Santa Ponça a Peguera, Arenal a Llucmajor, Manacor i Inca-Alcúdia, així com la ronda de sa Pobla i les variants de Vilafranca, Capdepera i Son Servera. Però el problema de fons és el finançament, la disputa entre les administracions central i l'autònoma sobre el model proposat per l'actual executiu i l'anterior, una disputa que val quaranta mil milions de pessetes que el govern del Pacte de Progrés diu poder assumir, si l'Estat no assumeix el nou pla de carreteres, amb l'increment del deute

de la comunitat i amb el traspàs del pagament a quinze o vint anys vista, com si es tractàs de la hipoteca per a la compra d'un habitatge.

L'ANY DEL TREN

I, evidentment, el ferrocarril. El 2001 és l'any del tren. Ja el darrer govern del PP havia iniciat les obres d'instal·lació de les noves vies entre Inca i sa Pobla, una nova línia que ha començat a funcionar a principis d'enguany, tot coincidint amb el 125 aniversari del primer ferrocarril de Mallorca. Un aniversari que els Serveis Ferroviaris volgueren celebrar amb una exposició sobre la història

del tren, a la inauguració de la qual el conseller d'Obres Públiques anuncià que la pròxima passa seria la reobertura del tram entre sa Pobla i Manacor, trenta quilòmetres que seran recuperats d'aquí al 2003. Una inversió de 4.500 milions que permetrà seguir somniant: continuar la línia fins a Artà, fins a Alcúdia, implantar un nou servei ferroviari entre Palma i la universitat?, un tramvia entre l'aeroport, Palma i tota la badia... Les propostes hi són... i també el convenciment que faràn falta moltes altres passes per modernitzar la societat de les Illes, és a dir, per no perdre el tren.



Transports, un model sostenible

Entrevista a Josep Antoni Ferrer

per Antoni Oliver

Josep Antoni Ferrer, conseller d'Obres Públiques i Transports, troba que l'increment dels vehicles privats i la política de carreteres que s'ha dut a terme fins ara no és sostenible. Assegura que la principal finalitat del Pla de transports és adequar el transport a un model sostenible i que també és necessari potenciar al màxim l'ús del transport públic, perquè l'increment de vehicles privats és desmesurat i va en contra de la qualitat mediambiental i de vida dels habitants i visitants de les Illes. En definitiva, la política de transport passa per aprofitar les actuals infraestructures millorades i també per posar en marxa un transport públic més organitzat i de major qualitat.

-Quines són les perspectives del Pla de transports?

-Està en fase de redacció el Pla sectorial de transport per part d'un equip de gent amb molta experiència en el tema, experiència que han adquirit fent feina amb l'Administració o en la consultoria privada, quasi tots els membres d'aquest equip són professionals que han treballat a la Generalitat, a l'Ajuntament de Barcelona, i es tracta que l'actual teoria i pràctica que es posa en marxa a molts de països d'Europa, s'apliqui aquí. A altres llocs s'ha arribat a la conclusió que el transport és fonamental, perquè no es pot seguir en la línia de potenciar el vehicle privat, sinó tot el contrari. Es tracta que aquests plantejaments es puguin aplicar a les Illes Balears. El principal objectiu del Pla de transport és, en definitiva, garantir la coherència entre el sistema de transports i el model d'ordenació territorial de cada illa. Impulsar, en una paraula, l'ordenació interna de cada mode de transport, la coordinació entre els diferents modes, i el desenvolupament de les infraestructures necessàries. Això s'articularà amb una sèrie de

programes: de ferrocarril, autobusos, carreteres, transport no motoritzat, transport interinsular, etc.

-La situació de partida no és massa bona segons diuen els experts.

-Es parteix d'una realitat que dificulta posar ordre a tot el sector de transports. Partim d'unes illes que han tingut un creixement molt ràpid, sobretot en els darrers deu anys, encara que en els anys vuitanta ja va ser important, però en els noranta ha estat espectacular. S'ha donat aquest creixement de població i d'ocupació del territori, d'increment de parc automobilístic, aquí estam realment a una taxa de quasi un cotxe per persona, però no ha anat acompanyat d'una adequació de les infraestructures. Per trobar una solució, quant a les infraestructures, no podem insistir en la línia que suposa més ocupació de territori, un major consum de territori. Això aniria en contra nostra, perquè el turisme el que vol és un territori que estigui bé... i consumir més territori i deteriorar-lo més implica anar en contra de la principal indústria que és el turisme. Per tant hem de trobar solucions que, per una banda, tinguin en compte la necessitat del transport, perquè la gent s'ha de moure d'un lloc a un altre, i de l'altra no insistir en un model que pensam que és obsolet. També s'ha de tenir en compte que hi ha hagut una política, des de fa vint anys, per part del mateix Govern, del Departament de carreteres, i des de l'Administració en general, que ha consistit a oblidar el que era la

xarxa secundària, per potenciar un altre tipus de xarxa que es completàs amb una gran carretera o autopista de circumval·lació de l'illa de Mallorca. Mentre es feia això es va oblidar la xarxa interior, que és la que pot diversificar el trànsit. Aquesta xarxa interior s'ha anat abandonant i, al mateix temps, tampoc no s'ha fet una xarxa alternativa, com ara deia, de circumval·lació de la qual tant es parlà, però que no es va arribar a fer, només es varen fer petits trams d'autopista. Tot això va provocar que el trànsit en lloc d'anar per la xarxa secundària es concentràs en alguns eixos frontals.

Josep Antoni Ferrer (Maó, 1956), és enginyer de professió. Va ser tinent de batle de l'Ajuntament de Maó durant el mandat de l'alcalde socialista Borja Carreras. Els darrers anys ha estat dedicat a la seva professió i des del 1999 és conseller d'Obres Públiques i Transport del Govern balear. Ha impulsat una nova política de transports i la seva conselleria també ha aprovat lleis de limitació del creixement urbanístic i de potenciació de l'habitatge públic.

EL COL·LAPSE DE LES CARRETERES

-Que s'han arribat a col·lapsar...

-Aquests eixos, com les carreteres d'Inca i de Manacor, han sofert un increment tan gros de trànsit que suposa que a les carreteres més important el trànsit ha augmentat més que a la mitjana de tota Mallorca. Si el trànsit ha augmentat un 5% a tota Mallorca, a aquestes vies principals hi ha hagut un increment molt més important que ha col·lapsat les principals vies. D'altra banda també és lamentable que en els darrers quinze anys al Parlament balear no s'hagi realitzat ni un sol debat en profunditat sobre la política de transports. L'explicació és que no existia política de transports. El que s'ha fet ha estat una més que sospitosa administració d'obres de carreteres que consistia a concentrar els recursos exclusivament en grans obres com el túnel de Sóller, autopistes i autovies. Al mateix temps, no es mantenia la xarxa, i tampoc no es regulaven sectors tan importants com els cotxes de lloguer i les concessions d'autobusos regulars i el transport discrecional. Com a conseqüència d'aquesta absència de política de transport, gaudim del lamentable paper de figurar entre les comunitats i regions amb major desequilibri en l'estructura de transports, una societat on es pensa que l'única alternativa és l'automòbil. Balears pot afegir als seus rècords el de ser d'una de les regions que té pitjor transport públic, un major índex de sinistralitat, un major impacte ambiental del transport. S'ha arribat a una tendència no sostenible d'utilització del vehicle privat. Els àmbits insulars són espais especialment fràgils a les pressions sobre el territori. Si la tendència del creixement del trànsit per carretera continua a aquest ritme, parlem d'un augment del 5% anual, la pèrdua de qualitat de l'entorn, com he dit abans, afectarà el turisme i tothom en general.

-A partir d'ara com es pot plantejar aquest tema?

-Ara es planteja la disjuntiva de continuar amb el model antic d'anar consumint més territori i fer infraestructures noves o anar cap a un replantejament de tot això. El debat és entre un i altre model. A vegades es frivolitza el debat dient que una autopista és el mateix que un desdoblament i no és el mateix, encara que les dues coses duen quatre carrils, perquè no és el mateix una carretera convencional encara que sigui amb quatre carrils, amb tota la seguretat, i que permeti connectar amb altres carreteres, que una autopista que té un gran impacte sobre el territori. Seria absurd dir que no volem aquest model de consum de territori, però que continuàssim en algunes ocasions fent elements del model que volem superar. En el debat aquestes qüestions són importants, perquè no és el mateix fer un desdoblament i convertir-lo en autopista que fer una carretera més periurbana, encara que sigui un desdoblament, però que estigui més adaptada al territori i pensada amb criteris mediambientals. Quan es fa una autopista el que domina és la mateixa autopista i en una carretera convencional desdoblada, amb criteris mediambientals és la carretera que s'adapta al territori, al paisatge i no el territori que s'adapta a la carretera. Hi ha tres objectius bàsics: aconseguir una mobilitat sostenible i segura, així com un trànsit fluït i segur amb velocitats moderades. L'elevada proporció de trajectes curts i la variada tipologia d'usuaris de les carreteres de Balears recomanen assegurar la fluïdesa del trànsit, moderar la velocitat i millorar la senyalització. Un altre objectiu primordial és incrementar la mobilitat en transport públic, ampliar la seva cobertura i adaptar-lo a les necessitats de cada illa.

-Quina solució articulària millor l'illa, el territori, des del punt de vista del transport?

-Pensem que el model ha d'anar en el sentit de seguir el model històric, aprofitar la xarxa històrica de carreteres. On hi ha casos de col·lapse s'ha d'augmentar la capacitat d'aquests vials, però amb uns criteris de disseny mediambientals. Ara, reconeixem que on hi ha col·lapse s'ha de solucionar, hi ha determinats trams de carretera on se superen els quinze mil vehicles diaris i aquí és indubtable la necessitat de fer aquestes obres de millora d'infraestructura. Però tampoc el que no pot ser és que d'aquí deu anys aquestes carreteres que ara duplicam s'hagin de tornar a duplicar. Perquè no passi això s'ha de disminuir l'ús de l'automòbil i s'ha de potenciar el transport públic. Disminuir l'ús del cotxe és difícil, però el que no es pot permetre és l'increment actual.

UNA NOVA CULTURA DEL TRANSPORT

-De quina manera es pot solucionar aquest problema?

-S'ha d'impulsar una nova cultura del transport públic i això obliga a una profunda remodelació de tot el sistema de transport. El que no es pot fer és continuar amb concessions de línies d'autobús antigues, amb uns criteris d'empreses familiars que per donar solució a un petit trasllat d'un lloc a un altre ja anava bé, però que avui en dia no basta. Això valia quan la gent venia a Palma un dia a la setmana i ara ens trobam que molta gent de Palma viu a municipis limítrofs i a pobles del Pla i si volem evitar que utilitzin el cotxe cada dia per venir a Palma els hem de donar un bon transport públic. La manera de donar un bon servei en el transport públic és que aquestes empreses s'adeqüin a la realitat, però també és evident que per part de l'Administració hi ha d'haver un esforç inversor molt important, en renovació de flota i millora del parc de vehicles i foment del tren com a element vertebrador del transport públic.

-Es faran més estacions noves?

-A tots els llocs on hi ha ciutats importants, com per exemple Inca i Manacor, hi haurà estacions, també a Palma. Es crearan aquestes estacions de transferència. Això es farà, perquè un element fonamental dins aquesta nova cultura a favor del transport públic que volem crear és donar facilitats al ciutadà, fer molt fàcil al ciutadà l'ús del transport públic i això el ciutadà ho ha de notar no només amb bones paraules, sinó amb fets. L'usuari ha de poder intercanviar d'un mode de transport a l'altre amb facilitat i per això es creen aquestes estacions intermodals on conviuen tren, autobús, taxi i altres elements de transport que també són presents avui en dia, no motoritzat, com bicicletes, perquè tinguin una facilitat també.

-Es farà un bitllet integrat per a aquests transports?

-Sí. Un dels objectius d'aquest pla de transports, que es farà en paral·lel al pla, no fa falta esperar que el pla estigui redactat, serà coordinar el transport de cada illa, de forma que es puguin implantar sistemes de bitllet únic i abonaments que permetin fer més còmode l'ús del transport públic. Un dels instruments per assolir aquests objectius és la creació de consorcis insulars de transports, és a dir crear una figura jurídica que permeti aquesta integració. Tot això ha

d'anar acompanyat d'una modernització de les flotes d'autobusos, un canvi i replantejament de les actuals línies, perquè hi ha línies actuals que seran substituïdes pel tren i en canvi els autobusos el que faran serà a cada estació de tren repartir el trànsit de passatgers per la comarca on hi hagi estacions. Tota aquesta política acabarà donant uns resultats, encara que hi ha una manca de cultura de transport públic.

-Com es pot fer reversible aquesta situació, conscienciar la gent de la necessitat d'utilitzar el transport públic?

-Nosaltres pensam que qualsevol actuació que faci l'Administració ha d'anar acompanyada d'altres mesures, no basta només a posar normes, sinó que hi ha d'haver les ganes i la voluntat de la gent per emprar aquest transport. Pens que, malgrat que hi ha una xarxa antiga, una organització bastant dolenta, és a dir, que som a una situació bastant negativa, també hi ha elements positius per a l'esperança. L'element positiu és que la població té una necessitat de

col·lectiu, que hi hagi unes bones freqüències, perquè la relació distància-freqüència és molt important, perquè si a les distàncies curtes es donen freqüències molt separades la gent llavors utilitza un altre mitjà, s'ha d'aconseguir un equilibri en aquests temes i conscienciar la gent que és necessari utilitzar el transport col·lectiu, però s'ha d'aconseguir un bon transport col·lectiu.

MAJOR SEGURETAT VIAL

-El Pla entra en temes de seguretat?

-La millora de la xarxa de carreteres incideix en la seguretat vial, juntament amb un increment de l'ús del transport públic ha de donar com a resultat una disminució d'accidents. Ara, la seguretat ve donada per una millora de xarxa, d'arranjament de tots els punts negres i també de conscienciació. El problema no és de saturació de trànsit, perquè quan hi ha saturació es va a poc a poc, el problema és que a vegades la gent va a velocitats molt altes i a carreteres on, de vegades, hi ha un tram difícil. El problema de la seguretat supera l'àmbit de la comunitat autònoma, és un tema de tot l'Estat espanyol i fins i tot de la Comunitat Europea.

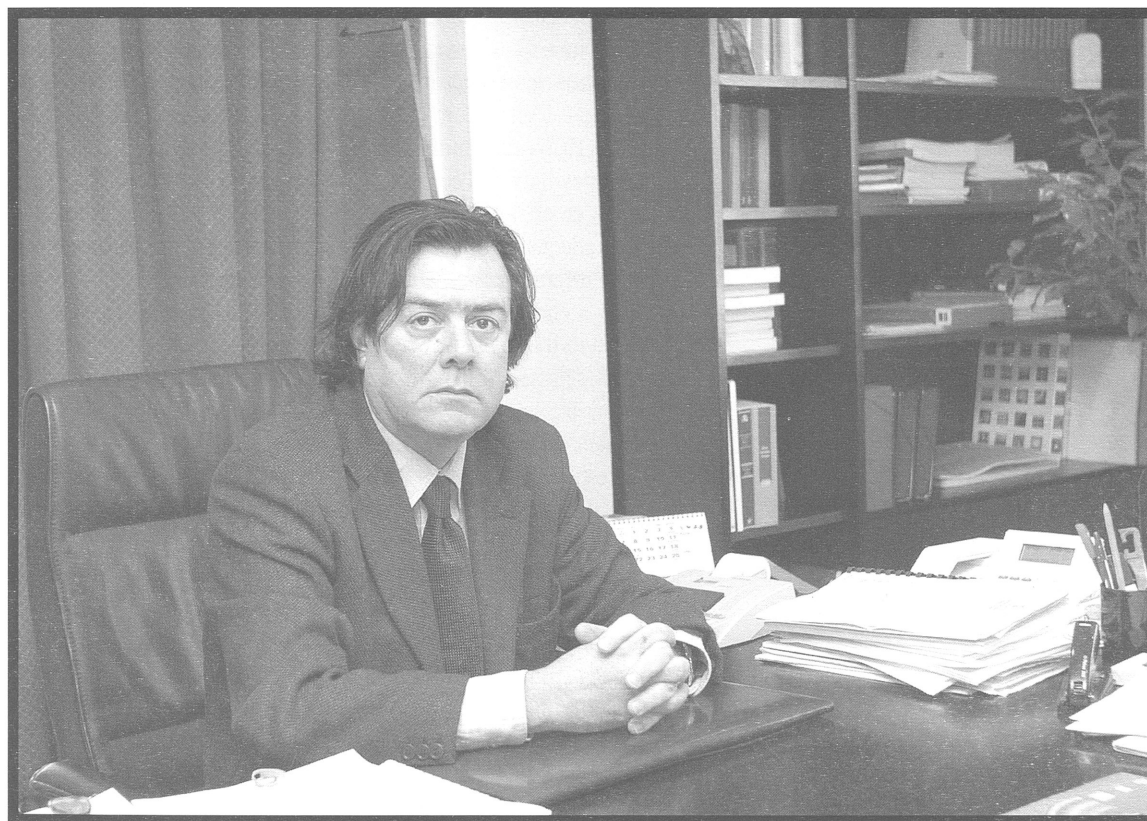
-Hi ha finançament garantit per fer aquestes inversions en desdoblament de carreteres i millora de la xarxa? En definitiva, entrem en el tema de l'aplicació del Conveni de carreteres.

-El conveni és una eina que tots sabem que el Govern anterior negociava i encara no tenia el Pla de carreteres i el mateix conveni té contradiccions, perquè per exemple, en el

Pla de carreteres no s'aclaria si l'autopista de Manacor es feria per l'actual carretera o per un nou traçat, i se signà el conveni tot sabent que no es podia complir. Ara el Pla de carreteres defuig dels projectes faraònics i va a projectes més respectuosos amb el medi ambient i, probablement no faran falta tants de doblers per a carreteres noves. Això no vol dir que no facin falta aquests doblers i molts més, però si es racionalitza la inversió i s'estableixen unes prioritats en poc temps es podrà fer una millora important a la xarxa.

-Amb quin tipus de finançament?

-Fonamentalment autònom i, de totes maneres, hi ha un compromís per part de l'Estat, del Govern central, que s'ha de resoldre el problema del finançament de la comunitat autònoma derivat de la



transport públic, quan es fan enquestes la gent expressa aquesta necessitat, i es denota una demanda cap a aquest tipus de serveis. Això farà, probablement, que les administracions que hagin d'actuar es vegin obligades a compartir projectes i a coordinar-se millor que fins ara.

-Quin tipus d'actuacions es poden fer per incentivar el transport públic?

-En paral·lel al Pla sectorial de transports s'han de fer algunes actuacions. El pla s'ha de debatre, a molts de nivells: col·lectius, associacions de veïns, empreses i associacions empresarials. La idea és d'aprofitar aquest debat per també fer una conscienciació d'aquest tema, que la gent vagi assumint la necessitat d'un bon transport

insularitat, això es preveu al Règim especial, llavors aquest compromís més tard o més prest s'ha de complir. Ara el Govern del PP sembla que du una política bastant antiautonomista i també d'ofegament de les comunitats autònomes, però això va en contra de la història i és una batalla que el Govern central perdrà, perquè tard o d'hora haurà d'imperar el seny i aquest problema de finançament s'haurà de resoldre.

-Ara ha sorgit el tema del nou cinturó de Palma, si s'ha de fer o no prioritàriament, què en pensa vostè?

-En aquests moments hem de tenir en compte que la conselleria ha encarregat uns estudis de mobilitat inclosos al Pla de transports, i en funció d'aquests estudis i de les altres actuacions que es facin, es podrà veure la necessitat o no d'aquest segon cinturó de ronda. A vegades no són necessàries aquestes grans obres. A Madrid, en temps de Tierno Galván, hi va haver un exemple paradigmàtic que demostra que no sempre són adequades aquestes grans infraestructures. Hi havia el famós escalèxtric d'Atotxa que era un exemple de modernitat i semblava la solució ideal per al trànsit, que si es llevava hi hauria un gran col·lapse i una catàstrofe... i el batle va tenir la valentia de desmuntar aquella obra faraònica i s'ha demostrat que el trànsit ha funcionat molt millor sense l'escalèxtric. A vegades, determinades infraestructures el que fan és donar una sensació de fluïdesa a un tram, però, en realitat el que fan és carregar altres zones. Llavor el problema és més de repartir i de racionalitzar, que no de fer grans obres. Si és necessari aquest segon cinturó a Palma o no, es veurà en funció dels estudis, i avançar si és bo o dolent no es pot fer, perquè a vegades la intuïció ens fa cometre errors. Esperaria a tenir els estudis de mobilitat i el resultat de les simulacions que es poden fer amb models de trànsit per veure si és necessari o no.

-Vostè alguna vegada ha apuntat la necessitat d'un transport metropolità, tipus metro lleuger per a Palma. Com està aquest tema?

-Aquest tema estarà inclòs en el Pla de transports. No obstant això, sempre he sostingut que mentre es fa un pla no pots desatendre les necessitats de cada dia, no pots aturar el temps. Ja hem encarregat estudis concrets, al marge de la planificació futura, per veure com es pot solucionar el transport a la universitat, a l'aeroport i a la zona perifèrica de Palma. Aquests estudis són a punt de ser lliurats a la conselleria. De fet, aquests projectes obligaran a una coordinació amb l'Ajuntament de Palma. La veritat, he de dir que per part de l'Ajuntament de Palma hem tractat aquest tema en algunes reunions i les relacions són bones, excel·lents, sembla que estam abocats a entendre'ns en aquests aspectes i els objectius se sumen. El fet de poder utilitzar un tipus d'infraestructura que faci la conselleria com a transport de rodalia, però que a l'entrada de Palma es converteixi en transport urbà combinat amb l'EMT és desitjable i s'han d'encaixar aquestes dues coses. La solució, a través d'un tramvia o un metro lleuger, encara s'estudia. Ara no es pot dir quin tipus de transport serà, però el que sí es pot dir és que existirà aquest transport.

EL TRANSPORT AERI I MARÍTIM

-En quins termes es contempla la gestió de l'aeroport. Continua sent un tema prioritari la participació de la Comunitat Autònoma en aquesta gestió?

-Estam totalment a favor de la presència de les comunitats autònomes en els aeroports, en la gestió dels aeroports. Això no en vol dir que aquests moments AENA no tenguí coses bones, igual que en té de dolentes, des que hi ha AENA els aeroports funcionen millor que abans, quan era l'Administració que assumia directament la gestió, però nosaltres volem tenir una presència en la gestió dels aeroports, perquè ens afecta d'una manera molt directa. No pot ser que de temes com la modificació de taxes d'infraestructures o d'aterratges ens haguem d'assabentar per la premsa, s'ha de tenir una presència per poder estar en la gestió. També hi hauria d'haver representants del món empresarial i sindical que han de tenir una presència, tal vegada amb un model similar al dels ports.

-Fa mesos es va parlar de la privatització dels aeroports i va ser quan la Cambra de Comerç i els hotelers varen dir que hi hauria d'haver una gestió amb presència d'institucions de la comunitat, d'altra banda se'n va reclamar la gestió, perquè el que no vol l'Estat passa a les comunitats...

-A Europa hi ha hagut un procés de liberalització, s'han liberalitzat diversos sectors i ara es veuen algunes conseqüències d'aquestes liberalitzacions sense control. Hi ha exemples, com el de la xarxa de trens al Regne Unit, o com el que passa ara a Califòrnia amb les elèctriques. Hi ha determinats serveis públics que no poden estar subjectes a les lleis de l'economia privada, perquè et pots trobar en un moment de crisi o de manca d'interès inversor i llavors es deixa de fer una adequació de les infraestructures. Això és el que ha passat al Regne Unit amb els trens i el fet de la privatització ha suposat una rendibilitat a curt termini a costa d'oblidar la inversió a llarg termini i la renovació d'infraestructures, i ara en pateixen les conseqüències. En el tema dels aeroports et trobes que a cada territori és un monopoli, perquè la majoria de vegades no se'n pot fer un altre, doncs si hi ha d'haver una situació de monopoli, crec que ha de ser públic. No és que jo estigui a favor dels monopolis, però en el cas d'un aeroport, que no té alternativa, no es pot privatitzar. El camí de l'estat de les autonomies du que cada vegada passin més competències a les autonomies, sobretot en aquelles coses en què la proximitat és important i es poden gestionar millor des de l'autonomia. Endemés, si l'Estat vol privatitzar, l'Estatut d'Autonomia deixa clar que el que no vol l'Estat passa automàticament a l'autonomia. Nosaltres tenim clar que aquest tema el lluitarem. El que passa és que l'escenari actual no és el mateix del que fa alguns mesos. Fa un temps es va treure el globus sonda de la privatització i ara, de fet, sembla que ningú no s'ho havia plantejat seriosament, ningú no en sap res d'aquest tema. Endemés, l'actual ministre, Francisco Álvarez Cascos, diu que ell, de moment no va de privatitzar els aeroports, el que passa és que això de "d'entrada no" no vol dir molta cosa, tranquil·litza, però tampoc no s'ha de baixar la guàrdia. Per tant nosaltres, juntament amb les comunitats autònomes que varem iniciar el rebuig a la privatització mantenim contactes, perquè, tant si es privatitzen com si no, la petició que les comunitats autònomes tenguin participació en la gestió dels aeroports la mantenim igual que abans.

