

Ona

Quadern de debat

Número 89 - agost/setembre 2001 - 600 pta - 3,61 euros



Vida i miracles al port de Palma



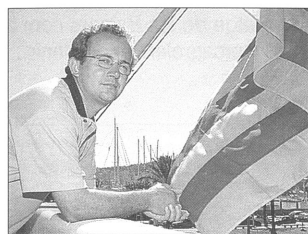
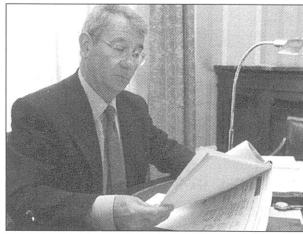
al servei de la societat illenca

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

4 hemeroteca i editorial

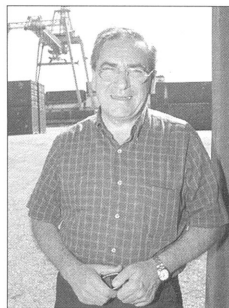
5 informe

**La resurrecció de la Riba.
La reordenació en marxa.**
*Entrevista Francesc Triay,
per Sebastià Verd.*



10 el port de palma

Tot en ordre, capità.
*Entrevista a José Escalas,
per Gina Garcías Sansaloni.*



16

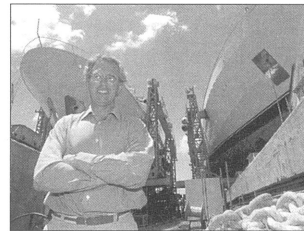
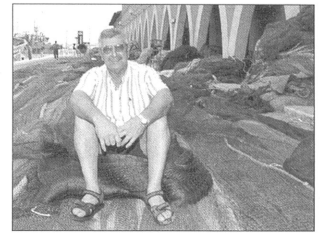
El port a tota màquina.
*Entrevista a Antonio Grávalos,
per Maria Ferrer.*

22

Entre la mar i la terra.
*Taula rodona amb Jesús Álvarez, Llorenç Galmés, Xema Sanz
i Mario Sennacheribo, per Magdalena F. Mulet.*

28

**Els pescador, una raça a
extingir.**
Entrevista a Pep Bonnin,

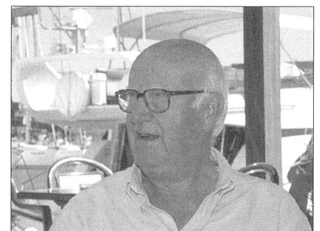


34

La saga dels navegants.
*Entrevista a Diego Colón de
Carvajal, per Constanza Forteza.*

40

**El turisme nàutic com a
diversificació de l'oferta.**
*Entrevista a Gabriel Barceló,
per Antoni Oliver.*



45 la clau d'ONA

ona Quadern
de debat

n. 89, agost/setembre 2001

Edita: Fundesba, SL.

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 Rocabrana (economista).
Secretària de redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Jordi Calleja, Magdalena Cortès, Gina Garcías,
Maria Ferrer, Constanza Forteza, Miquel Massutí, 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)

(Jaume Rosselló és l'autor de les fotografies d'aquest número)

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 port de Palma com a símbol

El port de Palma s'ofegava per manca d'espai i a causa de la nova onada expansiva que registra Mallorca des de fa més d'un lustre. Així, el 1997 s'aprovà un pla de reordenació que havia de pal·liar els problemes, però els responsables de l'Autoritat Portuària i l'Ajuntament de Palma es varen treure de la màniga un projecte increïble: transformar el Moll Vell en un centre d'oci. Afortunadament la pressió d'entitats ciutadanes, de les empreses navilieres i dels mitjans de comunicació aconseguí que es fes un concurs internacional d'idees, el jurat del qual demostrà tenir més seny que no els impulsors de la iniciativa i el declarà desert. El port de Palma no es podia permetre el luxe de prescindir del Moll Vell, però sí que, en qualsevol cas, li podia treure un millor aprofitament o, almenys, acostar-lo a la ciutat.

D'aquest plantejament sorgí una idea i un símbol: la resurrecció de la Riba, un passeig emblemàtic del qual els palmesans encara en conserven la memòria i que ara podrà ser reconstruït. La Riba aconseguirà allò que el projecte "Port Segle XXI" (l'eslògan del concurs) deia pretendre, però en realitat negava: integrar el port i la ciutat. Si l'intent de convertir el moll en un espai d'oci s'aixecava com a símbol del nou desenvolupisme, és a dir, de la pretensió de créixer sense límits i sense parar esment a les conseqüències de la desmesura, la idea de la Riba aporta la credibilitat de la Mallorca que aspira a reconciliar-se amb el passat i trobar alternatives que harmonitzin el desenvolupament amb la conservació de les senyes d'identitat dels ciutadans.

I és que els ports, com les ciutats, com les nacions, també vénen obligats a conservar els trets que els caracteritzen. Són espais de convivència, de servei i no exclusivament de negoci, que és en allò en què sembla haver-se convertit tota l'illa, sota l'amenaça de la pressió immobiliària. La Riba no només suposa recuperar un passeig que sempre va ser a l'abast de tothom, sinó aquesta idea d'harmonia, d'intent de frenar el desenvolupisme per adoptar polítiques de creixement que, almenys, puguin rebre l'adjectiu de sostenibles sense avergonyir-se.

El port de Palma necessita créixer i, en aquest sentit, des de la presidència de l'Autoritat Portuària ja es pensa en alternatives que, probablement, causaran alarma: ni més ni menys que crear nous molls més enllà del dic de l'Oest. El problema és que l'espai actual és ja insuficient i, no obstant això, el port té l'obligació d'atendre la demanda. És temps, per tant, d'evitar obres gegantines, noves fases de desenvolupament. Això seria possible, un cop reordenat i aprofitat al màxim l'actual recinte portuari, si el conjunt de l'activitat econòmica de Mallorca fos capaç de trobar alternatives més sostenibles al seu model actual. Aquest és el repte, un repte que és quasi impossible però que cal assumir. En aquest sentit, la Riba apareix com el símbol. La voluntat de recuperar un equipament que a hores d'ara sembla perdut.

LA IMATGE DEL CAOS

La vaga del transport discrecional va provocar el caos a Son Sant Joan i als aeroports de Menorca i d'Eivissa. El Govern va decretar serveis mínims, però no es varen complir -la patronal sols no ho intentà- de manera que a poc a poc l'operatiu dels majoristes de viatges i de les agències de viatge va anar fent figa fins acabar en una lamentable imatge que, com recollia *Última Hora* va tenir un ample ressò a la premsa nacional i estrangera.



Varen ser tres dies durant els quals els aeroports de les Illes no deixaren les primeres planes dels informatius. Des de l'executiu s'intentà una aproximació, però tot va ser inútil i això que hores abans de l'inici, tant patronal com Comissions Obreres reconeixien que les postures eren molt a prop una de l'altra. Ningú, doncs, no s'explica el desenllaç: milers de turistes dormint als aeroports, cues interminables, deteriorament de la imatge de les Balears com a destinació turística, cancel·lació de reserves en els mercats alemany i britànic...! tot per què?

LA CARRETERA DE MANACOR DESDOBLADA

La Conselleria d'Obres Públiques va fer conèixer el projecte -avantprojecte encara- de desdoblament de la carretera de Manacor que, segons explica el conseller Ferrer, evitarà la construcció de l'autopista. Segons es pot llegir en el titular d'aquest retall del *Diari de Balears*, la via disposarà de nou rotondes entre Son Ferriol i Montuïri i cinc enllaços soterrats.



Aquest és el projecte inicial que ha estat sotmès al criteri de l'opinió pública. L'elevat nombre de rotondes ha revifat la polèmica sobre la conveniència o no d'autopistes. En aquest sentit, tots els integrants del Pacte de Progrés i Unió Mallorquina estan d'acord: no a les autopistes. Però discrepen sobre la conveniència o no de tantes rotondes.

El projecte passarà aviat a informació pública. El Govern vol iniciar les obres aviat. Unes obres, la inversió de les quals és de quasi sis mil milions de pessetes.

SENSE PAPERS

Les mobilitzacions dels immigrants, amb tancament a l'església de l'Encarnació, i el suport social a favor dels sense papers ha pogut més que la resistència del Govern central. A tot l'Estat s'han registrat iniciatives semblants. De manera que s'ha anunciat un nou procés de legalització que a les Balears, segons llegim a *El Día del Mundo*, podria afectar deu mil immigrants arribats abans del passat 23 de gener.



La immigració continua sent un dels temes que més pàgines omplen en els periòdics mallorquins.

TEMPORADA TRIOMFAL

Així ho diu el titular del *Diario de Mallorca* que encapçalà el darrer dilluns de lliga. El Mallorca ha aconseguit enguany la millor classificació de tota la seva història a primera divisió, la qual cosa li dona opcions a disputar la lliga de campions de l'any que ve. Però haurà de ser amb un entrenador diferent. Aragonés se n'ha anat i ha arribat Kraus. Un alemany, en honor i major glòria del conjunt mallorquí, que en la seva primera conferència de premsa es disculpà per no parlar la llengua del país. Ho va fer en un castellà quasi perfecte. Almenys se li ha d'agrair que lingüísticament tenguí les coses clares.



INFORME

LA RESURRECCIÓ DE LA RIBA

Per Sebastià Verd

D'aquí a un parell d'anys Palma haurà recuperat el que, sens dubte, va ser el seu primer passeig marítim, el que conegueren tots aquells que tenen més de cinquanta anys i, evidentment, els nostres avantpassats: la Riba. Un passeig que neix al peu de la Seu, allà on comença el Moll Vell i s'estén fins al final del dic, al far. Però aquest somni no va tot sol, sinó acompanyat d'una ampla reordenació del port de Palma en la qual, el 2005, s'hauran invertit més de quinze mil milions de pessetes: reconvertir el Moll Vell en terminal de passatgers, recuperar la Riba, situar la terminal de mercaderies al dic de l'Oest i reconvertir les actuals estacions marítimes en port de creuers.

En definitiva es fa una reordenació del port per tal d'aprofitar al màxim l'espai i sense perdre de vista la seva vocació turística. Això ha fet oblidar per complet la idea de transformar els molls de Palma en zona d'oci. El projecte d'integració port-ciutat que es du a terme requereix un mínim de cent mil metres quadrats, ja que els vaixells també mouen mercaderies i, endemés, s'ha de

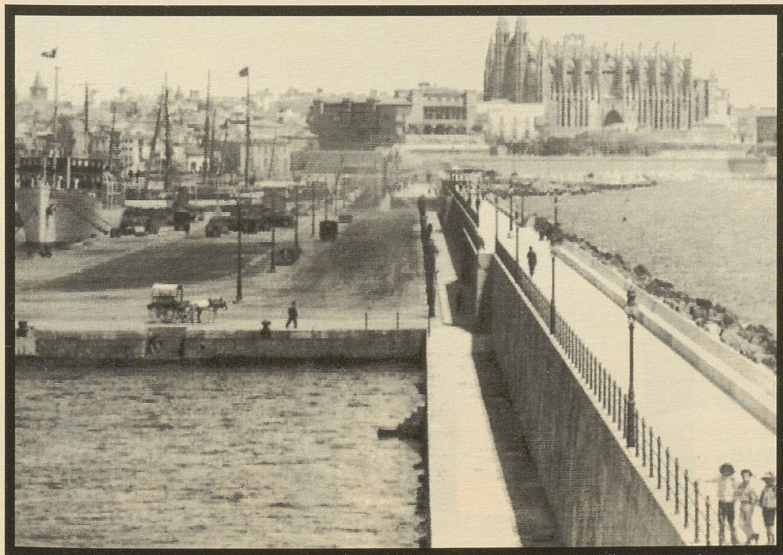


Crear una nova terminal de passatgers en el moll de Palma, aquest és l'objectiu.

mantenir la zona de reparació d'embarcacions d'esplai. El port de Palma és, segurament, un bon exemple d'aprofitament portuari, o si més no, la pretensió de l'Autoritat Portuària és que cada pam s'empri adequadament i sense que això impliqui perdre l'harmonia del conjunt.

L'actual port pateix la síndrome de la congestió. No hi ha espai suficient i, per això, ja més enllà del 2010 es pensa en ampliacions fora de l'actual zona d'abrigament. En aquest sentit, la resurrecció de la Riba lluny de ser un caprici es converteix en el símbol d'un projecte que vol harmonitzar el desenvolupament portuari amb el seu entorn humà, és a dir, amb la ciutat. Així, el fet que els passatgers puguin posar peu a terra a un centenar de metres de la Seu significa recuperar la consciència que Palma és, també, una ciutat portuària.

Recuperar la Riba, recuperar la memòria.



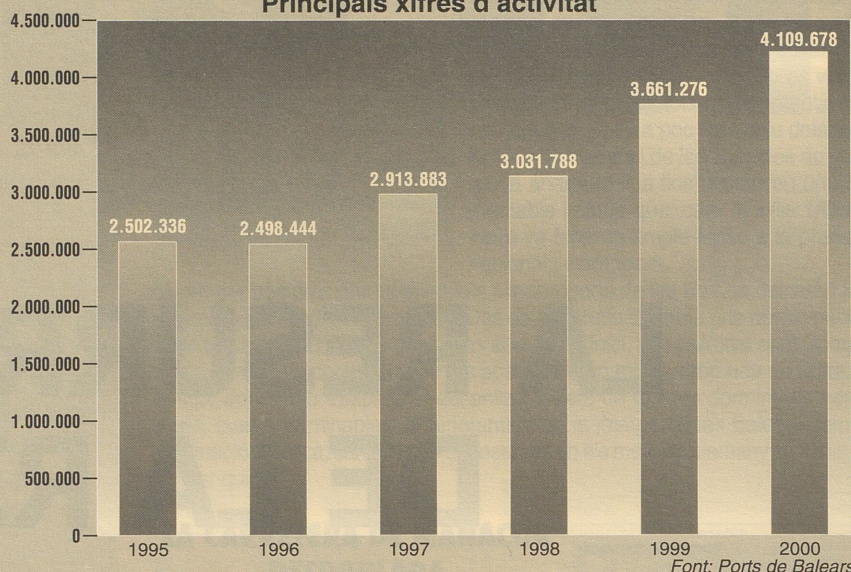
Les xifres canten: la mercaderia general ha experimentat en els darrers cinc anys un creixement espectacular. Dels 2,5 milions de tones del 1995 s'han passat els 4,1 del 2000. El mig milió de passatgers s'ha transformat en 830.000. El nombre de creuers turístics s'ha doblat, i registrarà l'any passat el trànsit de 457 grans vaixells turístics, amb un total de 500.000 passatgers. Aquestes són les grans xifres, però n'hi ha més: el port de Palma acull 3.568 amarraments per a embarcacions d'esplai, el 20% del total de les Illes Balears. El total de mercants que han entrat o sortit pels seus molls va ser l'any passat de 2.081, dels quals 1.408 ro-ro i 376 tramp (cisterna, cimenters, petrolers...). En total cinc milions i mig de tones, de les quals 4,1 foren de mercaderia general.

El port de Palma és el sisè de tot l'Estat pel que fa a mercaderia general, després d'Algesires, València, Barcelona, Las Palmas i Bilbao. El quart quant a passatgers de línia regular (després de Santa Cruz de Tenerife, Algesires i Ceuta) i el primer per a passatgers de creuers turístics.

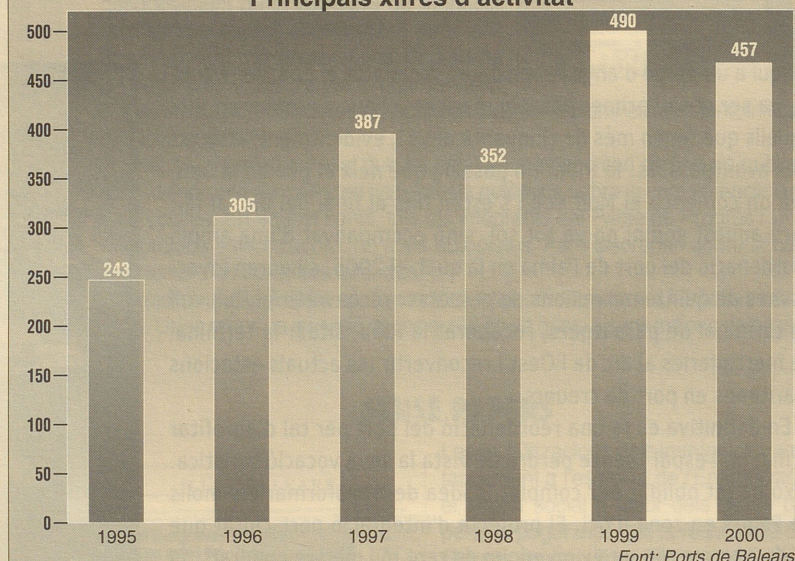
PORT D'AVITUALLAMENT DE L'ILLA DE MALLORCA

Vaixells de mercaderies (núm)	2.081
Vaixells de línies regulars de cabotatge	1.705
Ro-ro	1.408
Lo-lo	297
Vaixells tramp	376
Tancs	160
Cimenters	55
Graners	37
Convencional	124
Mercaderia general	4.109.678
Grànels líquids	1.113.440
Grànels sòlids	273.893
TOTAL MERCADERIA	5.497.011

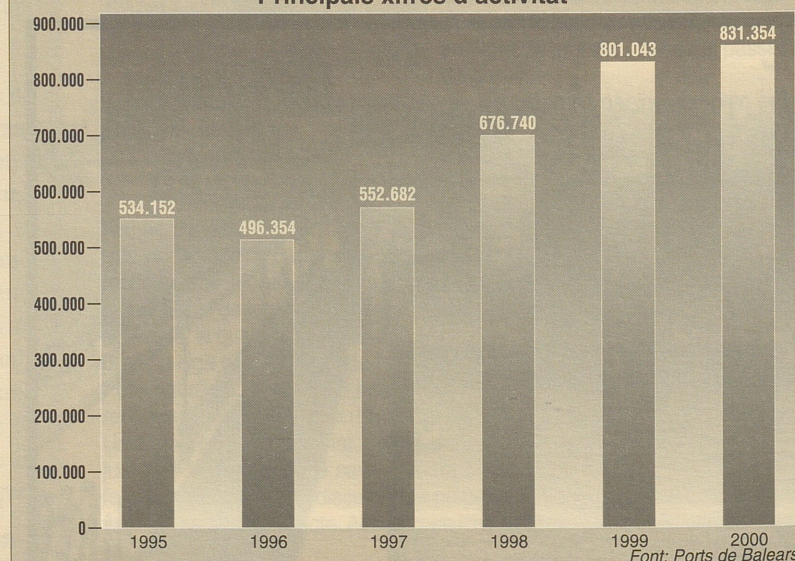
Mercaderies general (tones) Principals xifres d'activitat



Escales de creuers turístics Principals xifres d'activitat



Pasatgers de línia regular Principals xifres d'activitat



Entrevista a Francesc Triay

La reordenació en marxa

Per Sebastià Verd

El port de Palma és en fase de reordenació. Fa dos anys, després que el Pacte de Progrés desplaçàs el PP del Govern de les Illes Balears, el canvi arribà a la presidència de l'Autoritat Portuària. Francesc Triay se'n va fer càrrec i amb ell el port començà a moure's a ritme diferent. El jurat del que havia de ser projecte del "Port segle XXI", que consistia a reconvertir el Moll Vell en un espai d'oci, ja l'havia declarat desert, de manera que el nou equip de l'Autoritat respongué de la millor manera possible: res d'aventures, que ningú no sap on duen, i sí, per contra, posar els peus a terra o, en aquest cas, amarrar

bé el vaixell ja que, al capdavant, tot i ser un desconegut per a molta gent, el port continua sent el centre vital de qualsevol territori insular i, molt especialment, quan es viu un procés de desenvolupament econòmic tan dinàmic com el mallorquí. Com ens dirà el nostre entrevistat: la major part dels viatgers arriben per l'aeroport, però és pel port per on entra tot allò que consumim.

El port de Palma és un gran port, però de tant de créixer ens ha tornat petit. D'això no en té cap dubte el president de l'Autoritat Portuària i d'això, precisament, parlem.



-El port és enmig d'un pla de reordenació prou important. Es fa un nou port. Hi ha moltes obres, però per als profans potser hi hagi un projecte que crida més l'atenció que no els altres: la recuperació de la Riba. Tal volta no sigui el més important, però és simbòlic. M'equivoc?

-No, no s'equivoca, però si em permet el corregiré per dir-li que el de Palma no serà un nou port,

sinó un port ordenat de bell nou, que és molt diferent. Un nou ordenament que preveu, entre molts d'altres projectes, readaptar el Moll Vell perquè hi atraquin els vaixells de passatgers que, d'aquesta manera, recuperaran la proximitat a la ciutat. I, en aquest sentit, el fet que la nova estació marítima que s'hi construeixi pugui comunicar-se amb la ciutat amb un passeig per a viants, un passeig que recordi la Riba, doncs... ha

estat una idea molt ben rebuda. La memòria històrica no s'ha esborrat i això fa que avui encara es recordi com des de la Riba es podia contemplar l'activitat del port. Ara bé, tampoc no vull que ningú s'engani... el passeig de la Riba no és reproduïble íntegrament perquè l'activitat del port tampoc no és la mateixa que durant la primera meitat del segle XX. Aquell aspecte pintoresc dels molls ja no hi és. Els vaixells carreguen i descarreguen d'una manera molt diferent, però no hi ha dubte que poder veure directament els molls, passejar per la Riba, serà bo, un interessant espectacle. És bo recuperar la Riba, almenys la idea, el símbol.

-En qualsevol cas, en aquest mateix espai, en el Moll Vell, es planteja un projecte molt diferent del que s'havia pretès fer a través del concurs de "Port segle XXI", que el volia transformar en una zona d'oci.

-Això va ser un concurs que es va fer durant l'etapa anterior de l'Autoritat Portuària, però la mateixa decisió del jurat, que considerà que cap de les propostes no s'adaptava a les necessitats portuàries, va fer que es desistís. El concurs com vostè sap es va declarar desert i no perquè els projectes no fossin ben elaborats, sinó perquè era clar que la proposta que s'havia fet des de l'Ajuntament de Palma i des del mateix Port no era realista. Si tenim en compte que el principal problema d'aquest port és la congestió dels espais portuaris, no és lògic que una part d'aquests espais es dediquin a usos que res no tenen a veure amb el port. Sens dubte hi ha altres espais a Pal-



ma que poden recollir més profitosament aquest tipus d'iniciativa, ja que per poder transformar el Moll Vell en una altra cosa seria necessari disposar prèviament d'una extensió similar o més ampla a l'exterior del dic de l'oest, la qual cosa no es contempla ni a curt ni a mitjan termini.

PORT VERSUS AEROPORT

-Llavors, quines són les alternatives?, amb quin model de port ens movem en aquest començament de segle?

-El nostre projecte és una reordenació del port, de manera que un cop s'hagin acabat les obres d'ampliació del moll de Llevant, s'hi traslladarà la major part del trànsit de mercaderies, la qual cosa permetrà que el de passatgers es pugui instal·lar de bell nou al moll de Palma, és a dir al Moll Vell, que, no obstant això, serà compatible amb el moviment de mercaderies dels mateixos vaixells, mentre que els creuers turístics ocuparan l'actual moll de Paraires. Cal tenir present que el port és

una peça fonamental per a l'economia de Mallorca. Una peça molt costosa, feta al llarg de molts d'anys, de la qual no es pot prescindir en absolut i que, a més, ha de ser funcional. Pensi que la pràctica totalitat de mercaderies que entren a Mallorca ho fan pels ports, sobretot pel de Palma i també, amb menor mesura, per Alcúdia.

-No sé quina serà la seva opinió, però sembla que els ports són més desconeguts que els aeroports. Si vostè hagués de comparar les dues infraestructures, quina creu que és més important?

-Les dues ho són per un igual. Són infraestructures complementàries. Per simplificar, jo sempre dic que els passatgers entren o surten per l'aeroport, mentre que tot allò que consumim ho fa pel port. I si són igualment necessàries també ho han de ser quant a exigència de qualitat, cosa que no sempre es té present, perquè així com els passatgers d'avions exigeixen unes instal·lacions modernes, equipades amb les darreres tecnologies, el passatger de vaixell pareix menys exigent, tal volta perquè el vaixell com a transport de passatgers era en decadència. No obstant això, aquesta idea ara canvia. Ha canviat ja pel que fa a les mercaderies i també ho ha de fer per al trànsit de passatgers. Nosaltres volem donar uns serveis si més no equivalents en qualitat als que es donen als aeroports. Sobretot perquè som a una illa i aquí no hi ha dubte que aquest és un servei essencial. I això també és evident per a les mercaderies. Els ports de les Balears són clarament diferents de la resta de ports peninsulars, perquè són entrada única. No hi ha alternativa. Les mercaderies no poden venir per carretera, de manera que l'avaluació que s'ha de fer de les instal·lacions portuàries és aquesta que li he dit: des del punt de vista de servei públic i no només per la seva rendibilitat.