LES LÍNIES INTERSINSULARS

-Continuen demanant la declaració d'interès nacional per a determinades línies aèries que garanteixin el transport interinsular?

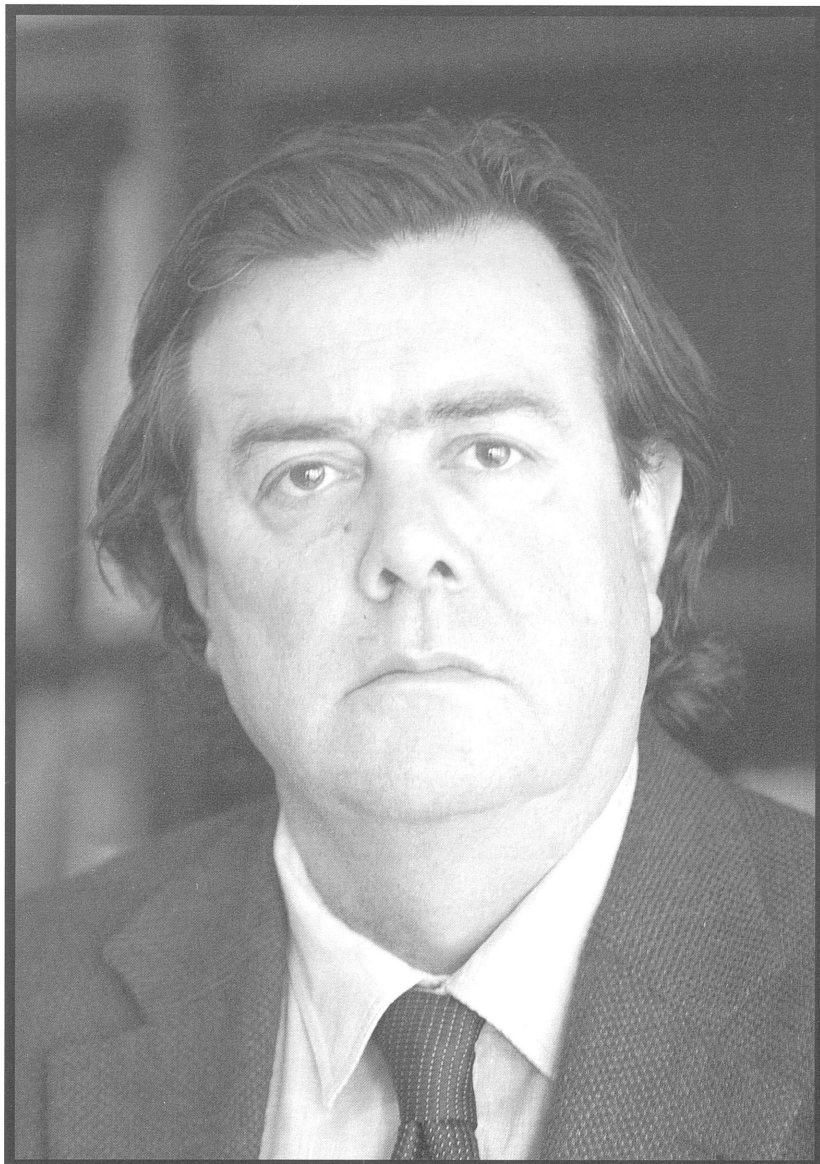
-Sobre aquest tema hi ha una petició al Parlament espanyol, aprovada per unanimitat, que el Govern central no ha tengut en compte, la té a un calaix. De totes maneres, és un tema que hem d'estudiar. Ara vivim una època dolça, però tampoc no s'ha d'oblidar que el concurs públic, si es fa, només es dona a una línia, és a dir, que el que fas és donar un petit monopoli a una empresa, això també pot tenir uns efectes negatius. En aquest moment tenim diferents empreses que actuen i hi ha un increment de vols, més freqüències, és a dir, que també té una bondat el sistema actual. El que passa és que el sistema actual té un perill que és que quan hi ha un moment de crisi o que les empreses comencen a veure que una línia no és rendible, perquè entre elles hi ha molta competència, et pots trobar que se suprimeixin línies. Per tant, la comunitat autònoma ha de trobar elements o formes per assegurar uns serveis mínims, tant en transport aeri com marítim. S'han de començar a pensar solucions independentment del que faci Madrid, perquè Madrid no té una sensibilitat envers aquest tema, no dona resposta, el veu com una cosa llunyana i estan immersos en una política global de liberalització i, per tant aquest tema no encaixa molt bé i de moment no hi ha hagut una resposta a aquesta petició per part del Govern central.

-I quant a les línies marítimes?

-De fet les línies marítimes estan liberalitzades, qualsevol empresa que volgués podria actuar, Trasmediterrànea, aquest és el problema, té un component estatal, però també es troba en una fase de privatització i fins i tot de divisió. I pot passar el mateix que amb el tema de les companyies aèries, una companyia decideix canviar les freqüències o suprimir línies, doncs ho fa. En un mercat tan fràgil com aquest, que tan aviat pot donar beneficis com no, en una època de crisi apugen els combustibles i això influeix en el mercat. Preparam un pla de transport marítim i aeri, i s'ha de marcar la política marítima i aèria que ha de tenir la comunitat autònoma. El fet de no tenir competències en aquests temes no vol dir que s'hagi de renunciar a tenir una política pròpia en la matèria. És important tenir aquesta política, perquè t'ajuda a reaccionar i a trobar mecanismes per resoldre determinades problemàtiques. Hi ha previstes actuacions en transport marítim i concretament hi haurà un pla de cabotatge marítim intersinsular de Balears, amb una sèrie d'objectius. Aquest pla passa per coordinar els horaris en l'eix balear pel que fa al transport de passatgers entre Mallorca, Menorca, Eivissa i Formentera. S'ha d'aconseguir una freqüència mínima diària de tres serveis de Mallorca a Menorca i Eivissa i sis a Eivissa i Formentera. La capacitat d'aquests serveis ha d'estar d'acord amb les necessitats logístiques de cada illa i les tarifes han de ser similars a les de la Unió Europea per a trajectes semblants. Si no s'aconsegueixen aquests objectius en règim liberalitzat, s'haurà de pensar en la declaració d'obligacions de servei públic.

-S'ha plantejat la participació de la comunitat a alguna línia aèria?

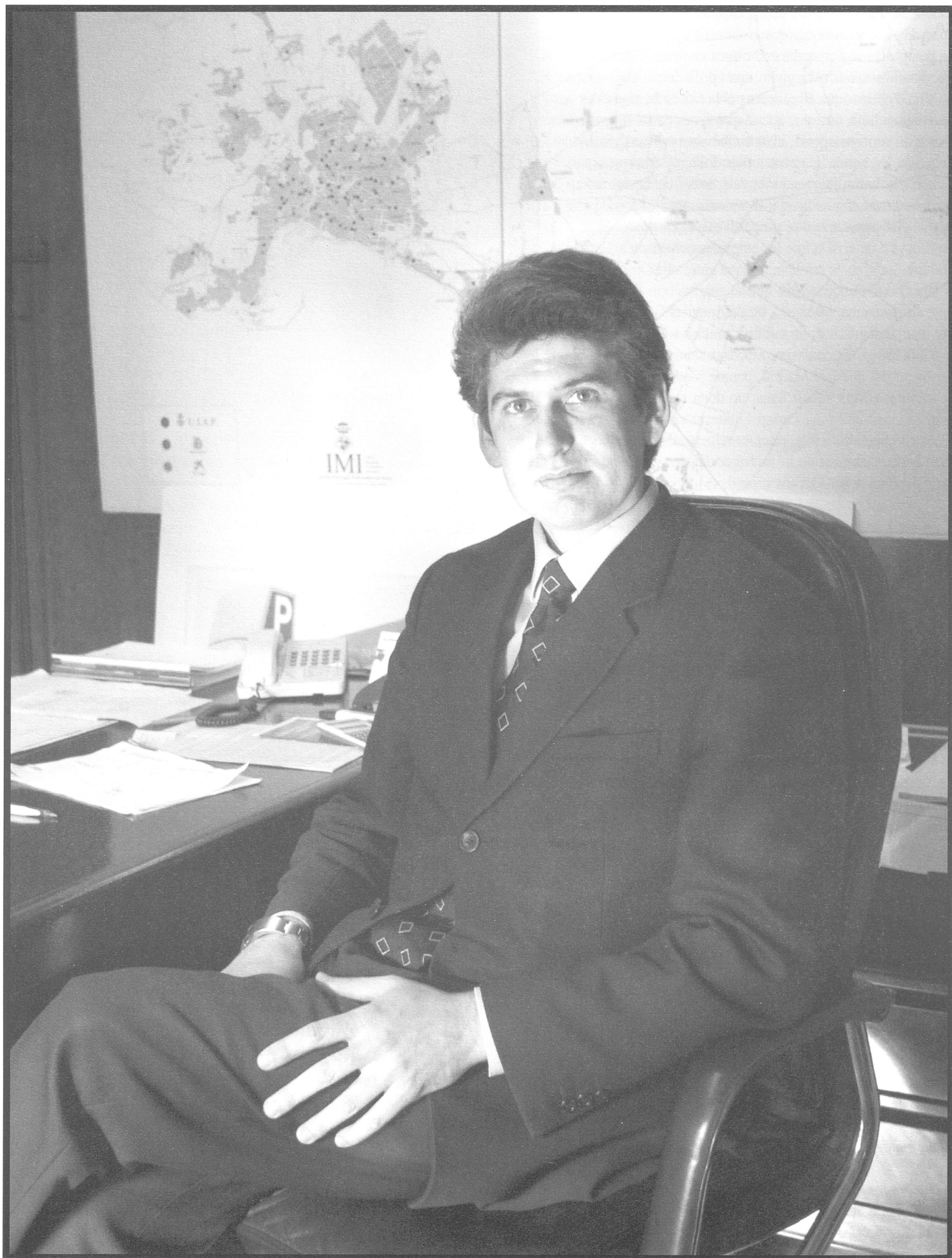
-Sobre aquest tema hem d'estar disposat a jugar, però som partidari de tenir un bon estudi. Embarcar-se en una operació empresarial que no se sap molt bé quina viabilitat tindrà no es pot fer, s'ha d'actuar



amb cautela. Ara el mercat està liberalitzat i segons quins tipus d'ajuda es podrien considerar ajudes d'estat i la Comunitat Europea no ho acceptaria. És un tema que s'ha de pensar i en general s'ha de començar a pensar alguna cosa per a èpoques de crisi que puguin venir. Per exemple a AEBAL li han donat fons per a formació. Això té dos aspectes: d'una banda la funció que fan AEBAL i Air Europa com a transportistes i de l'altra que estan radicades a Palma com a societats i que la seu social d'aquestes empreses sigui a Mallorca ens interessa. Ara, aquesta ajuda és independent de la seva funció.

-La competència entre línies aèries ha millorat el servei i les freqüències entre illes?

-En aquest moment ha millorat molt, el que no sabem és fins quan durarà això. De totes maneres el Govern també té un pla director de vols intersinsulars que passa per assegurar freqüències, unes tarifes similars a les de la Unió Europea, una fiabilitat per tal d'aconseguir menys d'un 2% de vols anul·lats, reducció del temps de tràmits a terra i una major puntualitat. Com en el cas del transport marítim, existeix la possibilitat de la declaració d'obligacions de serveis públics.



Autobusos d'oxigen per a la ciutat

Entrevista a Pedro Álvarez

per Gina Garcías Sansaloni

Palma és el nus de l'illa. I el Partit Popular sembla que ha necessitat passar vuit anys al govern municipal per adonar-se que ens començava a ofegar. Just el temps que ha incorporat Pedro Álvarez a la presidència de l'Empresa Municipal de Transports, i ara tot pot començar a canviar. Pedro Álvarez és una rara avis dins l'equip de govern municipal, un gestor amb objectius precisos d'eficàcia. Llàstima que assegurí que no té major ambició política. Autobusos d'oxigen per a una ciutat que s'ofega: aquest és el seu projecte, que a més vol escometre sense faraòniques sagnies als ciutadans. Si els contraris es descuiden, aconseguirà implantar la criticada targeta ciutadana a tota l'illa, a través de la qual cada administració pagaria la part que li pertocàs en l'objectiu final del "bitllet únic" per al transport públic. Autobusos d'oxigen blau i transparent per alliberar els palmesans de l'ensopiment encapsulat del vehicle particular, que ens neurotitzava i ens intoxicava, que ens aïlla i al final reconeixem que ens fa nosa. Pedro Álvarez somnia el centre com un espai cultural, comercial i de veïnatge, lesAVINGudes amb carrils de fluïda circulació col·lectiva, el tramvia que costea tota la badia, els automobilistes empipats transformats en tranquils vianants, els universitaris que arriben al campus com ho fan a qualsevol altra ciutat europea. Ja ho veurem.

-El projecte estrella de l'Ajuntament aquest mandat és, més enllà del Pla Mirall, la renovació del transport públic de Palma: la ciutat que va entrar a l'any 2000 amb el servei més vell, més lent i més car d'Espanya.

-No, el més lent no. He de dir que tenim una de les velocitats comercials millors del país, però sé que córrer més no significa tenir un millor transport públic; no vull defugir la pregunta.

-Per què s'ha esperat tant per fer aquest pla de renovació que fa temps que ja era més que urgent?

-És un problema que ve de lluny. Durant molts d'anys, des de la segona meitat dels setanta, Palma i tota l'illa han experimentat un creixement urbanístic considerable, que no ha tengut en compte efectes col·laterals com poden ser la mobilitat urbana. Els plans generals que es feien no tenien en compte els efectes del creixement urbanístic sobre la vida quotidiana a les ciutats. La mobilitat, per als vianants, per als automòbils, per al transport públic, no es va tenir en compte. Quaranta anys més tard ens adonam del gran error que varen cometre els nostres mandataris quan suprimiren el tramvia, que és en plena vigència o en procés de recuperació a moltes ciutats. Palma ara es troba en aquest dilema. O ens decidim ara a posar el tramvia o el

creixement urbanístic ja no ens ho permetrà. La manca d'aparcaments a la ciutat és l'altre gran problema, agreujat al llarg dels anys. El Pla General del 85 no establia l'obligació de fer aparcaments als nous habitatges. No s'havia produït encara el creixement del parc

Pedro Álvarez (València, 1963) és economista per la Universitat de València. El 1985 començà a exercir a l'auditoria Ernst and Joung, feina que deixà en ser contractat per l'EMT com a economista el 1992, quan els responsables municipals perceberen la urgència d'un diagnòstic a una empresa en fallida i a la baixa. Militant del Partit Popular des del 1994, el 1995 Joan Fageda li proposà integrar-se a la llista municipal per exercir de regidor d'Hisenda en cas de guanyar. I entrà com a regidor d'Hisenda. El 1999 assumí també la presidència de l'EMT. És casat i té un filla que encara no ha complert un any: Rebeca Barceló Álvarez. La primera nina mallorquina que va ser enregistrada amb el llinatge de la mare en primer lloc. Una filla que, assegura, "és el més important que m'ha passat".

automobilístic que hem sofert en els darrers deu anys. Finalment hem de recordar que fins l'any 85 el transport públic de Palma no era un servei municipal, sinó que el prestava una societat anònima laboral, aliena a l'Administració, que marcava uns itineraris, unes freqüències i unes tarifes més en funció dels seus interessos que dels de la ciutat.

-L'any 1985 l'ajuntament va municipalitzar SALMA.

-Ho va fer per salvar una empresa en situació de fallida, no per millorar el transport públic. Va assumir una empresa que no era la que en aquell moment necessitava la ciutat. Va assumir tots els seus defectes i fins ara l'empresa ha continuat fent feina sense canviar: amb les mateixes línies, amb els mateixos autobusos, amb els mateixos problemes... Durant aquests anys la ciutat ha anat creixent, s'han fets plans d'ordenació urbana, però no s'ha fet cap pla de transport públic... i els problemes s'han desbordat, la circulació s'ha saturat, i mentre, passen per l'Empresa Municipal de Transports diferents gerents, sense unes directrius clares ni perspectives de futur. Perquè encara tenim autobusos de l'època de SALMA, de quasi vint anys, tenim treballadors de l'època de SALMA, tallers i instal·lacions de la mateixa època. No s'ha fet fins ara gestió empresarial.

DETERIORAMENT PROGRESSIU

-El deteriorament del transport públic ha estat progressiu.

-Any rere any es varen anar acumulant deutes. Vàrem arribar a tenir un deute de 4.000 milions de pessetes, que ens representava unes despeses financeres de 200 milions de pessetes anuals. L'any 1991, per primera vegada a la història, es va embargar l'empresa municipal de transport públic i al mateix ajuntament per un deute de 600 milions de pessetes amb la Seguretat Social, i com vostè deia, vàrem entrar a l'any 2000 amb la flota més vella d'Espanya, amb una mitjana d'antiguitat de tretze anys. El deteriorament intern de l'empresa ha estat paral·lel a un creixement de la ciutat que ha produït una situació pròxima al col·lapse circulatori.

-Per arribar a un punt d'inflexió era necessari que per primera vegada un tecnòcrata desembarcàs a l'empresa.

-(Somriu). La veritat és que sí. Fins ara els doblers no s'invertien per millorar el transport, sinó per pagar deutes històrics. El 40% de la plantilla era d'administratius i mecànics, quan la mitjana és d'un 85% de conductors i només un 15% de personal improductiu per al transport. Durant molts d'anys s'havia utilitzat l'EMT per agrair una sèrie de persones, no per fomentar el transport. Una situació límit. No sé si ha arribat un tecnòcrata, sí que ha arribat un equip gestor que té clar que s'ha de fer un canvi qualitatiu al transport públic: per primera vegada es planteja un projecte de circulació on la ciutat preval sobre els interessos urbanístics i del transport privat.

-I ve la renovació.

-Hem encarregat un estudi de mobilitat que marcarà les pautes. Hem fet una regulació d'ocupació perquè els treballadors serveixin realment el transport públic. Hem aplicat per primera vegada a una empresa pública el sistema de *renting*. *Renting* dels autobusos, però també de les instal·lacions i de la gestió. A nosaltres no ens interessa saber reparar els vehicles ni fer-los nets. Nosaltres sabem transportar gent i a això dedicarem tots els esforços. Sense que li costi un duro de més a l'ajuntament. Per primera vegada es renova i s'incrementa la flota sense que l'ajuntament hagi d'ampliar capital ni endeutar-se. L'objectiu és que al final d'aquesta legislatura, el 2002-2003, l'empresa estigui completament sanejada, que l'EMT no degui ni un

duro als bancs. Que un 85% de la plantilla sigui de conductors. Renovar i augmentar fins a 150 els 100 autobusos que tenim ara. Per primera vegada, també, l'EMT, serà una empresa que generi ocupació. Contractam nous conductors. I tot ho feim d'acord amb el departament municipal de circulació, on, per primera vegada es farà una política que beneficiï el transport públic i perjudiqui el transport privat. És l'única política possible perquè els ciutadans optin per anar en bus i perquè el cotxe deixi de ser un vehicle urbà. Augmentaran els vehicles, les freqüències i les línies. Ara tot això surt en comptagotes. Però d'aquí a quatre o cinc mesos es farà ben visible.

EL TRAMVIA

-Desplaçar-se ràpidament i còmodament per Palma en autobús. Això és la revolució.

-Per resoldre un dels problemes fonamentals de la ciutat és necessari fer una revolució en el transport públic i en la circulació quotidiana. Ara explicam el nostre projecte a moltes altres ciutats, que ens observen amb lupa.

-Palma no tornarà a tenir tramvia?

-El varen llevar fa trenta anys. Com es varen derruir les muralles. Són errors del nostre passat que s'han de comprendre des de la perspectiva d'aquell temps. Per a itineraris de dos o tres milions d'usuaris, ara ja no ens podem plantejar renovar el tramvia. Però en canvi puc dir que ara treballem en l'avantprojecte d'un tramvia que vagi des del centre fins a la Platja de Palma. La ruta que ara fa la línia 15, que du entre 6 i 7 milions de passatgers anuals, als quals s'han d'afegir els que puguin anar a Lluçmajor... i els derivats d'un creixement sostingut de la ciutat. Podem arribar als deu milions de passatgers anuals. Amb aquestes magnituds, i tenint en compte també les perspectives urbanístiques, el model que es vol donar a la façana litoral de Palma, ja podem projectar un tramvia, que millori la qualitat, la freqüència i l'ecologia d'aquest itinerari. El Ministeri de Foment ens ajuda amb 100 milions de pessetes per fer estudis de viabilitat del tramvia. Si es confirmen positius, esperam tenir la col·laboració del Govern de les Balears i del Govern central perquè en un termini de dos o tres anys puguem tenir el tramvia a Palma.

-No arribarà a l'aeroport?

-De moment, veiem que tenim els usuaris a la Platja de Palma. Nosaltres hem de fer una política de transports públics en funció de la demanda, de les necessitats dels usuaris i de les condicions urbanístiques. No pot ser al revés. Però no descartam un ramal a l'aeroport ni tampoc estendre la línia a tota la badia de Palma. Fins a Calamajor. La col·laboració amb la Conselleria de Transports és molt bona, i estudiam tota l'àrea metropolitana de Palma. A partir d'aquesta línia podem estudiar altres ramals a Palma. Perquè volem que el tramvia sigui també un instrument de remodelació urbanística. Per exemple, quan passi el tramvia, les Avingudes es reconfiguraran urbanísticament. No descartam eixamplar les voravies, o destinar un costat de les Avingudes al transport públic i un altre al vehicle privat.

-A Palma hi ha un barri molt peculiar amb molts de problemes de transport: la universitat, que més que un recinte és un polígon, una ciutat de quinze mil habitants. la majoria dels quals entren i surten alhora. Solucions?

-La universitat té l'oferta de transport privat més important de l'illa. Miri la quantitat de places d'estacionament que hi ha. La universitat creix constantment des del punt de vista urbanístic, sense que, paral·lelament, millorin els accessos. S'ha configurat una ciutat sense

fer un projecte global. És hora de posar-li el fre, és hora que una institució que té per funció educar i formar les generacions pròximes ensenyi també com s'han de desplaçar els ciutadans. És la seva assignatura pendent. L'EMT ha augmentat freqüències i ha baixat tarifes. Sé que la conselleria pensa fer un carril bus a la carretera de Valldemossa. Jo el faré des de la plaça d'Espanya. Hem d'aconseguir que anar a la universitat en bus no costi més de vint minuts. Jo crec que en un termini d'un o dos anys hi ha d'haver un canvi radical.

AMBICIONS POLÍTiques

-Amb aquesta empena, serà el pròxim batle de Palma.

-(Riu). No, no. Cada persona ha de saber on són els seus límits. El meu concepte de polític és el d'una persona oberta, que sap escoltar la gent. S'ha de ser un bon gestor. Una institució és una gran empresa, amb moltes persones, molts de recursos econòmics. S'han de tenir les idees clares i un cert grau de professionalitat. Jugar amb els

eren de marca diferent, i es necessitaven especialistes diferents. Ara hem dit, comprem el millor autobús del món, i tots iguals. Canviar l'EMT no es pot fer en quatre anys.

-Sap que si s'asseu a la darrera fila del bus xocarà amb el sòtil quan s'aixequi?

-El seient de darrere és residual. No podem evitar el motor. Hauríem pogut prescindir dels seients. Els hem posat per més fer. M'han comentat, és que els nous autobusos tenen quatre seients menys que els vells. És veritat, però també s'ha de dir que tenen dos espais més per a disminuïts. I això és important.

-Vostè utilitza habitualment el bus?

-Habitualment. Vaig en bus o a peu.

-Quina sort, que passi un autobús freqüentment prop de ca seva.

-Agaf habitualment la línia 5. A Pere Garau. En sortir de ca meua a vegades he d'esperar una bona estona perquè el bus passa ple i de llarg. I alguna vegada m'he hagut de resignar a anar a peu. També agaf esporàdicament altres línies. Tots els conductors em coneixen.

D'AUTOMOBILISTES A VIANANTS

-Convertir el centre en una zona per a vianants és un altre repte, íntimament lligat al de fer eficaç el transport públic. I Palma torna a ser una de les ciutats més endarrerides en aquest aspecte.

-Absolutament d'acord. És una altra de les conseqüències de la



doblers dels ciutadans és una responsabilitat doble: s'han d'oferir els millors serveis al millor preu. S'ha de fer política per a la majoria. Això és el que s'ha d'entendre. El polític ha de ser un bon gestor, i un comercial, en el sentit de saber captar els desitjos de la gent, no tancar-se a un despatx.

-Es defineix a vostè mateix?

-Faig política a unes àrees, com són Hisenda o Transport públic, que han estat dures i gens vistoses. A Hisenda he de conèixer i entendre totes les àrees de la gestió municipal, i les necessitats ciutadanes, des de Cultura fins a Urbanisme. M'arriben totes les despeses municipals, els estudis de prioritats. Això m'ha donat una visió més global. A partir d'aquesta experiència he format les meves opinions. El temps en política és molt breu, en relació als objectius que un es pugui marcar. La coherència necessita deu anys, per donar resultats. A l'EMT això ha estat ben clar. Fins ara es comprava una partida d'autobusos cada quatre anys, per sortir a la fotografia. Cada vegada

política urbanística. Fins fa molt poc no s'havia fet una inversió important en la millora del centre històric de la ciutat, amb fons públics de l'ajuntament, de la comunitat autònoma i d'Europa. S'hauran invertit més de deu mil milions de pessetes en el centre. Era un dels centres històrics més degradats d'Europa. Tots els problemes de drogodependència, prostitució, degradació urbanística han expulsat molta gent del centre cap a l'exemple o a altres municipis. Ara comença a tornar la gent al centre, fins al punt que a causa de la demanda dels no residents els preus esdevenen prohibitius per als residents. En aquesta situació de degradació urbanística del centre, també s'abandonà l'ordenació circulatoria. Com a conseqüència de la inversió urbanística dels darrers anys hi ha també un estudi de mobilitat, que ens ha dut a la conclusió que s'han de treure els cotxes del centre, d'acord amb els veïns i els comerciants. Perquè el centre no és un barri de Palma. És el centre de Palma. Una joia urbanística i turística i n'hem de tenir molta cura. És una joia arquitectònica, cultural i social.



al servei de la societat illenca

Francesc de Borja Moll, 10, entresòl
Tel. 971 71 16 61 - Fax 971 71 91 94
e mail: fundesba@jet.es
07003-Palma de Mallorca

-S'atrevirà aquest govern municipal a fer-ho?

-No sé si es farà en un any o en tres. Ara es fan proves, col·locant pilons a diferents carrers. Volem sectoritzar el centre. Com a conseqüència de la prostitució es tanca el trànsit a determinades hores als carrers que van a la Porta de Sant Antoni. Hi ha unes portes, com són també el carrer Conqueridor, Antoni Maura... on, de forma suau es va limitant la circulació. No podem continuar amb l'espectacle caòtic de la plaça de Santa Eulàlia, que cada dia veig des d'aquest despatx. No és que ens haguem d'atrevir a convertir el centre en zona per a vianants. És que ja ho hem decidit!

-Què ha dit l'estudi de mobilitat?

-Ha dit una cosa tan clara com que el 60% dels cotxes que transiten pel centre van d'un lloc a l'altre del mateix centre. Aquest fet ja no el podem aguantar més. Travessen el centre per tornar a les Avingudes. Això no pot ser. El centre ha de ser un espai de convivència, un espai per als vianants, on només circuli el transport públic.

-S'atreviran?

-No sé si ho farem en un any o en tres. Es farà de manera coordinada amb l'acabament de les obres del Pla Mirall, amb l'impuls que el Pla Urban, que finança la Unió Europea, donarà al centre. Tot anirà coordinat, perquè el centre sigui un espai cultural, de convivència i d'activitat comercial. On el resident tenguin preferència per utilitzar el transport privat, i on els altres hi puguin anar a peu o en transport públic.

-Què faran els cotxes?

-Fem una xarxa d'aparcaments a l'anell de les Avingudes: a l'avinguda Comte Sallent, a la plaça d'Espanya. Un altre previst a la plaça del Tub, un altre al Temple, precisament per facilitar l'accés dels vianants al centre. No podem prohibir els cotxes sense donar alternatives possibles.

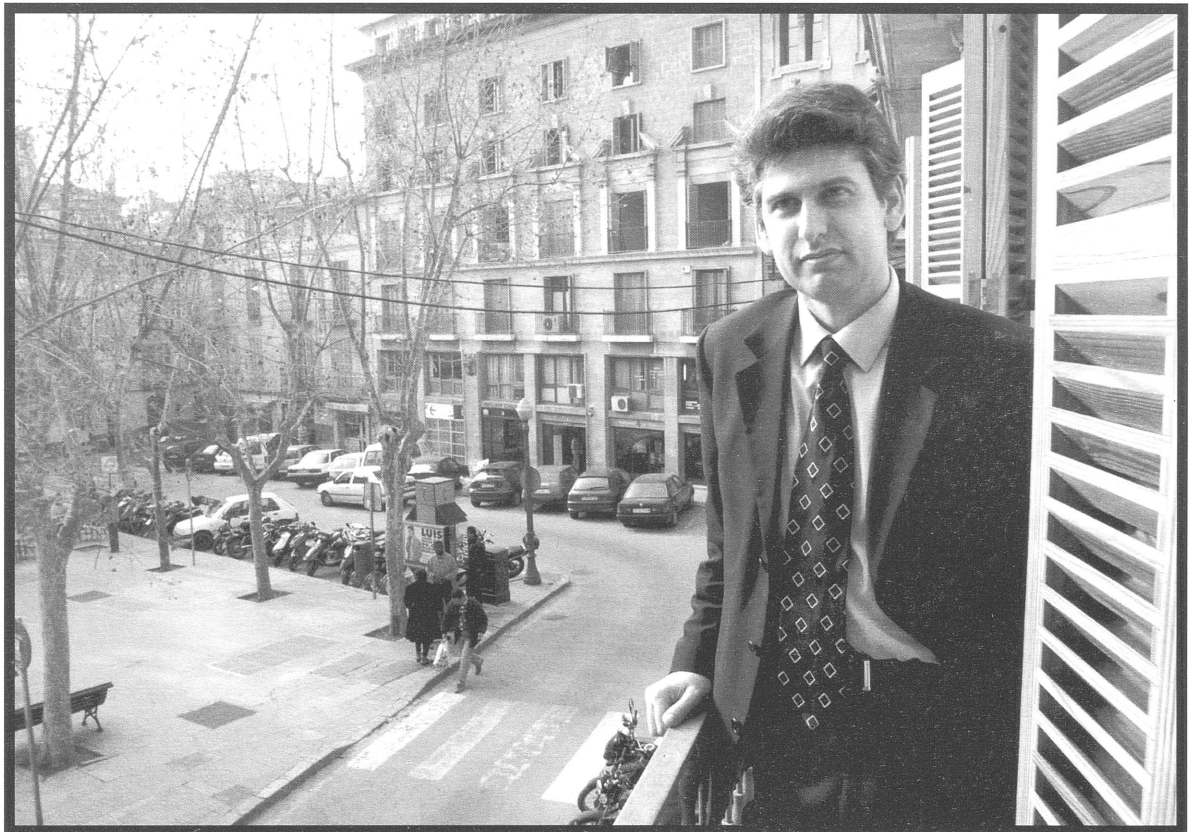
EL BITLLET ÚNIC

-Política metropolitana, bitllet únic, relacions amb el Govern balear?

-Ho farem possible a través de la targeta ciutadana. Ja hem arribat a acords amb alguns ajuntaments perquè els seus ciutadans puguin gaudir de les mateixes subvencions al transport públic, i tenim

converses amb el Govern de les Illes Balears, hi ha molta bona relació, amb l'interès de configurar el transport públic amb un ànim de globalitat. Ja s'ha fet una associació d'interès econòmic entre l'ajuntament i la comunitat autònoma en aquest sentit. La gent no distingeix entre línia urbana o interurbana. Vol servei. És necessari fer un consorci de transport públic a Mallorca per oferir aquest servei. El transport públic és el gran repte per a tota l'illa. El bitllet únic és un altre projecte, que estudiam amb el Servei Ferroviari de Mallorca. Col·laboram en el disseny del tramvia.

-Palma té un model de targeta ciutadana que cap altra ciutat no ha volgut copiar. Perquè amb ella els no residents han de pagar més car el bitllet d'autobús. Totes les ciutats europees s'estimen més subvencionar el transport públic als no residents, perquè el benefici afegit que no emprin el cotxe és superior al cost de la subvenció.



-Estic d'acord. Però jo puc dir que la targeta ciutadana ha suposat un increment de quatre milions d'usuaris de l'autobús. Alguna cosa haurem fet bé. Ara feim cent mil transbords mensuals gratuïts. Això són cent milions de pessetes anuals de subvencions.

-Més s'haguessin incrementat els usuaris del transport públic si hi hagués hagut targeta ciutadana per a tothom.

-No ho crec. Amb el *bono bus* hi havia molt de frau, i així i tot no augmentava el nombre d'usuaris. L'únic que hem fet ha estat canviar el sistema de billetatge i millorar les condicions econòmiques. Ara es pot viatjar per 50 pessetes amb tots els transbords inclosos. Els llocs on el transport públic està subvencionat per a tothom són els llocs on hi ha un consorci amb l'Estat o amb el govern regional. Quan aquí existeixi hi podrà haver preu i bitllet únic per a tothom. Mentre, no pot ser que els ciutadans de Palma subvencionin el transport públic als ciutadans de Calvià o de Lluçmajor.

Taula rodona amb **Javier Coromina** (cap de la Prefectura de Tràfic), **José M^a. González Ortea** (portaveu parlamentari del Partit Popular), **Carles Olmo** (membre de l'Associació Amics del Ferrocarril) i **Joana Maria Seguí** (professora de la UIB del Departament de Ciències de la Terra de la UIB, directora de l'Escola d'Hoteleria)

Frenar amb el seny

per Magdalena F. Mulet

Tots estan d'acord, si més no en una cosa: així no anam enlloc, aquestes carreteres, aquesta no planificació ens ha dut a perillosos revolts, al fet que sortir al carrer, si exageram un poc, sigui jugar-s'hi la vida, o en tot cas sigui una incomoditat que ningú no vol a l'illa de la calma, que de cop i volta s'ha convertit en l'illa del vertigen, de les cues i de la sinistralitat viària, per no parlar de la situació a la ciutat on el cotxe ha esdevingut el pitjor enemic de la ciutadania, que ho veu però que tampoc no sap com ha de prescindir-ne, que encara no s'acaba de creure que sigui prescindible, perquè invertir tendències és molt difícil, sobretot quan no es fa des de la necessitat.



ONA: Quina és l'anàlisi que fan de la situació del transport actualment?

Seguí: Parlar de transport així és molt ampli. No sé si convé plantejar el tema de transport públic versus transport privat i si és millor, en principi, intentar fer un esbós de com està el transport actualment, i sobretot què ens ha dut a aquesta situació, en la mesura que aquesta anàlisi pot servir per fer propostes de futur.

Coromina: Sens dubte és un tema molt ampli i a més encara s'hauria d'ampliar per referir-nos a la comunicació entre illes i amb la Península, cosa que supòs que no serà el debat d'avui.

Seguí: Per centrar el tema en el transport terrestre, crec que en primer lloc hauríem de diferenciar tres nivells o tres tipus de transport: l'urbà que té prou entitat per si mateix, encara que Palma deu ser quasi l'única ciutat de les Illes on hi ha un transport col·lectiu estructurat amb unes línies radials i amb una distribució des de nusos d'aturada i punts origen-destí. D'altra banda hi ha el transport interurbà amb línies de concessió privada que atorga el Govern i per últim, el transport per ferrocarril, un de concessió privada i un de propietat pública. I per analitzar el transport hem d'emprar els indicadors, que n'hi ha molts... però el més corrent per saber si funciona o no funciona i sobretot per esbrinar per què, és el nombre de passatgers. I en el cas del transport col·lectiu urbà s'han fet esforços per racionalitzar línies, perquè durant una sèrie d'anys el transport havia anat de capa caiguda, perquè mantenien el nombre de passatgers mentre la població s'incrementava. En canvi en els dos o tres darrers anys ha augmentat el nombre de passatgers, encara que són les línies interurbanes que fan Palma- platges les que augmenten les ràtios.

Quant al transport urbà hi ha moltes millores que es poden proposar per tal que l'estructura radial de barris perifèrics cap al centre sigui substituïda per línies diametral que uneixin punts sense haver de passar pel centre, perquè no sigui sempre perifèria-centre. Però això respon a una estructura urbana determinada on una gran concentració dels serveis es donen al centre i perifèricament hi ha una divisió de funcions, un barri sanitari, un educatiu, i tal volta això s'hauria d'estudiar per veure la possibilitat de fer línies diametral.

ONA: I a nivell d'illa?

Coromina: El transport públic a l'illa és un tema ben diferent. A les Balears el nivell de motorització és altíssim, som la comunitat autònoma amb més índex de vehicles per habitants, gairebé un vehicle per habitat i la ràtio d'un turisme per a cada dos habitants, a Espanya la segona és Girona, i probablement som de les més motoritzades d'Europa.

EL PEIX QUE ES MOSSEGA LA CUA

Seguí: Aquí hi ha molts de cotxes i a més s'utilitzen molt, les intensitats mitjanes a les nostres carreteres són altíssimes. A la Península amb densitats d'entre cinc i set mil vehicles, les carreteres són autopistes, travessen dues comunitats autònomes. Aquí a trams molt curts moltes de les nostres carreteres superen els vuit mil vehicles de mitjana al dia.

D'altra banda el nivell de renda per càpita no ha ajudat que el transport públic es potenciï, i clar, tot fa que el transport

col·lectiu s'hagi vist relegat. A més com que són poc utilitzades aquestes línies, baixa l'oferta, i clar, és un peix que es mossega la cua. Els ciutadans no les empenen perquè no són atractives, però no són atractives perquè tenen poca demanda, un cercle viciós, que naturalment mai no podrà trencar la inèrcia.

ONA: En aquestes circumstàncies només utilitzen el transport públic els usuaris que no poden tenir cotxe, hi ha una demanda captiva de gent amb poc poder adquisitiu, poca diu vostè, i de gent que o és gran o no té encara edat per poder tenir el carnet...

Seguí: També hi ha el tema de les llicències de taxi, que aquí són moltes. El taxi és un sector competitiu del transport col·lectiu organitzat.

Falta un pla integral de transport, i la paraula "integral" és molt important, perquè no es pot donar resposta al tema del transport si es contempla només una línia de tren cap aquí o un transport urbà dins Palma, o una ampliació d'una carretera cap allà. Sinó que s'ha de fer un estudi de mobilitat que ens permeti dissenyar de quina forma els sistemes de transport puguin ser complementaris, i a la vegada puguin conviure amb els nivells altíssims de motorització, perquè els cotxes els tenim, però és que a més els tenim tots cada dia al carrer, i a les carreteres.

Una política de transport col·lectiu ha de donar incentius al ciutadà i alternatives. No podem dir "deixau el cotxe", sense dir com s'anirà on s'ha d'anar. Els cotxes es podran deixar a la perifèria de Palma si hi ha un bon transport col·lectiu per atracar la gent al centre.

TRANSPORT DISCRECIONAL

Coromina: Les solucions han de ser bones perquè la gent pugui preferir el transport col·lectiu, perquè les solucions ben intencionades però poc efectives en aquest cas seran sempre inútils, apel·lar en primer lloc a la conscienciació dels ciutadans no serveix per a res, compartir cotxes, etc..., la llibertat que dona l'automòbil només es pot substituir per uns serveis molt ben organitzats, perquè de moment la llibertat és major que els inconvenients, així ho perceben els usuaris. Els aparcaments dissuasius són interessants, però s'han de combinar amb línies de transport públic.

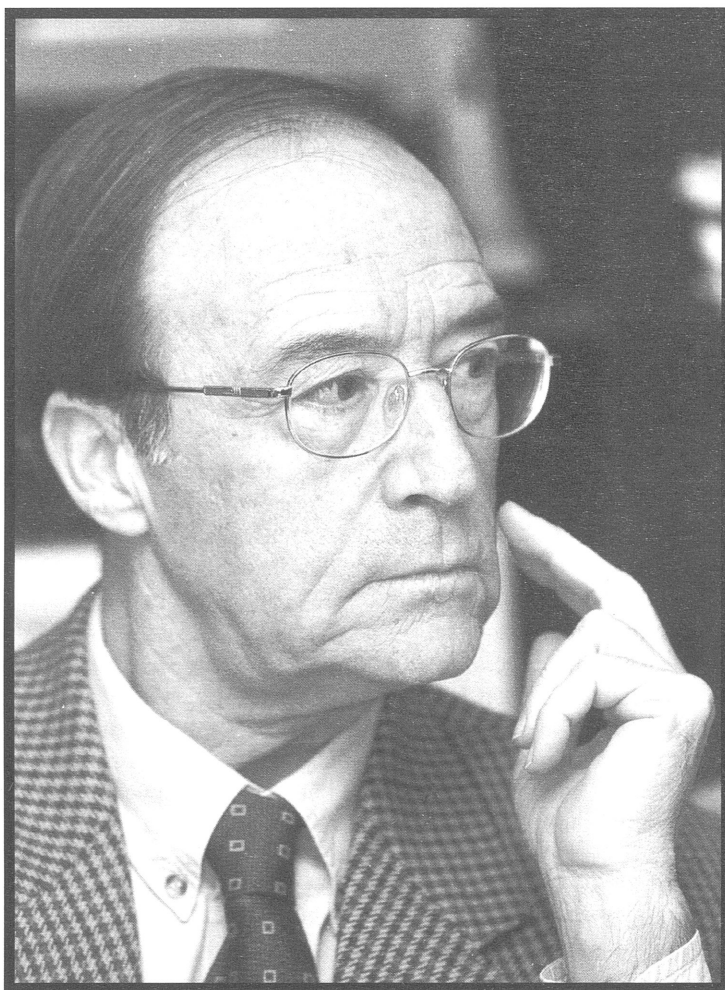
Quant al transport per carretera, el públic és molt escàs i pel que fa al discrecional, he de dir que a mi em preocupa més, perquè hi ha un incompliment de la normativa que implica perillositat. Però la Guàrdia Civil denuncia el que veu, no el que no veu. Hi ha una comissió de seguiment del transport, filla d'una comissió que s'establí legalment, que és la Comissió de Seguretat Autònoma de Seguretat Vial, i d'aquí es desmarcà, sol·licitada pels sindicats, i jo sempre dic el mateix, la Guàrdia Civil denuncia tot el que veu. Les condicions de treball i el tipus de treball, em referesc al transport discrecional a les Balears, és molt peculiar, no és el mateix conduir un camió de peix de Vigo a Madrid que anar i venir quaranta vegades a les coves del Drac i després fer una barbacoa i després anar a l'aeroport. És una manera de fer feina difícil, i a més hi ha hagut pressions no només per part de patronal, sinó també de treballadors, perquè la temporada és curta, etc..., i tot això du implícit un perill que augmenta.

INFRAESTRUCTURA VIÀRIA

G.Ortea: Jo vull canviar de terç. Tot i que estic d'acord amb el que

s'ha dit fins ara, en la meua intervenció vull referir-me al transport quant a l'ús que en fan els ciutadans de les nostres illes. Fins ara tots els que heu parlat heu apuntat la necessitat d'un pla integral de transport, hi estic d'acord, també el vull reclamar. Nosaltres des de la Conselleria de Turisme fem un avanç de pla de transports que deu estar dins d'un calaix, com tot el que fem. Però m'hi vull referir perquè era un tema molt interessant. En aquell cas es tractava d'encarar-ho des del punt de vista no dels ciutadans, sinó dels turistes. Pensar un pla que permetés a un turista visitar l'illa sense haver de llogar un cotxe, perquè avui, ja se sap però convé també dir-ho, si un turista vol anar de Can Picafort a la Colònia de Sant Jordi està ben perdut, bé, un turista i qualsevol que hi vulgui anar si no té cotxe particular. És a dir, d'una banda s'ha de fer un pla integral de transport, però de l'altra resulta que s'han de prendre mesures que són ben urgents i que s'han de prendre ben aviat. Hi ha coses de sentit comú, que tots sabem: en

primer lloc si ens referim a transport privat hi ha un gran dèficit d'infraestructures, tenim un dèficit de carreteres molt important, un dèficit que no s'arregla fent molts de quilòmetres d'autopista, però s'han de fer "alguns" quilòmetres d'autopista i s'han de millorar algunes carreteres convencionals amb variants de poblacions etc., això millora el transport privat immediatament i també el públic, perquè permet que les xarxes d'autobusos siguin més còmodes i rendibles, de manera que indirectament afavorem el transport públic, encara que aquesta no és la solució del transport públic. Per millorar el transport públic que es troba en un estat francament deficient i molt retardat, per raons històriques i pel nivell de vida, i perquè en un àmbit tan petit el cotxe permet el porta a porta i és còmode, ... hi ha aquest cercle viciós que assenyalava Seguí... per millorar tot això, deia, s'ha d'actuar, al meu parer, sobre dues coses. Una, els transports públics sobre la xarxa viària: els autobusos, perquè hi ha una dispersió enorme sobre llicències o concessions de transport regular que no estan interrelacionades sinó ans al contrari, i llavors algunes xarxes municipals, (bàsicament Palma i ara Calvià) que també estan desconnectades entre si. El primer que s'hauria de fer és aconseguir que es coordinassin, en segon lloc s'ha d'establir un augment de freqüències, en tercer s'han de pactar uns preus raonables i assequibles per als usuaris, i en quart hem de fer possible la comoditat, que els vehicles no siguin tan vells i deficients, tot això vol dir doblers, i tot això no és rendible per als propietaris i per tant l'Administració pública ha d'elaborar plans que aconseguixin, en definitiva, arribar a acords amb els conces-



Javier Coromina.

sionaris, i això hem de saber que costarà doblers a l'Administració, és a dir ens costarà doblers a tots.

PASSEJAR FERRO

ONA: *Els costos del transport públic i els beneficis, però, no només es poden mesurar des del punt de vista economicista.*

G. Ortea: Clar, perquè el benefici serà a llarg termini i no només econòmic. I aquests acords passen per passejar ferro buit, i l'Administració hi haurà de "carregar" i no és difícil. Les qüestions econòmiques d'una empresa de transports són ben conegudes, s'han de determinar els factors crítics del que costa un determinat autobús, i establert un cost ics, garantir al concessionari aquests mínims, perquè el concessionari no hi perdi. I amb això el concessionari, com que no hi perd, s'anima i comença a rompre el cercle viciós. Tot això combinat amb el transport guiat, és a dir, tren, tramvia, etc..., i quant al transport guiat, igual que puc dir quines són, en la meua

opinió, les carreteres que s'han de fer, també el tema de tren és molt clar. El tren, per què va desaparèixer?, perquè era ruïnós, com ho continua sent ara..., i això s'ha de dir. Ara ens queixam de l'increment dels bitllets, però tot i això qui paga el bitllet Palma-sa Pobla no ha de creure que amb aquestes vuit-centes pessetes i busques paga el que costa el viatge, ni de prop, el viatge el pagam tots els ciutadans, i això ha de ser així. Ara, els trens han de tenir sentit comú, els trens funcionen molt bé quan hi ha dos destins a molta llarga distància, perquè permeten el transport modal, és a dir, mentre a Madrid ningú no s'espanta per haver de prendre un taxi per anar a l'estació, i llavors el tren fins a Santander, i a Santander llogar un cotxe per anar no sé on, a ningú no li sap greu, perquè la distància entre Madrid i Santander, s'ho val, per dir-ho d'alguna manera. En canvi això no es pot fer entre Palma i Mancor, ningú no agafa un taxi per anar de Mancor a Inca i en ser a Inca pren el tren fins a ciutat i en ser a Palma un taxi per anar a la plaça Gomila. És, doncs, una qüestió de costos i de distàncies. Un altre tipus de trens que funcionen molt bé són els que mouen grans poblacions a curtes distàncies. En el nostre cas, el pol d'atracció es concentra a Palma i el tren des d'es Pont d'Inca funciona molt bé, com a tren de rodalies, i llavors més enllà ja no funciona. Si tenguéssim un pol d'atracció a Inca o a Alcúdia tan important com a Palma, doncs ja hi hauria més trens. I tot això s'ha de forçar un poc. Palma amb s'Arenal i Calvià formen un tot i s'hauria de tractar com a tal..., i també la badia d'Alcúdia, i fins i tot la costa de Muro i Can Picafort. Si aconseguim establir un únic

sistema per fer que el que viu a la plaça Gomila, amb un únic bitllet pugui anar de ca seva a la plaça d'Espanya, i allà prendre el tren i en ser a Alcúdia un tramvia, o el que sigui que el dugui per tota la badia, i tot això amb combinacions freqüents, etc..., pot convenir-li. Però clar, tot això ha d'estar molt ben combinat, i sobretot val doblers, i pot pensar-se que és somniar truites. A la comunitat de Madrid han passejat molt de ferro, i l'Administració ha arribat a pagar, mitjançant un consorci, perquè hi hagués tots els transports i totes les freqüències necessàries per poder invertir les dinàmiques, i ara de cada vegada hi ha més demanda... més línies i, sobretot, són més rendibles.