RENDIBILITAT ECONÒMICA I SOCIAL

-Els ports han de ser rendibles?

-Sí, d'això es tracta, però per això mateix hi ha d'haver diferències a l'hora d'avaluar-los i fer les corresponents inversions. Els ports peninsulars, per molt importants que siguin, com és ara Barcelona, València, Algesires, Bilbao... cerquen el seu mercat i es fan la competència els uns als altres, però aquí, a les Illes, s'estableix una espècie de monopoli natural que fa que s'hagin de mirar de manera diferent. Això és el que sempre defens davant l'ens Puertos Públicos del Estado. Sempre dic: mirau... és bo que els ports siguin rendibles i els de les Balears ho són, però la seva rendibilitat pot ser major o menor en funcions de les inversions que s'hi facin. I aquí les inversions s'han de fer mirant sobretot l'interès públic. La doctrina oficial sobre com s'han de regir els ports no encaixa exactament amb les necessitats d'un sistema insular i això ho han de tenir present.

-Sí, perquè mentre que tant els ports com els aeroports de les Balears són rendibles econòmicament, és a dir, que ingressen més que no gasten, no passa el mateix amb altres infraestructures de transport, com el tren o les carreteres.

-Sí, ports i aeroports coincideixen que ambdós sistemes són rendibles i que no costen un duro a l'Estat, però hi ha una diferència. Els ports són autònoms, és a dir, que els seus beneficis s'hi reinverteixen i, per tant, la seva rendibilitat dependrà de les inversions que s'hi facin i del temps que es torbi a amortitzar-les. Llevat de comptades excepcions, com el projecte de "Botafoc" d'Eivissa, on hi ha una important contribució europea, totes les obres que es fan als ports de les Balears són finançades mitjançant recursos que tenen el seu origen en els ports, de la mateixa manera que tampoc no feim cap aportació a l'Estat, és a dir, que cap dels nostres doblers no va a parar a les arques estatals. En canvi si ens fixam en el sistema aeroportuari sí que molts dels nostres doblers van a la caixa central.

-Això ens pot dur a parlar de la insularitat i dels seus costs. Si aquí hem de ser autosuficients, obligar a pagar el manteniment del port i les obres que s'hi fan a través de les tarifes, no suposa un encariment, un major cost per a la insularitat?

-Sobre les tarifes portuàries se n'ha parlat molt, però d'entrada li puc dir que jo no estic d'acord amb aquesta idea que culpar els ports del cost del transport quan, en realitat, les tarifes portuàries són una petita part del cost del transport marítim, de la mateixa manera que les tarifes aeroportuàries són, també, una petita part del que costa el bitllet d'avió. D'altra banda, les tarifes més importants tenen bonificació de fins al 50%, d'acord amb el Règim Especial de les Balears. El que passa, i això és molt oportú dir-ho en aquests moments quan es discuteix el Projecte de llei de

Francesc Triay Llopís, president de l'Autoritat Portuària de les Balears. Va néixer el 1944 a Ciutadella de Menorca. Enginyer de camins, canals i ports per l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Madrid. Des del 1982 resideix a Mallorca, on ha intervengut en l'elaboració de diferents plans d'urbanisme.

El 1977 ingressà al PSOE, partit del qual fou secretari general a les Balears des del 78 al 82 i president des de llavors fins el 1994. Va ser diputat per Balears al Congrés estatal i diputat al Parlament de les Illes Balears en diferents legislatures, així com candidat a la presidència de la Comunitat Autònoma.

Després de les darreres eleccions autonòmiques, amb el triomf del Pacte de Progrés, va ser designat president de l'Autoritat Portuària.

tarifes portuàries i finançament de ports d'interès general, és que no sembla molt lògic que si les bonificacions es fan per mor de la insularitat només s'apliquen en els ports de les Balears i no en els altres ports d'origen i destí. En aquests moments es dona la curiosa paradoxa que un vaixell de les Balears contribueix més al manteniment dels ports de Barcelona o València, per posar uns exemples, que no als mateixos ports, perquè aquí paga la meitat que als altres. Si les bonificacions són per mor de la insularitat s'haurien de pagar ben igual a tots els ports, encara que, per experiència personal, li puc assegurar que rebaixes tarifàries importants del passat no varen incidir en una rebaixa important del cost de transport o, si més no, aquesta no va arribar al consumidor final.

ELS PORTS COM A REFLEX ECONÒMIC

-Vostè ha dit que els ports són fonamentals per a l'economia de les Balears. Enguany es parla d'un alentiment. Es nota a l'activitat portuària?

-Els ports són un mirall de la nostra economia i, lògicament, reflecteixen el desenvolupament econòmic que s'ha produït en els darrers anys. En cinc anys, per exemple, les mercaderies generals, és a dir, sense comptar ni els combustibles, ni el gra, ni el ciment, han crescut un 64%... en cinc anys. La xifra és prou eloqüent. Enguany, no obstant això, és cert que s'ha notat un cert alentiment, però registram creixements que encara són prou importants. S'ha notat, per exemple, amb l'entrada de ciment, encara que aquestes xifres no siguin del tot indicatives, perquè a Mallorca es fabrica ciment i per tant la quantitat que s'importa s'hauria de contrastar amb la que es produeix aquí.

-En qualsevol cas, si l'activitat portuària s'incrementa cada any per sobre del 10%, creu que les obres que es fan al port arribaran a temps per evitar-ne la congestió?

-El port ja està congestionat. Aquesta és la realitat. Ara bé, en aquests moments som a punt d'acabar una obra al dic de l'Oest que ens proporcionarà 70.000 metres quadrats més a terra i molls d'atracament per a tres vaixells més. Això és una millora important. L'any 2002 estarà en ple funcionament, si bé s'ha de tenir en compte que les noves tendències fan que s'incrementi el transport de mercaderies sobre rodes en substitució dels contenidors i això requereix més espai. I d'altra banda, al port de Palma també registram una activitat que és molt important i que en

aquests moments no té un espai suficient. Parlo de les reparacions de vaixells, que és una feina molt qualificada, no estacional i que proporciona un important valor afegit en un mercat que té molta projecció exterior.

EL PORT HA DE CRÉIXER CAP A FORA

-Com es pot solucionar aquest problema d'espai, perquè l'espai és el que és: no n'hi ha més...

-A pesar que no n'hi hagi més, almenys per ara, el que intentem fer és un millor aprofitament a través de la reordenació. Però a la llarga serà necessària una expansió a l'exterior. Les actuals aigües abrigades són clarament insuficients per als pròxims anys. Per tant, hem de pensar que el port de Palma ha de créixer cap a l'exterior, necessita més superfície, i això, pens, només es pot aconseguir cap a fora del dic de l'Oest, perquè les altres zones són en contacte directe amb la ciutat i és impensable que es puguin fer instal·lacions portuàries, per exemple davant la Seu. Hem començat a estudiar els projectes per fer una gran obra fora del dic de l'oest, fer un nou dic... però, vaja!, els estudis encara són a una

mercants hi ha creuers, iots, clubs nàutics, bous de pesca... i un passeig marítim.

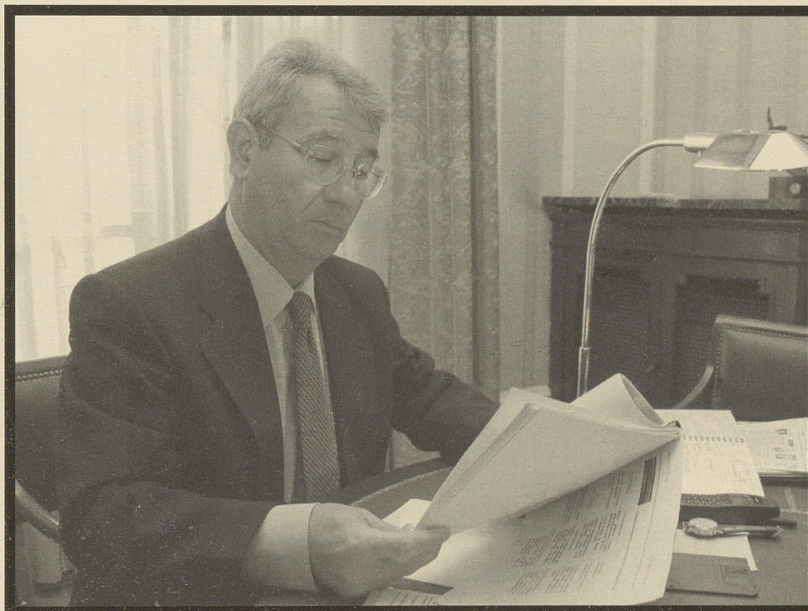
-És que aquest és un port turístic! I si no que ho demanin a qualsevol turista que visita Palma, segur que la imatge que se'n du del port de Palma és la d'una marina, d'un port de plaer, de lleure. Durant tot l'any, el passeig marítim està farcit de iots i, durant l'estiu, la presència de grans creuers també ajuda a identificar el port amb el turisme. És un port clarament turístic i, en aquest sentit, necessita una millora constant. Ho tenim en compte a la reordenació que feim, o amb la cessió de la part terrestre del Passeig Marítim a l'ajuntament.

-El turisme de creuers torna a ser de moda o, almenys, hem viscut una revitalització en els darrers anys. El port de Palma s'ha consolidat en les rutes de creuers o només és un substitut dels ports de la Mediterrània oriental durant els períodes de conflictes?

-De substitut, res de res... El port de Palma té una gran imatge en el món dels creuers. És cert que en els darrers anys va registrar un increment molt important a causa de les cancel·lacions que es feren a la Mediterrània oriental però ara ha tornat a la, diguem-ne, normalitat. S'ha produït un lleuger descens, però les xifres continuen sent molt importants i clarament en expansió respecte de fa uns anys. Respecte als ports espanyols, el de Palma es disputa el liderat amb Barcelona i en relació a altres estats, doncs no va molt enfora de ports amb enorme tradició com Gènova o Venècia. Com el de Palma no n'hi ha més de quatre o cinc a tota la Mediterrània. Això sens dubte.

-Si tornem a les mercaderies, el port de Palma no només presenta problemes portuaris pròpiament dits, sinó d'altres relacionats amb les entrades i sortides, amb les seves portes per ser més exactes. Els accessos per carreteres són horribles.

-Dissortadament així és. Els accessos urgeixen millores. Tenim dos punts, un la rotonda de Portopí i l'altre la sortida cap a l'autopista de l'aeroport, l'accés davant la catedral, que s'han de millorar. No pot ser que els camions col·lapsin la rotonda de Portopí. És necessària una sortida a diferent nivell, probablement subterrani. Com tampoc no és possible parlar de convertir l'actual tram d'autopista o carretera entre el Parc de la Mar i el Molinar en un passeig marítim, amb velocitat reduïda, com s'ha dit des de l'Ajuntament. No ho és, a no ser que es faci un túnel que permeti el trànsit directe del port fins a l'autopista. Però clar, aquests problemes no són de la competència del Port sinó de la comunitat autònoma.



fase molt primària. Els ports es fan al llarg de molts d'anys. La darrera fase d'expansió del port de Palma, l'actual, va començar en la dècada dels quaranta amb les obres del dic de l'Oest, però aquesta fase ja s'ha esgotat i cal pensar en la que ha de venir, la que molt probablement pugui ser realitat en la dècada dels deu d'aquest segle XXI.

UN PORT TURÍSTIC

-Parlem d'un port de mercaderies gairebé saturat, que necessitat més espai, però un port d'aquestes característiques com pot ser compatible amb altres activitats, com la turística? En el port de Palma a més dels molls d'atracament de

Tot en ordre, capità

Entrevista a José Escalas

per Gina Garcías Sansaloni



Prudent i mesurat, José Escalas guarda, com la mar, tots els secrets de la creixent intensitat del trànsit marítim al port de Palma, el principal de les Balears, i respon també amb l'estricta exactitud dels antics mariners, parc de paraules, concís en el gest. Sota la seva responsabilitat hi ha la seguretat dels bucs, del trànsit aclaparador de les embarcacions a l'estiu -quan hi ha més iots de lloguer que barques de pesca- la concessió del permís per aixecar ancores, l'exigència de pulcritud ecològica als vaixells. Coneix bé, i calla, el trist destí d'alguns dels millors iots de les Balears amarrats per sempre a un luxós club nàutic, esclavitzats a l'ostentació capritxosa d'alguns euromilionari que no gosa inflar una vela... Sap que la mar és una aigua infinita que amaga tantes misèries com tragèdies com instants de felicitat... sap massa coses que no diu, com per exemple que els mitjans per atendre les seves funcions són tan mínims, com ferma és la disciplina militar amb la qual assegura que basten. Tot en ordre, capità.

-La mar és massa gran per a un capità. On mana, vostè?

-Les competències del capità marítim de les Balears estan definides a la Llei de ports i al Decret de capitànies marítimes. Són fer l'enregistrament de tota la flota civil de les Balears: la mercant, els vaixells de pesca i els d'esbargiment. La inspecció i el reconeixement tècnic del bon estat dels bucs, de tota la flota, l'autorització de sortir a la mar, que s'anomena el despatx de bucs, el control de tot el personal marítim, de les tripulacions, totes les tasques de seguretat i salvament marítim i el control de la contaminació marina produïda per les embarcacions. El capità marítim exerceix tota la potestat de sancionar de l'Estat en relació a la marina civil.

-És fàcil delimitar les competències de totes les administracions que intervenen a la mar?

-Amb la Guàrdia Civil no hi ha cap conflicte de competències, al revés: ens donen suport i és la nostra policia a la mar. Amb la Comunitat Autònoma no hi ha cap problema. Els hem transferit el transport marítim interinsular i els títols esportius. Tot molt delimitat, i amb unes relacions molt bones i de col·laboració absoluta. Amb l'Autoritat

José Escalas (Palma, 1963) és el primer capità marítim de les Balears, lloc que ocupa per oposició des del 6 de juliol del 1993. Llicenciat en marina civil per la Universitat de Barcelona, amb trenta anys, va ser el capità marítim més jove. Abans que ell, els assumptes de la mar els controlava la Comandància Militar de Marina. Va ser la promulgació, el 1992, de la Llei de ports, la que organitzà una administració civil per al control de la navegació marítima, i creà les capitànies marítimes. Anteriorment José Escala havia fet feina a un iot, tasca que alternà amb pràctiques sobre transport internacional als Estats Units a una corporació hotelera. Mallorquí castellanoparlant, s'educà al Liceo Francés de Barcelona, on residia el seu padri, Fèlix Escalas Chamen, armador del Samus, un berganti goleta de quatre pals, de 51 metres d'eslora, el més gran vaixell de fusta construït a Espanya, que des que es va fer a la mar, el 1919, transportava fofats del Marroc, fustes d'Amèrica del Nord, mercaderies de Pòrio, de l'Havana, amb una tripulació de deu a quinze persones. Un vaixell emblemàtic que va sobreviure a la guerra, però no a l'oblit i els anys cinquanta, va haver de ser enfonsat. A José Escalas també li agrada navegar, però no la servitud de la propietat. Per això sempre ha mantengut que el millor vaixell és el dels amics.

Portuària ha estat més difícil. La nova llei de ports ha modificat la situació. Abans la Comandància Militar de Marina i la Junta d'Obres del Port es dividien el terreny: ells controlaven la zona terrestre i la Comandància controlava la zona marítima. La Llei de ports del 92 estableix unes zones de domini portuari estatal, tant marítimes com terrestres. Tenim competències diferents a la mateixa zona i probablement pels mateixos fets. Si es produeix un fet de contaminació al port de Palma, o un accident, podem intervenir totes dues administracions.

-Per col·laborar o per competir?

-Les relacions són fluides, però cada un intenta exercir les seves competències. Per exemple, hem tengut qualche problema quan un vaixell ha arribat amb una via d'aigua. Nosaltres intentam que arribi a la costa, perquè així és més fàcil solucionar l'avaria, i el port intenta que no entri per no córrer el risc que ocasioni perjudicis al port o a altres embarcacions. Per a nosaltres els ports no són un negoci, sinó un refugi.

LA MAR D'HOMES

-La mar encara és un espai molt masculí?

-Fins fa poc sí. Ara ja no. Jo tenc companyes de la facultat de Barcelona que actualment fan molt bon paper a bord dels bucs. Ara mateix a la facultat de nàutica de Barcelona hi ha moltes dones.

-Però als ports no se les veu.

-És una feina molt dura. Sobretot per l'aïllament de la mar. Les condicions dels vaixells han millorat molt. Els marins mercants fan guardies de quatre hores. La resta del temps és com si fossis a ca teva, però no hi ets, a ca teva.

-En vuit anys, ha canviat molt la vida a la mar de les Balears. Ara quasi només es pot considerar un espai per a l'oci?

-A les Balears sempre hi ha hagut una gran afició a la mar, i continua existint. L'augment d'embarcacions ha estat més gran que a tota Espanya, perquè aquí navegar és una delícia. A les Balears hi ha devers 30.000 embarcacions d'esbargiment. I es matriculen devers 1.800 embarcacions noves cada any, mentre es van reduint les embarcacions pesqueres, a causa, sobretot, de les limitacions imposades per la UE, que ha establert que no es pot augmentar ni la potència, ni el tonatge ni el nombre total d'embarcacions dedicades a la pesca, amb l'objectiu de limitar l'esforç pesquer.

-A l'estiu, les cales s'omplen d'embarcacions d'oci mentre els clubs nàutics continuen veient-se totalment ocupats.

-La saturació només es produeix a l'estiu. Hi ha dos grups d'embarcacions: les que tenen base a les Balears i les que a l'estiu arriben d'altres regions. Les Balears són una destinació preferent. Es pot constatar que els ports estan estibats. Naveguen pocs del total de vaixells que hi ha als ports esportius. La majoria surten molt en poques ocasions, i durant el mes d'agost. Però a les Balears a l'estiu la saturació és per tot arreu: a les carreteres, a les platges...

-Quina activitat real tenen els vaixells d'esbargiment.

-El problema que comença a haver-hi és que als ports hi ha una quantitat cada vegada més grans de vaixells amarrats que no surten mai, ni estan en condicions de sortir. Que no tenen, per tant, autorització per sortir. Els ports es van convertint a poc a poc en cementiri o femer d'embarcacions. Cada vegada és més fàcil de comprovar, quan arriba l'estiu i els ports continuen plens, i hi ha vaixells que no surten mai, ni tan sols el mes d'agost.

COM UNA JOIA

-Per què succeeix això?

-És el mateix cas de molts altres processos de consum. Hi ha persones que per motius diversos, entre els quals hi ha els motius d'estatus social, compren un vaixell, i després no tenen ocasió per sortir, o tripulació que els vulgui acompanyar, o els agafa por i no tornen a sortir a navegar.

-També hi ha vaixells abandonats, als ports.

-Sí, és un problema creixent per als clubs nàutics. Deixen de pagar la quota, el vaixell es va deteriorant... Però aquest no és un problema de Capitania Marítima, és un problema per als ports esportius. No ho hem calculat. Això ho podrien dir, tal vegada, els ports esportius. Però es pot veure, per exemple, com al port de Palma hi ha un creixement continuat de places d'amarratge. Enguany s'ha construït la marina que hi ha davant l'Auditori amb aproximadament 200 amarratges, un pantalà per a 40 o 50 xàters... Hi ha un creixement continuat.

-Queda un pam d'aigua lliure?

-Això ho hauria de demanar a Francesc Triay.

CONTRABANDISTES I PIRATES

-A les Balears la mar ha estat l'espai de contrabandistes i pirates. Ara també?

-Si es refereix a les activitats il·lícites a la mar, li diré que aquest no és un tema nostre. És un tema del Servei de Vigilància Duanera. La nostra responsabilitat és la seguretat de la vida a la mar. Ens dedicam a prevenir els accidents i a salvar la gent. Evitar els danys, tant de contaminació del medi marí com personals.

-Quin és el nivell de seguretat de les embarcacions d'oci a les Balears?

-Ara hi ha hagut un canvi legislatiu. Fins fa poc la inspecció tècnica de les embarcacions la feia la mateixa Administració, amb dos inspectors a l'àrea marítima de Palma. Des de l'octubre passat s'ha autoritzat unes empreses privades per fer aquests serveis d'inspecció, com a entitats col·laboradores de l'Administració. Les empreses inspeccionen les embarcacions i comproven que compleixen tots els requisits tècnics, una cosa semblant a les ITV dels vehicles. Fan inspeccions molt completes. No tots els vaixells les passen.

-Encara es demana, com es feia fa molts poc, que els vaixells duguin un poal d'alumini i un sac d'arena per apagar un possible foc, tot i que ja hi ha instruments molt més pràctics, com són els extintors?

-Això ho hauriem de demanar al cap del Servei d'Inspecció. Seria normal que demanassin extintors.

ELS INTRÈPIDS IGNORANTS

-Tots els que surten a la mar estan realment capacitats per fer-ho?

-Nosaltres controlam la titulació dels professionals, el control dels afeccionats es va traspasar a les comunitats autònomes l'any 96, concretament el Servei de Transport Marítim de la Direcció General de Transports. La normativa que regula la titulació dels patrons esportius és nacional, és una Ordre ministerial del 1997 que estableix el pla d'estudis i la forma de realitzar els exàmens. El control d'aquesta normativa correspon a la Comunitat Autònoma. Però nosaltres sí que

tenim coneixement del grau de preparació i titulació de la gent que navega, perquè el control a la mar el fa la Guàrdia Civil de la Mar, que ens remet les denúncies dels patrons que naveguen sense la titulació adient. I probablement ara hi ha molta gent que s'examina per obtenir títols esportius. Abans hi havia més frau.

-Llavors, es navega amb garanties, a les Balears?

-Si per garanties vol dir que el vaixell està matriculat i el patró té títol, sí. Una altra cosa és que hi hagi accidents a la mar. Això és en proporció al trànsit, com a les carreteres. I precisament per tal d'evitar accidents, cada any, a l'estiu, feim una campanya publicitària de seguretat per a les embarcacions d'esbargiment. De totes formes, la sinistralitat a la mar ha augmentat poc, nosaltres tenim unes xifres estabilitzades de devers 270 actuacions de salvament, en els darrers anys. No arriba a una mitjana d'una diària. És una dada més que acceptable.

-Surt molt car, ser rescatat a la mar?

-No. El rescat de vides humanes és obligatori i gratuït, no només el que fa l'Administració, sinó qualsevol navegant. L'auxili s'imposa a la mar. El rescat de béns sí que té un cost. Antigament hi havia molt pocs mitjans, i els que feien un rescat posaven en perill la pròpia embarcació, perquè les condicions a la mar solen ser adverses, en aquests casos. El conveni de 1910 va establir una sèrie de premis per fomentar l'auxili a les embarcacions. Uns premis elevats. Si no hi ha acord, la Llei d'auxili i salvament estableix l'arbitratge d'un jutge. Des que es creà la Societat de Salvament Marítim, els mitjans ja són més segurs i eficaços, i a més són mitjans públics, pagats amb els pressuposts generals de l'Estat. En aquests casos s'estableix una quantitat fixa en funció de l'eslora del vaixell salvat i del temps emprat per al rescat. Tot està regulat, i les quantitats, en el cas del remolc, són realment baixes. És a dir: salvar vides, gratis. Rescat d'embarcacions: quantitat establerta en funció del temps i de l'eslora. Finalment: arbitratge en el cas de salvament per tercers.

-En el cinema negre els ports són un submón on regna la màfia.

-Al port de Palma conviuen organitzacions i persones amb interessos diversos i a vegades contraris. Interessos molts importants. Però nosaltres no entrem en el joc d'interessos. La nostra activitat és a la mar. Nosaltres no donam concessions, ni autoritzam serveis... Remolcadors, pràctics, amarradors, autoritzacions d'atracament... això és el món i la vida del port, i és l'Autoritat Portuària que la regula.

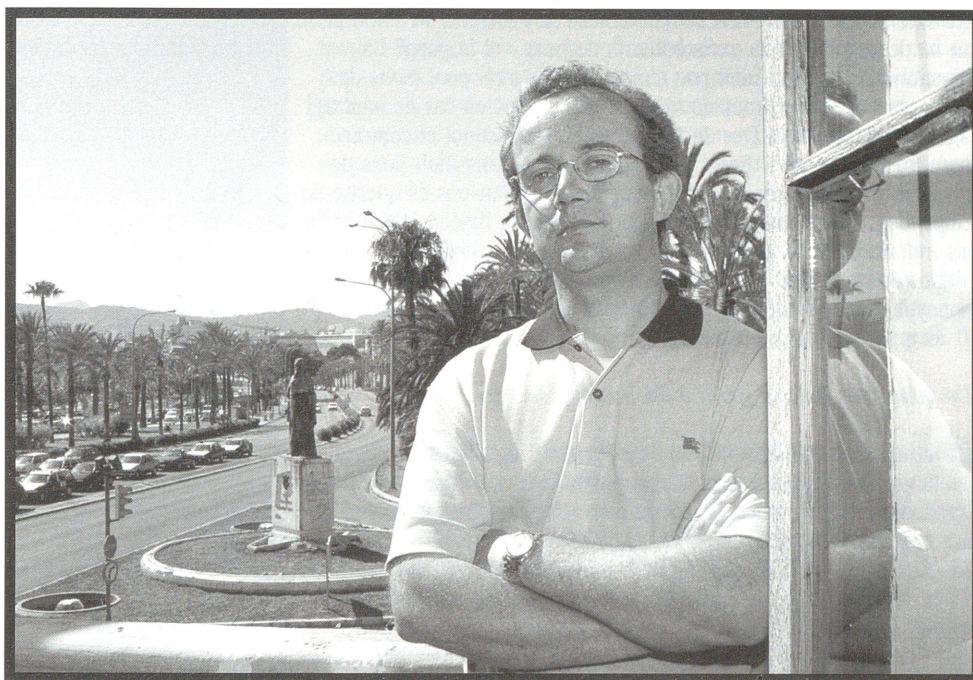
-Vostès autoritzen les línies regulars...