Olmo: Jo puc parlar com a amic del tren, però sobretot com a usuari, i discrep en algunes coses que s'han dit aquí. Quant que la segona estació del tren d'Inca és la d'es Pont d'Inca perquè funciona com de rodalies, no és veritat, la segona estació és la d'Inca, la tercera Santa Maria i la quarta Binissalem. I la cinquena és la d'es Pont d'Inca. I això vol dir, sobretot, que no és un metro, sinó un tren. Ara, el quid de tot el que s'ha dit aquí és que per invertir la tendència a la gent li has de donar alternatives. Estic d'acord que s'haurà de passejar molt de ferro, abans que les línies siguin freqüentades i per tant rendibles, encara que ja de bon principi són rendibles socialment parlant. I sempre hi haurà una franja horària i unes línies de més èxit i més rendibles. I també hi ha línies que no són possibles, perquè no anirà un tren a Lloret, no es poden tudar els doblers, s'ha de racionalitzar. Invertir tendències és molt difícil, quan s'obri l'estació dels autobusos d'Inca, no agradà..., llavors es queixaren per l'estació de Palma, però què vol la gent? I pel que fa a l'increment de tarifes, en certa mesura és lògica, encara que vuit-centes pessetes a sa Pobla no resulta rendible per a l'usuari.

G. Ortea: La tarifa del tren de sa Pobla és cara, perquè són molts de doblers, però no si ho miram en relació als costos. Ara, el que no ha estat apropiat és que després de sospirar pel tren, quan l'inauguren apugin les tarifes, ha estat un error descomunal. I això ho he dit per tot, encara que als mitjans no s'hagi reflectit, perquè el que diu l'oposició no es reflecteix sempre com el que diu el Govern.

ONA: La polèmica de les tarifes del tren ha estat prou entesa?



José M. González Ortea.

G. Ortea: La diferència entre una carretera i un tren és molt clara, el ciutadà que usa la carretera la paga amb impostos, etc...

Els trens s'han de pagar però, com els aeroports, els milers de milions que costen no els pagues amb el bitllet, a la companyia pagues les despeses, però no la inversió.

Seguí: Com en sanitat o educació, vivim en una societat del benestar, i no es pretén que haguem de pagar el que costen els serveis públics, que són sovint deficitaris per natura.

G. Ortea: Ja ho sé, jo hi estic d'acord, però hem de saber que el tren costa i que hi hem de posar a fons perdut dels nostres impostos, no és com en el cas de les carreteres que es recuperen, i es dediquen a altres coses. El panorama que jo plantetj, és de bitllet combinat, passejar ferro, millorar les carreteres, i tot a càrrec dels impostos, que ja veurem de quins..., en cas contrari no millorarà el transport públic.

PERILLOSITAT A LES CARRETERES

Coromina: Jo vull insistir en el tema del dèficit de carreteres i fer-ho, si és possible, tot prescindint de consideracions polítiques, perquè no se n'haurien de fer. Balears no només és la comunitat amb més alt nivell de motorització d'Espanya i d'Europa, sinó que les seves carreteres són molt dolentes i molt perilloses. Quan parlem d'un vehicle per habitant comptam els cotxes de lloguer, aquest argument l'utilitzen alguns per justificar els nostres paràmetres, però això no és un pal·liatiu, perquè els cotxes de lloguer circulen constantment, més que els altres, perquè tot el dia es passen, sobretot a l'estiu. Ara, tot i això a la societat hi ha un moviment molt desfavorable cap a la construcció de noves carreteres, de noves autopistes, i no és d'ara. En temps del PP ja hi havia oposició i no es feren, la pressió ecologista que sempre és molt cridanera va funcionar, com ha de ser.

G. Ortea: No es feren perquè no hi hagué doblers.

Seguí: A mi m'espanta aquest raonament que perquè les carreteres són dolentes i hi ha molts de cotxes, doncs, hem de fer autopistes. Som a una comunitat petita, una illa on el consum de territori no pot ser actualment recomanable, i sobre això hi comença a haver consens social. Mallorca té 3.200 quilòmetres quadrats i parlar d'autopistes és desmesurat. Hi ha una contradicció entre el que

assenyala González Ortea, com podem d'una banda fomentar i potenciar un transport col·lectiu modal, que a més costarà doblers a la comunitat i a la vegada ampliar les carreteres?, si creixem en carreteres i en autopistes i no hi ha problemes (de moment) farem que el ciutadà ni es plantegi la utilització del transport públic. En tot cas s'han de millorar les carreteres, però no construir-ne de noves, perquè això ja és el que falta perquè la gent no deixi mai el cotxe.

ONA: *Vostè creu que només la necessitat farà que la gent canviï els seus hàbits de mobilitat?*

Seguí: No es pot construir més viari, si es revisa el que tenim i s'eixamplen les carreteres existents... i es fan més segures, no s'ha de construir nou viari, s'anomeni com s'anomeni. Hi ha carreteres que des que s'han arreglat són alternatives ben vàlides, per exemple la de Sineu, que abans era un camí de carro i que ara suposa una alternativa per entrar al Pla cap a Manacor. No podem fer macrovials.

A Palma a la via de cintura hi ha cada dia 110 i 120 mil vehicles, i al passeig Marítim també. Amb la via de cintura hi ha hagut més cotxes que han començat a circular. No veig que es pugui potenciar un transport col·lectiu modal i passejar ferro, com deia Ortea, i a la vegada fer les carreteres més accessibles, més amples i més còmodes... crec que no serà compatible.

Si potencies el model d'utilització de transport privat, no pots alhora passejar ferro per si qualcú vol emprar-lo.

DIGUE'M-LI AUTOPISTA O... UNA ALTRA COSA

G. Ortea: No és així. Una cosa no pot excloure l'altra. Jo no he dit, per altra banda, que s'hagi de fer una xarxa nova de carreteres. He dit "alguns" quilòmetres d'autopista i millorar les carreteres, perquè hi ha temes que costen vides i hi ha carreteres supersaturades. A l'eix Inca-Alcúdia es mouen 20 mil o 30 mil vehicles cada dia, i l'única solució és posar dos carrils en cada sentit, tant si hi ha tren, com si no.

Has de donar capacitat i seguretat a la via. I des del punt de vista tècnic, la millor solució és l'autopista. El que passa és que l'autopista ha estat molt desprestigiada, i la paraula "autopista" ni es pot dir sense crear grans rebuigs. Ara, li diguem com li diguem és necessari fer vials que reuneixin certes condicions, la paraula "autopista" se sol relacionar amb vials immensos amb un consum territorial descomunal i amb uns danys excessius i no és així



Carles Olmo.

realment, perquè les autopistes han d'estar adaptades al lloc on es fan i si haguéssim de fer una autopista aquí, no voldria dir que hagués de ser com les americanes. Ara s'han inventat això del "desdoblament", però, què vol dir?, perquè les mitges són necessàries i suprimir els accessos directes de les propietats adjacents a la carretera també, per la qual cosa s'han de fer unes vies paral·leles als desdoblaments que recullin aquest trànsit i el duguin fins a les interseccions d'accés a la carretera, i tot en unes condicions de seguretat que finalment suposen tant o més consum de territori. I si no es fa així és una ratera. I ho pot confirmar el cap de trànsit, segur! Amb això vull dir que de vegades una solució que en principi podria semblar massa impactant, resulta que ho és menys. I certs trams d'autopista ben feta i adaptada al nostre medi, permetrien deixar les carreteres com estan (això sí, millorades quant a ferm i seguretat) per al trànsit dels que no frissen. I a més, amb això, no es rompia la dinàmica de tots aquests pobles que han construït

els seus negocis i part de la vida social i comercial devora la carretera. Així ha passat amb la carretera d'Inca, quan no frisses pots anar per la carretera vella i aturar-te a Santa Maria o a Consell i quan vas de Palma a Alcúdia agafes l'autopista.

ONA: *Vostè proposa la mateixa solució per a la carretera de Manacor?*

G. Ortea: Però, com es pot desdoblar la carretera de Manacor?, si té un accés cada deu metres, i a més resulta que hi ha quantitat de negocis, un teixit comercial de cara a la carretera. Un desdoblament fet en condicions, perquè en condicions sí que s'hauran de fer perquè hi ha normes tècniques a nivell europeu, és molt més desestructurador, això és així. Perquè tècnicament no hi ha tantes possibilitats. Si defens la via nova (no utilitzem la paraula "autopista" perquè té connotacions molt negatives) és perquè ha donat bon resultat en el cas d'Inca, ja ho deia, on ara conviu l'autopista amb la carretera vella i no es destorben, la carretera vella és la de relació. Ara, quan vas amb origen-destí prens l'autopista, i la "despesa" territorial, tampoc no és major que la que has de fer amb aquests desdoblaments que necessitaran aquestes calçades d'accés, i les voltes que has de llevar, i les desviacions que has de fer per no passar pel carrer major dels pobles.

Seguí: Això podria ser així si tenguéssim tot el territori del món. Però si feim carreteres noves i a més mantenim les que hi ha, és el doble.

G. Ortea: Que no! No és el doble, perquè les que hi ha no poden estar com estan per les raons que ja he dit. No és el doble, i a més desestructura molt més.

ONA: *I per què han de ser carreteres i no carrers?*

G. Ortea: Bé, com una gran àrea metropolitana? Però, de totes maneres passar pel mig d'un poble quan tu no et passeges, sinó que vas origen-destí, resulta que encara que hi hagi prohibicions fas massa via, i és molt perillós.

Coromina: Les regulacions de trànsit en aquest cas són molt difícils. I es poden produir molts d'accidents. La construcció de l'autopista d'Inca va suposar un fort descens de la sinistralitat, d'un any a l'altre varen disminuir considerablement els accidents i els morts.

ONA: *Si s'ha de triar entre invertir per fer arribar el tren a Manacor i fer una autovia per anar-hi què triarien?*

Coromina: Des de la meva professió jo només puc votar per l'autovia. En aquest cas concret és necessària una autovia per raons de seguretat. I està ben demostrat que amb això disminueix la sinistralitat, i les dades referides a la carretera d'Inca ho demostren, i quant al desdoblament, és ben cert que per fer-lo amb garanties també han de consumir molt de territori, mitgeres, vies d'accés i rodones. Ara la paraula "autopista" no es pot dir, bé doncs no la diguem, però hem de ser realistes i donar resposta a un trànsit que existeix. Les principals carreteres estan saturades i en condicions de seguretat molt deficientes, això vol dir accidents, això vol dir morts, i què val un mort? Des del meu càrrec, des de la perspectiva de la seguretat no es pot defensar altra cosa, La carretera de Manacor té 900 camions que hi accedeixen, i això són 900 possibilitats d'accident.

Seguí: La pregunta no pot plantejar-se així, una cosa o l'altra, en cap cas, però el que sé ben cert és que la situació no és sostenible i que fer més carreteres, i donar resposta a aquesta demanda sense més pal·liatius, no soluciona res. Ans al contrari, farà que el problema creixi cap a situacions cada vegada més insostenibles. Clar que és difícil i s'han de cercar alternatives que no siguin necessàriament una cosa o l'altra.



Joana Maria Seguí.

Olmo: Posar el tren no ha de voler dir en cap moment que la carretera no hagi de ser segura, evidentment. Ara, a l'hora de potenciar un model a Balears hem d'anar necessàriament cap al transport públic, perquè la saturació ja no pot anar a més, ara no hi ha alternatives, i el cotxe és una necessitat, quan hauria de ser una alternativa. Si posam per cas que es fa una autopista, bé, però llavors, què feim amb tots aquests cotxes que diàriament arriben a Palma, no podem fer autopistes al carrer de Manacor ni al carrer d'Aragó. Llavors traslladam el problema a un altre àmbit. D'altra banda no parlem de res que altres ciutats europees no hagin pogut resoldre. Hem de ser europeus per a tot i veure quines solucions poden ser més factibles i d'acord amb la nostra realitat.

Només parlem del dèficit de carreteres i hem de parlar del de transport públic, això és així, i s'ha de racionalitzar. El tren no és una bogeria, és una possibilitat.

G. Ortea: De Palma en surten cada dia tants com n'entren, això ens diuen els estudis. I d'altra banda que el tren sigui una bogeria que quedi clar que ningú no ho ha dit a aquesta conversa.

Seguí: El tren té l'altre atractiu d'arribar al centre de la ciutat.

Olmo: A pesar de qualcú. Quant que a Palma entren els mateixos cotxes que en surten, hauriem de veure a quina hora, perquè no és que sigui el mateix nombre de vehicles, sinó que són els mateixos vehicles que entren el matí i surten el vespre.

G. Ortea: La solució passa en la meua opinió per resoldre el transport per carretera i quant al tren, abans que la via de Manacor, s'hauria d'arribar a Alcúdia, perquè l'eix fonamental de l'economia de Mallorca és Palma-Alcúdia, i això és molt antic, tots els esforços s'haurien de centrar en aquest eix. Per què no s'aborda primer aquesta línia?

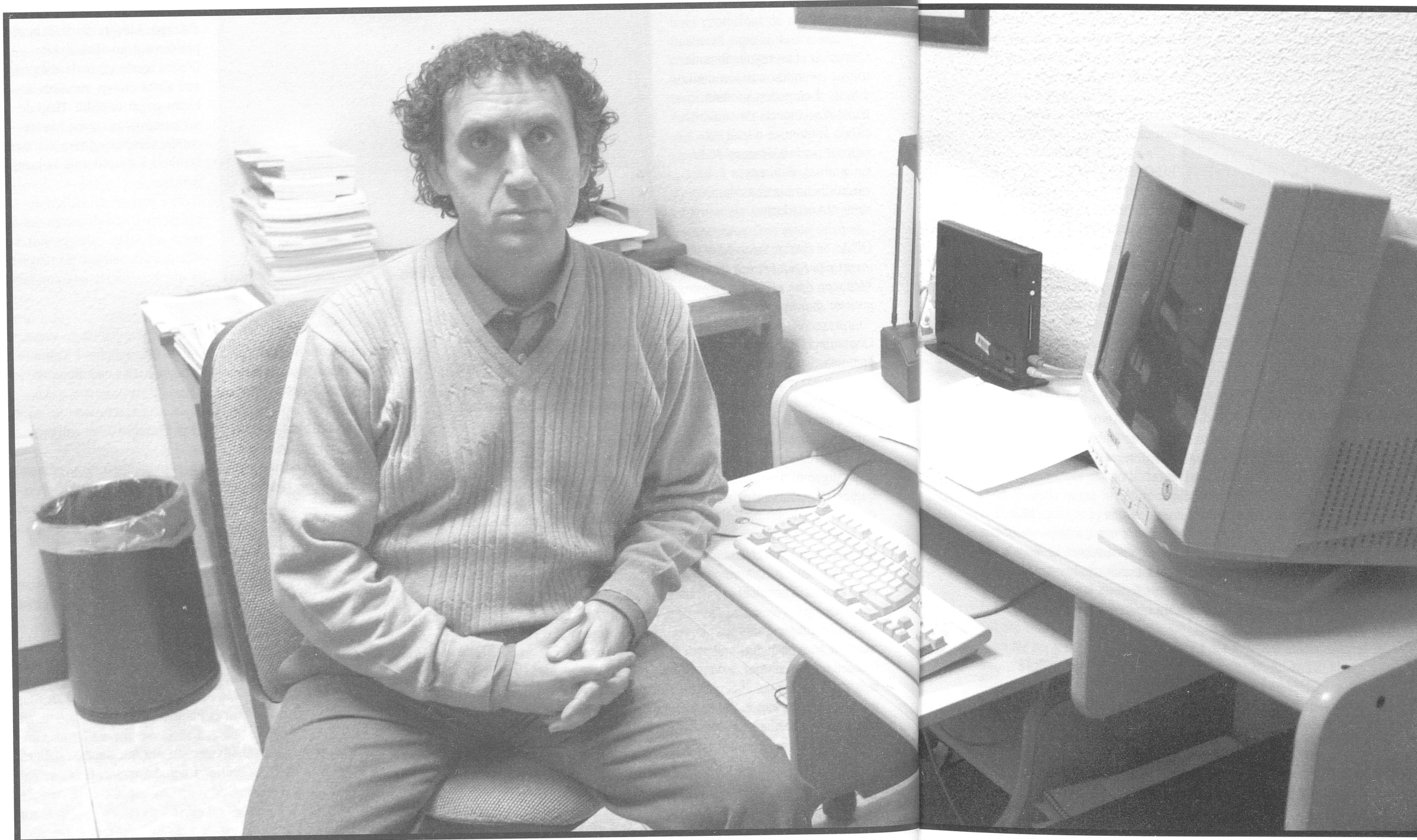
Seguí: Alcúdia és un eix econòmic, però d'entrada i sortida de mercaderies, Manacor té molts més habitants.

G. Ortea: Hi ha també raons polítiques, encara que aquest no és el fòrum on s'han de discutir, és un debat per al Parlament.

Una nova cultura del transport

Entrevista a *Boro Miralles*

per *Magdalena Cortès*



Boro Miralles parla molt de mobilitat sostenible. La Direcció General que encapçala s'encarrega, juntament amb la Direcció General d'Obres Públiques i Transports, de planificar la política de transports des de la perspectiva de la mobilitat sostenible, que és aquella que permet satisfer les necessitats de mobilitat de la població, tot reduint en la major mesura possible els impactes ambientals del transport i de les infraestructures viàries. La Conselleria de Medi Ambient redacta ara dos capítols del Pla director de transports que pretenen donar un canvi de 180 graus a la política que s'havia fet fins ara, i fomentar els transports públics i els modes de transport menys contaminants. Unes línies d'actuació que segueixen les directrius de la Unió Europea i l'exemple de països com Holanda o Alemanya. Els Verds són conscients que van contrarcorrent del que es predica des de la resta de comunitats autònomes de l'Estat espanyol. El repte és tenir temps per aconseguir-ho i, a la vegada, introduir un canvi de cultura del transport on els costos mediambientals es tenguin en compte a l'hora de prendre decisions. Per a Boro Miralles cal plantejar-se les coses amb sensibilitat mediambiental.

Salvador Miralles i Valero, Boro Miralles. L'Alcúdia, País Valencià 1954. És pedagog, llicenciat en ciències de l'educació per la UIB. Professionalment ha estat més vinculat a l'educació ambiental, però vocacionalment les seves responsabilitats com a membre del moviment ecologista s'han enfocat a tota la qüestió de mobilitat i transport. És membre fundacional d'Els Verds de Mallorca des de l'any 1990, així com de nombroses organitzacions ecologistes i no governamentals. Una de les seves grans aficions és la bicicleta, amb què ha recorregut cadascuna de les comunitats autònomes de l'Estat espanyol. Fruit d'aquests viatges és la seva col·laboració a llibres guia sobre rutes en bicicleta com *España en bici*. També és autor de dues obres de narrativa i coautor i col·laborador de diverses publicacions de literatura, pedagogia i ecologia.

- Com i per què va néixer la Direcció General de Mobilitat i Educació Ambiental?

-En el moment d'elaborar els acords del Govern del Pacte, nosaltres, Els Verds, seguint un poc les tendències dels interessos del moviment ecologista, érem conscients que la qüestió del transport és bàsica, i més a les Illes Balears. Jo ja tenia dades que és una qüestió absolutament clau, que està lligada a l'ordenació territorial, polítiques urbanístiques, etc. Nosaltres volíem tenir una incidència dins de la Conselleria d'Obres Públiques, en principi havíem parlat de tenir alguna direcció general intercanviada. La qüestió és que això no va arribar a bon port i finalment vàrem arribar a un acord que aquí crearíem un servei i tendríem una comissió de coordinació amb Obres Públiques. Es va fer, es va aprovar per Consell de Govern, i efectivament aquesta comissió funciona. Nosaltres hi duim les nostres propostes, debatem, arribam a acords..., i funcionam d'aquesta manera.

Una cosa ha de quedar clara, nosaltres no tenim competències en carreteres, el que podem fer és planificar i orientar la política de mobilitat i transport, perquè els de la Conselleria d'Obres Públiques escoltin el que hem de dir des de la Conselleria de Medi Ambient. Per tant aquesta direcció general es va crear per incrementar el rang de l'educació ambiental, fora del sistema educatiu formal, de la qual cosa ja s'encarrega la Conselleria d'Educació, i per encetar aquest servei de mobilitat en coordinació amb Obres Públiques.

MOBILITAT SOSTENIBLE: EL CONCEPTE CLAU

-Des d'aquesta direcció general, quin model de transport suggereixen a la Conselleria d'Obres Públiques? Quina és la seva proposta?

-La proposta que feim és que el transport estigui pensat des de la perspectiva de la mobilitat sostenible. No hem inventat res, a les directrius europees vénen unes línies molt clares sobre el transport actual, i tal com es desenvolupa és insostenible i és incompatible amb l'equilibri ecològic. Per tant, la Unió Europea, a través del cinquè programa marc europeu i d'altres publicacions, dóna unes directrius molt clares per canviar la dinàmica de transport actual. S'intenta gestionar la demanda de transport a través de dos conceptes claus: intermodalitat, que és la combinació dels diferents modes. Que una persona pugui agafar el seu cotxe per anar fins a una estació de tren, agafar el tren i anar al centre de la ciutat. Totes aquestes combinacions de fórmules de tren més bicicleta, cotxe més autobús, autobús més bicicleta, són el concepte d'intermodalitat. I es volen potenciar més que res perquè la gent progressivament deixi el vehicle privat a ca seva, o almenys no entri a les àrees urbanes. I l'altre concepte clau és l'accessibilitat, i això està molt lligat a les polítiques urbanístiques i d'ordenació territorial. Si en el moment de fer unes directrius determinades d'ordenació del territori es contempla que l'accessibilitat s'ha de fer amb vehicle privat, ja tens dissenys de viaris només per potenciar el vehicle privat. Crear accessibilitat significa poder atendre les necessitats de desplaçament de les persones, i intentar minvar al màxim els impactes ambientals del transport.

La creació de proximitat, l'accessibilitat i la intermodalitat són tres conceptes clau, que avui en dia es manegen fins i tot a nivell d'Unió Europea, i aquí sembla que fins ara aquestes coses sonaven massa llunyanes.

És curiós, i vull remarcar, que fins ara la política de transports que havia fet l'anterior legislatiu anava sempre en la línia d'intentar

solucionar el col·lapse de trànsit amb l'increment del viari, quan això ja és obsolet. I ho diu la UE, a un document anomenat "L'estratègia territorial europea". En concret hi ha un paràgraf que diu: "la idea de solucionar el trànsit incrementant les infraestructures viàries és obsoleta". I aquí sembla que això sigui una declaració herètica, i que hem de tirar al fogueró qui ho digui. Sembla que fins i tot encara hi ha aquesta concepció que a més cotxes, més infraestructures, i a unes illes tan fràgils com les nostres, això és impossible, algú ha de dir basta a això. Tenim un índex de creixement territorial de vehicles del 5,6% en el darrer any, i això és moltíssim.

PALMA PRESA PELS COTXES

Hi ha una mobilitat obligada, que és la lligada a la laboral, però hi ha una mobilitat supèrflua, que és la relacionada amb oci. Aquesta mobilitat supèrflua és una qüestió de cultura. Hem d'incidir que ja no podem utilitzar el vehicle privat a motor d'una forma tan gratuïta i tan alegre com ho feim, perquè la pèrdua de qualitat de vida a una ciutat com Palma és absolutament palesa per a qualsevol ciutadà. Aquí l'ajuntament intenta posar pegats, però es necessita una gestió de la demanda molt organitzada, molt potent i molt decidida. Gestionar bé, intentar minvar la utilització del vehicle privat i derivar la utilització dels usuaris cap al transport públic, tren i autobusos, cap a la bicicleta i cap a anar caminant.

EL GRAN ABSENT: EL CARRIL BICI

Però, clar, com podem anar en bicicleta a Palma, si no hi ha ni un sol quilòmetre de carril bici? Jo ho entenc. Només tenim el del passeig Marítim que és de passeig, perquè no va enlloc. Aquí del que es tracta és d'unir el centre amb la perifèria, amb els polígons industrials, amb els centres comercials, amb els centres educatius... que la gent pugui anar de tota l'àrea periurbana de Palma al centre, i al revés, amb bons vials no motoritzats, i que la gent vagi segura, que no vagi compartint els mateixos vials que els cotxes perquè això és suïcida. Jo estic convençut que si posam les infraestructures, la gent farà la resta. Perquè si no, com és possible que la Diada de la Bicicleta de Sant Sebastià sigui capaç de treure 13.000 bicicletes al carrer i la resta de l'any no en vegem ni vint. Això és un festival, un *show* que no du enlloc. El que interessa és la mobilitat quotidiana, i donar infraestructures, perquè la gent vagi segura en bicicleta per Palma i vagi segura caminant per Palma.

El batle ja ha comentat que tot allò que és dolent per al cotxe és bo per a la ciutat. És aquesta mentalitat de dir: "anem a posar dificultat als cotxes", dissuadir-los perquè no entrin als cascs urbans, no poden entrar, això ja s'ha acabat, això ja no és ni modern. Ara el modern és anar en bicicleta, anar en transport públic i anar caminant, i el cotxe a casa, i utilitzar-lo per fer desplaçaments fora de la ciutat o per a desplaçaments llargs, no per moure't un quilòmetre, que és el que fa la majoria.

APORTACIÓ AL PLA DIRECTOR DE TRANSPORTS

-Això significa que s'han de crear unes estratègies perquè la gent, a banda d'adquirir consciència d'una nova cultura del transport, disposi dels mitjans adequats per poder utilitzar un bon transport públic.

-Palma no és competència nostra, però a nivell d'illes es redacta a aquests moments un pla director de transports consensuat entre

Obres Públiques i la Conselleria de Medi Ambient, enfocat des de la perspectiva del transport sostenible, i la potenciació dels modes de transport públic i no contaminants.

La Conselleria de Medi Ambient redacta dos capítols del Pla director. Un és un pla de vials no motoritzats que uneix tots els municipis de cada illa, amb vials no motoritzats. La majoria transcorren per camins rurals de coexistència entre vehicles motoritzats dels propietaris de la zona i vehicles no motoritzats, com és la bicicleta, però també una ampliació potencial d'usuaris com són les persones disminuïdes o persones que fan esport, i en els casos que siguin pertinents, també per passejar els cavalls. Per això en deim vials no motoritzats i no carrils bici.

Al Pla també es preveuen camins segregats a les carreteres. No tornarem a fer mai el que va fer el PP de posar carrils bicicleta a les voreres d'emergència, les voreres són voreres, i si es fa un vial no motoritzat se separa i se segrega físicament del vial motoritzat. En relació amb això hem arribat a un acord amb la Conselleria d'Obres Públiques, que per a mi és una satisfacció personal important, en el qual hi ha el compromís del conseller Antoni Ferrer que a les obres de condicionament i obres de noves de carreteres es faci una reserva de sòl de tres metres per a vials no motoritzats. Per a les que estan en marxa ja hi ha una complicació administrativa més, i igual no es pot fer perquè s'ha de modificar el projecte, però sí que es preveu per a les que es facin a partir d'ara. De

moment només serà reserva de sòl al moment de començar el procés d'expropiació, perquè no hi ha pressupost per executar els vials, serà terra aixafada on ja es podrà circular en bicicleta, segregada de la carretera. Això és importantíssim, després ja és qüestió de cercar finançament i anar fent sobre aquesta reserva.

Per altra banda, també realitzam per al pla els que anomenem plans de mobilitat sostenible, que inclouen el diagnòstic de l'estat actual i quines estratègies i alternatives de solució es proposen. Això també és un altre estudi que s'elabora a aquests moments, crec que a mitjans d'any ja estarà acabat i que serà el marc ideològic per conèixer bé quina és la situació actual del que serà el Pla director de transports. Aquesta part també la feim des de Medi Ambient i la feim des d'aquesta perspectiva de mobilitat sostenible del transport i de transport més respectuós amb el medi ambient.

-És nova aquesta interdependència entre Medi Ambient i Obres Públiques?

-Totalment nova, no s'havia fet mai. Aquí les conselleries eren compartiments estancs, i ara, encara que en altres aspectes hi pugui

haver divergències, sobretot per qüestions de matisos, és important que aquesta cultura de pacte es pugui concretar en aspectes com aquest. Podem tenir una coordinació entre Obres Públiques i Medi Ambient a nivell de transports d'una manera fluida. És nou i a més és positiu i dona molt bons resultats.

UN PRIMER PAS: LA POLÍTICA FERROVIÀRIA

-Quines considera que són les necessitats més urgents de canvi en relació al model de transports de les Illes?

-Les necessitats més urgents ara mateix passen per fer una gestió de



la demanda abocada a una millora de l'eficiència del transport públic. Per exemple, la política ferroviària que es du, trob que és molt encertada i molt decidida. Ara s'ha inaugurat la línia fins a sa Pobla, però l'estudi de viabilitat fins a Alcúdia i port d'Alcúdia ja està en marxa, igual que també hi està l'estudi de viabilitat de Palma-universitat, Palma-aeroport i el soterrament de la línia a l'entrada de Palma, en previsió de l'entrada en funcionament de la línia de Manacor, que ja està en marxa i que pensam que serà possible tenir-la per al 2003, i posteriorment, en una segona fase, Artà i Cala Rajada. Aquesta política d'impuls decidit del tren és absolutament encertada, i des de la Conselleria de Medi Ambient, jo som al Consell d'administració de SFM, li donam un suport absolut i donam les nostres opinions i oferim els nostres projectes.

Trobam que és en aquesta línia que hauria d'anar també tot el tema del transport públic per carretera. Totes les concessionàries d'autobusos que ara mateix cobreixen les línies, s'han de regular, han de millorar de forma ostensible els seus serveis, que ara mateix tenen moltíssimes deficiències i s'han d'adaptar a les noves perspectives que hi ha d'impuls del transport públic. Des d'Obres Públiques també tenen les idees molt clares, el tema d'impulsar el transport públic

interurbà, tant per carretera com per tren, ja és una prioritat. Per altra banda, el que és a nivell urbà depèn de cada corporació municipal, però nosaltres evidentment farem públiques les nostres orientacions polítiques en aquest sentit. Tanmateix Palma també es mou bastant perquè ara renova la flota d'autobusos, i també tenen un estudi de mobilitat encarregat per preveure tot el tema dels carrers per a vianants, per fer que progressivament el casc antic sigui només per a vianants. I crec que no han pres amb vertadera consideració tot el tema de fer carrils bicicleta a l'entramat urbà de Palma.

I l'altra urgència que nosaltres consideram important, perquè es fa des d'Obres Públiques i forma part del Pla director de transports, és aquest pla de vials no motoritzats. Quan hem anat a coordinar-nos amb ajuntaments, la veritat és que s'han entusiasmat, i en alguns ja fan actuacions dins del seu terme municipal. L'única condició que els posam és que una part de les actuacions municipals ha d'estar connectada amb els municipis del voltant perquè la idea fonamental és crear xarxa.

Per a nosaltres la urgència que es vegi també des del mateix executiu que aquest pla de vials no motoritzats, igual que l'impuls del transport públic, és un suport fonamental a aquesta idea de mobilitat sostenible i de transport menys impactant amb el medi ambient, que treballem des de la Conselleria d'Obres Públiques i també des de Medi Ambient.

-S'apunta com a un dels problemes del transport públic la seva rigidesa...

-Imagini que hi hagués autobusos cada cinc minuts. El que s'ha de millorar, està claríssim, és el servei de transport públic, les seves deficiències són claríssimes. S'ha de millorar en qualitat, en quantitat i en franges horàries i en cobertura territorial. En tot això es treballa. Jo som usuari bàsicament de bicicleta i d'anar a peu, ja quasi és una qüestió ideològica per a mi. Fa molt de temps que no entr a Palma en cotxe, el deix fora i després venc caminant. El transport públic és molt millorable, s'hauria de fer que no fos tan rígid i s'han de mirar els seus avantatges.

I una altra qüestió en què es treballa a nivell polític des de la Conselleria d'Obres Públiques, i que es contempla al Pla director de transports, és en la creació d'un consorci públic de transport a cada illa, amb una única autoritat de transport. Amb unes tarifes progressives, amb uns abonaments periòdics, i que tu puguis agafar tots els transports amb un únic abonament. Barcelona i Madrid tenen un consorci públic i d'intercanviadors modals que és fantàstic. Aquí hauriem d'anar en aquesta línia, i em consta que en el Pla de transports es va en aquesta línia. Voluntat política n'hi ha molta, a veure si tenim recursos i temps per poder-ho fer.

-Quin paper juga la Unió Europea en relació a les vostres propostes?

-Nosaltres posam molt d'esment en totes les directives i en totes les polítiques de transport orientades des de la UE perquè ens resulta absolutament factible de poder atendre-les ideològicament, ja que van cap a una mobilitat sostenible i cap a un transport respectuós amb el medi ambient. Una segona fase de tots aquests projectes que coment és la de les planificacions de finançament. Miram a quins fons europeus podem accedir per poder treure un ajut. En acabar el projecte el presentarem a Europa i veurem quins són els canals més adequats per poder cofinançar aquestes actuacions.

ECONOMIA RECONCILIADA AMB ECOLOGIA

-Teniu molts de problemes a l'hora d'imposar el concepte de mobilitat sostenible?

-La sostenibilitat és un concepte que ara se sent molt, però que tal vegada quedi a segon terme quan s'ha d'enfrontar a conceptes com rendibilitat o seguretat.

El cert és que invertir tendències és lent i és costós, però no per això deixa de ser una motivació que orienta polítiques. Efectivament, la rendibilitat fins ara o l'eficiència o fins i tot els guanys privats, sempre han prevalgut per davant de conceptes com sostenibilitat o sustentabilitat. A nosaltres ens agrada més el concepte de sustentabilitat, perquè sustenta, no sosté, són matisos, però popularment s'ha estès aquest concepte de sostenibilitat.

No podem contemplar la sostenibilitat amb paràmetres de mercat. El que s'ha fet des d'una òptica ecologista és incloure dins del camp de l'economia el fet que les externalitats negatives, els efectes negatius de determinades actuacions que s'han d'incloure en els preus finals de les mercaderies, dels processos i dels serveis. És importantíssim que tots els impactes ambientals que es produeixen de forma externa a la producció, s'internalitzin als processos econòmics, perquè si no, feim un engany, una trampa. Nosaltres no podem parlar en termes de preus de mercat, sinó que hem de parlar en termes de costos ambientals.

-Però això costa de ficar al cap de la gent.

-Sí que costa, però ja es fa. Hi ha un moviment al camp de l'economia en el qual els paràmetres ambientals s'hi introdueixen. És el que fan les anàlisis econòmiques de costos i beneficis. Hi ha indicadors ambientals que es contempen de forma sistemàtica quan es fan anàlisis econòmiques, i aquests indicadors ambientals contempen aquestes coses.

-En l'àmbit del transport, supòs que la seva lluita topa frontalment amb els interessos econòmics dels fabricants de cotxes i amb les constructores.

-És claríssim que des de les administracions públiques, la tendència general i global ha estat sempre potenciar la utilització del vehicle privat a motor, el cotxe. Això no és que beneficiï la necessitat de desplaçament dels ciutadans, qui es beneficia realment són les grans constructores d'infraestructures viàries i els grans lobbies de fabricació d'automòbils. No ens enganyem, la gran crisi del transport té aquest motiu: que des de l'Administració pública sempre s'ha potenciat això, amb uns interessos molt concrets, i amb unes connexions d'interessos econòmics molt concretes, amb les grans constructores i amb la indústria automobilística, i no han prevalgut realment aquells modes de transport que tenen més interès social i són menys impactants ambientalment.

Nosaltres intentam invertir aquesta tendència. Som una comunitat autònoma i fa només un any i mig que som al Govern. Però també li puc dir que el nostre és un índex d'actuació que políticament ens situa en una zona *out* de la globalitat de l'Estat espanyol. És l'única comunitat autònoma, amb el Govern del Pacte de Progrés, que no vol autopistes. És l'única comunitat autònoma que vol tornar a potenciar el tren de rodalies, quan a totes les altres els encantaria poder tenir trens d'alta velocitat, que ambientalment són un desastre. Deu fer trenta o quaranta anys que a Espanya no s'ha obert cap línia de

rodalies, ans al contrari, se n'han eliminat, i nosaltres acabam d'obrir la de sa Pobla. I som l'única comunitat autònoma que dissenya un pla de vials no motoritzats que unirà tots els municipis de la comunitat autònoma, a cada illa.

En aquest sentit, posam falques importantíssimes i intentam invertir les tendències. Jo no sé si ho aconseguirem, perquè hi ha interessos molt forts. A més, duim molt poc temps i tenim dos anys i mig per davant. En realitat gran part de les coses que feim ara es veuran físicament, socialment o ambientalment dins la propera legislatura.

Nosaltres no podem aturar en sec unes tendències que vénen de setze anys enrere. Ho feim progressivament.

-De tota manera, també s'ha de plantejar com controlar el creixement d'una forma global.

-La qüestió és que hi ha un marc en el qual s'ha de treballar: contenció urbanística i contenció turística, si feim això, directament feim polítiques de contenció energètica, de transport i de residus, per tant totes les altres baixen i s'adeqüen. Nosaltres ho tenim claríssim, els dos grans eixos sobre els quals hem de treballar a la Conselleria de Medi Ambient són la contenció urbanística i la contenció turística.

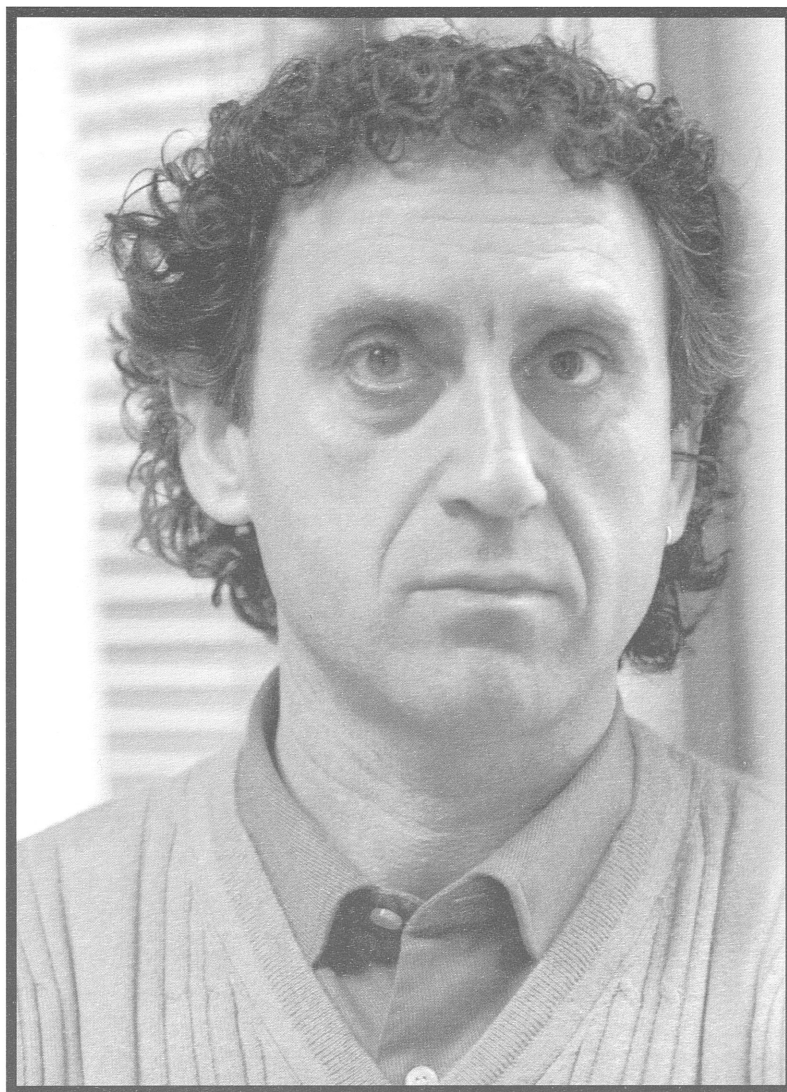
NECESSITAT DE CANVIAR EL XIP

-Pensa que en l'elecció del mode de transport hi ha modes? Per exemple, ara mateix anar en bicicleta o tenir un cotxe pot tenir molts de significats, s'associa a tota una manera de pensar.

-Abans del boom automobilístic dels anys seixanta, la gent es desplaçava amb tracció animal, caminant i en bicicleta. Europa no va perdre el tren d'això, avui en dia a ciutats com Amsterdam pots veure càrrecs polítics en bicicleta. Aquesta cultura del transport públic i del no motoritzat, a Europa ha continuat. Aquí, com a nous rics i amb poca cultura en aquest sentit, no vàrem preveure què significava l'explosió de l'automòbil i la dependència del combustible. Això és una gran jugada per a les companyies petrolieres, perquè tenen tota la ciutadania captiva dels combustibles fòssils. El que no podem fer és segrestar d'aquesta manera la mobilitat de la ciutadania tot basant-la en el vehicle privat, perquè en definitiva estam segrestats.

Realment el vehicle privat no dona de si per atendre la mobilitat, si tenim en consideració l'impacte que provoca al medi ambient. On s'ha de pressionar és a l'Administració, perquè millori les condicions perquè una persona es pugui desplaçar de manera no motoritzada o amb transport públic.

Jo trob que aquest prestigi social que fa que cada vegada t'has de comprar un cotxe més potent i de més doblers, això és una qüestió de poca cultura i de poca sensibilitat. Però sí que és veritat que tant les campanyes publicitàries com les empreses transmeten això "Equipara't amb el teu cap i compra el seu mateix cotxe, però hipoteca't durant vint anys per poder pagar el 4 x 4 per passejar per ciutat". En aquest sentit s'ha de ser més instruït i més sensible. Una persona amb sensibilitat ambiental per força s'ha de plantejar la seva manera de desplaçament. I això és una qüestió que nosaltres des d'aquí, amb campanyes, intentarem difondre: que s'ha d'adquirir una nova cultura del transport, i que avui en dia entrar el cotxe dins la ciutat és contraproductiu i ineficaç.



-Perquè es faci aquest canvi de cultura, haurem d'arribar a la saturació o les institucions es poden avançar de forma efectiva?

-Mesures com les que varen impulsar Els Verds d'Alemanya a les darreres eleccions, de triplicar el preu de la benzina, varen causar una gran commoció social. Però s'ha de veure la metàfora que això comporta: si no es fa cas per una qüestió de sensibilitat o de cultura, vegem si tocant la butxaca la gent fa cas. Era una qüestió simbòlica. A la gent li costa molt canviar els xips, però amb l'increment del preu progressiu de la benzina, la gent es comença a ressentir. El problema és intentar dissuadir la gent mitjançant la creació d'una cultura del transport més sostenible. Jo, allà on compareix intent trametre aquest missatge, i amb el meu comportament també, però hi ha gent que és molt tancada.

Fins ara en temes mediambientals s'ha actuat molt per xoc, a desastre fet posar forats, en canvi nosaltres hem d'intentar actuar amb anticipació, preveure tendències per no arribar a desastres. En el transport, de fet, nosaltres ja estam en situació de xoc, de col·lapse, però no podem obligar la gent que deixi el cotxe, l'hem de persuadir. Més tard o més prest ens haurem de plantejar quin és el nombre de vehicles màxim que podem admetre.

Vies per al ferrocarril

Entrevista a José Antonio Santos

per Constanza Forteza



Convertir el tren en l'eix del transport públic a l'illa de Mallorca. Aquest és l'objectiu. I és un objectiu polític al qual es dedicaran grans inversions i que està basat en consideracions socials, territorials, ecològiques i de seguretat. La fórmula és així de directa. Segons el director gerent dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, si aquest objectiu polític comporta cobrir indefinidament un dèficit d'exploració, aquest dèficit es cobrirà. Si més no fins que s'arribi a una situació de més equilibri financer gràcies a una diversificació de l'afluència de passatgers residents i a la creació de línies d'atractiu turístic, com poden ser la que és, ara com ara, més tangible, la de Manacor. Vol dir això que s'ha optat per impulsar un model de transport públic contraposat al foment de carreteres de vehicles particulars? Aquí, en opinió de José Antonio Santos, és on s'amaga la gran fal·làcia, perquè el tren pot arribar a ser important, però sempre tindrà caràcter complementari, ni d'enfora és el remei a tots els mals. Una altra cosa serà quan, en un futur potser no massa llunyà, autoritats i usuaris ens haguem d'enfrontar a una realitat tan imaginable com atterradora en una comunitat amant del vehicle privat: la necessitat de deixar el cotxe aparcats, perquè usar-lo ens donarà més mals de cap que no solucions. Ja ha passat a molts d'indrets del món, no és, per tant, una cosa nova. Llavors, mira per on, possiblement serà bo tenir una parada de tren prop de ca nostra.

-Segons el seu currículum, vostè va arribar a la gestió de Serveis Ferroviaris de Mallorca sense cap experiència prèvia relacionada amb el món del tren.

-Sí, sí, és així. Clar que quan vaig acceptar la gestió de SFM va ser en funció d'un projecte polític clar, d'un projecte que el Govern considera important, i com a polític que som, vaig dir que sí encara que fos una cosa nova. També s'ha de dir que he tenguut bastant experiència en la gestió d'empreses i que aquí la feina diària és una qüestió de gestió pura i dura.

- Vostè ho formula d'una manera bastant directa, parla de projecte polític sense donar-hi més voltes. El

José Antonio Santos Hierro va néixer a San Adrián (Navarra) l'any 1957. Des de l'any 1979, data en què arriba a Menorca, fins a l'any 1994 ha ocupat diversos càrrecs lligats a la UGT i al PSOE. De fet, la seva carrera és la d'un alliberat sindical i polític. Ha estat secretari general de la Federació de Serveis Públics i secretari d'Organització de la UGT de Menorca, secretari de Política Institucional del PSOE a aquesta illa, secretari d'Organització i de Formació del PSIB-PSOE, així com responsable de la UCE (Organització de Consumidors) a Menorca i a les Balears. El 1994 fundà la Cooperativa d'Habitatges per a Joves a Maó i el mes d'agost del 1999 acceptà el nomenament com a director gerent de l'empresa pública Serveis Ferroviaris de Mallorca, dependent del Govern balear.

cas és que una de les principals crítiques públiques als projectes que envolten el tren indica que es fa ideologia i no gestió.

-Entenc la pregunta i, de fet, si m'he anticipat és perquè altres vegades ja m'han plantejat la mateixa qüestió. Jo som un gestor, que he treballat fonamentalment en temes d'habitatge i que he gestionat cooperatives; quan em proposaren la gestió de SFM no ho feren en funció de la meua experiència prèvia, perquè no en tenc cap, ho feren senzillament perquè era una aposta política important per part del Govern del Pacte de Progrés, per part del partit socialista al qual pertany i, evidentment, del president Antich.

La recuperació del tren és un tema fonamental d'aquest govern, però no és només un objectiu polític de primera magnitud, sinó que és un tema d'importància social clara, inscrit dins les tendències que avui assoleix Europa de foment del transport públic, i concretament del ferroviari. Aquests dies hem rebut una convidada a unes jornades que se celebren a Barcelona titulades "Torna l'era del ferrocarril". Per tant, l'aposta política que fa aquest govern no és una cosa aïllada, està en sintonia absoluta amb la tendència espanyola i l'europea.

-Però aquest és un territori insular. Les justificacions de caire general i teòric parlen de la conveniència del tren per a distàncies molt més llargues que les de Mallorca i per a distàncies molt curtes dins grans espais metropolitans o urbans.