-Si la travessia és provincial correspon a la Comunitat Autònoma. Si és interprovincial, a l'Estat.

LA MAR DE TRAGÈDIES

-Ha augmentat la sinistralitat dels vaixells de passatgers.

-Balearia i Trasmediterrànea han tengut dos incidents en poc menys d'un any. Però accidents marítims sempre n'hi ha: desplaçaments de càrrega, vies d'aigua, avarades... si més no hem tengut deu casos des



que jo som aquí. El que passa és que sempre els hem ajudat a arribar a port.

-La de l'Ana Rosa ha estat la major tragèdia dels darrers anys?

-El *Orion Star*, a devers sis milles al sud de Cabrera, va envestir el pesquer d'Alacant *Ana Rosa*. Sis mariners varen morir.

-Quan un pescador mor en aquestes condicions, el seu cos és el tribut a la mar?

-Sempre havia estat així. Arran de l'accident i, sobretot, arran de les imatges que va fer una empresa de treballs submarins en les quals es veia un dels cadàvers, es va fer pressió per tornar-los a terra. Va ser una operació molt complicada perquè el vaixell estava enfonsat a 146 metres de profunditat, l'empresa que va fer les imatges tenia uns interessos no només publicitaris, sinó lucratius. Volia cobrar 25 milions per una operació que nosaltres en principi no vàrem considerar viable, com era fer baixar uns bussos, amb escafandres semblants a les dels astronautes que restringeixen molt la mobilitat. Probablement no hagués estat factible, i finalment la Direcció General de la Marina Mercant va decidir actuar amb els mitjans propis de Salvament Marítim. Va ser una operació realment única i extraordinària. Es va pujar el pesquer i es va traslladar a una sonda de 35 metres. Allà bussos de combat de l'Armada varen poder treure els cadàvers.

-Va ser un esforç necessari, racional?

-Vist amb distància jo pens que no. És contradictori amb la idea, cada vegada més estesa, de tirar les cendres d'un familiar mort a la mar. Molta gent cerca la mar per dipositar les despulles. Tradicionalment la mar era el cementiri dels marins. Però, és clar, no és fàcil resignar-se a no recuperar les restes d'un familiar quan algú crea expectatives en sentit contrari i tot aprofitant-se de la tensió emocional que provoca una tragèdia com la que varen viure els familiars de l'*Ana Rosa*.

ELS LÍMITS DEL RESCAT

-Es va intentar repetir una cosa semblant amb un vaixell mercant amb tripulació espanyola, fa un parell d'anys, enfonsat a les costes italianes. El vaixell era a sis-cents metres. Quin és el límit, a l'hora de decidir rescatar les víctimes d'un vaixell enfonsat?

-No s'ha establert. Però ens demanam, des de l'accident de l'*Ana Rosa*, qui ha de pagar aquesta extraordinària despesa, val la pena? La situació ha canviat en molt poc temps. Fins fa molt poc, molts de pescadors s'estimaven més no saber nedar, perquè en cas de naufragi l'agonia fos més breu. Des de fa nou anys, es pensa tot el contrari: "hem d'estar tranquils. Espanya compta amb mitjans molt bons de salvament marítim, per tant, que vinguin a rescatar-nos és qüestió de temps, de saber resistir, d'anar ben equipats per a l'espera". Ara hi ha uns mitjans de supervivència molt avançats a les embarcacions, i uns mitjans de salvament en permanent estat d'alerta a tota la costa espanyola. Helicòpters de rescat, llanxes ràpides de salvament de 15 i 20 metres d'eslora, remolcadors potents.

-De quins mitjans es disposa a les Balears?

-Hi ha un centre de coordinació de salvament instal·lat als antics habitatges oficials que hi havia a la planta superior d'aquest edifici de Comandància de Marina. El centre disposa d'uns equipaments electrònics molt moderns per localitzar les emergències. Tenim una embarcació, el *Castillo de Bellver* a Puerto Portals, el *Cavall Bernat* a Alcúdia, l'*Illes Pitiüses* a Eivissa, i una de vint metres per a Maó, més potent, perquè les condicions meteorològiques a Menorca són més dures. També tenim un remolcador en el port de Palma amb una potència de quatre mil cavalls. Són uns mitjans de salvament molt eficaços, les tripulacions estan permanentment localitzades i amb aquest equipament estan satisfetes les garanties de seguretat a les aigües de les Balears. A més, tenim convenis amb les llanxes de la Creu Roja, amb el Servei de Vigilància Duanera, amb les embarcacions de l'Armada i de la Guàrdia Civil de la Mar.

-Quina és la relació amb la Guàrdia Civil de la Mar?

-La coordinació és molt bona, la relació molt estreta. Fan un servei magnífic a les Balears. Compten amb dues embarcacions.

-En conjunt, són mitjans suficients en unes illes amb tant de perímetre de costa?

-Els han demanat més mitjans. Tenen previst una embarcació d'altura, de 24 metres d'eslora, i els arribarà el 2003. A més, no sempre és necessari realitzar aquests controls enmig de la mar, fins i tot en ocasions és incòmode. La vigilància també la fan les patrulles de ports i costes de la Guàrdia Civil quan els vaixells arriben a terra, és un control molt eficaç. D'altra banda, el Memoràndum de París ens obliga a inspeccionar el 25% de les embarcacions estrangeres que amarren als nostres ports. D'aquesta manera, entre tots es manté l'exigència de seguretat de la tripulació i dels vaixells en tota la Mediterrània. Així s'evita l'existència de vaixells subestàndards. En aquests casos es procedeix a detenir el vaixell, que no pot sortir a la mar fins que hagi solucionat tots els seus dèficits.

-Quants d'inspectors es dediquen a tots aquests controls que ha enumerat?

-La Capitania Marítima en té dos a temps parcial.

-Això és suficient?

-Nosaltres en voldríem tenir més. Però són dues persones molt eficaços i de fet Espanya compleix el seu compromís internacional. Espanya, globalment, inspecciona més del 25% que li exigeix el conveni. Una altra cosa és que la distribució geogràfica no sigui uniforme.



ESTAM MÉS PROP DE TU



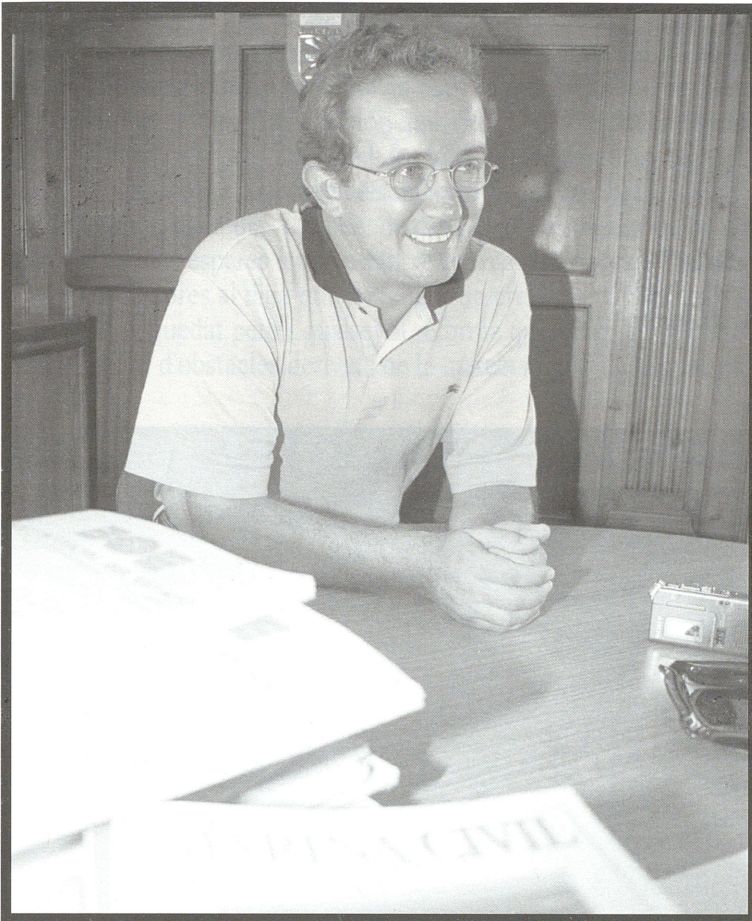
A ca teva, a l'oficina, a Austràlia... i allà on tu vulguis. Vigila els teus comptes, resol els dubtes amb el teu Assessor Personal i consulta els nostres Consells Útils. Ara Banca March és més prop de tu.

Neix un concepte nou de relació amb el teu banc, pensat per a tu, càlid, personal, al teu costat.

WWW.BANCAMARCH.ES

Benvingut a

WWW.BANCAMARCH.ES



LES GOLONDRINES

-Hi ha bons mercants a les Balears?

-Les embarcacions ja no es matriculen aquí. Espanya ha creat un segon registre a Canàries. Aquí només es matriculen les golondrines i les embarcacions d'esbargiment o de lloguer. El seu control és una mica difícil. Han de complir dos requisits: obtenir de la Direcció General de Transports de la Comunitat Autònoma el permís per fer xàters. I a continuació nosaltres comprovam la seguretat del vaixell. És un sector que ha crescut molt en els darrers anys. Si no record malament, n'hi ha devers set-centes.

-Més que vaixells de pesca?

-També n'hi ha devers set-cents, però en aquest sector van minvant.

-Ara els mariners dels pesquers són un dels sectors professionals amb pitjors condicions laborals.

-A les Balears només hi ha pesca costanera, en la qual els vaixells sempre han de tornar abans de vint-i-quatre hores. No és com a l'Atlàntic, on la vida és molt més dura. Aquí el tipus de barca i les condicions de navegació no són comparables a les de Gran Sol. Molt poca gent deu viure a les embarcacions, i per necessitats de la feina, cap. Per tant, les condicions d'habitabilitat dels vaixells, que nosaltres controlam, sempre les hem vist correctes.

ELS POBRES PESCADORS

-És un dels sectors professionals pitjor retribuïts.

-El problema és que les seves retribucions són proporcionals a les

captures. Si pesquen poc, guanyen poc. Nosaltres varem viure de prop el conflicte del gasoli, a finals de l'any 2000, quan els pescadors protestaven per l'augment dels preus del combustible. L'augment de les despeses als vaixells repercutia negativament en les seves retribucions. En la protesta es varen unir als agricultors, i els pescadors volgueren bloquejar el port. Va ser una situació realment atípica. Mai no havia succeït al port, perquè aquí els pescadors bàsicament el que volen és poder fer feina en pau. Tal vegada es varen veure forçats. Nosaltres ens varem reunir amb ells i els diguérem que una cosa era protestar i una altra perjudicar tercers, com són les navilieres, els passatgers... Ells ho varen entendre, i les seves mobilitzacions no tornaren a perjudicar l'activitat del port.

-Són un sector desprotegit?

-Jo no ho entenc així. Les ajudes comunitàries són importants. El que passa és que a la mar, l'assalariat cobra poc, sobretot en relació al que es paga a terra, als sectors de la construcció o de l'hoteleria. Per això hi ha un flux de mariners a altres feines de terra i a vegades els vaixells queden sense gent o sembla que amb la gent més poc qualificada.

LA CONTAMINACIÓ

-Les embarcacions de les Balears compleixen la normativa quant a la contaminació marítima? Ja no aboquen el fems i els olis a la mar?

-Ho procuram. Hi ha un control sobre els residus dels bucs mercants a través d'un llibre de registre. Tenen l'obligació de lliurar-los a les empreses autoritzades que hi ha als ports. Els d'esbargiment he d'imaginar que són responsables i que disposen els residus als ports.

-Per què les cales més profundes i més inaccessibles, sobretot les de la serra de Tramuntana, estan moltes vegades tan brutes?

-Primera notícia. Parla de la mar o de l'arena?

-Parl de la brutícia que arriba de la mar a l'arena.

-Deu ser perquè no hi ha servei de neteja a la platja. No dic que no sigui fems procedent de la mar, però dubt que vengui dels bucs. Podria venir d'un altre punt de la costa. Com que no hi ha activitat lucrativa a aquestes platges tampoc no deu haver-hi serveis de neteja.

-Com s'estructura la Capitania Marítima de les Balears?

-El Decret de capitanies marítimes creà 110 capitanies al conjunt del litoral espanyol. A les Balears n'hi ha una de caràcter provincial, i altres dues que són de segona: la de Maó i la d'Eivissa-Formentera, que depenen de nosaltres. Finalment n'hi ha dues més de tercera: la d'Alcúdia i la de Ciutadella. Les capitanies estan estructurades en diferents unitats administratives. Una és la d'assumptes generals: el despatx de bucs, la segona és inspecció marítima i la tercera és l'àrea de prevenció i salvament marítim. A l'àrea d'inspecció hi ha tres inspectors i dos administratius. A la de seguretat marítima hi ha dos inspectors i un administratiu, i a la de serveis generals hi ha quatre funcionaris a registre de bucs, tres a despatx de bucs, i a l'àrea de sancions hi ha un advocat i dos administratius més.

-Quin ha estat el seu repte professional?

-Precisament establir aquesta estructura, que es va crear quan jo vaig ser nomenat capità marítim. Estic satisfet, perquè feim feina en equip, una cosa difícil a l'Administració pública, entre els funcionaris. Varem partir de zero i mantenim aquest esperit.

El port a tota màquina

Entrevista a Antonio Grávalos

per Maria Ferrer

Antonio Grávalos va néixer a Saragossa, però fa ja vint-i-cinc anys que viu a les Illes. Primer a Menorca, on es va instal·lar per motius professionals, en una feina sempre vinculada al transport marítim. Presideix la companyia, especialitzada en càrrega, però que també mou passatge, Iscomar, una de les més importants per volum d'operacions a Balears. Des de l'any 1995 és al capdavant també de la patronal APEAM (Associació Provincial d'Empreses d'Activitats Marítimes), càrrec per al qual fou reelegit l'any 99. Aquesta entitat es fundà l'any 1977 i agrupa 180 empreses i catorze col·lectius.

És un tòpic dir que Palma viu d'esquenes al seu port. Potser perquè cada cop és més difícil passejar per la seva vorera i veure la mar, potser perquè és tan a prop que no es valora com espai propi de la ciutat. Però llevat d'aquest sentiment patrimonial com a ciutadans, qui viu i sent dia a dia els molls de Ciutat són les empreses que hi fan feina. Un món que, per la seva transcendència i el volum d'activitat, podríem dir que és desconegut, si es compara amb les informacions que apareixen de l'altra porta d'entrada a l'illa, l'aeroport. Per Son Sant Joan passen els milions de turistes que ens visiten. Pel port, els milions de productes que consumim dia a dia. I també, de cada cop més, milers de persones que trien un viatge per mar per evitar potser les esperes a què estam avesats a l'aeroport. Tota una maquinària complexa que es mou les vint-i-quatre hores al dia i que ha tengut un creixement important en els darrers anys. El lloc de feina, el port, se'ls ha quedat petit i qualsevol reforma que s'hagi de dur a terme, encara que desitjada, es troba amb multitud d'obstacles derivats de la mateixa naturalesa d'aquest espai.



-És una evidència que el port de Palma ha quedat petit per a les necessitats actuals, quins problemes porta això al transport de mercaderies?

-Bé, la situació en aquest moment no és tan preocupant, desgraciadament, com la que teníem en aquestes dates l'any passat, el 2000, quan el Moll Vell era un absolut aclaparament de materials, de plataformes, de contenidors, etcètera. Enguany, amb el trasllat d'una part de l'activitat de la Tramediterrànea als molls de Ponent i el fet que s'estigui emprant el dic de l'Oest per a la descàrrega d'alguns bucs fa que el Moll Vell es descongestioni en alguna mesura. Per altra banda, les expectatives de creixement que teníem no s'han complert i la realitat ha estat més trista. Les xifres de creixement són d'entre un 3% i un 4% i per tant s'ha absorbit sense major problema. Jo diria que enguany no és de gran congestió, perquè precisament la manca d'espai de l'any passat va obligar els armadors a disposar de mitjans extraordinaris per resoldre aquests temes i això enguany s'ha notat. Es fa feina en situacions extremes, sí, no es pot estirar més la corda, perquè no és qüestió de posar més màquines o d'agilitar les operacions. Però no haver crescut sobre les expectatives que teníem, del 8%, o fins i tot una xifra superior, ha fet que la cosa hagi estat més tranquil·la. En tot cas, per exemple a nosaltres, Iscomar, el que més ens ha ajudat és que hem triplicat el nombre de màquines per a la manipulació de la mercaderia.

-Quins factors expliquen que no s'hagin complert aquestes previsions de creixement?

-Les empreses som un bon termòmetre de l'activitat econòmica en general i jo diria que en aquests moments aquesta activitat està molt alentida. Per exemple, sectors que per a nosaltres són absolutament punters en aquesta època de l'any com els materials de construcció estan en xifres per davall de l'any passat, sigui per la moratòria urbanística, per la davallada del consum intern, tot això junt fa que l'any tenguí un comportament conservador.

-Quant al transport de passatgers, són adequades les instal·lacions del port a les necessitats?

-No, no, les necessitats del port de Palma, de Balears en general, encara que poden absorbir el volum de passatge que hi ha, són molt lluny del que crec que ha de ser una terminal de passatge per al futur. Això, dins els plans del port de traslladar l'activitat al Moll Vell serà una bona oportunitat perquè el port tenguí unes instal·lacions de major qualitat, més còmodes, més segures, per fer compatibles la descàrrega de passatgers i mercaderies a la vegada sense llevar l'encant als ciutadans de Palma de gaudir del moll de la Ribera, de les activitats nàutiques o de la visió del mar. Tot això és dins un pla del port que jo crec que és acceptable i que ha de dotar el port de Palma de terminals més modernes, més en consonància amb el segle en què entram.

CÀRREGA I PASSATGE JUNTS

-Està d'acord, doncs, amb la filosofia de la reforma prevista per al port?

-Bé, en grans línies el que ens han transmès és que es volen traslladar les mercaderies al dic i els passatgers al Moll Vell, però en la pràctica i en la meua opinió molt personal jo crec que això no serà tan fàcil. Crec que a mitjan termini les activitats de càrrega i passatgers aniran sempre juntes, almenys en un altíssim percentatge. Per tant, no serà possible concentrar en una única zona tot el passatge. És absolutament imprescindible que el port tenguí distints focus de recepció de càrrega i passatge i jo estic segur que

el dic de l'Oest serà també una zona mixta per a ambdós, i per tant no podrà deixar de ser-ho tampoc ni Paraires ni Ponent, perquè tots els armadors i tots els vaixells acabaran tenint un cert component de passatge. Monopolitzar en un únic lloc el passatge em sembla un tant utòpic. Ni els vaixells de línia regular de passatgers deixaran de dur la càrrega al Moll Vell ni els vaixells de càrrega que vagin al dic deixaran de tenir la necessitat de transportar passatge. Per tant, jo crec que haurà de polaritzar-se en més d'una única estació la descàrrega de passatgers de línia regular. Avui en dia, i això es veu a la Tras, a Baleària o en un futur a Iscomar, la rendibilitat dels moderns bucs no va lligada al passatge, que és un servei públic necessari i obligatori, però que no es planteja una naviliera com a únic atractiu, de fet hem tengut experiències aquí a Balears, sinó a la mercaderia.

-La idea de convertir el Moll Vell en zona d'oci ha quedat fora dels plans de l'Autoritat Portuària. Dels empresaris del port també?

-Completament, a mi aquest projecte em pareix completament desbaratat avui en dia. L'única zona potencial real que té ara per ara el port de Palma és el Moll Vell. El dic de l'Oest no té condicions per operar comercialment parlant, llevat d'aquesta plataforma de recent creació que encara no està en servei. No hi ha lloc per pensar en grans inversions, en nous ports, no tant per la qüestió econòmica, sinó per la mediambiental. Jo crec que aquest port pot tenir una bona solució amb les instal·lacions que ja té si s'aconsegueix readaptar-les, però orientant-les clarament a aquella primera finalitat per a la qual varen ser construïdes, que és passatge i càrrega. El port per damunt de qualsevol consideració ha de tenir un ús per a càrrega i descàrrega de passatgers i de mercaderies per via marítima. Que un port en un moment donat pugui ser destinat a qualsevol altra activitat és secundari. Sí és veritat que aquells ports que tenen zones lligades i connectades amb la ciutat han de resoldre bé tant el transport del passatge com l'impacte ambiental o els accessos. Resulta evident que la problemàtica del Moll Vell de Palma, i així s'ha intentat explicar diverses vegades, no té res a veure amb el que s'ha fet a Barcelona, que era una zona molt degradada, incapaç de resoldre trànsits comercials, just en una zona de difícil accés, amb problemes d'infraestructures, etcètera. A més, hi havia possibilitats de créixer per un altre costat i així s'ha fet. Per tant, el que s'ha fet ha estat una manera de guanyar-lo per a la ciutat, d'una manera molt encertada, però gens semblant a Palma, que és el port de Mallorca. Aquí no hi ha alternativa ni en el port d'Alcúdia ni en el d'Andratx.

ELS ACCESSOS

-En qualsevol cas, la reforma prevista per l'Autoritat Portuària no segueix el calendari previst. Les seves previsions apuntaven que, ja en el mes de maig, entraria en funcionament la nova plataforma de què parlava vostè abans al dic de l'Oest, on s'hi ubicaria fonamentalment el transport de mercaderies. Entre les empreses que havien de passar a aquest lloc hi havia la seva, Iscomar, una de les més importants pel que fa a càrrega. Què passa?

-No és així. Iscomar ha d'operar on és ara, no tenim cap necessitat d'operar al dic de l'Oest. Potser el port sí, perquè tenguí un projecte que ens obligui a tots, però Iscomar és al Moll Vell des de fa vint anys en unes condicions acceptables i no se'ns passa pel cap un canvi a una ubicació on estarem pitjor que aquí. Ja és suficientment complexa l'activitat portuària com perquè en aquests canvis que imposa el port per millorar resulti que el que suposa la principal activitat, la mercaderia, empitjori. I vull tornar a repetir que crec que càrrega i passatge hauran d'operar a tots els molls del port i no només de manera separada i exclusiva en un d'ells, això és una cosa que no podrà dirigir l'Autoritat Portuària de cap

manera. Per tant, és evident que en qualche moment s'haurà de produir un canvi. Nosaltres no ens negam absolutament a res, però el lloc on ens haguem d'anar haurà d'estar en condicions almenys equivalents o millors, no acceptarem condicions pitjors d'espai, o a llocs on no està resolta la connexió amb la via de cintura. Per a nosaltres és tan vital la càrrega i descàrrega de bucs com la connexió de les mercaderies amb les zones de consum, que són als polígons industrials o directament als consumidors, no al port, que no és més que una porta d'entrada. No ens podem trobar amb la dificultat infranquejable que quan els nostres camions arribin a l'encreuament de Portopí, allò sigui un embús que faci sortir un camió cada deu minuts. Això és impossible. La nostra intenció no és bloquejar res. S'ha fet un desdoblament per connectar millor la rotonda amb el dic, que facilita un petit tram de la sortida i l'accés, però l'autèntic problema és a la rotonda, on hi ha d'haver un accés directe a la via de cintura, encara que aquesta via també he de dir que no és una solució bona, perquè està col·lapsada moltes hores al dia. A més, amb independència d'aquesta qüestió que a mi em sembla fonamental, la plataforma no està acabada i no crec que ho estigui fins a final d'any. Després, l'hauran de dotar de mitjans perquè pugui ser emprada. Hi haurà d'haver un edifici, una mínima obra civil, zones per al manteniment dels equipaments, cosa que ara per ara no hi ha. Amb tot això resolt, crec que no hi haurà cap empresa que no opti pel canvi.

-Quines solucions se'ls dona des de l'Autoritat Portuària a aquests problemes?

-Jo puc parlar com a president d'Iscomar i de l'Associació Provincial d'Empreses d'Activitats Marítimes, on hi ha total unanimitat, o

gairebé unanimitat, de no-oposició al projecte de reforma de port. El que sí deim és que els operadors hem d'operar amb una certa racionalitat i no de manera instintiva. Jo, per exemple, no surt del meu astorament quan per una part planteja l'ajuntament una millora de la façana marítima de la ciutat i no té en compte com millorar els accessos al Moll Vell. El port ha plantejat una solució, que és un túnel soterrat, que a mi em sembla viable, però que hauria de ser assumit, crec jo, per l'ajuntament. Deia tot això perquè són projectes que estan molt bé, però em fa la sensació que són coses que no anteposen que el port és per a ús portuari, de passatgers o mercaderies. Si hi hagués alternativa podríem replantejar-nos un altre ús, però no és així.