-Lògicament, la nostra estructura del transport no té res a veure amb la que caracteritza les grans urbs com Barcelona i tampoc no té res a veure amb les planificacions de línies ferroviàries de llarga distància. El raonament que es fa aquí té en compte que, durant més de vint anys, s'ha apostat per un model obsolet de carreteres, algunes de les quals són de difícil justificació, pel nombre de voltes que tenen i per la seva inseguretat. Ens hem trobat amb un pacte de carreteres basat en autopistes i autopistes, on no es justifica un consum de territori excessiu en un espai insular limitat. Un plantejament basat en autopistes com si això fos França o la Meseta castellana. I els experts en carreteres, entre els quals jo no m'hi trob, però als quals he llegit i escoltat, diuen que no és un model recomanable per a Mallorca. En canvi, el tren, sense voler assemblar-se als seus germans de les grans ciutats, sí que té elements molts importants a tenir en compte, elements molts valuosos per a nosaltres. És un mitjà de transport segur, el més segur segons les estadístiques, és ecològic perquè consumeix poc territori. A més, els passatgers que transporta en cada viatge, si l'equació és coherent, evita cotxes que consumeixen més gasoli i més combustibles, i que contaminen molt més. El tren no és la gran panacea, no és la solució, és un complement. Però, evidentment, tampoc no és la ruïna que altres anuncien.

COINCIDÈNCIA POLÍTICA

-Per què surten ara veus molt crítiques contra el tren quan, durant l'anterior govern del PP, s'aprovaren unes Directrius d'Ordenació del Territori que el consagren com a alternativa complementària a fomentar en funció d'un model territorial integrat.

-És que el PP no és bel·ligerant en el tema del tren i jo no esper cap tipus de bel·ligerància especial d'aquest partit en relació a aquest tema. De fet, duim un any i mig de gestió i no s'ha produït cap atac frontal especial, llevat dels que sí es formulen des d'un mitjà de comunicació que, podríem dir, és pròxim a la filosofia de la dreta. El que és clar és que el transport públic en tren no és rendible, però en realitat tampoc no ho són les mateixes autopistes. Si se sumen totes les despeses -i ja no parlem de les que aporta el particular- guanya el tren per golejada. Però és que, a més, hi ha els temes del respecte al territori i un altre tema importantíssim, el de la seguretat. Què val una mort? Què valen els ferits de carretera que es produeixen cada cap de setmana en una comunitat com aquesta tan afecta al vehicle privat? Jo no esper una oposició especial per part del Partit Popular, exceptuant les que es derivin de l'aplicació d'una lògica diferent a la de l'actual govern. Crec que en aquests moments tots coincidim a donar suport al tren com a alternativa, un tren millorable, que no xapi les ciutats en dues parts, un tren adaptat al segle XXI. La idea és d'obrir el tren a un tipus de client que vagi més enllà dels usuaris habituals, els clients que deim captius, un tipus d'usuari nou que s'adoni que el tren és més pràctic, més còmode i més segur i que, per tant, val la pena deixar el cotxe a ca seva i arribar a Palma llegint o repassant l'agenda. Al marge del component turístic, no volem fer rendible el tren a base de l'usuari habitual, aquesta franja ha de ser social i, per tant, justifica perfectament un dèficit d'explotació. No pretenem que el tren deixi de ser deficitari gràcies al bitllet que paga l'usuari habitual, encara que sí intentarem equilibrar al màxim i atreure altres usuaris. Però el que desitjam és que el tren sigui rendible socialment, que descongestioni les carreteres i que la gent visqui millor.

-De quin dèficit concret parlem?

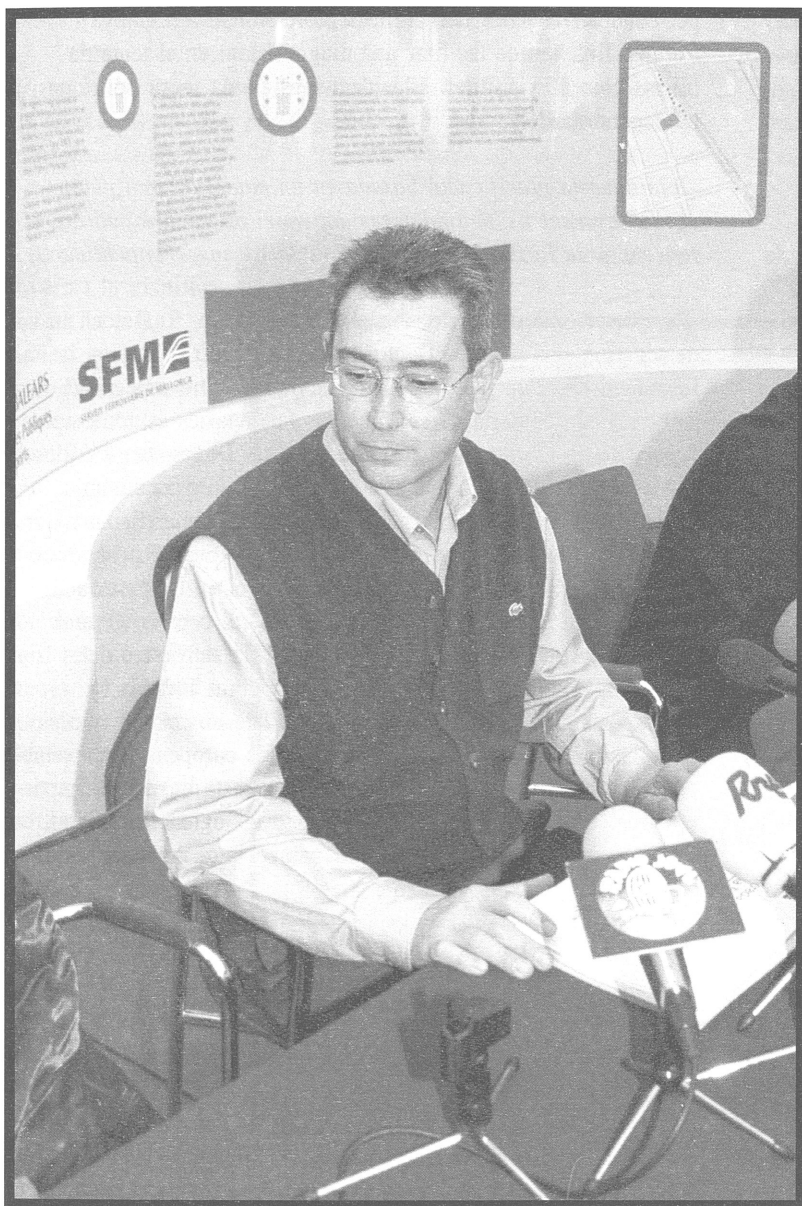
-En els pressupostos del 2001 la subvenció del Govern balear al compte d'explotació de SFM apuja a 500 milions de pessetes, xifra prevista per cobrir el dèficit de la línia de Palma a Inca i també la d'Inca a sa Pobla.

-I quina avaluació prèvia fan de la línia Inca-sa Pobla?

Bé, ara la feim, un treball de control diari dels passatgers. Serà una línia deficitària, però no perquè hagi nascut com a tal, sinó perquè els hàbits de la gent canvien a poc a poc. Aquesta línia comunica poblacions molt limitades, encara que amb gran mobilitat. Però s'ha de tenir en compte que aquesta línia tindrà sentit quan arribi a Manacor, de moment és una línia incompleta. Ara com ara, del que estam satisfets és de prestar un servei a aquests ciutadans.

PREUS SOCIALS

-SFM acaba d'apujar els bitllets de tren al començament del 2001. Però, a pesar d'això, encara és més barat anar, per posar un exemple, de Palma a Binissalem en tren que no de Palma a s'Arenal en autobús. Entre assolir un dèficit en funció de factors socials i aquesta paradoxa, no hi ha un marge on encara es podran apujar més els preus?



-Bé, com vostè sap el tema de la pujada ha generat una polèmica important. Hem aplicat un increment de preus en el 2001 i hem hagut d'acreditar que aquest increment està en sintonia amb els preus que es cobren a altres indrets. Evidentment, l'autobús és més car, però el que hem volgut és fixar una política de preus d'acord amb la idea de servei públic. L'empresa pública no pot practicar una competència deslleial en relació a les empreses privades, encara que sí podem millorar la qualitat. Quan la gent parla de preus s'oblida de comparar la relació qualitat-preu. I què és la qualitat en un transport públic? Qualitat és el que donam nosaltres, perquè no donam quatre serveis diaris entre Inca i Palma, en donam quaranta-dos. Encara que haurem d'avançar en altres aspectes, per exemple, millorar l'espai disponible al tren per al passatger. Però això ja arribarà, en devuit mesos no es pot trencar una tendència de 50 anys de deixar que el tren caigués.

Com a conseqüència d'aquesta pujada, el batle socialista de Binissalem va demanar que tornassin a abaixar els bitllets. Però si els ingressos per passatger i quilòmetre del tren Inca- Palma

són la meitat que genera el tren de Palma a Sóller, no vol dir això que, a pesar del parer dels batles, els preus tornaran a pujar?

-Bé, aquestes manifestacions són comprensibles. Quan un és batle d'un municipi parla pels seus, i els defensa. És el mateix que han dit altres batles amb independència del color polític. Miri, el tema dels preus sempre forma part d'un equilibri difícil, i nosaltres volem ser coherents: en el tema del transport públic entenem el dèficit com a tal, com una qüestió consubstancial. Ara bé, si potencies aquest transport públic, si crees una necessitat en relació al seu ús, ja treballes per aconseguir que una part dels usuaris compensi els preus més baixos. Això és el que pretenem quan, més endavant, hi hagi un ús turístic del tren públic. Hem de mantenir i guanyar més marge de clients fidelitzats i, a la vegada, potenciar usos més rendibles. Per exemple, pens que el viatger que agafa el tren esporàdicament hauria de pagar més que no l'usuari habitual. A la gent que puja al tren esporàdicament li és igual pagar un que dos. Jo he estat turista a molts de llocs i t'és igual pagar dues-centes o tres-centes.

-Al marge que els ciutadans europeus estan acostumats a pagar un tren sensiblement més car.

-Totalment, és així. Per tant, què hem de fer? Al marge de pujades de taxes, hem de fidelitzar els usuaris i crear nous productes que facin veure a la gent que la relació qualitat-preu que ofereix el tren és millor que la de transports competidors.

-Segons les xifres aportades per la seva empresa, el nombre de passatgers ha augmentat molt en un any, després d'un temps d'estabilització i d'una etapa més llunyan de descens.

-A partir del darrer trimestre del 99 i sobretot a partir del 2000 hi ha hagut un important augment de passatgers de la línia Palma-Inca, un augment del 20%. Això és molt, molt més del que pensàvem. I per factors molt diversos entre els quals hi figura el mateix debat públic que s'ha obert en relació al tren. Un nucli important de gent ha advertit els avantatges del tren gràcies a aquest debat públic. A una roda de premsa que fèrem a la carpa instal·lada per celebrar els 125 anys del tren vaig donar les gràcies públicament als mitjans de comunicació, per informar del tren, per parlar del tren, per parlar a favor, en contra, d'una manera neutral, per tal de parlar-ne. Això ha generat que molta de gent el provi. L'impuls al tren no respon només a una estratègia política, hi ha una pressió popular clara, la gent de l'interior de l'illa reclama la tornada del tren. I el cas és que els passatgers han d'augmentar encara més. Ara mateix incorporam un bon grapat de millores, per exemple, dues noves aturades a Marratxí, de manera que tendrem cinc parades en cinc quilòmetres, una parada per quilòmetre; crearem aturades dins Palma per servir nuclis nous que s'han creat. Així descongestionarem la ciutat. I hem incorporat elements nous, mòbils nous, hem rehabilitat la línia ascendent i rehabilitam la descendent. Quan acabin aquestes

obres, que generen molèsties i moltes queixes dels usuaris, quan acabin el 2001, el panorama de la línia Palma-Inca haurà canviat radicalment i això es notarà en el nombre d'usuaris.

L'EIX FERROVIARI

-En relació a les noves línies sembla que la més clara i més rendible és la projectada fins a Manacor; ja que, després de la de Sóller-Formentor, és l'excursió turística més freqüentada. Però què passa amb els altres projectes, el d'arribar a Alcúdia, el de l'aeroport i la línia Sud, el de la universitat?

-Al meu entendre, tot el que es pot plantejar pot ser real en el futur. Però, anem per parts. Què és el que ara tenim en marxa i és real? Evidentment, la línia Inca-Manacor, la recuperació de la línia existent. I no és una línia que s'hagi plantejat per la seva rendibilitat, encara que és evident que és un complement perfecte, que si no pot fer-les rendibles, sí que podrà equilibrar la balança d'aquelles que no ho són. La línia sa Pobla-Alcúdia? Miri, des del meu punt de vista ha estat un error no haver avançat en aquest tema ja fa molt de temps; em refereix al govern anterior, que no va encarregar l'estudi previ. Clar, l'hem hagut de fer ara i ja duim dos anys de retard. Arribar fins a Alcúdia és rendible des de dos punts de vista: en primer lloc, des del punt de vista social, perquè connectes Palma amb el port d'Alcúdia, punt d'arribada dels vaixells de Menorca. L'altra rendibilitat pot ser econòmica, perquè es tracta d'una gran zona turística. Ara, en aquest primer trimestre del 2001, rebrem l'estudi de traçat i de factibilitat, estudi que presentarà el president de SFM, el conseller. L'exposarem als ajuntaments afectats i començarem el debat públic sobre el projecte. A partir d'aquí la proposta de SFM i la del Govern serà tirar endavant. I hi haurà dificultats perquè en el trajecte hi ha s'Albufera, els cultius de patata de sa Pobla i el tema de Pollentia.

-Com afecta el traçat a aquestes zones?

-En els anys cinquanta i seixanta hi havia una reserva de terreny que finalment va desaparèixer, perquè ningú no la va aprofitar i, clar, les zones reservades s'ocuparen amb el desenvolupament turístic. Ara, l'empresa que ens fa l'estudi ens ha d'aportar tres alternatives des del punt de vista dels traçats, tot tenint en compte factors orogràfics i de rendibilitat econòmic-social. Si el tema d'Inca-Manacor és a punt de ser aprovat pel Consell de Govern i ja el tenim pressupostat a les xifres d'enguany, també ja tenim preparada la partida del 2002 per envestir la línia Artà-Cala Rajada. Volem que el tren marqui l'eix del transport públic.

-I les línies a l'aeroport i a la universitat?

-Són en fase d'estudi. En el cas de l'aeroport ens trobam davant un projecte molt complicat, a l'hora de parlar d'expropiacions ens haurem d'enfrontar a un procés molt complex, de costos brutals per la zona de què parlem. Un tema molt car. Però, es pot plantejar a llarg termini? Sí, clar que sí, això és segur. Hem encarregat dos estudis, que ens costen 100 milions de pessetes,

per conèixer el parer dels millors professionals d'Espanya i Europa. Ens han de facilitar una diagnosi tant en el tema de traçats com de viabilitat. I les decisions finals seran polítiques, ja no dependran de SFM.

-Tota aquesta planificació basada en un model de tren públic econòmicament i indefinidament deficitari no xocarà amb la reticència de la UE a les subvencions als transports públics?

-Bé, potser això ens creï certes dificultats. Però, finalment no ha de ser problema perquè el que hem d'aconseguir és que es reconegui des d'un punt de vista pràctic la nostra especificitat com a illes. Quan es parla de subvencions ferroviàries es contempla l'excepció de la comunicació entre regions. Doncs, bé, les illes ja són una excepció per si mateixes. És que si no es contempla aquest factor no tenim cap possibilitat en cap tema. Hi ha projectes i programes europeus que volem explorar, programes que poden facilitar la unió d'illes amb ferrocarril, l'associació d'illes. És un tema que encara està molt verd, però en el qual treballam. A més, si analitzam la qüestió, la subvenció del Govern a l'explotació del tren, si la comparem amb els pressuposts globals, no és molt elevada. I la nostra intenció és treballar conjuntament per aconseguir fons europeus, per exemple per a qüestions d'infraestructura. La UE aporta quantitats importants per a trens d'alta velocitat a Espanya; lògicament, nosaltres no en tenim, però sí podem cercar fons per a la modernització i per a la incorporació de tecnologies.

FIBRA ÒPTICA, MILLORAR LES ESTACIONS

-No hi ha una manera de rendibilitzar el tren a través de les explotacions dels espais de les estacions, avui uns espais morts i, a més, insegurs?

-És que en aquest tema la situació és complicada. Quan vaig arribar aquí em vaig trobar que són els ajuntaments els que fan ús de les instal·lacions existents a les estacions. El 1994, quan es feren les transferències, i els anys següents, potser per llevar-se el mort de damunt i perquè no hi havia molt d'interès en el tren, es feren concessions als ajuntaments sobre aquestes instal·lacions. Clar, ara hem de parlar amb els ajuntaments per recuperar aquests espais o, en el seu cas, compartir-los. A l'Ajuntament de Manacor, que va reclamar l'estació per a finalitats culturals, perquè mai no es pensaven que tornàs el tren, ara li has d'explicar que el tren sí que tornarà i que el que hem de fer és anar en sintonia. Ells han de renunciar a alguns espais que per força han de ser ferroviaris i nosaltres haurem de renunciar a altres. I en el cas de Sineu, on la persona que gestiona el centre artístic estava molt preocupada, hem de mantenir la mateixa idea: ningú no li llevarà res, però, clar, haurem de renegociar el contracte, compatibilitzar els dos usos. La recuperació de les estacions va lligada a projectes estratègics, volem instal·lar fibra òptica en els recorreguts dels trens per facilitar la informació en línia a les estacions, establir punts d'informació, modernitzar. Una altra campanya, que preveiem per al 2002, és per evitar el vandalisme a les estacions, millorar la neteja i evitar l'abandonament. Però, clar, són moltes coses i totes necessiten un temps.

MARRATXÍ: APARCAMENTS DISSUASIUS

-Hi ha qui diu que vostès esperen que es col·lapsin d'una vegada les carreteres per així poder potenciar el tren per factors realment dissuasius.

-De cap de les maneres. Tant de bo el senyor Cascos hagués acceptat la modificació de Pla de carreteres fet per l'anterior govern i la planificació de l'actual.

Aquest govern és fruit d'unes eleccions i té tot el dret a plantejar un model nou. I planificar les carreteres no és qüestió d'un dia per l'altre. Nosaltres no volem que es col·lapsi res, ni molt menys. Al contrari, tant de bo tenguéssim més suport a la nostra planificació. Pel que conec, a Madrid tarden un any a adjudicar una carretera i a nosaltres ens demanen que modifiquem tot un pla en un temps rècord. I dir que perdrem 50.000 milions en carreteres per culpa nostra..., en realitat no sé on volen anar a parar amb aquests arguments.

-En realitat, no és una fal·làcia fer comparacions entre una cosa i l'altra?

-Totalment. És que no es poden fer, al marge que ja ho he dit al començament, el tren és un tema complementari. I millorar el tren significa millorar carreteres, perquè s'han d'aconseguir accessos des de la carretera al tren i llocs d'encontre comú amb el tren. Per exemple, s'han de crear aparcaments dissuasius devora les estacions i fomentar els centres que envolten el tren. El tren, es miri com es miri, i més a una illa turística com aquesta,

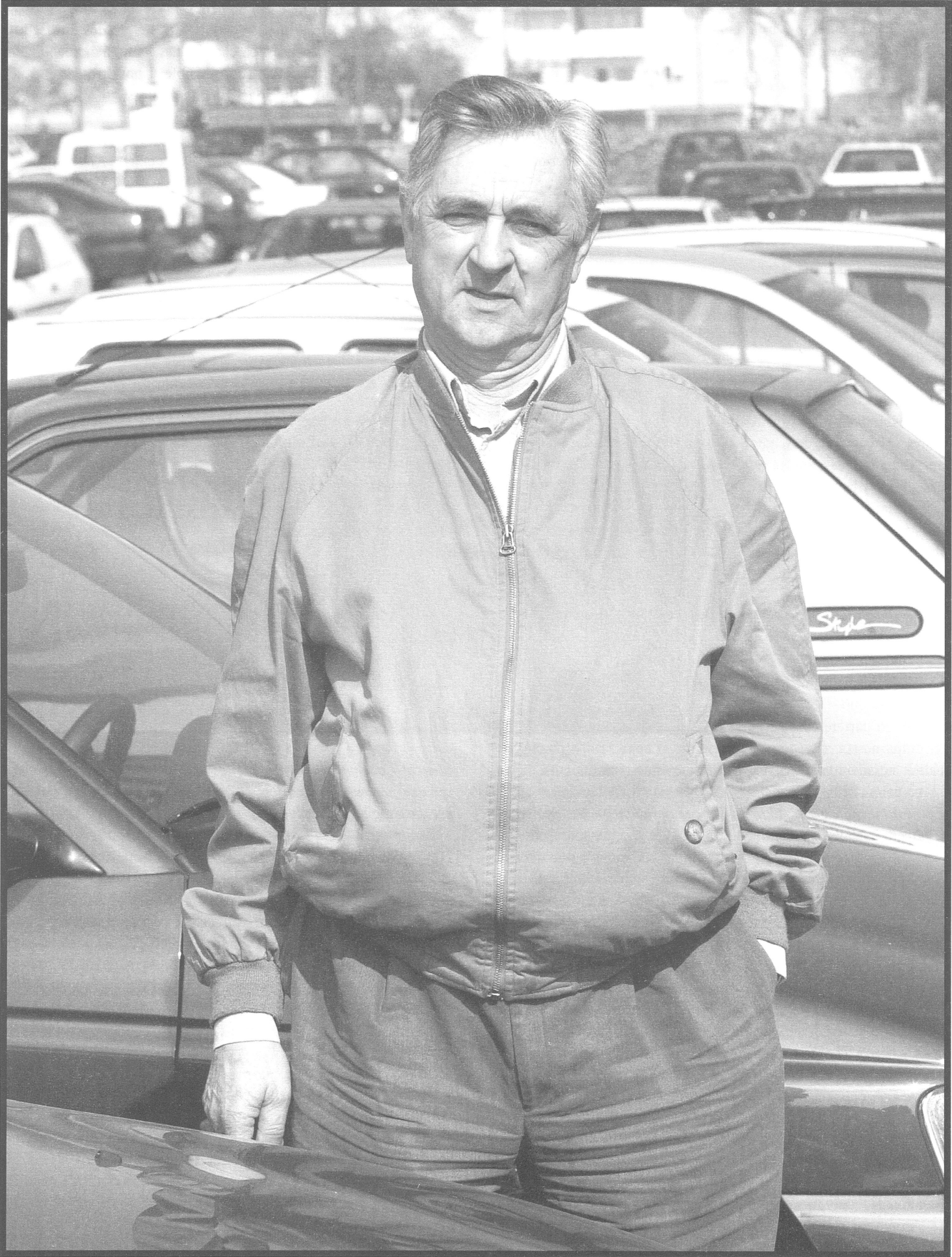
comporta riquesa. Hi ha tanta de gent que ve aquí i no s'ha plantejat mai recórrer l'interior de l'illa en tren en dos dies, a la manera d'una excursió turística com hi ha a tants d'indrets. Quan les línies estiguin fetes, això serà possible. I nosaltres no inventam res, tot això funciona a molts de llocs.

-Si augmenta el transport en tren, augmenta la mobilitat, tal com passa amb les carreteres noves, que absorbeixen el trànsit



existent i acaben per contribuir a l'augment. No hem de reconèixer que per molt que millori el transport, la solució real passarà per restringir la circulació?

-Tot indica que s'ha de racionalitzar l'ús de la nostra llibertat de moviments en el cas dels transports. Jo només li puc parlar dels nostres projectes, entre els quals figura la construcció d'un aparcament dissuasiu, important, bastant seriós, a Marratxí, devora l'autopista. En aquest punt, on comencen els problemes de congestió de l'autopista, farem una davallada del tren. Es projecta una cosa molt seriosa, la primera prova real d'un aparcament dissuasiu a l'entrada de Palma.



El germà pobre

Entrevista a Rafel Llompart

per Maria Ferrer

El transport regular de viatgers per carretera es considera el germà pobre del transport a Mallorca. Millora l'activitat econòmica i augmenten les vendes de cotxes, els usuaris de taxis, d'avions... però no dels autobusos que connecten Ciutat amb la part forana de l'illa. Uns vehicles que, en ple estiu, duen de quatre a cinc mil persones cada dia, la majoria turistes, que els salven dels difícils moments dels mesos d'hivern, quan els cotxes van buits. Des de la patronal del sector, Rafel Llompart critica l'oblit a què han estat sotmesos des de l'Administració, que enguany ha començat a subvencionar les línies. Les perspectives de futur no són bones: els estan construint una estació a Palma, però no els agrada; es potencia el tren, competència directa d'aquest sistema de transport, i la cultura del cotxe està fortament implantada entre els mallorquins. A més, la flota de vehicles de la quinzena d'empreses que existeixen és de les més antigues d'Espanya. "Antiga, però no vella", afirma Llompart en el decurs d'aquesta entrevista en què analitza la situació del sector.

-Vull anar a la Colònia de Sant Jordi en autobús. Aniré a la plaça d'Espanya i no trobaré on agafar el vehicle, perquè no hi ha estació i les parades estan poc senyalitzades. Probablement, ni hi hagi un autobús directe, ni una coordinació entre l'hora en què jo arribaré a Campos o a ses Salines i la del vehicle que surti d'allà cap a la Colònia, si és que en surt algun. I a més, el bitllet em semblarà car. No se'ns posa fàcil per emprar a aquest transport.

-Sí, avui el problema que tenim a Mallorca és greu per a l'usuari, perquè no hi ha un pla de transport ni una coordinació entre els transports existents, que és el que es necessitaria per exemple, en el

Rafel Llompart va introduir-se al sector del transport regular l'any 1972, quan va comprar la concessió de la línia Valldemossa a Deià. Un temps després, demanà el perllongament del trajecte fins a Sóller. L'any 1994, vengué la línia i va passar a fer el recorregut Can Picafort-Palma, que encara manté. La seva empresa es diu Cladera Ferrer, SA., i té cinc vehicles, amb el mateix nombre de conductors i un peó. L'any 2000 transportà un total de 89.000 persones. Presideix l'Agrupació de Servei Regular de Viatgers, integrada dins la Federació Balear de Transport, des de fa dotze anys. No té intenció de presentar-se a la reelecció en el càrrec.

seu cas. Si vol anar a la Colònia de Sant Jordi, potser el transbordament sigui inevitable, perquè l'autobús no pot arribar per tot, però a Campos, o allà on arribi, hi hauria d'haver un altre autobús per poder continuar fins a la Colònia. Això és el meu punt de vista, que hi hagi una coordinació amb els transports per carretera i amb el tren també, perquè l'altre dia em varen dir que des de sa Pobla hi ha amb el nou tren quinze expedicions a Palma i n'hi ha quatre que coincideixen amb l'autobús de línia. Això per a mi és una barbaritat. El primer que havia d'haver fet Serveis Ferroviaris és demanar a l'Administració quins horaris tenia l'autobús, perquè si sa Pobla té avui quinze expedicions en tren i cinc per carretera, en tendríem un total de vint-i-

cinc, però si coincideixen els horaris, en aquest cas, en queden denou.

-El Pla de transports se'ns anuncia des del Govern.

-L'Administració abans ja en parlava molt. Aquest govern vol fer un estudi sobre aquest tema. Crec que seria molt important que Administració i transportistes ens reuníssim per mirar d'arreglar aquest tema. L'exemple que ha posat vostè al principi no és l'únic. Hi ha moltíssima gent que ens ho demana. Per exemple, l'altre dia va venir una senyora que volia anar fins la Colònia de Sant Pere. Nosaltres només arribam fins a Son Serra de Marina, i des d'allà se'n va haver d'anar a peu per un camí que hi arriba.

LA NOVA ESTACIÓ

-A hores d'ara, el primer problema és a la plaça d'Espanya, on hom no sap ni per on començar per trobar les parades d'autobús.

-Totalment d'acord. No hi ha estació, encara que això va camí de solucionar-se. Tenc entès que l'Administració ha seleccionat dues o tres empreses, els ha demanat pressupost i supòs que ho donarà a la més adient. Volen fer com a Inca, un lloc que permeti que l'usuari no es banyi en un dia de pluja. Ara, de la manera que estam, un al carrer Marqués de Fuensanta, l'altre a Miquel Marqués..., això és un desastre. Arriba un senyor de la Península que vol agafar l'autobús i queda aborronat. Tot això a una ciutat com és Palma, on vivim del turisme. Les autoritats competents no s'han preocupat de potenciar el transport públic, que no només depèn del concessionari, que també, sinó que l'Administració hi pot fer molt.

-L'estació que es construeix és la que vostès volen?

-No, no. És una mica enfora de la plaça d'Espanya. Jo, usuari, perquè hem de ser realistes, de sa Pobla o de Muro, amb el tren, només he de fer creuar la plaça d'Espanya i ja som dins el tren. En canvi, si he d'agafar l'autobús he de caminar cinc-cents metres.

-Les obres han començat i no té marxa enrere.

-No, és clar que no. Ni tan sols no han volgut cercar un lloc millor, perquè hi va haver un projecte per fer l'estació subterrània, a la mateixa plaça, i no va interessar. Era el projecte que presentàrem nosaltres, fet per un enginyer, i no va anar bé. Allà on ho fan, no és només el problema de la distància, és que no hi cabem ni la meitat dels autocars de les línies regulars. Arribarà un autocar i haurà de partir a estacionar no sé on. Això serà un problema molt greu.

-I què els varen dir a la Conselleria d'Obres Públiques quan els varen exposar aquests problemes?

-Que no hi havia més lloc. Però jo el que dic és que, ja que fan aquest estacionament devora el pont del tren, podrien deixar aquell carrer també per estacionar els autobusos que estan en repòs. Però no, ens haurem d'anar d'allà. Arribarà un cotxe, descarregarà i se n'haurà d'anar a cercar aparcament. On? Al polígon de Llevant hi ha un carrer que és reservat per a autocars i

no hi pots aparcar, perquè hi ha cotxes particulars. En una paraula, tot són problemes, no només per a l'usuari, sinó per al transportista. Nosaltres ja no sé què hem de fer, perquè de per tot ens posen impediments. Les parades dels pobles mateix: als ajuntaments els interessa més cinc aparcaments de cotxes particulars que la parada de l'autobús. Jo, al meu terreny, no arrib a cap parada que no estigui ocupada per cotxes petits. Facilitats per part d'ajuntaments, tampoc no en tenim cap ni una, sobretot pel que es diu que volen potenciar el transport públic.

FINS AL DARRER RACÓ

-Quantes empreses de transport regular hi ha a Mallorca?

-Afiliats a la federació som quinze empreses, més Aumasa, que no hi és.

-Són suficients, n'hi ha massa?

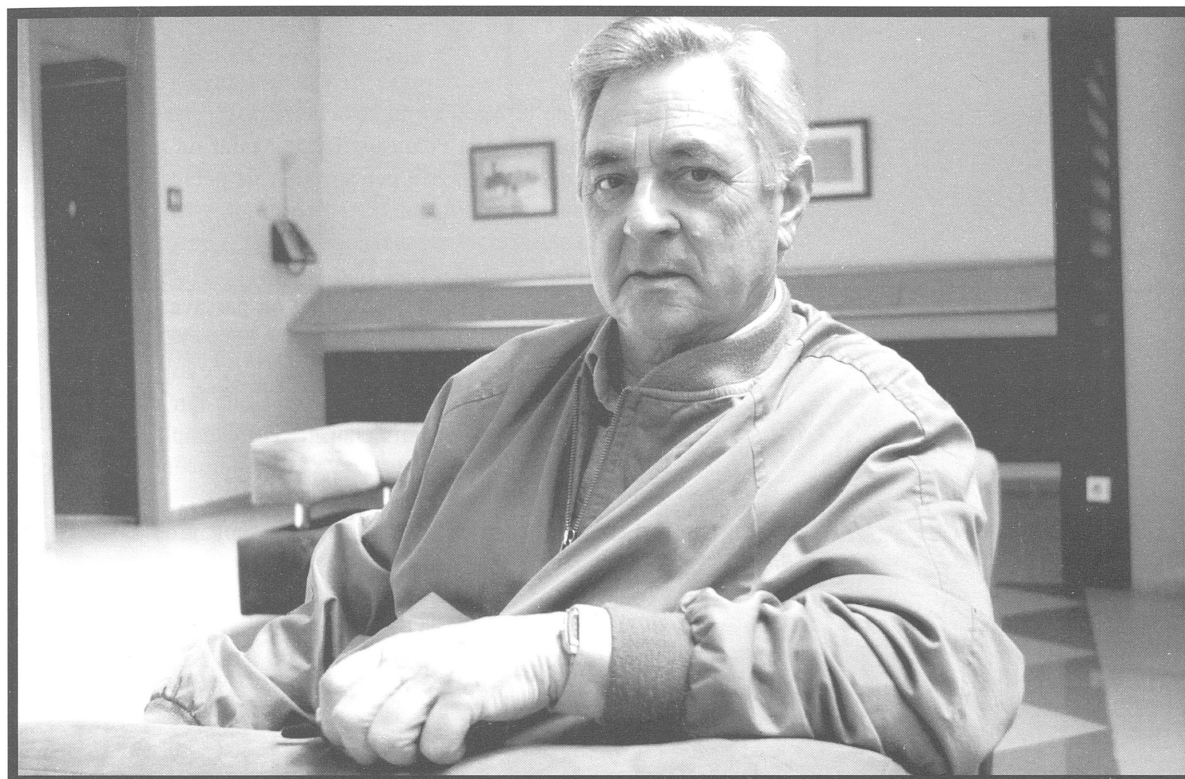
-Jo en aquest moment crec que l'autobús arriba fins al darrer racó de l'illa. Ara, s'ha de dir una cosa: arriba l'hivern i se suprimeixen serveis. Ara, per exemple, el cas concret de la Colònia de Sant Pere, a l'estiu hi ha una furgoneta que fa Artà-Colònia de Sant Pere, però no a l'hivern. I l'altre problema és que la gent no vol emprar l'autobús, no vol, i tots aquests que prediquen que no hi ha serveis no van en l'autobús, ni van en el tren, van amb el seu cotxe.

-Però això deu ser un cercle difícil de rompre: els és més còmode el cotxe, però és que si es decidissin per l'autobús potser el servei, pel que deia vostè abans, tampoc no seria el que desitjarien, i no els quedaria més remei que tornar al cotxe.

-Jo diria que hi ha un vici, no un mal vici, sinó un vici, perquè avui sabem ben cert que a cada casa, sigui un fill o una filla, carnet d'identitat amb divuit anys, carnet de conduir i a comprar-li el cotxe. Això ho sabem. I no és que només hi vagi ell o ella dins el cotxe, se'n du la mare, la padrina, el veïnat. Això, jo i tothom ho viu cada dia. A Mallorca hi ha un vici que és emprar el cotxe particular per a tot.

-I com proposa vostè que es capgiri aquesta situació?

-Ara mateix, amb aquesta promoció que ha fet la Conselleria de Transports, que per fer més expedicions ens paga 171 pessetes per quilòmetre, jo amb això faig dues expedicions més, cinc en total a l'hivern, a l'estiu en faré dues més. Per tant, està suficientment cobert el servei. Ara, fer una campanya perquè es deixi el cotxe i s'emperi el transport públic, sigui autobús sigui tren, depèn de l'Administració i això és impopular per a ells. Qui serà el polític valent que s'atreveixi a dir, senyors, deixau el cotxe a ca vostra i emprau el servei públic. Perquè ara, amb la inauguració de la línia del tren fins a sa Pobla, han sortit comentaris de tots els batles, de sa Pobla, de Muro, d'Inca, de Campanet, tothom dient que molt bé, molt bé, i que era molt necessari, però a veure si ells hi aniran mai amb el tren. Hem de partir d'aquí. La meva opinió particular és que els polítics han de predicar, però han de donar exemple. Quin és el poble, l'ajuntament de tota l'illa, que s'atreveix a dir als seus ciutadans que han de deixar el cotxe particular a ca seva i emprar el transport públic. No s'atreviran,



perquè és impopular. Jo vaig ser a Còrdova i vaig veure com en un perímetre determinat de la ciutat no hi entra cap cotxe, només els residents de la ciutat. Ara, per exemple, venint de la zona nord, a's Pont d'Inca, es podria posar un aparcament per deixar el cotxe i allà un servei d'autobús cada quart d'hora o deu minuts que et deixi a la ciutat. Jo, per exemple, he emprat més temps avui per arribar d'Alcampo aquí, al carrer Aragó, que de Can Picafort a Palma. Això no pot ser, no perquè jo tenguí el negoci que tenc, sinó perquè feim un abús massa gros del cotxe particular. Si les autoritats competents, començant per la Conselleria de Transports i acabant pels batles, no fan una campanya perquè no s'empri tant el cotxe, no sé com acabarem.

ELS MAJORS I ELS JOVES

-Sembla difícil de canviar, des de tots els punts de vista, tant per la millora dels serveis de transport públic que hi hauria d'haver com de canvi d'hàbits per part dels ciutadans?

-Jo voldria que l'usuari compregués que nosaltres feim un esforç molt gros perquè la gent vengui amb l'autobús.

-Quin és el client que si agafa l'autobús avui en dia?

-Nosaltres, llevat de l'estiu quan hi ha els turistes, en aquest temps duim els vellets de la tercera edat als quals el nét, la filla o el fill no han pogut acompanyar, i els qui encara no tenen carnet. Ningú més.

-I a l'estiu, són molts els turistes que transporten?

-Els qui tocam zones turístiques sí, tot el que feim a l'estiu ens ho menjam a l'hivern. Encara així, no són tots els que nosaltres voldríem, perquè als turistes que vénen a Mallorca se'ls dona tot

fet, totes les excursions organitzades. I per als que no, hi ha hotels que no accepten la informació d'autobusos, perquè se'n duen comissió de les empreses de lloguer de cotxes. Està massa comercialitzat tot i l'autobús de línia és la darrera alternativa que donen als turistes.

VEHICLES ANTICS

-La flota de vehicles del transport regular de Mallorca és de les més antigues d'Espanya. Per què no es renoven els cotxes?

-És cert, ho hem de reconèixer, però és que d'enrere, totes les

comunitats autònomes tenen unes subvencions per renovació de flota de cinc a sis milions de pessetes, i aquí, fins avui almenys, zero. Línies deficitàries: subvencionen. Aquí, ara han començat, enguany. A la Península, hi ha moltes comunitats que tenen un contracte programa, que ve a ser el que nosaltres tenim ara aquí, els paguen, tants de viatges, tants de quilòmetres, tantes pessetes. O sigui, juguen amb molts més avantatges que nosaltres, fins avui, repetesc. I nosaltres ho hem demanat i ho hem tornat a demanar, unes línies de crèdit preferents per a l'adquisició de vehicles. Nosaltres aquí, si volem adquirir un vehicle nou, hem de dur l'escriptura de totes les nostres propietats, només fa falta que hi duguem els nés. Es necessitaria que la Comunitat Autònoma, que és qui dona les concessions, ens avalàs per a l'adquisició de vehicles, i ens donàs una subvenció, com es fa a altres llocs.

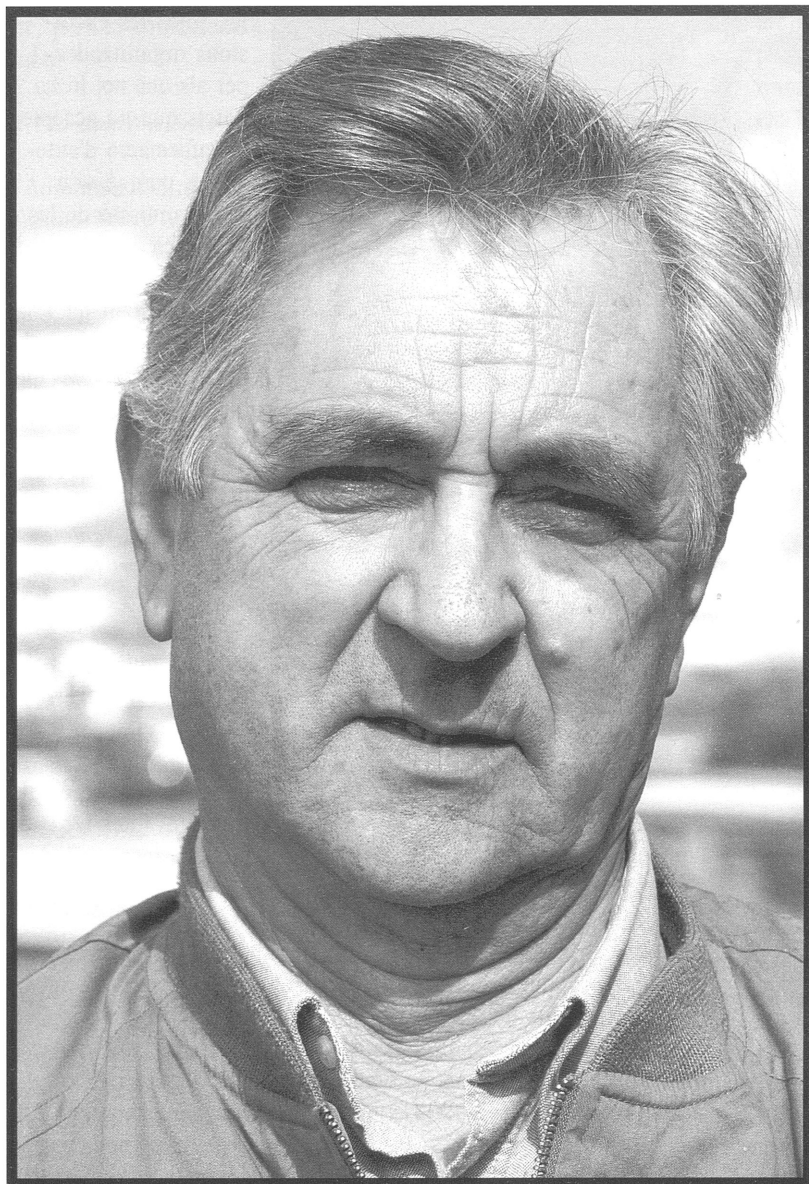
-Ho han demanat?

-Sí, sí. L'any passat, si no record malament, em sembla que hi havia un pressupost de catorze milions de pessetes per ajudes per a renovació de flota, i què és això? Una empresa o dues s'ho liquiden tot.

-Quina és la vida mitjana d'un vehicle?

-Aquí tenim una particularitat, i és que no tenim quilometratge. A la Península els vehicles de línia regular, n'hi ha que fan dos milions de quilòmetres, però aquí a Mallorca, si ho calculam, es necessiten molts d'anys per fer, no dos milions, sinó un milió de quilòmetres. O sigui, que els autocars aquí a Mallorca són antics, però no vells, perquè els entapissen, els pinten, els arreglen l'aire condicionat...

-I els preus?



-Nosaltres aquí tenim una tarifa amb la qual ens conformam. Amb el que no ens conformam és a no tenir usuaris. És una tarifa pública, que consideram raonable per al concessionari i per a l'usuari, és la que nosaltres necessitam. Jo, ara mateix, i qualsevol, firmariem dur una ocupació a totes les expedicions d'un 50%, i congelar les tarifes deu anys. Crec que el Govern no ha estat just amb els concessionaris de les Illes, perquè nosaltres no els hem costat ni una pesseta, ni una, ni abans amb el Govern central, i hem donat un servei a tots els pobles de l'illa, fins ara, quan ha arribat un moment que, amb tants de cotxes i cotxes, no duim ningú.

LA COMPETÈNCIA DEL TREN

-Veu l'ampliació de les línies de tren com un enemic o com un complement?

-Jo, el tren el veig un complement del transport per carretera, ara, he de ser sincer i dir les coses tal com les sent: Mallorca, i és una

opinió molt particular i n'hi haurà que em criticaran, no necessita tren. I si no, el temps em donarà la raó, perquè a Mallorca varen llevar el tren fa vint anys, i ja el llevaren quan no hi havia ni un 25% dels cotxes que hi ha avui. Jo ara vaig ser a la Península i vaig agafar un tren que duia a la costa, que passava per un munt de pobles. Ho vaig demanar per curiositat, i el que en tenia menys, tenia setze mil habitants. O sigui tenia més gent que es Pont d'Inca, Marratxí, Santa Maria, Consell i Binissalem, junts. I ja no parlem de la resta de pobles per on passava. I una altra cosa: no hi pot haver aquesta competència tan forta amb la diferència de preu amb nosaltres, perquè avui en dia el tren fa uns descomptes horrorosos, que fan una competència a les línies regulars enorme. Per exemple, d'Inca a Palma els bitllets de tercera edat costen cent vint pessetes i l'autobús en cobra més de dues-centes. Això, per al concessionari, és una competència molt grossa, i consider que no és just.

NO MÉS AUTOPISTES

-Vostè que té línies al nord de l'illa, l'autopista d'Inca ha d'arribar fins Alcúdia?

-Jo consider que a Mallorca no necessitam més autopistes, arreglar les carreteres que tenim, doblar-les, però autopistes no, perquè hi ha massa cotxes a l'illa, i la solució no és eixamplar i eixamplar carreteres, perquè arribarà un moment que ja no tendrem ni terreny, tot seran cotxes. I algú em dirà, és que jo per arribar a Alcúdia he de menester una hora, doncs ves-hi més prest, o agafa l'autobús públic, i no perquè tenguim aquest negoci. A l'estiu, amb els cotxes de lloguer, vint o vint-i-cinc mil, més els que hi ha a Mallorca, és que no es pot circular. Això és una illa.

-Creu que s'hauria de limitar el nombre de cotxes de lloguer?

-És impopular dir-ho, però sí. Veurem qui serà el valent polític que dirà, com ens varen fer a nosaltres amb la targeta de transport fa uns anys, que no ens deixaren ampliar la flota, veurem qui serà que s'atreveixi a congelar el nombre de cotxes de lloguer.

-Com veu la proposta de crear un bitllet únic per als mitjans de transport públics?

-És molt difícil, s'ha d'estudiar molt ben estudiat, tot conjuntament.

-Ara és un moment decisiu, perquè es decideix el Pla de transport, el disseny de carreteres. Quina serà l'aportació del transport regular?

-Nosaltres esperam participar a tot aquest procés. El que és clar és que, si no hi deim la nostra, el futur del transport regular a Mallorca, si no tenim ajudes, ja sigui amb usuaris o amb subvenció pública, és d'anar-nos-en a ca nostra i no tardarem molts d'anys.

La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

La disputa per l'ecotaxa causa inquietud en el turisme

(pàg. II)



**Balears 2015:
"dessalar no és
la solució"**
(pàg. IV)

La disputa per l'ecotaxa causa inquietud en el turisme

Després de la forta expansió turística experimentada a les Balears en la darrera meitat dels noranta, tant l'any 2000 com sobretot enguany poden ser qualificats d'anys de transició. Amb la incorporació de nous mercats mediterranis, els turistes es torben més a fer les reserves i això alimenta la intranquil·litat en el sector. Un sector que viu l'enfrontament entre els seus dirigents empresarials i les grans cadenes contra el Govern a causa de l'ecotaxa com un factor més d'inquietud. Els nous temps requereixen noves estratègies i inversions, però la desunió pot ser un impediment insalvable.

ONA

Es va poder veure a la Fitur del 2001 i constatar poc després a les jornades sobre desestacionalització organitzades per l'IBATUR i Turespaña a l'Escola d'Hostaleria de la UIB. Tant a

Madrid com a Palma s'ha confirmat una tendència iniciada ja l'any passat. El turisme europeu retarda més del que no feia la reserva de les seves vacances i això fa que, aparentment, es redueixin les expectatives per a la temporada següent. Ja va succeir l'any passat, quan fi-

nalment les xifres es corregiren a l'alça, però el fenomen provoca inquietud. Alguns hotelers diuen que les coses no van bé, que l'ocupació dels hotels va minvar la temporada passada i que les previsions per a aquesta no són gens favorables, una situació que els du a cercar un culpable: el Govern, a qui atribueixen haver provocat alarma en el mercat amb l'ecotaxa que, tot i encara no haver començat a vigir, hauria causat una mala imatge.

Des de la Conselleria de Turisme se'n fa una lectura ben diferent. D'entrada aporten les estadístiques oficials, on es pot veure com després dels grans creixements experimentats el 1998 i el 1999, s'ha entrat en un període de major estabilitat, en el qual es mantenen les mateixes xifres absolutes. L'any 2000 registra a les Balears un augment del 0,2% de turistes i un 2,6% d'estades, amb una despesa turística que, per primera vegada, ha superat el bilió de pessetes. Certament el turisme alemany va disminuir, però el seu relatiu descens es va veure compensat per l'enlairament del mercat espanyol que experimentà un augment del 8%.