-Vostè ha plantejat algun cop que si que hi hauria una alternativa si es tragués part de l'activitat, fonamentalment mercaderies, a un altre lloc de l'illa, en concret ha citat vostè s'Estalella, que també podria ser el punt d'entrada del gas per al subministrament energètic. S'ha analitzat de manera seriosa aquesta proposta?

-No, no, no deixen de ser idees de difícil actuació. Jo el que dic és que si, com s'ha plantejat, el Moll Vell ha de tenir altres usos no només portuaris, el port no té més lloc. És impossible llevar més àrea a la part interior del dic de l'Oest, i si s'ha de créixer cap a fora, parlem d'un projecte caríssim, que ens permetria guanyar àrea, però no punts d'atrancament. Tenir zones protegides ens obligaria a un segon dic que, a més dels condicionants mediambientals, suposa una inversió multimilionària a la zona de major cost d'execució que pugui tenir el port, allà on hi ha un calat de 25 metres. Per tant, si es donen tots aquests condicionants, s'ha de pensar en una altra ubicació, i si som a un moment en què s'ha



de pensar en un lloc de recepció del gas, doncs per això jo plantej que un punt comú podria ser s'Estatella. Encara així, com dic, són només idees i el futur passa, jo crec, més per la reforma de les actuals instal·lacions, per poder solucionar els problemes que he comentat abans.

-Des de l'Autoritat Portuària es contempla com a possibilitat de futur un ambiciós projecte per guanyar al dic de l'Oest devers 200.000 metres quadrats al mar. Què li sembla aquesta complexa iniciativa?

-Bé, guanyar-li al mar dos-cents mil metres, si es guanyen cap a fora, és a dir, des de l'actual dic cap al sud, és clar que omplint més enllà de la Riba, el que podríem aconseguir és més àrea, però no aconseguiríem atracaments. Els vaixells no poden atracar en aigües no abrigades. I jo crec que, cap endins, guanyar dos-cents mil metres és molt complicat, llevar-li més mirall d'aigua a l'actual. Ho trob complicat, jo de tota manera no ho aconsellaria.

ZONES DE MANIOBRA

-Sembla que qualsevol projecte que impliqui canvis, encara que necessaris, troba dificultats.

-Sí, és que ampliar el port cap endins, cap a on? Perquè clar, aquesta plataforma de 75.000 metres que hem fet, doncs ja ha deixat les zones de maniobra per als grans creuers, i ara la cosa es complica més. Aquests són vaixells que de vegades tenen la necessitat d'operar amb remolcadors. Molt d'ells, clar, vénen amb autopropulsió suficient com per no tenir aquestes deficiències, però en moltes d'ocasions, per qüestions meteorològiques, de vent, o d'altres, dins del port cada vegada les unitats dels vaixells amb què ens movem són més grans. Hem de pensar que avui en dia els vaixells de línia regular estan entre els 180 i els 200 metres d'eslora. Els moderns vaixells que Trasmèditerrànea acaba d'incorporar ara són vaixells de 180 metres d'eslora. 180 metres d'eslora amb una gran superestructura, molt oberts al vent, necessiten unes zones de maniobra amb grans marges i amb seguretat. No podem, de cap manera, anar a un port limitat. Llavors, jo crec que guanyar-li cap endins al port no és bona idea, i no dic que no li puguin guanyar 25.000 metres més, però jo no veig d'on poder treure-li 200.000 metres més. A més, sempre s'ha de tenir en compte que 200.000 metres d'àrea suposa, per poder omplir la zona, de l'ordre de 25.000 metres cúbics de farcit per a cada metre quadrat de superfície. És a dir, parlem d'unes quantitats tremendes de material per omplir. Bé, la plataforma del dic de l'Oest s'ha fet amb farcit hidràulic, amb farcit d'arena, amb fons marí en una bona part... i això té setanta mil metres. Jo no sé si ara estam en condicions de dir anem a regular dos-cents mil metres més. Això seria un altre problema, com omplir això? Bé, deix aquí la incògnita, no tenc resposta fàcil. Supòs que hi deu haver solucions, però jo no veig com a solució omplir cap endins, i omplir cap a fora és complicat.

-Si esperaven vostès per a enguany creixements de fins al 8% en càrrega és perquè els darrers exercicis deuen haver estat bons.

-Crec que les xifres en què ens movem estan molt més en relació al creixement real de l'economia, o el que s'anomena creixement sostenible. Espanya creix des de fa uns anys per damunt del 3,5%, entre el 3% i el 3,5%, llavors aquest és un creixement que, en la mesura que sigui un creixement sostenible, doncs sembla lògic pensar que aquesta comunitat sempre ha crescut per damunt de la mitjana nacional, fins i tot per damunt de la mitjana europea, fins i tot hem tengut creixements del 7% i el 8%. Però bé, pensar que a Mallorca es pugui seguir creixent un 0,5% o un punt per damunt de la mitjana nacional, això ens duria que els volums de càrrega i de

mercaderies seguien la mateixa línia, si bé és cert que en els darrers anys hem crescut entre el 8% i el 10%. Sembla que la tendència s'ha invertit, sembla que les darreres actuacions en matèria urbanística doncs han frenat, d'alguna manera, aquesta necessitat d'importació de materials de construcció i d'altres. Anem a veure quin és el comportament real del turisme. Les notícies que tenc d'ocupació hotelera, doncs bé, no sembla que apuntin a un any especialment brillant, si bé és cert que no sé molt bé com concorda amb les entrades per l'aeroport... Però bé, si tenim en compte les informacions dels hotelers, i de les ocupacions fonamentalment, doncs jo crec que aquest no serà un any d'una gran ocupació. Jo crec que la temporada serà pitjor que la de l'any passat. Si més no pel que fa al volum de mercaderies en comparació amb l'any passat, apunta en aquesta direcció. La gent que ve i la que ha de venir no consumirà en la línia d'altres anys.

BONES TARIFES, MASSA COSTS

-Com ha canviat la tecnologia dels vaixells en els darrers anys?

-Quant a passatge i a càrrega, ja he dit abans que van molt units, jo crec que és on s'ha fet en els darrers anys un major esforç. La companyia Trasmèditerrànea ha renovat completament la seva flota, ha passat a cobrir les línies amb la Península amb embarcacions ràpides i amb vaixells ràpids. Quant a les navilieres que ens dediquem majoritàriament a la càrrega, doncs jo crec que, en conjunt, tant pel que fa a vaixells de càrrega horitzontal, com portacontenidors o els ferris de Trasmèditerrànea, tenim una moderna flota en condicions d'assegurar un servei de qualitat equivalent o millor que el que en aquests moments puguin tenir els ferries al Canal de la Manxa. O sigui, avui Balears té un magnífic servei de connexió peninsular i europea de primeríssima qualitat, a uns preus crec que extraordinàriament competitius, i que podrien ser-ho més si no fos perquè avui en dia encara té massa pes l'impacte dels costos portuaris, tant els de càrrega i descàrrega com els de la mateixa Autoritat Portuària.

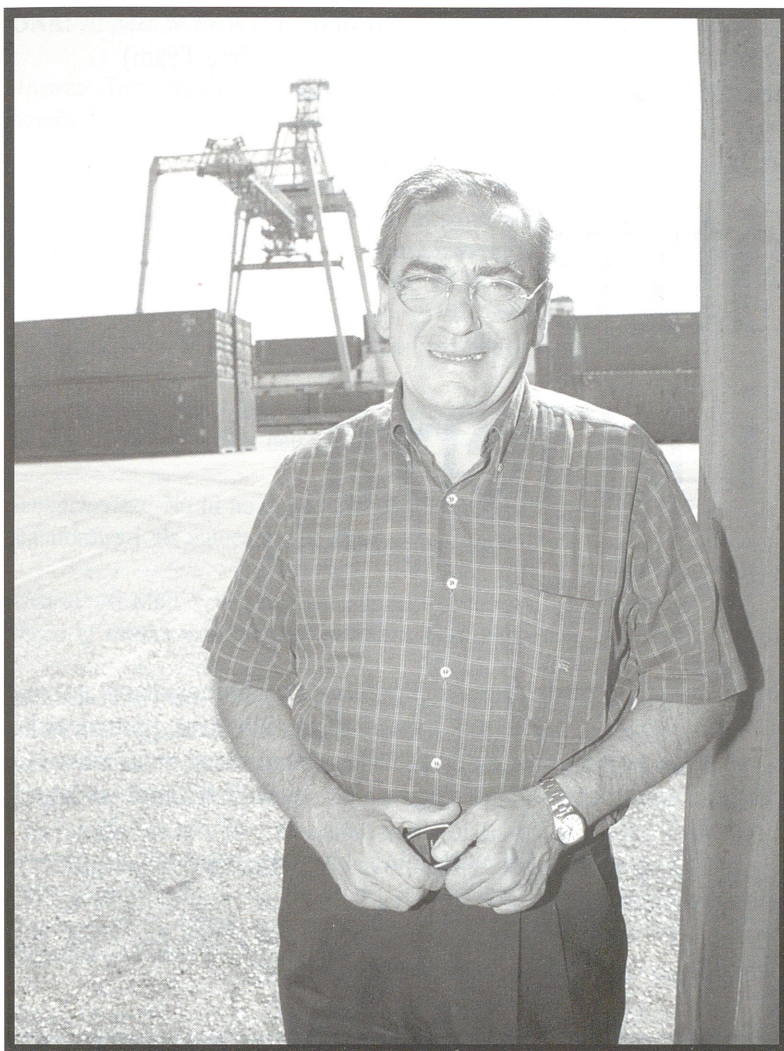
-Aquesta és una queixa que també tenen les companyies aèries dels aeroports i que no troben massa resposta en les autoritats polítiques competents.

-Aquesta és una qüestió que recentment hem plantejat a una reunió sobre totes les qüestions relatives al Règim Especial de Balears. Jo crec que hi ha millores, naturalment, que incorporar als costos del transport marítim, és a dir, als costos de la insularitat, però l'esforç no es pot fer, em sembla, en la direcció d'intentar que el cost del nòlit pur es pugui reduir molt més. Jo crec que es pot treballar des de les administracions en la línia dels costos que paguen els ciutadans pel servei marítim, tant en relació amb el cost de les operacions de càrrega i descàrrega com en els costos per la utilització de les infraestructures portuàries, per aquí jo crec que hi caben retalls molts substancials.

VIATJAR PER AIRE O PER MAR

-Hi ha un augment del passatge marítim. Amb problemes com els de la vaga dels pilots aeris, serà algun dia alternativa a l'avió el transport marítim?

-Bé, no veig això molt a prop. Del que no hi ha dubte és que s'ha obert una porta en una cosa que havia estat quasi monopolitzada pel transport aeri. El transport de passatge amb les Illes ha estat sempre molt lligat, em referesc en línia regular, a l'aeroport i al transport aeri. Les noves embarcacions, no hi ha dubte, han incorporat part d'aquest passatge, encara que no amb el volum perquè sigui una ombra mínima, perquè quan parlem de créixer en



LA PRIVATITZACIÓ DE LA TRAS

-La privatització de Trasmediterrànea farà que el servei continuï sent el mateix o el fet de perdre una subvenció estatal pot fer que desapareguin rutes i horaris?

-A mi no em correspon parlar de Trasmediterrànea en tot cas sí d'Iscomar, però tenc opinió. Jo consider que avui Trasmediterrànea està gestionada amb criteri de societat privada, és a dir, avui prevalen les qüestions de l'economia de costos, l'austeritat, la recerca de millora de servei permanent, etcètera. És a dir, avui crec que Trasmediterrànea s'assembla molt més en la gestió a una empresa privada que fa cinc o sis anys. Llavors, guanyarà el passatger amb el canvi? Bé, realment jo crec que l'àmbit de la competència acaba traslladant-se a l'àmbit del passatger en forma de servei o en forma de preu, de manera que jo crec que en el futur és obvi que l'augment de la competència per part de la resta de les navilieres, fins i tot amb Trasmediterrànea competint en condicions de total igualtat, doncs incorporarà millores per al passatger. De tota manera, vull dir que avui el suport de Trasmediterrànea no són les subvencions. Els competidors de Trasmediterrànea tenim molt clar que no és la solució de Trasmediterrànea, que al cap de l'any té una subvenció de 900 milions de pessetes, que no és res, la que li permet donar serveis i competir. Per tant, nosaltres no ens fem en aquest moment càbales d'un altre tipus. Crec que Trasmediterrànea continuarà actuant en el futur en la línia que ho fa ara, tant si el capital és en mans de l'Estat com d'un sector privat, doncs ho haurà de fer una mica més o menys dins d'aquesta línia, amb algunes petites variacions, entenc jo, però sense dubte milloraran les condicions per al passatger, per les raons que he esmentat, més per augment de competitivitat. No crec que hagi de fer uns canvis molt radicals. No haurà de fer canvis de 180 graus, perquè la gran reforma de Trasmediterrànea crec que ja està feta.

transport de passatgers, doncs parlem de créixer en 250.000 passatgers l'any. Això no és res comparat amb els 18 milions de passatgers que utilitzen l'aeroport. Llavors, nosaltres estem situats entre el milió i el milió i mig de passatgers, parlem de xifres sobre les quals es pot créixer, però molt lluny del que suposa encara el transport de càrrega. És evident que, en la mesura que el transport de passatgers es fa més confortable, amb més seguretat en els horaris de sortides i es retallen els temps, doncs és evident que hi haurà per a molts de passatgers una opció real en el transport marítim. A més d'això, hi haurà una vertadera alternativa de competitivitat en el futur. Jo crec que els passatgers podran en el futur escollir entre diverses companyies.

-Després de la desaparició de la naviliera Buquebús, hi ha competitivitat en el sector del transport de passatgers amb la Península o podem parlar d'un monopoli de fet de la Tras?

-Bé, la qualitat del servei dels passatgers no s'ha ressentit perquè, precisament, la companyia Trasmediterrànea va incorporar el *Millennium*, un vaixell de les mateixes característiques que el que tenia Buquebús i a més ha incorporat el que jo anomen "superferries". Bé, la resta de les companyies fan esforços en condicions semblants. Jo crec que som en la línia d'assegurar que acabarà tenint un percentatge important del transport de passatgers, sense dubte, en el futur.

-El futur del transport mixt de passatgers i càrrega, pot abaratir els preus dels bitllets?

-Bé, jo no sé si es pot viatjar ja molt més econòmicament a la Península per via marítima. Tenc els meus dubtes, veritat? Perquè, realment avui un passatger a la Península amb una bonificació de resident paga uns pocs milers de pessetes pel bitllet, i va amb aire condicionat, amb tots els serveis... es podrà millorar qualque cosa? Doncs és possible, però crec que no molt més. Es fa feina, jo crec, en uns nivells de preus molt competitius i molt ajustats. És a dir, aquest esforç d'arribar a les xifres que tenim ara ha costat molt, i sempre es podrà millorar, però és clar que els rècords, a mesura que es va assolint, després es poden superar només per dècimes. Crec més en la millora de la qualitat i en la millora dels temps que no en la millora dels preus dels serveis, perquè són ja a uns nivells francament competitius, tant en la mercaderia com en el passatge estan veritablement ajustats. Pensi vostè que, per exemple, avui es transporta un contenidor de materials de construcció que a l'any 1991, moll a moll, Balears pagava entorn de les 75.000 pessetes. Doncs avui escassament arriba a les 60.000 pessetes, és a dir, entre un 15% i un 20% menys que a l'any 1991. I això és conseqüència de moltes coses: de l'augment de la competència, de la millora dels serveis, de l'augment de les bodegues dels vaixells i de la racionalització. A més, no hi ha un excés d'oferta com la que hi havia abans, entre d'altres coses. Resulta ja molt difícil millorar en preu.

Taula rodona amb **Jesús Álvarez** (delegat de Trasmediterránea a Balears),
Llorenç Galmés (empresari del sector nàutic, Algacharter, Naviliera Llorenç Galmés, L.G. Sailing Team)
Chema Sanz (director del Saló Nàutic) i **Mario Sennacheribo** (consignatari de creuers turístics)

Entre la mar i la terra

Per Magdalena F. Mulet

L'activitat del port de Palma és frenètica, com ho és l'economia balear, però silenciosa: quilòmetres de camions diaris, cotxes que s'engoleixen les grans panxes dels vaixells, maquinària sobre els molls, passatgers a l'alça, creuers de luxe, pescadors i embarcacions de lloguer i d'esbargiment conviuen en un espai que no fa renou, en un port que es mou amb un sistema perfectament sincronitzat perquè tot hi pugui passar, amb una eficiència necessària per mor de les seves limitacions naturals. Perquè el port de Palma no té la possibilitat de créixer; pot reestructurar-se, girar-se de cap a peus, però no pot prendre més lloc ni a la mar, ni a la terra -diuen els nostres convidats. Ha d'inventar amb el que té una nova configuració que atraqui les persones a la ciutat i dilueixi les molèsties que pot ocasionar el trànsit necessari de mercaderies, que combini la seva rendibilitat i els interessos de diferents col·lectius amb una vocació de servei públic que a una illa no pot deixar de banda. Ha de ser un espai entre la mar i la terra que permeti una transició tan coherent com necessària.



ONA: *El port de Palma viu al límit?*

Álvarez: Tres quilòmetres de camions diaris, 200 cotxes... i això només Trasmèditerrànea...

Sennacheribo: Demà a les sis del matí també arriben dos creuers el *Topaz*, 1.200 persones, *Emerald* 1.300 més que embarquen i desembarquen, què vol dir?: 35 autocars movent-se per allà enmig, el *Costa Riviera*, en trànsit, 1.600 persones en excursions que surten el matí, i l'horabaixa, quan se'n va el *Costa Riviera*, arriba el *Melody*, 1.200 i al lloc de l'*Alisa*, 2.500 persones en trànsit...

Álvarez: Entre les 6 i les 8 matí 200 camions, que tornen entre les 11 i les 13 hores. A més dels passatgers.

Sennacheribo: No hi ha espai. Compartim un espai per posar les plataformes i els autocars, que anam compaginant.

Álvarez: Al Moll Vell hi ha mercaderia, que tampoc no hi cap. Tenen el mateix problema. El port està sobrepassat.

Sennacheribo: Ara, en funcionar, el dic serà un pulmó, mig pulmó, encara que hi haurà un trasllat dels problemes, perquè veurem com podem fer sortir els tres quilòmetres de camions sense retencions des del dic de l'Oest.

Álvarez: No, Trasmèditerrànea va al Moll Vell i per tant haurem de treure cada matí tres quilòmetres de camions del Moll Vell. Davant la Seu. Això és difícilment compatible amb el projecte de façana marítima que presentà l'Ajuntament de Palma fa poc.

ONA: *El projecte de reestructuració del port, és al seu parer encertat? Què suposarà aquest canvi?*

Álvarez: És molt difícil conjugar els interessos d'un port com a port turístic i port de mercaderies. Sobretot perquè en el nostre cas no podem dissociar el passatge de la càrrega, és a dir, el transport regular ha de dur càrrega i passatge en el mateix vaixell, i a més aquesta és la tendència. Seria fàcil si, com antigament, anassin separats, però no és així i de cada vegada menys. La gestió no és així des de fa trenta anys. La mercaderia i el passatge vénen junts i per tant els esforços que es facin han de partir d'aquesta realitat. En principi s'ha de posar sobre la taula què hi ha, per conjugar aquests dos tipus de transports, aquesta és la clau al moll de Paraires. Al Moll Vell ara no hi ha aquest problema perquè tot és mercaderia. El futur serà diferent.

Galmés: En el futur serà pitjor que Paraires, perquè hi haurà activitat de passatge, mercaderia i reparació. Això serà mal de digerir.

LIMITACIONS NATURALS

Álvarez: En principi la reestructuració ha de ser per millorar i racionalitzar-ho tot, jo som optimista. Però en tot cas, aquest problema que apuntava existeix. És el més important del port de Palma, perquè no pot créixer.

La reordenació és positiva, com a filosofia el que pretén és atracar el passatge al centre de la ciutat i allunyar la mercaderia, i això està ben pensat.

Tot això parteix del famós projecte "Port Segle XXI" que pretenia convertir el port en una zona lúdica, i ara el que li ha aportat Triay és un plantejament més realista i pragmàtic. Possiblement no tan espectacular, però que no es fica en camises d'onze vares i reordena el port.

Sennacheribo: "Port Segle XXI" era més "bonic", però allò sí que era un problema, era reduir a lúdics espais comercials i d'entrada de mercaderies, que no són substituïbles per un altre lloc.

Álvarez: Era el que apuntava, no podem fer projectes prenent de model altres ports que tenen la possibilitat de créixer, nosaltres el que llevam, sobretot si és per donar a nous usos, hem de saber on ho posarem.

Galmés: Barcelona, per exemple pot créixer.

ENTRE LA REALITAT I EL DESIG

Álvarez: Els ports de la Península poden créixer, a Barcelona han pogut recuperar el Moll de la Fusta i obrir una finestra a la mar perquè el port ha pogut estendre's. No és el nostre cas. Aquí tot el que li prens al port, com que el port no pot créixer i com que l'activitat del port és fonamental per a les Illes... resulta que si, que seria molt maco tenir una Riba i un lloc per passejar, però els desitjos xoquen amb la realitat.

Sanz: Aquest és un aspecte molt important, fer referència al que suposa el port per a l'economia de Balears. I aquí s'oblida sovint aquest aspecte: l'econòmic. És una infraestructura insubstituïble per a l'economia de les Balears. El balear també ha de ser port turístic, sent que el sentit turístic és vital a una economia com la nostra.

Sennacheribo: Precisament és aquest turisme que necessita un port comercial de gran envergadura, i per tant són dos aspectes inseparables.

Si no tenguéssim l'afluència turística que tenim, no farien falta tres mil metres de camions diaris (i això només a Trasmèditerrànea).

Galmés: Això em fa pensar que volen fer-los passar tots per una rotonda...

CONNEXIONS PORT CIUTAT

ONA: *Aquest és un altre aspecte molt important, la connexió del port amb les infraestructures que tenim.*

Álvarez: Les infraestructures que tenim no donen a l'abast per absorbir l'activitat del port. La façana marítima no és compatible amb treure pel Moll Vell cada matí tres quilòmetres de camions i dos-cents cotxes.

Sanz: El tema és conjugar la realitat econòmica de l'illa i l'aspecte estètic i turístic. És un cercle viciós. Necessitam un espai acurat i bell, perquè vinguin els turistes, i quan vénen molts de turistes necessitam carregar-nos aquest espai perquè no podem créixer i per tant hem de concentrar tota l'activitat econòmica a aquest mateix espai que necessitam per al turisme, i sempre som al mateix punt.

Galmés: Hi ha coses que no poden combinar-se, no podem construir una autopista on els cotxes van a 120 km per hora al costat d'un passeig amb nins que juguen. I si els cotxes han d'anar per aquesta autopista a 60 km/h. val més que no anem en cotxe i que posem trens elèctrics, vull dir amb això que hi ha una manca de criteri global.

Álvarez: Ens oblidam sovint de la realitat, i el port, en concret, té l'activitat que té perquè hi ha 11 milions de persones que passen per l'illa, a les quals hem de subministrar. I fa trenta anys no passava això. Això que parlem al port passa des de fa quinze anys.

CREUERS

Sennacheribo: Aquesta situació, quant a vaixells de passatge, és més recent, i s'ha provocat sobretot a partir de l'esclat dels grans majoristes de viatges anglesos que ofereixen aquests combinats d'una setmana a Mallorca i una setmana de creuer. Airtour, First Choise, Thomson, ells han decidit que posen de moda Mallorca, perquè de fet és el millor port d'Espanya per aquest tipus de combinat, i després, l'oferta de l'illa és la millor també. Fins que no arribaren aquests operadors era més fàcil. Però el trànsit de creuers va en augment, l'oferta de l'illa és molt bona, molt millor que la dels ports alternatius de la Mediterrània quant a excursions, oferta hotelera i complementària.

Álvarez: Hi ha un increment per totes bandes; per una part la mercaderia i per l'altra els creuers, tot ha crescut. I també els iots s'han incrementat.

Sanz: L'embarcació esportiva també ha crescut molt.

Galmés: Quant als temes dels xàters, hi ha un gran potencial d'embarcacions que s'utilitzen molt però que necessiten poques instal·lacions.

CIUTAT I PORT, LA RIBA

ONA: *Hi ha el projecte de connexió entre el port i la ciutat, el projecte de recuperar la Riba...*

Álvarez: Aquesta és la gran contradicció al port de Palma actualment. Ja ho hem dit.

Galmés: S'ha de ser realista. L'illa de Mallorca té unes necessitats econòmiques, i el port és la principal porta de l'economia balear. Ara, com pot proposar-se que tot això es llevi i es posi no se sap on, per fer una riba on es puguin passejar els usuaris de Palma?