CANVI DE TENDÈNCIA

Doncs: què és el que passa? Tant a la fira de Madrid com a les jornades sobre desestacionalització es va explicar que l'oferta turística de la Mediterrània havia experimentat un increment considerable, no només per la reincorporació de mercats que s'havien vist afectats per guerres o per catàstrofes naturals, sinó també pel nombre d'hotels. Un increment que també s'ha registrat a

les Balears, on l'any passat s'autoritza l'obertura de cinc mil noves places a pesar de les restriccions imposades pel POOT i per la Llei de turisme que l'actual executiu, per aquest motiu, vol revisar i fer encara més restrictiva. I d'altra banda, els mercats també s'han vist alterats pel fenomen de concentració dels grans majoristes de viatges europeus, que canvien segons quines estratègies i, simultàniament, pel creixement del turisme que contracta per Internet o que, senzillament, va per lliure i s'acull a l'anomenada oferta residencial.

A les Illes Balears, l'expansió del turisme residencial és un fet innegable que cal tenir present i que els hotelers argumenten contra l'impost turístic, perquè pensen que finalment qui el pagarà no serà el turista, sinó l'empresari. Les estadístiques de l'IBATUR també es fan ressò d'aquesta realitat. El nombre de places regulades d'allotjament se situa en 410.000, però n'hi ha un nombre incalculable d'oferta residencial que no es comercialitza com a activitat turística sinó immobiliària. Aquest fet, i l'increment de noves places hoteleres, ha provocat una baixada de l'ocupació dels establiments d'allotjament que l'administració autonòmica ha xifrat per al 2000 en un 2,8%, una baixada que els hotelers diuen que és molt superior.

BOICOT HOTELER

Així les coses, enguany es torna a repetir la situació del 2000. Des de la conselleria - i així es va veure a través de l'estand de Fitur - es vol potenciar una manera diferent de fer política turística, molt més professional i amb visió de futur, però l'ecotaxa, és a dir, l'enfrontament que ha provocat l'impost turístic, és un entrebanc que sembla impossible de superar. Un cop més la manca de representació de la patronal hotelera a un acte organitzat per la Conselleria de Turisme es va convertir en notícia contraproduent per als interessos que al cap i a la fi uneixen les dues parts en conflicte. De tothom és sabut que l'impost turístic separa radicalment Govern i hotelers, però en un moment crític com l'actual resulta incomprensible que els dirigents de la patronal vulguin estendre el boicot a la resta d'activitats de la conselleria i, fins i tot, de l'IBATUR, que hauria de ser un institut que sentís sin pròxim. La pàgina web presentada a l'esmentat acte, és, per exemple, un instrument de promoció que ha de ser molt útil en aquests nous temps que vénen, on Internet té una presència cada pic més important, tant pel que fa al negoci turístic com a mostrador dels productes que s'hi ofereixen. Uns nous temps que són crítics perquè imposen canvis radicals en la manera de concebre el turisme, inclòs el turisme de vacances que semblava que, com a producte, era el més estable de tots.

Com dèiem, a la Fitur d'enguany s'ha pogut constatar aquesta tendència al canvi en la manera de fer o de vendre el turisme. Per una part l'Organització Mundial de Turisme anuncia nous creixements quantitius, però al mateix temps es comprova que el nombre de destinacions és cada vegada més gran. Si més no, la construcció de noves places turístiques s'ha disparat a una Mediterrània que sembla haver oblidat les guerres o els fonamentalismes religiosos. Tunísia, Egipte, Turquia, Croàcia posen a la venda vacances al sol a més bon preu que no les Illes Balears. I fins i tot les Canàries i Andalusia es poden permetre el luxe de fer ofertes més barates, empeses per un boom constructor que a ca nostra han volgut evitar -poots, llei turística, dot, moratòries... - i que encara no hem pogut aconseguir.

IMATGE DE QUALITAT

Sigui com sigui, les Illes Balears necessiten consolidar la seva imatge al mercat. Una imatge de qualitat, de respecte a l'entorn - d'aquí l'esplèndida idea del fons turístic que, al marge de l'im-



Celestí Alomar i
Pere Cañelles a
la FITUR.

post, totes les parts comparteixen- i d'extensió de l'oferta complementària, tant pel que fa al comerç o a la restauració, com a la diversificació de productes turístics: oferta cultural, esportiva, senderisme... etcètera. Una imatge estretament relacionada amb un model econòmic més equilibrat del que tenim ara, perquè un país turístic com el que es pretén dissenyar necessita dels altres sectors, especialment del primari (com contribuir des del turisme perquè sobrevisqui fora vila en uns moments tan delicats com els actuals) per garantir un paisatge i un entorn satisfactori.

ANYS CRÍTICS

Tot plegat du a pensar que vivim una situació crítica. No perquè sigui especialment dolenta, a pesar que molts d'hotelers ja en poden haver sofert les conseqüències. Precisament per això, el boicot, la pressió política que la Federació Hotelera exerceix sobre la conselleria sembla insostenible. El problema és saber què s'amaga al darrere. Els comptes que fan els hotelers en forma de multimilionàries pèrdues a causa de l'impost turístic no són entesos per una població que majoritàriament s'ha manifestat a favor de les intencions de l'executiu i que creu, probablement amb raó, que els empresaris turístics s'han beneficiat d'uns anys extraordinàriament bons.

En qualsevol cas, el problema central és de finançament autonòmic, una qüestió que ben aviat serà d'actualitat, quan es comenci a negociar el nou sistema de finançament. El Govern de

les Balears vol que es tenguin en compte la població flotant, a més d'actualitzar les dades demogràfiques del sistema -les Balears són la comunitat que registra un major dinamisme demogràfic de tot l'Estat- però per a aquesta disputa podria quedar tot sol o només acompanyat per l'altre arxipèlag. Igualment, el Govern central es mostra molt refractari a avançar en la negociació del règim especial de les Balears, a través del qual ben bé es podria dotar el fons turístic i, tal volta, evitar l'impost. Però, per a això seria necessari establir una unitat d'acció entre els diferents agents polítics i els agents socials de les Illes. I això no es veu probable, la qual cosa fa més incomprensible encara que la disputa entre el govern autònom i els hotelers per l'ecotaxa impedeixi altres estratègies de col·laboració. Tal vegada sigui perquè som davant una disputa més generalitzada, l'abast de la qual encara és difícil de calibrar.



L'estand de Balears a FITUR.

Palma arriba als 350.000 habitants

Palma va arribar el passat 9 de febrer als 350.000 habitants. La xifra és el reflex de l'espectacular creixement demogràfic experimentat els cinc darrers anys. Un creixement del 20% que ha estat provocat, fonamentalment, per la immigració i d'una manera especial per l'estrangera. L'evolució de la població condicionarà l'acció política dels pròxims anys. Els mallorquins de naixement ja són només la meitat de la població de Ciutat. I mentre baixa la taxa de natalitat dels mallorquins i els palmesans envelleixen, els nous corrents migratoris provoquen noves necessitats educatives i sanitàries que no eren previstes.

ONA

La regidora de Població va voler felicitar personalment Joaquín Manríquez, el funcionari d'Almeria que el passat 9 de febrer va fer el 350.000 ciutadà empadronat a Palma.

En començar la dècada dels noranta, la població de Palma era pràcticament estancada i a causa de la baixa taxa de natalitat, la ciutat envellia. Però des del 96, el creixement ha estat espectacular: quaranta-cinc mil nous palmesans, un increment del 20%. Fins fa poc, la majoria d'immigrants eren peninsulars. Ara són africans o sud-americans.

Ara els palmesans de naixement només són la meitat de la població empadronada. Hi ha un 10% més nascuts a les Illes Balears, però un 30% és peninsular i un 9%, població estrangera: alemanys, marroquins, equatorians, colombians i britànics... subsaharians. Els corrents migratoris de població jove i que no parla català obliguen a fer noves previsions educatives i sanitàries que l'ajuntament ja ha començat a estudiar.



CAPITAL D'UN TERRITORI LIMITAT

L'espera de l'autoritat municipal a peu d'ordinador del ciutadà que feia 350.000, no va ser tan espectacular com la que escenificaven les autoritats franquistes quan esperaven a peu d'avió l'arribada del turista un milió, dos milions, tres, quatre... Una comptabilitat que es frenà a partir del moment que va deixar de ser segur que l'arribada massiva de turistes només dugués beneficis i no despeses en infraestructures i despeses socials, com passa amb el creixement demogràfic de Palma. El fet és que 350.000 habitants, als quals hauríem de sumar la població resident entorn de la badia de Palma (Calvià i Marratxí, indubtablement) pot semblar ja excessiva, sobretot si tenim present que Palma és la capital d'un territori molt limitat, d'una illa que ja ha

EVOLUCIÓ DE PALMA

(Segona meitat segle XX)

1950	133.397	habitants
1955	142.105	"
1960	157.131	"
1965	180.576	"
1970	217.525	"
1975	262.948	"
1980	290.372	"
1986	295.139	"
1991	296.754	"
1996	304.250	"
2000	349.691	"
2001(febrer)	350.000	"

urbanitzat gran part de la seva costa i que, amb un parc automobilístic que és el més alt de totes les regions europees, constitueix una àrea metropolitana, una ciutat-illa que, si res ni ningú no ho impedeix ben aviat, superarà el milió de residents i suportarà, a la temporada alta, 600.000 o 700.000 visitants.

UN RITME CREIXENT

En els anys setanta, quan els geògrafs adoptaren el terme "balearització" per definir el model de desenvolupament de les Illes, mai no imaginaren possible la reali-

tat actual. Palma, durant el boom (1965-1975) va créixer en vuitanta mil habitants. En els darrers anys creix a un ritme del 5% anual, és a dir, que des del 1995 al 2005 pot superar amb escreix la xifra del primer boom i superar els 400.000 habitants.

Aquesta és la realitat a la qual han de fer front els responsables municipals amb quelcom més que paraules de benvinguda a les oficines d'empadronament, la qual cosa fa que haguem de reflexionar de bell nou sobre el model de ciutat que es construeix a aquests moments. Una ciutat que cada pic acumula més problemes socials i urbanístics. No és cap exageració. Una pressió demogràfica com la que viu Palma pot afectar els fonaments d'una societat si aquesta no compta amb unes estructures socials fortes i, conseqüentment, amb uns signes d'identitat propis que serveixin de referència i de mirall d'integració per als nou vinguts.

Balears 2015: "dessalar no és la solució"

El Congrés Internacional sobre l'aigua organitzat per "SA NOSTRA" va significar una crida d'atenció en relació amb la gestió dels recursos hídrics. El congrés reuní experts de tot el món i, en concret, responsables de les polítiques hidràuliques de les principals illes de la Mediterrània. La conclusió no pogué ser altra: la urgència de planificar d'acord amb els recursos existents i que el dessalatge si bé podia ser un remei, no era cap solució efectiva.

ONA

Varen ser dos dies d'intensa activitat, l'1 i 2 de febrer, a la sala d'actes de "SA NOSTRA", on es reuniren experts venguts de tot el món per analitzar una de les qüestions que més preocupen en el nostre entorn: l'aigua. La conclusió final va ser que no hi havia lloc a l'espera de solucions miraculoses, que el dessalatge no era cap solució, perquè suposava una despesa mediambiental massa feixuga i alhora feia que els consumidors es relaxassin amb la creença que el subministrament d'aigua dolça ja estava garantit.

Ho va dir José Manuel Naredo, economista i Premi Nacional de Medi Ambient: "el dessalatge provoca que es tudi aigua, és un remei ocasional, relativament senzill, però té un cost mediambiental difícil d'assumir". Va ser un criteri àmpliament compartit per tots els experts assistents, fins si tot per Ernest Azzopardi, de Malta. A Malta fa temps que la principal aportació hídrica prové de dessaladores i, en aquest sentit, les plantes són insubstituïbles, si bé s'han d'acompanyar -va dir- per polítiques que racionalitzin el consum.

ENCONTRE D'ILLES

Endemés dels esmentats ponents, varen participar al congrés professors, tècnics i responsables polítics d'altres illes mediterrànies, com Sardenya, Xipre o Creta, i també de les illes Canàries o de territoris que, com Israel, han de fer ús de les més diverses tecnologies per fer front a una climatologia absolutament adversa. Destacà, per exemple, la intervenció de Peter Matthews, de l'Agència de

Medi Ambient d'Anglaterra, qui, en la mateixa línia que havia utilitzat Miquel Capellà, president de "SA NOSTRA", a l'acte d'inauguració, es mostra recelós a confiar exclusivament en la tècnica per solucionar un dels més greus problemes socials i mediambientals que afecten el món. Matthews defensà una gestió integrada dels recursos hídrics que ha d'incloure, fonamentalment, l'estalvi.

UNA CULTURA DE L'AIGUA

Un estalvi que té molt a veure amb la situació que vivim a les Illes que, lògicament, formà part principal del congrés a través de la intervenció dels responsables de la Conselleria de Medi Ambient, de l'Ajuntament de Palma i el mateix president de l'executiu, Francesc Antich. El president va tancar les sessions de treball tot referint-se a la necessitat d'implantar una "nova cultura de l'aigua", com ja existia a la societat preturística de les Illes i que existeix a les societats pròsperes del nord d'Europa.

Antich recollí en la seva intervenció final un sentit unànim del fòrum: "el creixement desordenat que han patit les Illes ens ha menat a una situació límit que posa en perill el nostre futur". En definitiva, com declarà el director de Fòrum Balears 2015, l'economista Antoni Riera, cal anar cap a una societat sostenible. El fòrum continuarà el seu treball sobre l'aigua al mateix temps que ja prepara un segon congrés internacional, aquest pic sobre la immigració.



Sessió inaugural del Congrés Internacional sobre l'Aigua a Son Fuster.

L'economia va bé, però els empresaris de les Illes en desconfien

Segons un informe d'Eurocambres, l'economia de les Balears -com a reflex de l'economia europea- ha entrat en un període de menor creixement. No hi ha perill de recessió a curt o mitjan termini, com demostren les previsions per a enguany, però això no lleva que els empresaris illencs desconfiïn: potser creguin que, com havien après, l'economia és cíclica i que, prest o tard, la bonança actual s'haurà acabat. D'altra banda, les Balears han continuat l'augment del seu PIB per càpita en relació a Europa.

ONA

Una enquesta d'Eurocambres, un organisme europeu que agrupa les cambres de comerç, diu que la major part dels empresaris de les Balears, un 67% dels enquestats, pensa que enguany incrementaran les vendes i les inversions. Igualment, un 53% té previst augmentar el nombre de llocs de feina. La temporada turística sembla que tornarà a ser bona, a pesar de les reserves, i els contractistes d'obres tenen projectes aprovats en les seves mans que permeten garantir una plena activitat en els pròxims dos anys. I això no obstant, després de cinc anys de forta expansió, el clima de confiança en el futur es contradiu amb les previsions a curt termini.

La mateixa enquesta d'Eurocambres constata que els empresaris de les Balears confien menys en el seu futur que els seus col·legues europeus. Com diu el president de la Cambra de Comerç de Mallorca, Eivissa i Formentera, Miquel Lladó, no hi ha motius objectius que justifiquin aquest temor, exceptuant la incredulitat davant un cicle expansiu que s'ha allargat durant molts d'anys i a la creença que ja frega el final. L'alentiment econòmic

que es va registrar l'any passat, que seguirà enguany, dona peu a aquesta por, però, com diu el president de la cambra, "les dades econòmiques són tossudes i, afortunadament, ens diuen que el fantasma de recessió és prou lluny".

Les cambres de comerç de les Balears esperen enguany un creixement del producte interior brut del 3,2%, inferior al 4,2% de l'any passat, un creixement conforme amb els creixements previstos per l'economia espanyola i europea en el seu conjunt.

PIB PER CÀPITA

D'altra banda, un estudi de la fundació del BBVA sobre la renda a Espanya situa les Balears en el primer lloc del producte interior brut per càpita, i confirma així un lideratge que, teòricament, hauria d'allunyar la desconfiança en el futur. De fet, les Balears, Madrid i Catalunya són les úniques comunitats que sobrepassen la mitjana europea. I, a més a més, les Balears tenien el 1999 un PIB per càpita 21 punts per sobre de la mitjana europea, una diferència que s'havia incrementat quatre punts des del 1995 i que, presumiblement, continuarà augmentant en els pròxims anys.

La conclusió dels dos estudis és favorable al manteniment d'una economia activa en els pròxims anys, que coincidiran amb el començament de l'època euro i que han de significar una major estabilitat per a les Illes Balears, allunyades de creixements especulatius que moltes vegades creen més problemes que no aporten solucions.

ENQUESTA D'EUROCAMBRES SOBRE ELS EMPRESARIS DE LES ILLES BALEARS (Previsions per l'any 2001)

Més vendes	67% empreses
Més inversió	59% "
Més ocupació	53% "

PRODUCTE INTERIOR BRUT BALEAR

(Previsió)

2000	4,2%
2001	3,2%*

*Cambra de Comerç

PIB PER CÀPITA

(informe BBVA)

Europa (mitjana)	100
Les Illes Balears	121
Madrid	112
Catalunya	103
Espanya (mitjana)	83

PIB PER CÀPITA

(Informe BBVA)

(mitjana europea 100)	
1995	117%
1999	121%

Les empreses de les Balears esperen el darrer moment per adaptar-se a l'euro

ONA

Segons una enquesta del Consell Superior de Cambres de Comerç els empresaris de les Illes Balears són els més rebecks a adaptar-se a la nova moneda europea, a l'euro, que començarà a circular d'aquí a deu mesos. Tot i que l'enquesta va ser feta durant la passada tardor, els resultats no deixen de ser sorprenents: un 73% dels empresaris deixen per al darrer moment l'adaptació de les seves estructures financeres, la qual cosa vol dir que són a la cua de tot l'Estat, juntament amb els seus col·legues andalusos i gallecs.

En qualsevol dir, aquest retard no significa desconeixement, com ho demostra que més del 60% de les pimes de les Balears ja tenen els seus preus expressats en euros i pessetes i que un 75% creu que la implantació de l'euro aportarà avantatges per als seus negocis.

El 40% dels enquestats pensava adaptar-se a l'euro en el decurs dels pròxims quatre mesos. Un 84% s'hi haurà adaptat plenament abans del primer de gener del 2002 i només un 16% confessa que ho deixarà per a quan l'euro sigui ja a la butxaca dels seus clients.



W.W.W.
B I T

El Govern firma un conveni amb el CSIC per no cuer en R+D

El Govern no vol que les Illes Balears continuïn sent la comunitat autònoma que més poc inverteix en innovació i desenvolupament. Per això ha firmat un conveni amb el Consell Superior d'Investigacions Científiques que té com a principal objectiu potenciar les tasques de recerca. Una primera mesura serà l'ampliació de l'IMEDEA (Institut Mediterrani d'Estudis Avançats) i la creació d'un institut de ciències de la mar.

ONA

No tota la innovació s'ha de referir a ampliacions informàtiques, encara que s'hi relacionin directament. El fet és que les Illes Balears ocupen estadísticament el darrer lloc de l'Estat espanyol quant a inversions en recerca i desenvolupament (R+D), una posició que des de la Conselleria d'Innovació i Energia es vol deixar enrere. Per això, el Govern de les Illes Balears i el Consell Superior d'Investigacions Científiques varen firmar al Consolat de Mar un acord marc de col·laboració, l'objectiu del qual és potenciar la recerca en tots aquells temes que siguin d'interès comú.

El president Antich i el president del CSIC, Rolf Tarrach, varen firmar amb la consellera Misericòrdia Ramon com a testimoni d'un fet que, en la seva opinió, suposarà un incentiu per avançar en la recerca tant des de la UIB, com des dels diferents organismes relacionats amb la ciència i, també, de la iniciativa privada. Una qüestió aquesta, que Francesc Antich reivindicà com a urgent i transcendental per a una comunitat on el repartiment de la riquesa tampoc no ha tengut en compte els treballs de recerca.

Per la seva banda, la Consellera d'Innovació, Misericòrdia Ramon ratificà aquest objectiu del Govern com un dels reptes més importants de la societat balear del segle XXI i, en aquest sentit, afirmà que el 2001 "serà l'any del Pla balear d'innovació tecnològica i del Pla balear d'R+D".

A la conferència de premsa posterior a la signatura del conveni també va intervenir el president del Consell Superior, qui creu que les Balears tenen un atractiu especial per als investigadors, sempre que disposin d'instal·lacions i mitjans adequats. El bon clima i el paisatge deixa de ser un tòpic i es converteix en un element exigible quan es pot fer feina a distància. Les Balears, endemés, disposen d'un bon sistema de transport i d'unes telecomunicacions que fan possible que es puguin convertir en un important centre de R+D.

El president del Consell Superior d'Investigacions Científiques, Rolf Tarrach, digué que tant un entorn agradable, on es pugui gaudir d'una adequada qualitat de vida i l'existència de "bon contractes de feina" són imprescindibles "perquè hi pugui haver una bona ciència". A Espanya, afegí, hi ha bons investigadors i, per tant, també hi són a les Balears. Només manca que governs i empresaris els donin l'empenta necessària.

D'entrada, el conveni es reflectirà immediatament en una ampliació de l'Institut Mediterrani d'Estudis Avançats, l'IMEDEA i en la creació d'un institut de ciències de la mar per coordinar totes les investigacions que es duen a terme sobre qüestions marines.



Misericòrdia Ramon.

Adreces a la XARXA

Visitbalears.com, el portal turístic de les Balears

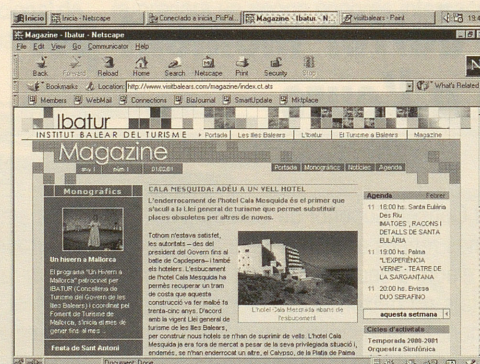
A la passada fira de turisme de Madrid, Fitur, es va presentar la pàgina web d'IBATUR, un portal turístic que constituïa un dels objectius previst per la Conselleria de Turisme per a l'actual legislatura. Va ser a un acte públic celebrat a l'Hotel Ritz, on el conseller, Celestí Alomar, destacà la importància de disposar d'una eina com aquesta que reuneix en una sola adreça tot allò que fa falta, o els enllaços necessaris per aconseguir-ho, a qualsevol potencial visitant.

La pàgina s'ha batejat amb el nom de Visitbalears.com, una denominació fàcil de recordar tant per a persones de parla catalana o castellana com de qualsevol altra de les llengües turístiques. La pàgina -quan s'hagi acabat de construir- inclourà informació en català, castellà, anglès i alemany. Està dividida en quatre grans apartats als quals s'accedeix des del portal principal i que tenen a veure amb els diferents equipaments que el turista pot trobar a cada illa, amb les activitats que hi pot desenvolupar o amb les notícies relacionades amb l'activitat de la conselleria i del sector.

Hi destaca una completa agenda que actualitzada d'una manera contínua permetrà que el turista conegui tots els esdeveniments culturals i esportius que tenen lloc a l'arxipèlag. Una agenda que també intere-

sarà i servirà als residents de les Illes, siguin o no turistes.

Finalment, també hi destaca un magazine que vol ser una aposta informativa des de l'IBATUR, un organisme que integra tots els sectors turístics i no



www.visitbalears.com/magazine

només la conselleria. El Magazine pretén fer conèixer les notícies més importants relacionades amb l'activitat turística, així com reportatges i entrevistes que puguin enriquir la informació que demanda tant el visitant com el professional del turisme. Inicialment compta amb una triple versió: català, castellà i anglès, però és previst que s'hi incorpori l'alemany tan prest com sigui possible.

"SA NOSTRA"

2001

PROJECTES

Del 12 de febrer al 30 de març de 2001

CONVOCATÒRIA D'AJUTS
PER A PROJECTES

SOLIDARIS

CONVOCATÒRIA D'AJUTS
PER A PROJECTES

CULTURALS

CONVOCATÒRIA D'AJUTS
PER A PROJECTES DE
CONSERVACIÓ DE
LA BIODIVERSITAT

"SA
NOSTRA"

Obra Social
i Cultural



Per a més informació:
Tel: 971 17 19 25
www.sanostra.es

aprofita el tren agafa el temps



El Tren és

econòmic

segur

còmode

ecològic

puntual

prova-ho

SFM 
SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA



**GOVERN
DE LES ILLES BALEARS**

Conselleria d'Obres Públiques,
Habitatge i Transports

Quatre illes **un país** cap frontera