Mario Sennacheribo.

això no és possible. No vol dir que no fos molt bell. És que tota aquesta activitat econòmica que hem comentat no pot anar a Cap Blanc.

ONA: *I l'eix Palma Alcúdia, potenciar el port d'Alcúdia, és factible?*

Álvarez: No, Alcúdia com a port està ja col·lapsat.

Galmés: A més, s'haurien de millorar les comunicacions terrestres entre Palma i Alcúdia.

Álvarez: Ni amb això, com a port ja està saturat. Hem de ser realistes. Quan parlem de convertir el port en zona lúdica... hem de saber que això no és una alternativa real, i nosaltres diem que això és impossible.

Sennacheribo: Impossible.

Galmés: Jo també ho trob.

Álvarez: No hi ha alternatives. Avui seria totalment impensable

construir un dic de l'Oest com es va fer fa quaranta anys, es carregaren tota una muntanya a Gènova, mediambientalment això no és possible. La hipòtesi d'estendre un dic de l'Oest cap a fora, també és impossible perquè xoca amb uns costos econòmics inassolibles, per mor de la profunditat de les aigües. Per tant, quan es parla d'aprofitar el port com a prolongació de la ciutat no se sap de què es parla. La realitat és que el port és absolutament imprescindible per a l'activitat econòmica de l'illa.

Sennacheribo: A Barcelona, l'exemple més vinent, s'obrí el Moll de la Fusta, perquè eren unes instal·lacions que ja no es feien servir. Perquè el port havia crescut cap a fora i havia anat abandonant les zones obsoletes. No és el nostre cas, el port on es vol fer la zona d'oci és en plena activitat, una activitat imprescindible i que no es pot dur a una altra banda, perquè no podem créixer. Ja ho hem dit, però és la idea que ho resumeix tot.

Álvarez: Aquest és l'error, no és aprofitable un projecte de port peninsular per a la nostra illa, i no es pot comparar.

Sanz: També hi ha el tema dels pescadors.

Galmés: Però és resoluble, perquè és una flota petita que podria anar a una altra banda.

ONA: *Si anassin a una altra banda acabaria de trencar-se la poca imatge turística que té el port.*

Álvarez: D'acord, però quant a volum no seria mai un entrebanc, és el 0,5% del problema.

Sanz: De tota manera s'ha de plantejar en el sentit que qualsevol superfície que es vulgui robar al port per a efectes lúdics, topària amb dificultats. Les actuacions tipus Barcelona són fantàstiques... si hi ha espai.

ONA: *Amb la perspectiva d'una reforma al port, pot funcionar de cara al futur?*

Álvarez: Recuperar espais del port per a la ciutat és molt difícil, perquè no hi ha espai.

Sanz: El que pot fer-se és millorar l'enllaç. La connexió entre el port i la ciutat. Els punts d'encontre, podria fer-se un tractament del lloc d'encontre més estètic i amable.

Galmés: Es pot fer una connexió menys dura. Si el passatge va devora la Seu, la relació entre el passatge i la ciutat millora automàticament. Hi ha bars, hi ha passeigs...

PASSATGE I MERCADERIA, INDISSOLUBLES

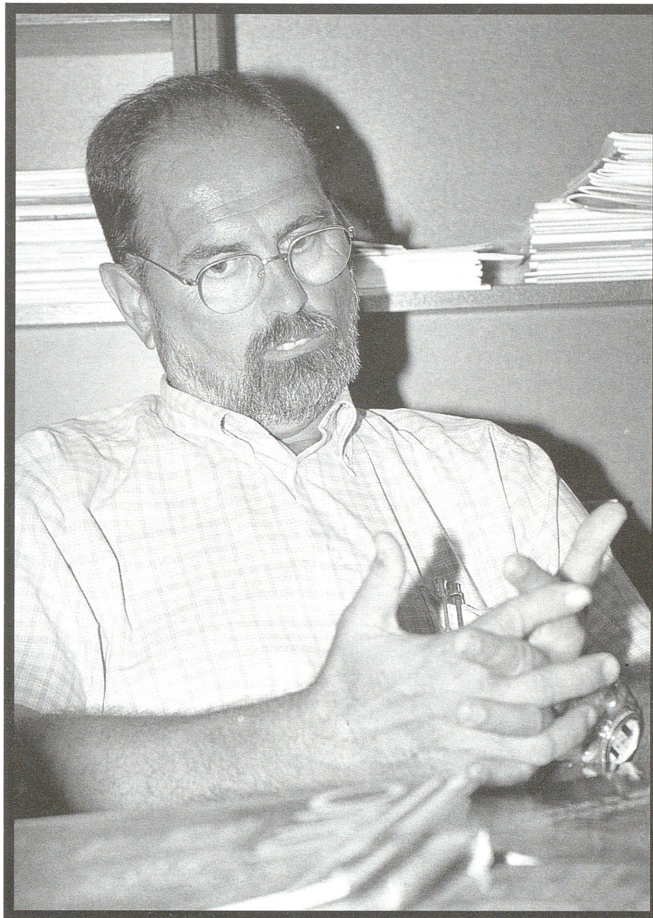
Álvarez: Sí, però ara nosaltres, i no és només per parlar de Trasmediterrànea, sinó que justifica el meu comentari el nostre volum, no hem d'oblidar que no només duim passatge, duim camions, i mercaderia. Això vol dir que si desembarcam el passatge al Moll Vell, també hi desembarcam els camions. I això no s'ha d'amagar. Avui i en el futur el passatge no pot dissociar-se de la mercaderia perquè és la tendència, i el que fa la gestió efectiva.

El projecte de reordenació del port, passa per posar en marxa el que ara construeixen, que segons l'Autoritat Portuària és a punt de posar-se en marxa, el famós pentàgon del dic de l'Oest que és un espai que de 75.000 metres quadrats, que el seu objectiu és de fer de moll de mercaderies. L'objectiu primer és treure totes les activitats que consumeixen territori: contenidors, etc., tota l'activitat que ara és al Moll Vell al dic de l'Oest. L'activitat purament industrial o comercial en el sentit de dipòsit de mercaderies.

Sanz: I aprofitar el Moll Vell per a passatge.

CANVIS EN LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

Álvarez: Per a línia regular, i això vol dir passatge i mercaderia. Però amb la diferència fonamental que ja no duim plataforma ni contenidors de Barcelona, i de València ara duim plataforma i contenidors d'una banda i mercaderia en autopropulsats. És a dir, mercaderies que no consumeixen territori, camions, en un 50% i estam en procés de reconversió. Però això també val la pena d'apuntar-ho per a una millor comprensió del trànsit de mercade-



Llorenç Galmés.

ries, ara ho deia: la tendència és que de cada vegada més en el món del comerç hi hagi manco estocatge, perquè és molt car, perquè consumeix territori i mà d'obra. És a dir, es tendeix a no acumular el gènere. Això vol dir que el transport ha de ser de cada vegada més i més eficaç i ràpid per poder posar la mercaderia com més aviat millor als punts de destinació. Mercadona, per posar un exemple, serveix directament des de la Península als supermercats sense passar per cap central a Mallorca. Els camions arriben a les 3 h de la matinada amb el gènere ja distribuït per camions. I a les 8 h del matí els camions ja se'n tornen. Això requereix eficàcia en el transport.

Sennacheribo: I Paraires per a creuers turístics. La qual cosa ens va bé, des del punt de vista dels creuers turístics ens va perfectament. Perquè a Paraires hi ha les instal·lacions adients. I ha uns edificis amb aire condicionat, i amb mostradors que Iberia, millor dit, Aena, ha posat en condicions per poder facturar directament a

l'aeroport, i també hi ha espai per als autocars de les excursions... hem de tenir en compte que en un dia punta movem més de 120 autocars damunt el moll i això es diu fàcilment. Aquest és un altre aspecte a comentar, perquè no es pot dissociar l'activitat portuària de la de l'aeroport, ni de les comunicacions entre ambdues infraestructures. I a més, separar passatge de càrrega, sobretot plataformes, etc... també suposa una disminució del risc, perquè s'han de prendre moltes precaucions, perquè no sigui perillós.

Galmés: Això és el que passa, que a Mallorca no hi ha previsió ni ordenació global, si hi ha molts de creuers que arriben i una flota de 120 autocars que surten d'excursió des del port, no poden toparse en primer lloc amb un embut de "façana marítima" on han de circular a 20 km per hora.

Sanz: Efectivament si hi ha un canvi, una reestructuració del port, s'ha de plantejar tot el tema de la sortida, tant a la via de cintura com al Passeig Marítim.

Álvarez: Ja existeixen uns primers esbossos amb uns sistemes de sortida més ràpids.

En principi la segona reflexió seria que a partir de la reordenació, que és factible i més racional, el tema a resoldre seran els accessos terrestres. Per poder arribar a port per carretera, per entendre'ns, resulta que es concentra tota l'activitat a unes determinades hores i des del dic de l'Oest es forma un tap, un embut al semàfor de Portopí, on fa falta una solució: o soterram o per anam per dalt. És més lògic soterrar per qüestions d'estètica i mediambientals. Es tracta de comunicar el dic de l'Oest amb la via de cintura (una via

de cintura també saturada) i això tècnicament no ha de tenir problemes.

EL PASSEIG MARÍTIM

Sennacheribo: L'única manera, a més, que el Passeig Marítim fos un passeig més lúdic.

Galmés: El Passeig Marítim que el deixin com està, perquè cada vegada que el toquen l'empitjoren!

Álvarez: Quant a les sortides del Moll Vell, també necessitarà una reestructuració l'entorn. Perquè la façana marítima no és compatible amb la sortida de mercaderies. També es parla de la possibilitat de soterrar. Una altra vegada el problema és de costos. En tot cas creure que tota aquesta mercaderia és compatible amb passeigs per a vianants etc., és una animalada, impensable.

Galmés: Fer un passeig per a vianants no és una prioritat, en el sentit que no és donar resposta a un problema existent. El que és una necessitat és donar sortida a la mercaderia, perquè no existeix una demanda de vianants que vulguin passejar.

Álvarez: No estic d'acord, òbviament tot el que sigui millorar la qualitat de l'entorn perquè la gent pugui passejar i sigui una ciutat més amable i habitable, és bo. Però clar, s'ha de saber de què disposam, i no somniar truites.

Sennacheribo: Quan es crea un passeig sempre és utilitzat.

ONA: Per continuar amb aquesta anàlisi, què passa amb la nàutica d'oci?

NÀUTICA D'OCI

Galmés: La nàutica d'oci és el tercer element. Primer, òbviament hi ha la mercaderia i el passatge, encara que he de dir que com a xàrters movem molts de vaixells. A Balears hi ha 750 vaixells que es dediquen al xàrter, encara que n'hi ha molts més de matriculats. Al port de Palma la seva ubicació s'ha arreglat. S'ha fet un esforç i s'han reubicat. Òbviament en la reestructuració no ens posaran al Moll Vell, però sí que tenim un espai i uns serveis que són excepcionals.

Sennacheribo: De cada vegada hi ha més demanda de lloguer de iots. Al mes d'agost està tot copat. Hi ha sobreocupació.

Galmés: Però només el mes d'agost, és un mercat molt estacional.



Jesús Álvarez.

Sennacheribo: El tema de creuers també és molt estacional i a més hi ha estacionalitat dins l'estacionalitat, és a dir, es concentra a alguns dies de la setmana, per exemple, els dilluns hi ha molt de moviment, però el dimarts ja no.

Sanz: Al meu parer el tema dels vaixells esportius és una de les coses millor organitzades dins del port de Palma. Perquè ha anat ocupant àrees molt poc efectives per a les altres dues activitats que hem esmentat abans. I és un dels ports de la Mediterrània més ben dotats i amb millors serveis tant industrials com de drassanes.

INDÚSTRIA NÀUTICA

Galmés: La indústria que es mou al voltant del port és d'una qualitat immillorable, una de les millors de la Mediterrània. D'aquí surten quadrilles per pintar vaixells a l'exterior, per exemple. No es construeix perquè és molt car, però tot el que és reparacions i manteniment està molt desenvolupat.

Álvarez: Palma és un port privilegiat. No hi ha atracaments per a vaixells molt grossos, però llevat d'això, és privilegiat.

Sanz: Les marines estan molt ben situades i amb unes dotacions de serveis immillorables. A qualsevol altre lloc de la Mediterrània si s'espatlla el vaixell pots quedar sense vacances, a Palma tot té solució.

Álvarez: També falta espai perquè hi ha molta demanda, però una demanda que acudeix a una qualitat.

ONA: Però qualitat i massificació no són incompatibles?

Sennacheribo: Fins a un cert punt. A la indústria nàutica si hi ha demanda és quan es poden establir els serveis de qualitat.

Álvarez: A més, és una massificació entre cometes, perquè els amarratges no poden augmentar.

La massificació en tot cas seria quant a deteriorament del medi ambient. Quan es fa una fotografia aèria de Mallorca, a l'estiu, un cap de setmana, un diumenge hi pot arribar a haver 6.000 o 7.000 embarcacions al voltant de l'illa. Però quan tots aquests vaixells són als seus respectius ports estan perfectament ordenats, els serveis portuaris són ponderats.

Galmés: Els preus dels amarratges són per mor de l'especulació i de la psicosis que no se'n faran més, quan en realitat hi ha ports susceptibles d'ampliació. Ara Calanova, té una ciutat al darrere tot

de gent que podria tenir una embarcació, i hi ha pocs vaixells i mal gestionat.

ONA: *Aconseguir un amarratge és pràcticament impossible, i els mallorquins que volen tenir una petita embarcació com havien tengut sempre, segons la tradició marinera, no poden.*

Galmés: Els llocs estan copats pels mateixos mallorquins que molt sovint hi especulen, segons llei de mercat.

Álvarez: Hi ha un desconeixement. Al mallorquí li agrada molt la mar. Ara, si no hi ha atracaments no poden tenir vaixell.

EL SALÓ NÀUTIC

Sanz: Al Saló Nàutic és una de les principals queixes de les empreses. Hi ha gent que compraria un vaixell, però que no ho fa perquè no té resolt el problema de l'amarratge.

ONA: *El Saló Nàutic és un bon entorn per prendre el pols de tot això que ara parlem, quina és la percepció que en té com a director?*

Sanz: El Saló Nàutic des del punt de vista de nàutica esportiva ha estat una porta per dur moltes empreses que s'han establert a Palma, i en aquest sentit ha contribuït perquè ara tinguem els serveis que abans comentàvem. Jo fa quinze anys que el gestió i de cada vegada ha tengut més projecció internacional. Ara és un promotor del sector i s'hi exposa l'avantguarda del sector. És un referent. I és normal, perquè l'entorn és molt bo i l'estirada que té l'illa a tots els nivells també s'ha aprofitat al saló que ha configurat un sector molt potent.

Galmés: És una presentació a nivell internacional, no només dels nostres clients, sinó d'empreses internacionals.

PROMOCIÓ I MOSTRADOR

Sanz: És un esdeveniment molt especial, no n'hi ha molts que s'hi puguin comparar. És molt interessant per a la presentació de vaixells a la mar i de prova, i tot el que és el producte amb contacte amb la realitat de la mar.

I molt potenciat per la quantitat d'empreses internacionals i



Chema Sanz.

marques que tenen bases a Mallorca. El saló n'és una eina. Les grans companyies tenen tots els serveis a Mallorca, varadors, marines seques..., no només per als vaixells de Mallorca, sinó per a tota l'àrea de la Mediterrània.

Galmés: Marines seques, aquesta és una nova clau: el futur port de Mallorca és a l'interior de l'illa. L'hivernacle de vaixells, a naus industrials.

FORMACIÓ PROFESSIONAL

ONA: *El nivell formatiu del personal que requereixen tots aquests serveis dels quals parlem, és bo?*

Galmés: La problemàtica de la formació relacionada amb el món nàutic no és diferent que a altres sectors, a nivell de comunitat i a nivell nacional. Aquí la formació professional està desprestigiada, i a la nostra comunitat a més té l'agreuja que és fàcil guanyar doblers, i per tant el jovent d'estima més guanyar doblers fàcils que

formar-se en una professió. Això no obstant, les empreses donen molt bona formació i tenen els seus treballadors molt preparats. Podria millorar-se la formació reglada i a més hi ha feina per als bons professionals: pintors, electricistes, etc. Ara hi ha esforços a través del Govern, però falten recursos.

També hi ha estrangers que vénen a fer feina i que en saben, hi ha feina per als bons professionals, per als que en vulguin fer, perquè és feina dura, i de nivell mitjà, i aquí tots volen ser universitaris.

Sennacheribo: Trobar personal qualificat no només al món de la nàutica, sinó també al turístic, per exemple, és molt difícil.

ONA: *Senyors, el temps s'acaba, queda algun tema que vostès creguin que no s'ha posat sobre la taula?*

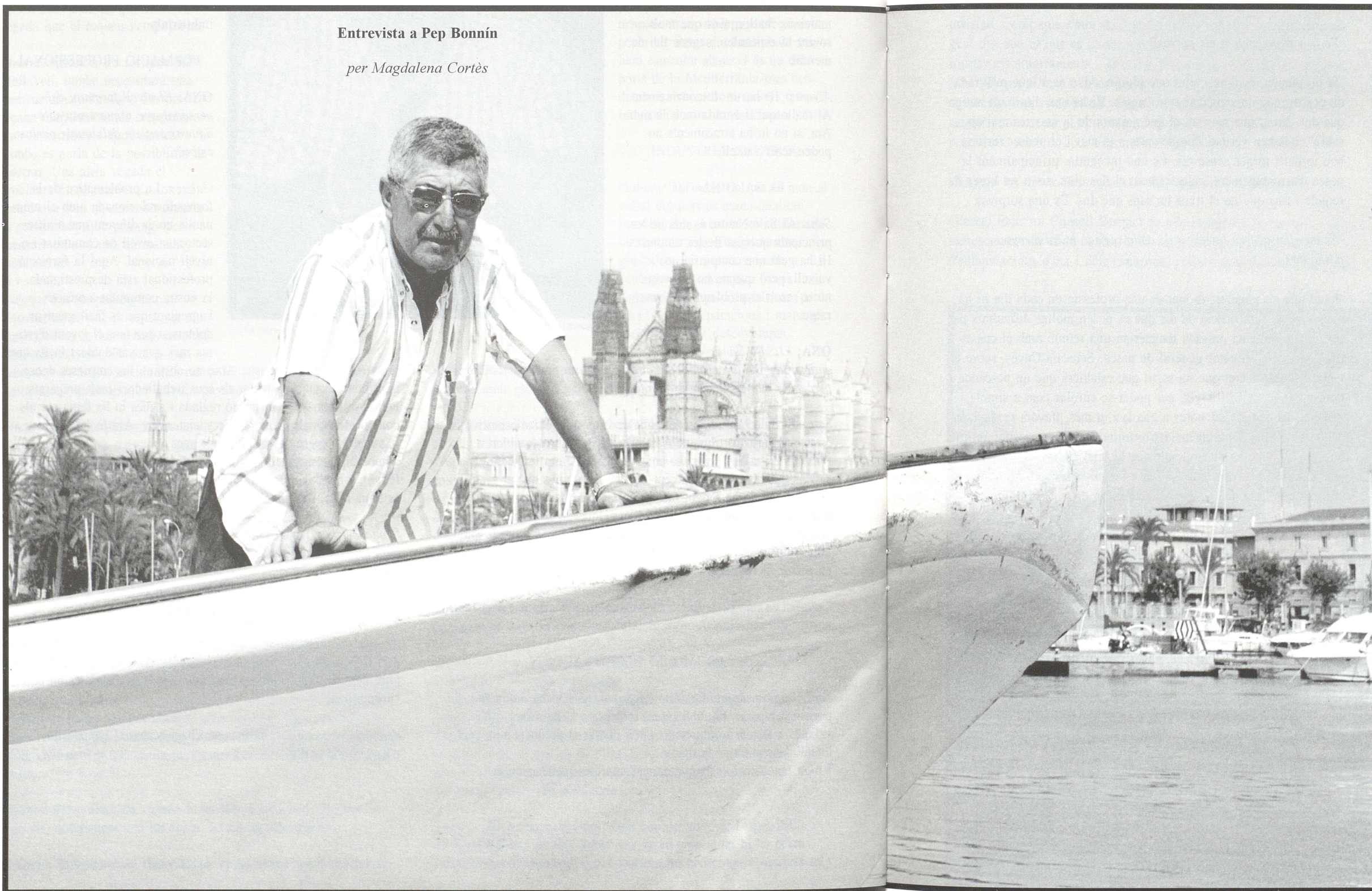
Álvarez: No hem parlat, i ara ja no hi ha temps i més val, del món dels treballadors del port, dels estibadors. Això és un món dins un altre món. Els estibadors!, i això que el port de Palma és un port "normalitzat".

Sennacheribo: Millor, millor que s'hagi acabat el temps i no n'haguem de parlar.

Els pescadors, una raça a extingir

Entrevista a Pep Bonnín

per Magdalena Cortès



"Pep Domingo" és un home de mar, sempre ha fet feina dins d'una barca. La jornada és de dotze hores, i abans encara era més llarga. Però no ho troba dur perquè hi passa gust. El que li sap greu és que de cada vegada es posin més traves per fer-se pescador, el cert és que aquesta professió és un món a part, amb moltes normes en alguns aspectes i amb molta llibertat per a altres. I és que els pescadors mai no han fet molt de renou, sortiren a la llum fa mesos, quan varen protagonitzar una vaga de quinze dies i els mercats quedaren sense peix, però després tot va tornar a la normalitat i va ser com si res no hagués passat: el preu del gasoli continua sent més alt que a la Península, encara que ells ja no facin vaga. Ara, amb el nou Govern, el diàleg és molt més fluid, però "Pep Domingo" no es cansa de repetir que el que volen són fets concrets i no tantes paraules. Fa la impressió que siguin els darrers de la cua dins del sector primari, i és que a la mar no hi ha sequera, però de vegades hi fa mal temps i no es pesca. El sistema de venda del peix a la llonja és un altre dels temes conflictius, un mercat lliure on els intermediaris són els que s'enduen la gran tallada i els pescadors i els consumidors finals són els més perjudicats. Aquesta és una cosa que es vol canviar des de la confraria de Palma i, de moment, ja hi ha una proposta damunt la taula. En relació a la situació dels ports, també té molt clar que Palma i Alcúdia són els més perjudicats dins del sector de la pesca, són badies grans on les barques necessiten molt més temps per arribar a la pesquera. I al rerefons, al darrere de les seves paraules "Pep Domingo" transmet el sentiment que la confraria de Palma encara no és el que hauria de ser. Tot arribarà.

Josep Bonnín "Pep Domingo" va néixer a Alcúdia dia 4 de juny del 1938. És fill de forner i peixatera. Vivien al port d'Alcúdia, just davant la mar, i va començar a pescar durant els estius des dels nou anys. Als catorze ja s'hi va dedicar. L'any 63 va estar destinat a Maó on va fer feina al Servei Especial de Vigilància Fiscal a Tabacalera, anava amb llanxes per dins la mar perseguint els contrabandistes amb pistoles i metralleres, no li va agradar i només hi va ser sis mesos. L'any 1969 vengué a Palma on va començar a fer feina amb els pràctics del port de Palma, durant tretze anys. L'any 1981, quan va venir la crisi, els seus fills li demanaren que els ensenyàs a pescar, varen fer una barca de pesca i començaren a sortir a la mar. Ara és president de la confraria des de fa dos anys, és casat i té dos fills i dues filles.

-Podríem parlar un poc de la confraria de Palma. Quants sou i quina funció té la confraria?

-Aquí, en aquests moments, en total som devers 190 confreres en les tres modalitats. La confraria el que fa és una bona labor social, més que empresarial. La confraria és ca nostra, és el primer escaló dels pescadors, aquí venim tots per la Seguretat Social, per cobrar subvencions, per si hi ha un difunt -Déu no ho vulgui... per a tot el que sigui la part social i empresarial, el primer escaló és la confraria.

-Quina diferència hi ha entre el port de Palma i els altres ports de Mallorca?

-Mallorca té deu confraries, diguem deu ports pesquers: Palma, Andratx, Sóller, Pollença, Alcúdia, Portocristo, Portocolom, Cala Figuera i sa Colònia de Sant Jordi. D'aquests deu ports, dos pertanyen a la Junta de Ports, que són Palma i Alcúdia, la resta pertany a Ports Litorals, que és del Govern de la comunitat autònoma. Nosaltres de moment tenim molt bones relacions, abans eren un poc mortes, però ara som ben atesos, hi ha bona predisposició per part de les autoritats portuàries. Ens estrenyen una miqueta, va sortir al diari que hem de fer net el varador nosaltres perquè tenim la concessió... però sap què passa? Que jo vaig a la mar, i el patró major hauria de ser a terra, no és la seva obligació, però si hi fos, moltes coses que passen no passarien, però per circumstàncies, la confraria no està en disposició de pagar un sou al patró major i jo, en aquest cas, tampoc no el voldria, és a la mar on tenc la feina.

Ara reestructuram un poc la confraria, miram de posar-la al dia, havia quedat un poquet baixa, quan la vàrem agafar anava malament econòmicament, i ara de moment hem anat llevant empleats. Però no funciona així com hauria de funcionar, perquè la confraria de Palma, només la paraula "Palma" ja exigeix que hi hagi una confraria amb més solvència, a veure si abans que acabi la legislatura, que ens queden dos anys i mig, podem fer una confraria en condicions.

-Què els fa falta per tenir una confraria en condicions?

-Vàrem haver de manllevar un parell de doblers per fer front a una sèrie de pagaments que s'havien acumulat, vàrem haver de llogar el local del carrer de Sant Magí, ara tenim unes oficines que no acaben d'estar arreglades...

-Com ha anat canviant la confraria?

-Jo patró major no ho havia estat mai, ni a cap junta general, però la confraria semblava que necessitava un canvi i ens presentàrem un parell de vells i joves, i ara sembla que la cosa va per bon camí. Hauria de funcionar més bé, però quan no n'hi ha, no n'hi ha, i s'ha acabat.

SER PESCADOR AVUI

-I l'ofici de la pesca, com ha canviat?

-Abans no teníem diumenges, ni festes, ni horaris. Jo, a Alcúdia, he arribat a fer feina set setmanes seguides sense aturar el motor, entràvem, descarregàvem el peix i tornàvem a sortir a la mar. Després es va posar un horari, es va començar primer els dissabtes i els diumenges a no sortir, després es va posar un horari de setze hores, i han anat reduint i ara tenim dotze hores de feina, de cinc a cinc. Cada vegada que ens han reduït l'horari ens pensàvem que ens haviem de morir de fam, i no és així, vivim igual, estam més amb la família, i guanyam el mateix, per no dir més. És una feina més normalitzada, jo vull ser pescador i no vull ser director d'un banc. Ara és un privilegi.

-Però, i si no piquen els peixos?

-Si no piquen, és igual, feim que piquin. Això és el que m'agrada de pescar, que no saps mai com t'anirà. Hi ha una dita molt antiga que diu: "ni el que neix, ni el que naixerà de la mar res mai no sabrà", i és ben veritat. Perquè surts a la mar i et penses fer un bon jornal i tornes sense res. És una incògnita, principalment la pesca d'arrossegament, cales el bou, el dus cinc, sis o set hores de remolc i fins que no el treus no saps què dus. És una sorpresa.

-És un ofici que va a més, o de cada vegada hi ha menys pescadors?

-Igual que els pagesos, la mar és una professió on cada dia hi ha menys gent. També hem de dir que es posen moltes dificultats per ser-ho. La setmana passada tenguérem una reunió amb el conseller Morro i el director general de pesca, Sebastià Coves, sobre el tema d'aquest decret que ha sortit que estableix que un pescador, només per fer-se la llibreta, per poder-se enrolar com a simple mariner, ha d'anar 125 hores a escola i, a més, llavors t'exigeixen primers auxilis, supervivència, contraincendis... necessites mínim mig any i també ha de coincidir que hi hagi cursos. Al patró i al motorista estic d'acord que els facin fer un curs, però a un simple mariner que fa el que li manen... No hi ha dret, i hi lluitam en contra, però són normatives europees que a altres llocs no es posen en pràctica però aquí sí, perquè som més papistes que el Papa. És un món a part i no ens donen cap facilitat, fins i tot ens han fet treure el carnet de manipulador. Per tot ens posen traves.

-I no teniu veu conjunta contra aquestes normatives?

-El que passa és que no hi ha cap confraria que estigui sindicada, perquè nosaltres anam a un percentatge sobre les captures. No anam a nòmina, si anàssim a nòmina seria diferent, això impedeix que hi hagi sindicats. Encara que, en la meua opinió, tampoc no crec que els sindicats ens aclarissin moltes coses.

COMPARTIR LA MAR

-Què en pensau de la veda?

-D'això també n'hem parlat, podria ser bona, però també podria ser un arma de doble tall, perquè faria que es dugués molt més peix de fora, que és el que ens fa mal a nosaltres. Jo crec que

tenim peix, que n'hi ha, el que passa és que va barat, els consumidors diuen que el paguen car i nosaltres aquí el venem barat. És un mercat lliure, la conselleria diu que no hi pot fer res...

-Al port de Palma de cada vegada hi ha més barques.

-Però de pesca no.

-De pesca no, de les altres, i això com els afecta?

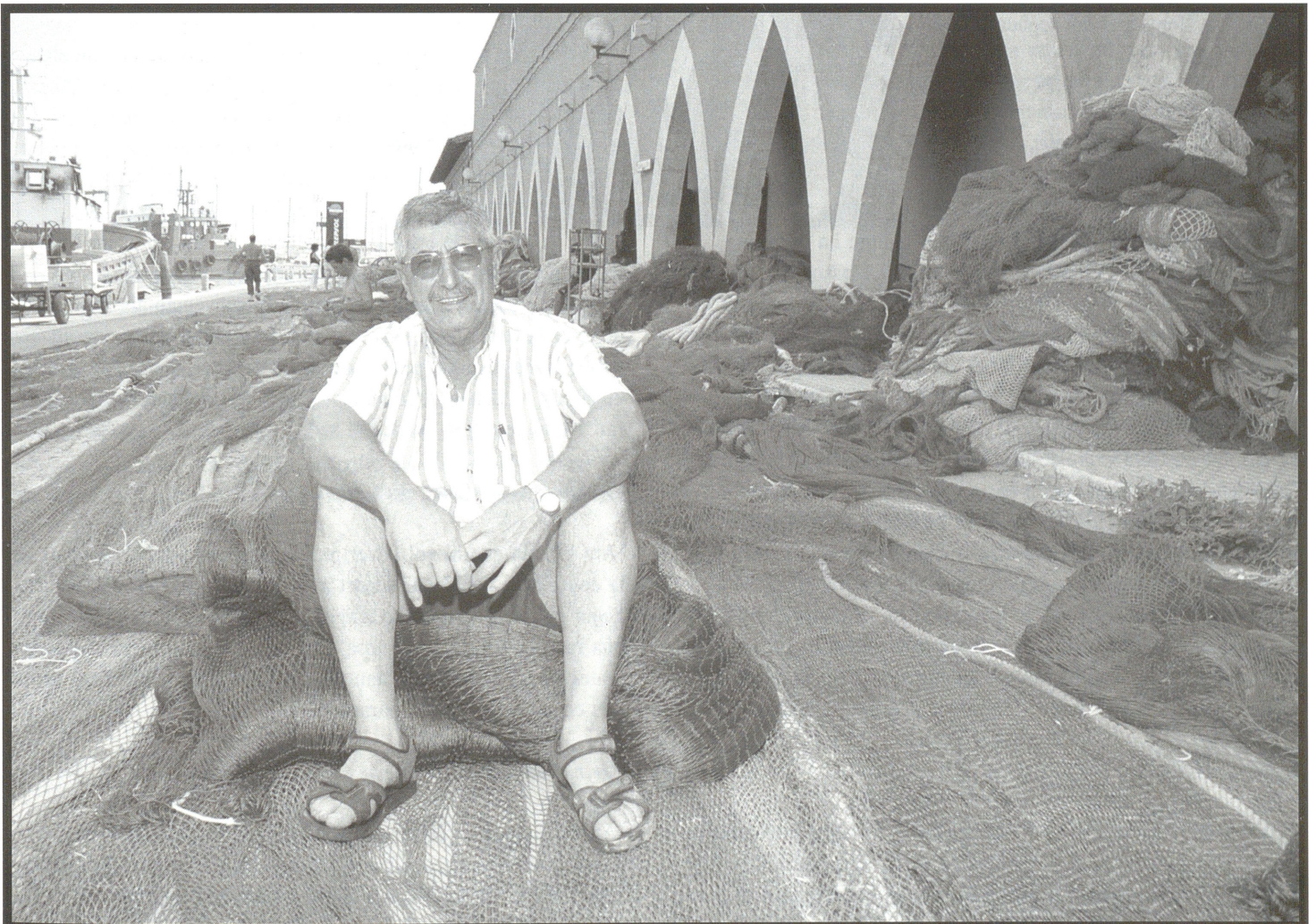
-Jo sempre he pensat que directament o indirecta tots vivim del turisme, i crec que s'han de donar facilitats perquè vengui aquesta gent que són el que es gasten els doblers. N'hi ha que volen limitar els amarraments... jo no sé fins a quin punt pot ser positiu o no. El que sí tenc clar és que gràcies al turisme, les Illes són la comunitat més rica. Si no vengués el turisme, crec que no fariem suficients cordetes perquè la gent es penjàs, no només els pescadors. Això és com una sínia, i tots vivim del turisme.

-Sí, però un excés de barques ha de perjudicar la pesca.

-Vàrem tenir un Consell Pesquer fa tres setmanes, hi havia representants de cada confraria de les tres illes, dels patrons d'embarcacions d'oci i dels esportius, i pràcticament només es va

parlar dels esportius i de la veda del raor. I jo els vaig dir ben clar, els esportius diuen que s'hauria de fer la veda més llarga perquè el raor criarà més però, per a qui criarà? Per als pescadors o per als esportius? Jo només els vaig dir que fessin un poc de memòria i que pensassin que nosaltres com a professionals, que anam a pescar per mantenir les nostres famílies, de cop ja tenim 104 dies perduts, que són els caps de setmana, a més de les festes, i no tenim un sobresou. I per què aquests senyors esportistes o que es passegen poden sortir els 365 dies a l'any? Que facin com els caçadors que tenen veda i només poden caçar dijous i diumenge. Si és una embarcació d'oci, basta que agafi la barca i una tomàtiga i un poc de pa amb oli i se'n vagi al mig de la mar a berenar. Ara bé, l'esportiu fa molt de mal, tant com en pugui fer el pescador, perquè no sembla res, però tres o quatre mil barquetes els diumenges a dos o tres quilos de peix cada barqueta, mira les tones de peix que treuen. Jo no dic que els hagin de privar, però crec que seria ben necessari, perquè ells van a divertir-se. Però això s'hauria de fer no tan sols a la pesca, també per als que cerquen caragols, espàrrecs... ho depreden tot i les autoritats competents hi haurien de posar remei. I llavors no volen fer carreteres per l'impacte, i te'n vas per la garriga i és plena de gent.

-On anau a pescar?



-Aquí tot són pesqueres compartides, hi ha hagut la confraria d'Andratx i la de Sóller que ens volia privar d'entrar a Andratx, com que Palma i Andratx són tan a prop...

Dins la badia de Palma només podem pescar a partir dels 50 metres de profunditat, i aquí i a Alcúdia som els que ho tenim més malament, perquè hem de sortir de la badia, però tenim el mateix horari. Per exemple: les barques de Palma tenen una hora i mitja per arribar a Andratx i les d'Andratx hi són en mitja hora. A Palma, antigament, sempre s'havien tengut dues hores més que Andratx, aquí teníem 14 hores i a Andratx només 12, ho teníem aprovat de Madrid, perquè nosaltres tenim 10 milles de badia i a Alcúdia també, però ho han anat levant, han anat unificant horaris... i aquí això va ser un desastre perquè moltes de barques varen demanar base a Andratx, perquè allà tenen les pesqueres més a prop, Palma i Alcúdia sempre hem estat perjudicats.

-Com és un dia de pesca?

-Sortim a les 5 h del matí i anam cap on el patró pensa que ha d'anar, de vegades anam cap a Cap Blanc, de vegades cap a Cala Figuera, depèn. És pesca d'intuïció, també influeix a quines temporades es pot agafar més peix a una banda que a l'altra. Ara en aquest temps la gamba vermella desapareix de la badia i es posa a Sóller. Normalment anam al peix, avui hem agafat molls, morralla, gerret, poc, perquè s'agafa a la nit i sortim massa tard, després hem agafat lluç, gamba blanca... Després tornam, deixam el peix a la llonja i el dia següent a les 5,30 h comença la venda.

EL NEGOCI DEL PEIX

-Com funciona la venda del peix?

-Cada barca ven el seu peix, abans fa set o vuit anys, explotava la llonja la confraria de Palma. Però Palma sempre ha estat la malvista, i per raons polítiques, quan Miquel Massutí era el director general de Pesca i Pere Morey el conseller, va acabar la concessió i varen començar a amenaçar que no la renovarien a la confraria de Palma. Ens varen voler organitzar primer a Palma i després una OPEBAL, de totes les Balears, però com que Eivissa i Menorca no venen el peix aquí, es va fer FICOPEMA, Federació Insular de Confraries de Pescadors de Mallorca. Ara la llonja l'exploten les deu confraries a parts iguals, hi ha una junta directiva de la qual en som president i en aquests moments tenim preparat un document per presentar on proposam que s'encarregui de la venda una organització de productors, que inclogui els propietaris i els socials, volem involucrar-hi tot el sector, que els socials també siguin accionistes. Aquest document el presentarem a la Junta General, i si l'aproven canviarem el sistema, si no, ja veurem si entre tres o quatre confraries el tirarem endavant.

-I per què voleu canviar?

-Tots ens queixam que el peix és molt barat, i volem intentar que això canviï. Aquí hi ha una quarantena de patrons que venen peix i no es poden controlar quaranta persones perquè venguin el peix

al mateix preu. A tu qui et priva de davallar el peix vint duros per quilo?, i després vint més i vint més... i feim el joc als compradors. Es ven a la baixa, com a un mercat qualsevol. Això sí, abans de vendre es posen d'acord per vendre el peix a un preu, però llavors veuen que n'hi ha molt i el comprador baixa el preu.

-I com funcionaria la venda segons la vostra proposta?

-O per subhasta o hi hauria un director comercial que dictaria el preu al qual s'ha de vendre el peix. Jo no dic que la subhasta sigui el sistema més adequat, perquè aquí hi ha un problema molt gros i és que per fer una subhasta s'ha de fer l'horabaixa i això és molt difícil, perquè les barques que vénen del poble arribarien molt tard.

Després hi ha una cosa molt delicada però en la qual haurem d'entrar: tots els ports a l'estiu tenen un mercat de categoria on venen a l'estiu el peix bo. Començant per Andratx, Sóller, Pollença, Alcúdia... tots! Els mesos d'estiu només arriba aquí la "xatarra", i els de Palma som els més perjudicats, encara que ara el peix vagi etiquetat... malgrat això, els perjudicats som nosaltres.

UN SECTOR A LA CORDA FLUIXA

-Quina és la situació de la flota pesquera de Palma?

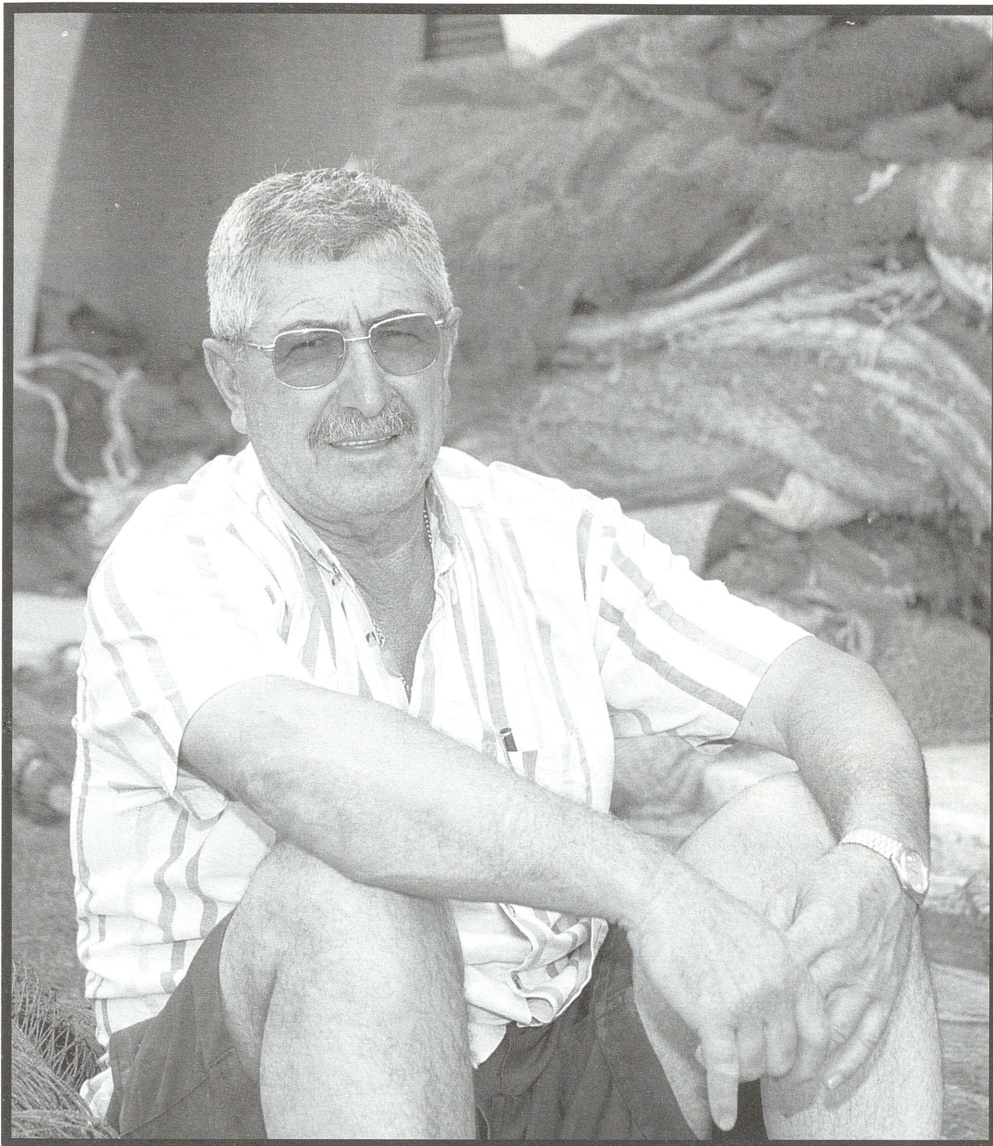
-Aquí està bé, llevat de dues o tres barques que s'haurien de modernitzar. On hi ha una flota molt nova és a Sóller, són sis barques i la que té més deu tenir tretze o catorze anys i a Andratx també. Ara diuen que hi ha molts de doblers per modernitzar, però del dit al fet... sembla que hi ha més predisposició, perquè fins ara semblava que havies de demanar caritat. Nosaltres quan vàrem fer la barca, que té onze anys, vàrem estar tres anys a cobrar la subvenció i ara la conselleria ens han editat un llibre on diuen que poden donar un tant per cent quan la comences a construir i cobrar el cent per cent de la subvenció als tres mesos de tenir la barca feta, i això és molt important. Per modernització també hi ha doblers, però aquests doblers són només fins a l'any 2006, els ha donat la Comunitat Europea, i a veure si ens arribaran a Mallorca i no queden al sud.

-Trobau que la vostra professió és valorada?

-Ara sembla que hi vol haver més bona predisposició per part de la conselleria per donar suport al sector, fins ara no n'hi havia hagut gaire. Jo sempre he tengut la impressió que nosaltres som una raça a extingir, feim nosa. Ells diuen que no, però ens posen tantes traves i ens donen tan poques facilitats... i nosaltres volem fets concrets, no tantes paraules.

-Quins són ara els problemes més greus que patiu?

-Ara el problema que tenim més gran és l'augment del preu del gasoli, nosaltres el pagam 7 o 8 pessetes més car que a la Península, i l'hem arribat a pagar fins a 14 pessetes més car. La



comunitat més rica!... això serien fets que s'haurien de demostrar. Hem tengut reunions... però no hem aclarit res, i després de la vaga de fa mig any no hem aclarit res, vàrem estar 15 dies amarrats i l'únic que vàrem aclarir és que vàrem deixar de guanyar doblers durant dues setmanes. La Comunitat Valenciana ha donat doblers als pescadors, aquí ens havien de donar 30 milions de pessetes per repartir no entre els empresaris, sinó a la part social. N'has vist cap de duro? Molt de xerrar, però res, són fets concrets el que necessitam.

-De tota manera, amb la crisi al sector de l'agricultura i de la ramaderia amb la sequera i les epidèmies, el sector pesquer es deu haver beneficiat.

-Ha apujat una mica, però hauria de ser més beneficiat. Fixi's, vostè ha llegit mai a la premsa que els pescadors per mal temps, per vagues, pels dofins, per temporades que es posa fang i els pescadors petits no poden pescar, hagin tengut subvencions? No ho ha vist mai. Nosaltres només rebem doblers per la

subvenció, i de cada dia ens posen més traves.

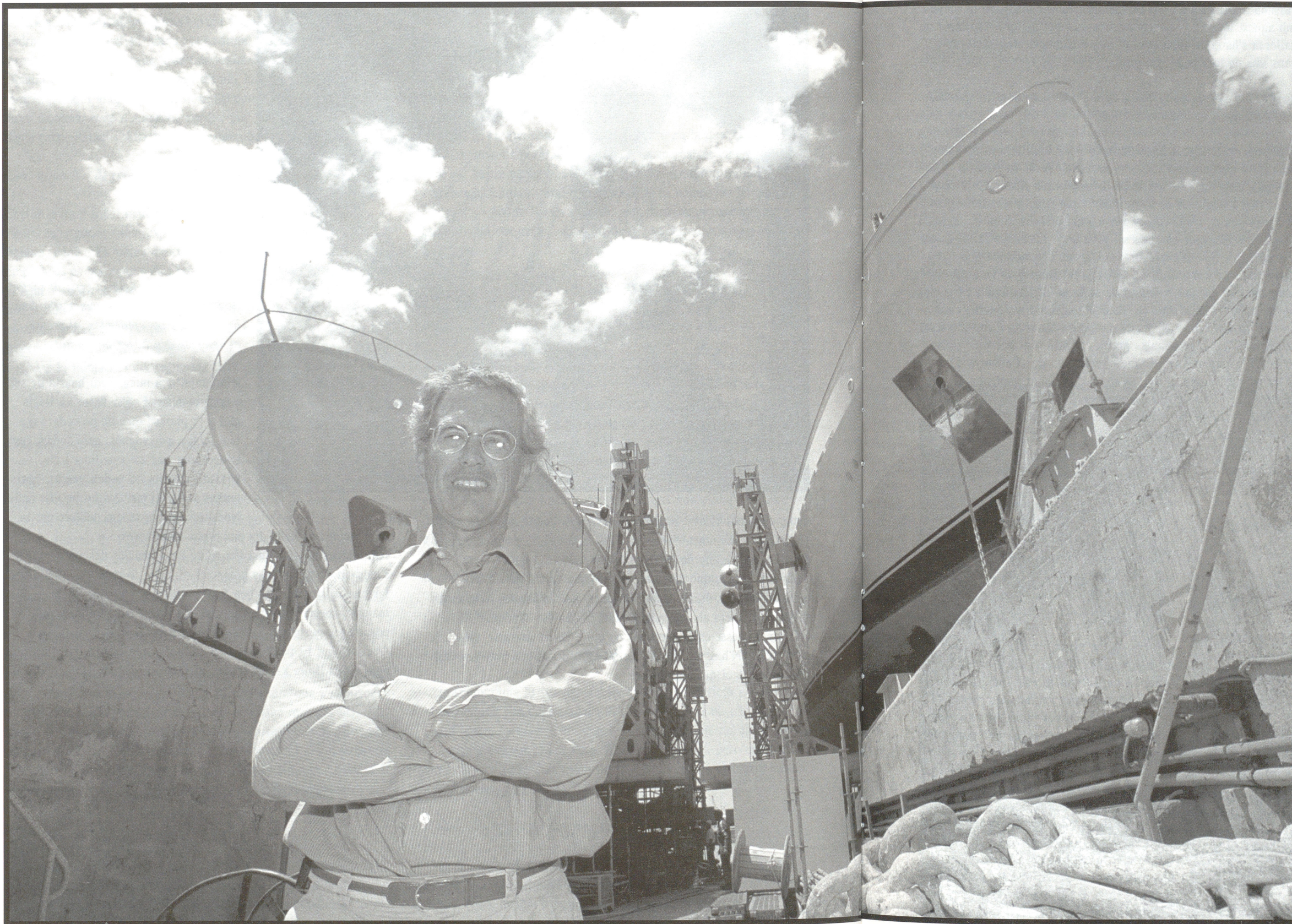
Ara mateix han tret una llei sobre les potències del motor, i s'haurien de posar unes potències oficials. Jo seria de l'opinió de fer una reestructuració ben feta, si tots ens basàssim en la mateixa normativa, per exemple, autoritzar fins a 500 cavalls, posar unes normes i fer-les complir. Però això ja s'ha descontrolat. El pescador no és com el pagès que té la seva terra, aquí tot és lliure i si tu arribes primer pesques abans.

La saga dels navegants

Entrevista a Diego Colón de Carvajal

per Constanza Forteza

Diego Colón de Carvajal és un dels sis fills de Cristóbal Colón de Carvajal, almirall de marina assassinat en un atemptat d'ETA l'any 1986. En morir el seu pare tots els títols que acrediten, al llarg de vint generacions, la descendència familiar directa del descobridor d'Amèrica, Cristófol Colón, passen al seu germà, també Cristóbal de nom. Títols com els de Duque de Belagua, Marqués de Jamaica o Almirante Mayor de la Mar Oceana, atorgats a Colón pels Reis Catòlics. Diego Colón de Carvajal es mostra reticent a l'hora de parlar del llinatge familiar, motiu, segons indica, de molts d'embulls periodístics. -És una dura herència? -Sí -diu- sobretot quan perds un pare per això. I ja no vol afegir res més sobre cap dels dos temes. El cas és que l'entrevista no es plantejava sobre aquestes qüestions, sinó sobre el seu paper com a director d'Astilleros de Mallorca, les drassanes més importants de les Balears, ubicades al port de Palma i especialitzades, ara, en la reparació i la rehabilitació de grans iots després de superar una crisi, greu i estructural, al començament dels anys noranta. En aquests moments, Astilleros de Mallorca viu uns moments d'expansió, dona feina directament o indirecta a més de tres-centes persones -de les prop de vuit-centes que ocupa tot el sector a les Balears- i competeix amb èxit amb drassanes molt qualificades de Gran Bretanya, el nord d'Europa o dels Estats Units. Colón de Carvajal es mostra molt satisfet de la marxa de l'empresa, parla amb entusiasme dels avantatges que presenta un lloc com les Balears a l'hora de lluitar per un mercat que genera treball fora de la temporada turística i atreu clients d'alt poder adquisitiu. Tota satisfacció pot ser matisada i, en aquest cas, Colón de Carvajal destaca una sèrie de problemes que poden fer ombra: la manca d'espai que pateix el port de Palma i la poca consideració institucional i política que mereixen les drassanes com a activitat productora de riquesa.



-Vostè du molts d'anys lligat a Astilleros de Mallorca, és el cas d'un director general que, abans, ja s'havia responsabilitzat d'altres departaments de l'empresa i que la coneix a fons.

-Jo vaig començar la meua vida professional a unes drassanes grans, a Gijón, a Astúries, només acabar la carrera d'enginyer naval. Jo vaig néixer a Madrid, encara que no sé si som d'algun lloc, perquè el meu pare era marí i he viscut al País Basc, a Astúries, a Galícia...; i la meua trajectòria també és així, tenc tres fills i un és asturià, l'altre madrileny i l'altre mallorquí. El cas és que, després de sis anys a Astúries en la meua primera feina, a unes drassanes de vaixells mercants, l'any 1981, em vaig traslladar aquí com a cap de producció d'aquesta empresa. Llavors, Astilleros de Mallorca es dedicava a la construcció de vaixells, bàsicament de vaixells mercants, encara que dins la cartera de la drassana hi havia el projecte de construcció d'un gran velar amb una goleta amb tres pals de 60 metres, un vaixell ara molt conegut, el *Jessica*. Aquest projecte em va atreure molt, va ser el motiu pel qual em vaig decidir a venir aquí. I aquí vaig estar fins l'any 90, quan em vaig anar a San Diego, a Califòrnia, com a director tècnic del projecte espanyol de la Copa Amèrica, en la construcció i preparació del primer vaixell espanyol que va participar a aquesta competició l'any 92. Acabat el projecte, el mateix 92, vaig tornar aquí ja com a director general.

DE LA CRISI A L'ÈXIT

-Per tant, al llarg d'aquests temps també ha viscut la crisi d'aquestes drassanes, els temps de perill de tancament i tot el procés de reestructuració.

-Precisament el 92, l'any que vaig tornar, es va escometre el pla de reestructuració de la drassana, el més important, que va significar tancar totes les activitats adreçades a construcció de nous vaixells. A partir d'aquest any tota l'activitat es va concentrar en els treballs de reparació, manteniment i rehabilitació de iots grans, per sobre dels 25 metres d'eslora.

*Si un porta el llinatge Colón i aquest va precedit pel nom de Diego a la força ha de ser mariner i navegant. I així és. **Diego Colón de Carvajal** és enginyer naval però, sobretot, un mariner. Seguint la transhumància familiar ha viscut a Astúries, Galícia, Cantàbria, el País Basc i a una llarga relació de llocs, quasi mai de terra endins, sempre litorals. Va estudiar la seva carrera a Madrid per començar a treballar en els anys setanta en unes drassanes asturianes. El 1981 es va traslladar a les Balears -que ja coneixia des dels anys seixanta per haver estat, també, residència familiar- per exercir de cap de producció d'Astilleros de Mallorca, en uns moments en què les drassanes encara s'ocupaven en la construcció de vaixells mercants. El 1990 abandonà temporalment aquesta activitat per dedicar-se integra-*

ment al projecte de construcció del vaixell que representà per primera vegada Espanya en la competició de la Copa Amèrica del 92. Tancada aquesta gran aventura, torna a Astilleros, encara que ja com a director general. Ha encapçalat tot el procés, en alguns moments molt difícil, de reestructuració de les drassanes, ara en plena activitat i amb una cartera ben nodrida de clients de tot el món. Colón de Carvajal és casat amb una periodista i té tres fills. I, com és d'esperar, la mar no és només l'escenari de la seva feina, ho és també de totes les seves afeccions. Tots els caps de setmana surt a navegar, en especial els caps de setmana d'hivern, quan navegants més diumengers deixen la Mediterrània un poc més buida per a aquells a qui els agrada sentir el vigor de l'aigua i la força dels vents.

-I com valora ara la recuperació de la drassana, quin balanç en fa?

-Des del primer moment, a partir del 92, les drassanes tengueren un creixement fortíssim, espectacular, exercici rere exercici. En els darrers anys, hem arribat a multiplicar per cinc el volum d'activitat i, paral·lelament, s'ha generat tot un teixit d'empreses lligades, de manera directament o més indirecta, al treball de la drassana així com un gran mercat de treball i ocupació relacionat amb aquest món. En aquests moments es pot dir que Astilleros de Mallorca s'ha consolidat com el major centre de reparació de grans iots de tota la Mediterrània.

-Sembla impossible que en deu anys s'hagi passat de la crisi més severa a l'èxit que descriu.

-Nosaltres el 92 vàrem haver de reduir la plantilla a la meitat. Ens vàrem quedar amb seixanta empleats. Però, en aquests moments, Astilleros de Mallorca dona feina, a través de la seva plantilla o a través de la feina directa que genera a l'exterior, a entre tres-cents i tres-cents cinquanta persones. S'ha de tenir en compte que el sector que més va patir a tot l'Estat va ser el de les drassanes de vaixells mercants i, clar, des del moment que l'activitat es va concentrar en els iots, la situació es va girar completament, ja que el volum de feina en aquest àmbit és considerable. A més, hem de considerar que Palma és, per una sèrie de raons, el lloc idoni per a aquesta activitat. Crec que les institucions, els responsables polítics, haurien de ser més conscients de la importància d'aquest sector, de la rellevància d'impulsar i donar suport al que feim, perquè estam implicats en una activitat que va en contra del monocultiu econòmic d'aquestes illes, que es tracta d'un sector no massa afectat per les modes o els canvis, que és molt estable, que atreu un tipus de client de nivell adquisitiu molt alt i que desenvolupa la seva feina en els mesos que van de setembre a juny, és a dir, fora de l'estacionalitat laboral típica de les Balears.

PORTS DESATESOS

-Com els afecta la paralització del creixement de les infraestructures nauticoesportives, el fet que no es pugui ampliar el territori litoral que ocupen?

-No ens afecta massa perquè les nostres drassanes es dediquen, en un 95% a l'exportació. El nostre mercat està integrat majoritàriament per vaixells que vénen de fora, que no vénen per raons esportives o d'oci, sinó que vénen perquè necessiten dels nostres serveis, per ser reparats o rehabilitats, no depenen tant de l'oferta d'amarratges que hi hagi. La nostra competència és la de les drassanes d'Itàlia, del sud de França, del nord d'Europa i fonamentalment dels Estats Units. El nostre principal avantatge és que oferim un alt nivell de qualitat amb uns preus molt competitius. No podem competir amb països que ofereixen una mà d'obra molt barata, però és que ells tampoc

no entren al mercat d'alta qualitat. Ara com ara, lluitam amb països amb gran experiència i alta qualitat. També vull dir que, a pesar que el mercat local no té gran incidència en la nostra facturació, és un mercat necessari. Ens ajuda a estendre la nostra temporada de treball al llarg de l'any. D'altra banda, el fet que hi hagi una carestia tan gran de llocs d'amarrament ens afecta moltes vegades perquè els vaixells que vénen necessiten atracar, la seva estada significa un temps a les drassanes, però també un temps fora de les seves instal·lacions.

-I com a ciutadà i marí, com a afeccionat als vaixells, què li sembla aquesta política litoral?

-Abans que enginyer naval som navegant, sempre ho he sentit així. Així que la meua opinió és que Mallorca, les Balears en general, són un lloc especial, absolutament especial. Aquí es reuneixen una sèrie de condicions que no totes les illes del món reuneixen. Comptam amb una situació geogràfica molt bona, un clima relativament bo, sense huracans o forces meteorològiques que sí són presents a altres indrets, amb unes comunicacions fluides i fàcils i unes belleses naturals espectaculars. Belleses que, desgraciadament, s'han perdut al llarg dels darrers anys. Conec les Balears des dels anys seixanta i els meus records de Mallorca no tenen res a veure amb el que és ara. Des d'aquest punt de vista em preocupa moltíssim veure com els avanços en nom del progrés s'han fet a costa del patrimoni natural de l'illa. I, per tant, tot el que sigui conservació d'allò que encara manté

bones condicions ambientals em sembla perfecte. Però dir això no significa que no es pugui destacar que, per al navegant, la costa de les Illes està molt desatès. Si es tracta de dir les coses sense qualificar de blanc o negre, s'ha de destacar, per exemple, que tot el nord de l'illa està molt desatès, que no hi ha port per a la comunicació amb Menorca, que hi ha llocs a l'illa on no hi ha ni un sol atracament.

-La congestió, la massificació i les aglomeracions no són només a terra, han arribat a la mar.

-Bé, aquesta és una regió on la gent gaudeix de sortir a pescar amb la seva barca, altres ho fan sortint a navegar i d'altres sembla que no tenen millor idea que anar a una cala massificada per situar-se a dos metres de les altres embarcacions. És qüestió de gusts. Però per als que els agrada navegar de veritat..., aquests necessiten atenció, necessiten fer escales als ports. I es troben que els ports són plens, sense un espai per als transeünts. A tots els ports hi hauria d'haver un espai per als vaixells en trànsit, encara que es limitàs l'ocupació per una sola nit, perquè poguessin entrar a fer aigües, a reposar combustibles. Els ports també tenen una missió de refugi, d'acolliment quan fa mal temps i quan es necessita, encara que fos gràcies a uns espais petits disponibles. A mi m'agrada navegar i sempre et trobes amb aquesta necessitat sense cobrir. Aquí no hi ha lloc als ports, no n'hi ha ni durant l'estiu ni durant l'hivern, perquè els ports s'han convertit en una espècie de pàrquing, plens d'embarcacions que no s'usen.



-Vol dir que aquí el que hi ha són molts de vaixells, però molt poc esperit mariner?

-Efectivament. Aquest és un lloc on hi ha una enorme quantitat de vaixells, però pocs mariners. El nombre de vaixells no és indicatiu de la pràctica marinera, ni d'enfora. Basta veure com, en els mesos d'hivern, a la badia de Palma, hi ha tres, quatre o cinc vaixells que naveguen. Hi ha molts de llocs, amb condicions de temps infinitament pitjors, on veus molta més navegació. A Anglaterra, al nord d'Alemanya si tenguessin uns dies d'hivern con els nostres..., navegarien a les totes. He navegat molt, a Astúries, a Galícia, a Cantàbria, i el mal temps mai no és un obstacle per navegar. Al contrari, l'època més interessant és l'hivern, perquè hi ha més vent, això ho diu qualsevol navegant.

PORT DE PALMA SENSE ESPAI

-És suficient l'espai que ara ocupa Astilleros de Mallorca dins el port de Palma?

-Ens agradaria molt comptar amb més espai, estam molt condicionats per aquest tema.

-I què opina de la reforma prevista per al port de Palma?

-D'una manera general diria que tot allò que impliqui una expansió del port a costa de l'espai d'amarrament i atracament que tenim és un problema. Les ampliacions previstes a nosaltres no ens aportaran més espai, el que s'ha previst és més espai per a la descàrrega. Però, clar, si la reforma suposa una limitació de l'espai actual per a la reparació naval, llavors sí que ens afectarà, i molt. Nosaltres tenim una concessió a llarg termini per ocupar l'espai de les drassanes i, a la vegada, n'ocupam més, fora de les drassanes, perquè els vaixells que no poden entrar a reparació i han d'esperar van als molls. Al marge que també treballam en altres molls, la drassana ha quedat petita. Si aquests molls deixen de poder-se emprar per a aquest tipus d'activitats tendrem problemes d'espai. És curiós però hi ha molts de ports, per exemple el de Barcelona, on precisament es plantegen atreure indústries com la nostra, volen activitat i han muntat unes instal·lacions fantàstiques amb l'ajuda de l'Autoritat Portuària.

-Qüestiona els criteris amb què s'organitza el port?

-No, ni de molt. A més, donat que en primera instància no ens afecta directament la reforma, tampoc no la conec de manera detallada. Però el que sí és cert és que hi ha molts de ports que, al llarg del temps, s'han anat ampliant per donar cabuda a les noves activitats i el cas del port de Palma és tot el contrari. Aquest és un port ric, on hi ha una gran demanda d'activitat. Molta de gent necessita el port: el necessiten els que transporten mercaderies, els que volen tenir-hi el vaixell, els que tenen el seu negoci de lloguer d'embarcacions i iots, els que reparam, els pescadors...; i el que és evident és que el port no és capaç de satisfer les necessitats de tots. Al contrari d'altres, on sobra espai, aquí estam molt estrets, el port té més demanda d'allò que pot oferir. I tot això, aquest creixement, s'ha generat al llarg dels darrers vuit anys. Clar, si es queixen els dels xàrters de vaixells perquè diuen que els falta espai, entren en conflicte amb altres. Si Iscomar diu que necessita més moll, som a les mateixes, obre

un conflicte amb altres agents de l'activitat portuària. I bé, ja no dic res quan surt l'Ajuntament de Palma i ens vol fer veure que el port pot ser la solució a altres problemes de la ciutat. Tot allò de voler traslladar al port els negocis d'oci i els bars em va semblar el sùmmum del desconeixement i del desbarat. Si el port de Palma és el lloc on ubicar les discoteques i els bars, ja em dirà què feim els altres. Què feim, dur les drassanes al polígon?

-Quines alternatives plantejaria?

-Per a les drassanes? Doncs, en el cas d'Astilleros de Mallorca, que ens deixin com estam, que no ens toquin res.

RECONÈIXER EL SECTOR DE LES DRASSANES

-Pel que diu sembla que considera que l'activitat que es du a terme a les drassanes no és reconeguda com pertoca.

-És que és cert que, en general, la gent de Mallorca desconeix, pot ser perquè no ens hem preocupat de fer-lo públic, de fer propaganda, el valor econòmic de la nostra activitat. Es desconeix la riquesa que suposa que, cada any, aquí ens arribin prop de tres-cents iots de gran grandària. Pensi que cada iot d'aquests sol tenir una tripulació d'entre vuit i quinze persones, persones que fan estades, que ocupen hotels, lloguen cotxes..., tot en temporada baixa. S'hauria de tenir més cura, més atenció, sobre aquesta activitat.

-El sector de drassanes mou, segons les estadístiques, més de 14.000 milions anuals en ingressos i ocupa quasi vuit-centes persones.

-Sí, sí, una xifra comparable, encara que un poc inferior, a la que mou el sector de la pell i el calçat. I tothom parla de la pell i del calçat, mentre que del que fa aquest sector no se'n diu res de res. Només quan es viuen conflictes, quan hi ha crisi, però no com a activitat a considerar dins l'economia. Crec que els polítics, les institucions, es mouen en funció del renou que escolten, en funció d'aquells que protesten. I aquesta és una activitat que es fa fora de temporada, que és neta, que no consumeix territori i que mou una quantitat molt important de doblers.

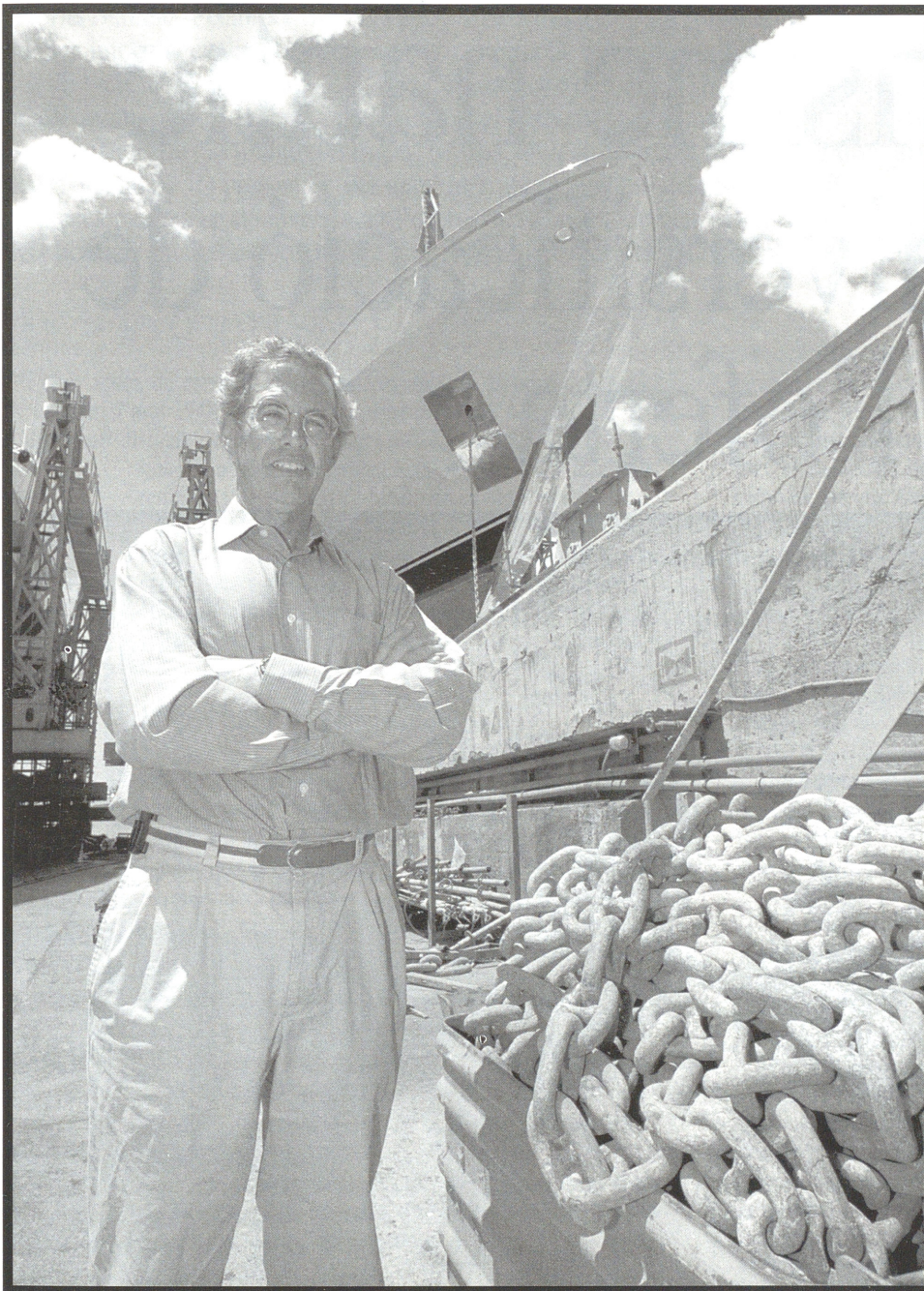
-Quina és actualment la propietat d'Astilleros de Mallorca?

-En aquests moments pertany a dos accionistes, Jesús Freire i Fernando Santo Domingo, propietaris d'altres drassanes a Vigo. Són dos propietaris individuals lligats a aquesta activitat.

L'AVENTURA DE LA COPA AMÈRICA

-Com recorda la Copa Amèrica del 92, quina memòria té d'aquella experiència?

-Vaig ser el director tècnic del projecte, el responsable de la construcció i preparació del vaixell. I què he de dir?, va ser una experiència inoblidable i, a la vegada, molt dura. Va significar un gran esforç econòmic per part de les empreses que aportaren el finançament i un gran esforç personal per part de tots aquells que deixàrem les nostres ocupacions per dedicar-nos en cos i ànima durant dos anys al projecte. A més, va ser una empresa



organitzativa molt complicada, empresa que va acabar amb èxit, perquè Espanya, que mai no havia participat a aquesta competició, va quedar la cinquena, per damunt de dos participants australians i un suec, ambdós països amb una gran experiència en aquest esdeveniment esportiu. La meua feina concreta va ser dirigir l'equip de disseny del vaixell, així com del procés de construcció i de manteniment. Va ser una gran oportunitat de

tenir contacte amb la tecnologia més capdavantera, de funcionar amb criteris d'investigació; de fet, dins la partida de disseny n'hi havia una de molt important dedicada a la recerca, en bona part desenvolupada en el túnel de vent de l'Institut Nacional de Tècniques Aeroespacials i en el canal d'experiències de l'Escola d'Enginyers Navals de Madrid. Tenc un gran record d'aquests dos anys i de tots els amics que treballaren dins l'equip, persones que encara continuen sent amics.

-Imagin que per a un enginyer naval projectar aquest tipus de vaixells és el màxim al que es pot aspirar.

-Un vaixell per a la Copa Amèrica és com un fórmula 1 de la nàutica. Són vaixells creats amb l'únic objectiu de competir a aquesta prova, no tenen cap altra utilitat ni participen en cap altra regata o competició. I la Copa Amèrica és l'esdeveniment esportiu més antic després de les Olimpíades. I sí, va ser un gran repte. Nosaltres construïrem, per al 92, dos vaixells. I el segon competia contra els resultats del primer. Hi ha altres participants, com és el cas d'Itàlia en la darrera edició, que tenia cinc vaixells, encara que ara l'organització ha limitat el nombre de vaixells. Però bé, la competència més forta és contra un mateix. Any rere any, cada competidor intenta incorporar les innovacions tecnològiques que veu en els altres. En el 92 Espanya va aportar una sèrie d'innovacions que varen ser absorbides en edicions posteriors per altres països, mentre que altres novetats restaren més o menys secretes per a ser emprades en competicions posteriors.

-Ocupa molt del seu temps lliure per navegar?

-Tot el que puc. Pràcticament tots els caps de setmana d'hivern surt a navegar i, sense anar més lluny, la setmana que ve me'n vaig a Sardenya. Desgraciadament no tenc temps de fer navegacions molt llargues, he navegat al Carib, a la Mar de la Xina, he vingut des de Gran Bretanya fins aquí, però encara no he tengut l'oportunitat de comptar amb tres, quatre o cinc mesos per navegar, cosa que esper fer algun dia.

El turisme nàutic com a diversificació de l'oferta

Entrevista a Gabriel Barceló

per Antoni Oliver



Gabriel Barceló -Felanitx (Mallorca), 1928-, empresari turístic, president del Club Nàutic de Palma, considera que el turisme nàutic guanya importància i que es pot convertir en una faceta interessant des del punt de vista econòmic. Ocupa la presidència del club des de l'any 1995 i ha aconseguit que l'entitat, que compta ja amb més de cinquanta anys d'existència, es rellanci i aconsegueixi una economia sanejada. Encara que jubilat de l'activitat com a empresari turístic, només ocupa actualment endemés de la del Nàutic, la presidència de la Fundació Barceló, té molt present el negoci turístic. Voldria una Mallorca on es conservés la qualitat de vida, pensa que no es pot prescindir, per garantir aquesta qualitat, del turisme de masses, encara que considera que no es pot créixer més en places, i que s'ha de diversificar l'oferta turística. I l'ecotaxa? Doncs creu que és un impost injust que grava molt els comptes dels hotelers que tenen poc marge de benefici, per mor que han de baixar els preus, perquè hi ha una gran competència.

-Quines activitats fa el Club Nàutic?

-El club acaba de complir cinquanta-tres anys de la seva existència, es va crear l'any 1948, i fa poc vàrem fer un sopar per celebrar l'aniversari al qual varen assistir quasi mil cinc-cents socis i va ser una festa molt agradable. A la primera fase, el club tenia una capacitat per fer diverses ampliacions i a l'actualitat té 996 amarraments i som a punt d'assolir els 1.900 socis, dels quals n'hi ha devers 280 que són esportistes i juvenils. Els darrers anys hem fomentat aquest aspecte esportiu, per intentar que hi hagi el relleu generacional que sempre es precisa en aquest tipus d'activitats.

-Quines altres característiques té el port?

-Compta amb unes infraestructures, com per exemple una benzineria, i diferents serveis de bar, restaurant, bugaderia automàtica, diverses botigues, etc. I el Club social, que hem remodelat en els darrers cinc anys, perquè havia quedat un poc obsolet, ha de continuar la seva millora i ens resta tomar el que fa uns anys era un hotel i que quedarà convertit en una sala multiús i una piscina coberta. Esperam començar aquestes obres el mes d'octubre i tenir-les finalitzades per a l'any que ve. Amb aquesta obra s'haurà finalitzat tota la remodelació del club. L'hauré fet pràcticament nou.

-Quines inversions han suposat aquestes millores?

-Fins ara hem invertit més de quatre-cents milions de pessetes que esperam que superin els sis-cents en haver fet aquesta obra que esmentava.

-Hi haurà una ampliació d'amarraments?

Gabriel Barceló Oliver (Felanitx, 1928). Començà com a empresari en el negoci familiar de transports. Els anys seixanta entrà en negocis hotelers i d'agències de viatges. Va arribar a consolidar en els anys vuitanta un grup hotelier amb interessos a Europa, Amèrica i el Carib, i un majorista, Turavia, que és dels primers de l'Estat espanyol. Va ser president del Grup Barceló i ara és president honorari de l'empresa editora del diari El Mundo. Va presidir també la CAEB i actualment, des del 1995, és president del Club Nàutic de Palma, fou reelegit l'any 1999. Retirat ara de l'activitat turística, endemés del Nàutic és president de la Fundació Barceló.

-Ara acabam de demanar permís a l'Autoritat Portuària per fer una ampliació del port, perquè en aquests moments hi ha una gran demanda, i segons l'avantprojecte que tenim es podrien fer devers cent cinquanta amarraments més i, el que encara és més important, devers dos-cents llocs de pàrking, perquè anam justos en aquest aspecte, perquè el port té 996 amarraments, dels quals devers 650 són per als socis, que són bàsicament els que vénen en cotxe, i només tenim 350 places de pàrking.

-Quin balanç fa de la gestió econòmica d'aquests darrers anys?

-Aquests darrers anys hem intentat recuperar l'economia del club. Quan va prendre possessió l'actual junta directiva, l'any 95, estava en una situació un poc delicada. Hi havia els efectes de la recessió i d'una direcció econòmica no molt recomanable, afortunadament hem sortit d'aquesta situació i actualment tenim una entitat amb una situació financera satisfactòria.

-Quines altres activitats organitza el club?

-Com he comentat hi ha sis-cents socis que tenen vaixell i els altres formen part dels socis que participen en les activitats de caràcter social. Duran tot l'any hem incrementat les activitats de tipus social. A l'estiu tenim, per una part uns cursos d'estiu per a al·lots, aquests cursos consisteixen a nedar a la piscina i també es realitzen les activitats clàssiques del club que són la vela i el piragüisme. A més, tenim un veler que va regalar un soci l'any passat i feim una oferta que li deim "baptisme de mar", es tracta d'uns cursos de vela destinats a aquelles persones adultes que es vulguin iniciar en aquest esport. També al llarg de tot l'any, per un costat tenim l'escola d'iniciació de vela infantil que fa els seus cursos els caps de setmana, perquè la resta de la setmana els al·lots com és natural van a l'escola i, també, un departament de vela lleugera per als al·lots que habitualment participen a regates, devers cinquanta o seixanta, i el departament de piragüisme que és important, perquè a nivell de competició copam el cent per cent dels campionats de Balears i darrerament hem fet algun campionat d'Espanya i, fins i tot, el més passat una al·lota, Lucía Iglesias, va ser campiona del món en la categoria de marató. És a dir, que aquest departament de piragüisme funciona molt bé, compta amb cinquanta o seixanta participants. També hi ha altres activitats socials, com un club de jazz que sol fer una actuació mensual i altres activitats com un baratllo, un concurs gastronòmic...

LES ACTIVITATS NÀUTIQUES

-Quines altres activitats tenen?

-Una molt important és la vela de creuer, en la qual hi ha devers trenta vaixells que participen habitualment a les regates, n'hi ha vuit o deu que tenen bastant qualitat i un d'ells acaba de guanyar un campionat d'Espanya la setmana passada i n'hi ha sis que participen a la Copa del Rei, que és una competició d'una exigència superior a la normal, en la qual només poden participar aquells vaixells que

tenen un nivell alt, molt important. Durant tot l'any celebren una trentena de regates que signifiquen devers seixanta dies de navegació, això vol dir que la meitat de l'any tenim els caps de setmana amb regates socials, on participen vaixells d'altres clubs, de la Península. Fem competicions molt interessants, com la Volta Mallorca, o la regata Pep Tomàs que és una regata que consisteix a anar a la Dragonera i Cabrera i l'any passat vàrem fer una primera regata a Formentera que va tenir un gran èxit i que esperem que es converteixi en una de les clàssiques.

-També organitzen el Sofia i la Copa del Rei?

-El Club organitza el Sofia i la Copa del Rei i ambdós esdeveniments són patrocinats per diferents institucions, un per Aquabrava i l'altre per Majorica, però estan subjectes a les normes de la Federació de Vela Balear i Espanyola. Són les més espectaculars, perquè és quan hi ha els vaixells millors del món, hi participen devuit països amb cent vint-i-cinc vaixells i hem hagut de rebutjar-ne una trentena, perquè no tenim més capacitat. No hi ha cap dubte que és la primera prova de creuers del món, la més important. És molt significatiu que una regata del Regne Unit, reconeguda com a la principal regata europea s'ha hagut d'anul·lar aquests darrers anys, per falta de demanda per assistir a la regata, perquè el protagonisme el té la Copa del Rei. En aquest trofeu hi ha acreditats quatre-cents mitjans de comunicació, Televisió Espanyola en fa un programa diari, tots els altres mitjans de tot tipus cobreixen la informació amb mitjans i temps importants. Normalment hi assisteix gent de tot tipus, des de persones distingides, a altra gent més modesta o gent del món de la premsa del cor, i s'ha convertit en una atracció.

-Com veu la importància del turisme nàutic?

-No hi ha cap dubte que el turisme nàutic és important, perquè és un turisme d'una capacitat adquisitiva mitjana alta, avui ja no és una activitat d'elit com era fa quaranta o cinquanta anys. Hi ha vaixells xàrter on un grup de quatre o sis persones poden fer una setmana a la mar amb un preu un poc més elevat, però no gaire més, que el d'una estada a un hotel. El veig com un complement, diria que no és un turisme decisiu per a Mallorca, ni de prop, perquè és minoritari, però és un turisme interessant i que té un gran futur, perquè la mar sempre atreu i hi ha grans possibilitats. Aquest tipus de turisme està limitat per la manca d'amarraments, per tant s'hauria de prendre una decisió.

-Com s'hauria de solucionar aquesta manca d'amarraments?

-Nosaltres som partidaris que no proliferin excessivament el nombre de ports esportius i d'amarraments, però als ports esportius existents que tinguin capacitat per fer alguna ampliació, es podria fer sense cap problema i fins i tot es podria fer algun port esportiu. Una cosa és obligar a respectar el medi ambient i prendre mesures per preservar-lo, que en això hi estam d'acord tots, i l'altra és negar absolutament les possibilitats de subsistir amb un creixement moderat.

-S'ha avaluat la despesa turística d'aquest tipus de turisme?

-Hem de separar dos tipus de turisme nàutic: turisme de vaixells privats, veler o iot, que és un turisme d'un nivell relativament alt, que té una despesa per dia elevada, no només per la despesa que fan les persones, sinó també per la despesa que fan els mateixos vaixells. I després hi ha el turisme de xàrter que és una modalitat de turisme del que podríem anomenar vaixell-hotel, gent que en lloc d'anar a un hotel va a un vaixell i fa una setmana o dues a la mar, és una varietat interessant, perquè és bo que a tot tipus d'activitat econòmica hi hagi una certa diversitat, una diversificació de les seves fonts d'ingressos. Així com hi ha gent que li agrada el turisme d'aventura, gent que li

agrada l'agroturisme per estar en contacte amb el camp, també hi ha els hotels de golf o aquest turisme nàutic.

ESPECIALITZACIÓ DE L'OFERTA TURÍSTICA

-És a dir, el turisme s'ha d'especialitzar?

-En primer lloc s'hauria d'aclarir que Mallorca fa trenta anys va elegir el turisme massiu i que, en línies generals ha estat positiu, perquè ha servit per crear molta riquesa i ocupació. Únicament en aquest moment hem arribat, més o menys, a un sostre. Jo personalment estic d'acord que s'estableixin moratòries perquè no es puguin fer instal·lacions noves, amb algunes excepcions, i que els nous allotjaments que s'hagin de fer ho siguin en substitució dels antics, com s'ha fet. Però no podem renunciar a aquest tipus de turisme, perquè al seu voltant s'ha creat ocupació i s'ha creat una quantitat important de negocis complementaris, el que s'anomena l'oferta complementària, etc. A vegades s'oblida que el turisme no és sols una activitat econòmica, sinó una multiactivitat econòmica i que hi ha molta gent que en viu, des de, per exemple, jutges que intervenen en plets determinats per l'activitat turística, advocats, metges, etc. Hauríem de ser molt respectuosos amb aquesta activitat i no ha estat així darrerament per part del Govern actual que ha volgut crear problemes i s'ha atrevit a dir que hauria de disminuir el turisme en proporcions importants, i això és una gran error, greu, i s'hauria de rectificar. Dit això, si endemés podem fomentar un altre tipus de turisme, i diversificar-lo, això em sembla molt positiu. Però no hem d'oblidar que el turisme ha estat positiu perquè a Mallorca, fa cinquanta anys, produïem emigrants i actualment vénen immigrants.

-Com s'hauria de fer aquesta diversificació?

-A mi em sembla bé que hi hagi unes normes per als hotels rurals, perquè tothom les compleixi i posar unes normes de joc, però no sé per què s'han de posar limitacions al turisme rural. Si hi ha cent propietaris que volen fer cent hotels rurals i això suposa dos-cents allotjaments més o mil habitacions, no té massa importància en el conjunt. El mateix es pot dir del golf, en aquest moment tenim catorze o quinze camps de golf. Si Mallorca en té quinze i se'n poden fer quinze més, no hi hauria d'haver cap problema si s'empra aigua depurada, encara que em sembla molt bé que es limiti la construcció d'hotels amb l'excusa del golf. És a dir, camp de golf sí, mentre hi hagi aigua depurada per regar. Hotels i urbanitzacions amb l'excusa del golf: no, si no són per substituir els actuals. Després hi ha el turisme nàutic, les companyies xàrter. Si hi hagués més amarraments hi hauria més companyies que es dedicarien en aquest tema. La impressió que tenc és que no hi ha més de dos-cents vaixells que es dediquen al turisme xàrter, per tant si en poguéssim tenir dos-cents més, això significaria mil persones setmanals i a final d'any cinquanta mil persones més que ens permetrien prescindir d'un altre tipus de turisme per tenir aquest. El mateix raonament, per exemple, és vàlid per al turisme que cerca la naturalesa, el trekking, la muntanya, o altres activitats de la mar, com podria ser el submarinisme, etc. L'especialització turística em sembla bé, sempre respectant la base clàssica.

ELS PORTS ESPORTIUS

-Què opina de la política de ports, del Pla de ports esportius?

-A mi el que em preocupa és que el Govern es vulgui ficar a manejar els ports esportius que, normalment han estat manejats per clubs i empreses privades. L'Administració ha de posar unes normes i unes regles de joc per protegir el medi ambient, etc., però voler ficar-se en el tema de la distribució d'amarraments no ho veig bé, perquè ficar-se amb aquestes coses el que du és un foment de l'especulació, de



fomentar que hi hagi desviaments d'ingressos no desitjats, etc., perquè si es dona oportunitat, dissortadament, hi ha gent que si no ha de rendir comptes a una agrupació de socis o a una gerència empresarial, pot fer les coses d'una forma que no sempre és positiva. Simplement s'ha de deixar el mercat i aquest govern que tenim actualment sembla que no és molt respectuós amb el mercat, com ja ha demostrat en diverses coses.

-Què li sembla que cobrin als propietaris per deixar el vaixell a un mort en una cala?

-S'ha de separar el que és la protecció del medi ambient d'altres coses. Si a mi se'm diu per part d'experts que per protegir la posidònia és convenient que hi hagi un mort i una boia, perquè els vaixells hi amarrin, i si això és correcte, no en tenc res a dir. Ara, si s'aprofita això per fer una concessió perquè algú en faci negoci, em sembla un abús.

-No creu vostè que hi ha una pressió massa grossa sobre les costes, sobre l'interior, sobre el sòl urbà, etc?

-En els darrers anys s'ha construït moltíssim i, normalment, l'Administració pública va darrera la realitat. Em semblaria molt bé que, per una vegada, l'Administració pública fos capaç d'anticipar-se a les demandes socials. En principi a mi aquesta moratòria que s'ha plantejat em sembla bé. Fa temps es va plantejar, per exemple el Decret Cladera, que va néixer amb una bona intenció, però que els seus mateixos autors varen aprofitar. Ara hi ha dos projectes de moratòria, un per part del Govern i l'altre per part del Consell de Mallorca. D'una vegada s'hauria de posar una restricció per a tothom, perquè ningú no abusàs d'una situació transitòria i, en segon lloc, s'haurien d'establir unes normes de futur. Quin ha de ser aquest sostre de futur? No ho sé, això ha de formar part d'un gran debat

social que hi ha d'haver. De cara al futur no es pot dir que no es pot construir res nou, el que no pot ser és que no es puguin construir hotels i sí apartaments que després es destinen a hotels o habitatges unifamiliars que s'empren com a allotjaments turístics. S'han de fer les coses ben fetes i els mallorquins o residents que es volen comprar una casa ho han de poder fer. En aquest sentit, crec que hi ha una gran tasca a fer quant a la rehabilitació de les cases antigues tant a Palma com a tots els pobles. A mi em sembla que hi ha milers de cases deshabitades, tant al centre de Palma com als pobles. Al centre de Palma hi ha moltes cases buides, per tant s'ha de fomentar i donar incentius perquè es puguin rehabilitar i reconstruir. D'aquesta manera s'aprofita el territori i es pot, d'altra banda, facilitar un accés a l'habitatge als joves i així es faria una inversió de caràcter social. També, això permetria recuperar la població als pobles, perquè hi ha molts de pobles de Mallorca que perden població. Si a més es millorassin les carreteres, es facilitaria també el desplaçament, perquè les distàncies són petites. Jo som partidari d'aprofitar el que hi ha, no s'ha d'autoritzar cap urbanització sense haver executat les que hi ha. De totes maneres, aquest és un tema delicat, perquè si hi ha persones que han comprat dues quarterades per fer una casa l'han de poder fer, i s'ha de donar una sortida a tot això. S'ha de trobar un equilibri entre la dimensió del terreny i l'edificació.

L'ACTIVITAT IL-LEGAL EN ALLOTJAMENTS

-També és clar que hi ha molta gent que ve i no va a hotels, és a dir, que hi ha una pressió sobre el territori que és fruit d'una activitat, almenys no reglada o al·legal?

-Això ho sabem fa molts d'anys, fa més de deu anys que se sap, aquest percentatge que alguns xifren, en determinats mesos, en més d'un 20%, és gent que no paga impostos i això demostra la ineficàcia de l'Administració pública que no ha estat capaç d'acabar amb aquesta pràctica i repetesc que fa més de deu anys que va començar aquesta situació. Posen molt d'esment a controlar si un hotel té tots els permisos o si una indústria ho té tot en ordre, però no controlen aquesta oferta il·legals i parlem de milers de milions que escapen de l'economia pública i de l'acció fiscal, i tots ens empobrim.

-Hi ha indicadors que diuen que no es pot créixer més.

-Crec que es pot créixer més, el que passa és que hem d'establir unes normes, i establir quin creixement és possible, però hem de créixer primer esgotant el que tenim i després ja parlarem de coses noves, i aquestes coses noves han de fer-se amb unes determinades normes posades abans que es produeixin determinats defectes. El que hi ha hagut, crec, és una espècie d'anarquia, s'han fet les coses sense control, això és indiscutible.

-Com veu la Mallorca del futur?

-Sempre és difícil fer pronòstics. Mallorca té unes excel·lents condicions naturals que si som capaços de protegir, sempre tendrem una qualitat de vida superior a la mitjana. Un aspecte fonamental és protegir la qualitat de vida dels ciutadans que vivim al territori, siguem mallorquins o persones que hagin vingut aquí per qualsevol circumstància. En segon lloc, Mallorca té unes grans condicions per al turisme. Hauriem de ser tots conscients que aquesta és la nostra indústria bàsica, i, encara que el turisme pugui contaminar, ho fa en una mínima part si el comparem amb altres tipus d'indústries, que han causat a vegades molts de problemes. Els polítics s'haurien de dedicar menys a consolidar una situació dins el seu partit o a conservar la cadira o a no fe res i dedicar el seu temps a planificar quines han de ser les normes bàsiques, generals i concretes, per saber en què volem convertir la nostra illa els pròxims vint anys. Tenim un futur notable, per poc que sapiguem fer les coses bé i apreciem el

que tenim i no ho rebutgem. Tampoc no s'han de posar hipoteques individualitzades, com per exemple, l'ecotaxa als hotelers, que és un greuge comparatiu, perquè no hi ha cap sector econòmic que hagi fet tant per Mallorca en els darrers cinquanta anys, i ara resulta que som els dolents de la pel·lícula, això és absolutament injust.

-Que els hotelers siguin els únics a pagar, raonen algunes persones, és injust. Però tal vegada es podrien cercar fórmules de solidaritat més esteses. Què li sembla?

-Jo crec que els hotelers i els industrials en general ja paguen molts d'imposts, aquest raonament de repartir les càrregues no em sembla bé, el que s'ha de fer per part de l'Administració pública, a tots els nivells, la de l'Estat, l'autonòmica, la municipal, els consells insulars, etc. és manejar els recursos que tenen amb una major eficiència. El que no pot fer mai una administració, sigui la que sigui, és posar un impost individualitzat sobre un sector determinat, perquè és injust i discriminatori i és per això que els hotelers ens hi oposam. Jo ara estic jubilat, però tots els meus ben són a aquest sector. El Govern ens acusa de no dialogar, però com és pot dialogar amb un impossible?, es pot dialogar quan es tracta de fer coses, i fer coses no significa posar més impostos. Parlem de com podem demanar una major contribució de l'Estat central, per compensar la gran contribució que fa Mallorca, parlem de com es poden manejar millor els recursos, de quina col·laboració podem tenir quant a promoció turística, etc., el que no es pot fer és insultar un sector i dir-li encara que ha de dialogar.

-És un tema molt complicat.

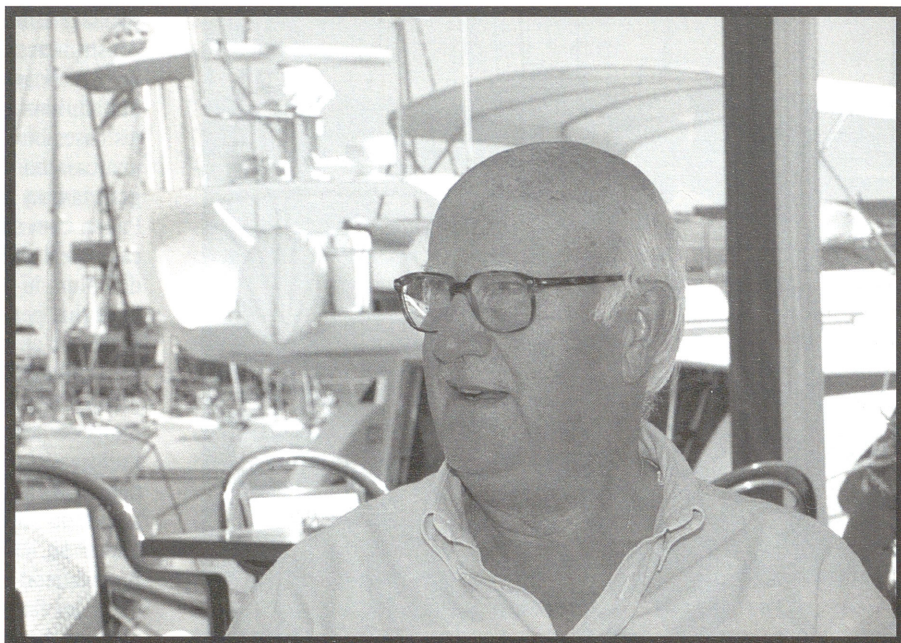
-No, és molt senzill. Pensi vostè que li posin un gravamen d'entre un 10% i un 30% del seu salari, això és el que es fa amb l'ecotaxa. No és veritat, això ho voldria aclarir mol bé, que aquest sigui un impost al turista, és un impost a l'hotel, perquè l'hotel no el pot repercutir i la repercussió calculada significa entre un 10% i un 30% del benefici net que té, és a dir, del que entra a la cartera. Jo deman a qualsevol persona d'aquest territori si vol contribuir en el bé comú amb un 10% o un 30% del seu salari. Volen donar la impressió que aquest impost és una mínima cosa, i no és així, en primer lloc és un greuge com he dit abans, i després és una quantitat important en el resultat econòmic real de cada empresa.

-Per què és important, perquè els marges són petits?

-Clar que és per això, perquè els marges són petits. No té cap importància que vengui un 5% més o menys de turistes a Mallorca, aquest no és el problema i s'escriuen pàgines i pàgines sobre si vendrà més turisme o menys. El problema és que cobram tarifes a la meitat del preu que hauriem de cobrar per mor de l'excés de competència, aquest és el tema i com que el marge és molt reduït l'impacte és molt gros.

Avui en dia hotels de tres estrelles donen mitja pensió a una mitjana, durant l'any, de 4.000 pessetes, a veure com es pot fer aquest preu quan qualsevol dinar a un restaurant costa, a un lloc normal, 4.000 pessetes. El benefici que resta és gràcies a una administració molt austera, molt fèrria i queda una petita part de benefici.

-Per què no s'ha fet mai un gran majorista espanyol que tal vegada podria incidir positivament?



-Simplement, perquè és impossible. He tengut majoristes a l'estranger, als Estats Units, a França, a Bèlgica i al Regne Unit i sempre hi he perdut doblers, precisament perquè intentava tenir els meus propis clients i quan em vaig cansar de perdre doblers vaig tancar. Ara el meu fill ha pres una participació en una empresa del Regne Unit, perquè aquests senyors són els que en saben i estan preparats per a una competència ferotge. Desapareixen majoristes cada any, si els hotelers tenim competència, els majoristes tenen una competència terrible. A més, el mercat és lliure, doncs que ho faci qualsevol! La majoria de grans companyies espanyoles tenim majoristes espanyols i a vegades perdem doblers. Espanya avui no és tan competitiu com Europa, perquè encara no han vengut els grans majoristes estrangers, de moment no n'hi ha cap, l'únic que té una companyia és TUI que no opera en aquest camp, sinó en el d'agència de viatges tradicionals, però d'un moment a l'altre vendran.

-Què opina vostè d'aquestes concentracions d'hotels, transport, majoristes, en una concepció integral, transversal, que ja es produeix actualment?

-És una cosa normal. Nosaltres vàrem començar la nostra activitat l'any 30 amb un negoci de transport de viatgers, l'any 50 continuarem amb una agència de viatges, perquè vàrem veure que era la fórmula per dur clients en els nostres autocars, que eren en aquell moment el negoci més important. En els anys seixanta vàrem fer el nostre primer hotel, perquè no hi havia places hoteleres i vàrem veure que podíem fer un negoci afegit, posant els nostres clients de la nostra agència de viatges al nostre hotel i dur-los en el nostre autocar... i no entràrem en la companyia aèria perquè no ens va semblar interessant. Hi haguéssim pogut entrar. Això és el que han fet els majoristes europeus i espanyols. Això és normal, igual que un fabricant de qualsevol component que comença amb la fabricació d'un tub i acaba en el muntatge d'un electrodomèstic o fent una instal·lació. Aquí es juga amb la llibertat de mercat i amb la capacitat de creació i la inventiva que té l'empresari i això és la part bona. És veritat que quan això ho han fet companyies estrangeres ens han creat un problema, però aquesta és la llei del mercat. Si volem viure a una economia lliure hem de ser capaços de conviure amb això, de lluitar i ser capaços de ser tan bons o millors que ells, perquè no ens engoleixen i per defensar els nostres interessos.

La Clau d'ONA

PER ENTENDRE EL PRESENT, PER OBRIR EL FUTUR

El Pacte de Progrés passa l'equador (pàg. 11)



El Pacte de Progrés passa l'equador

El Pacte de Progrés s'ha consolidat en el poder -les enquestes no li donen cap avanç significatiu, però asseguren un petit marge a favor de la gran coalició- però no ha estat fàcil. S'ha fet molt més del que hom podia imaginar, però molt manco del que s'havia previst des del Consolat de la Mar i, sobretot, s'ha hagut de lluitar contra el setge imposat des del Govern central i contra les patronals del turisme. Endemés si el primer aniversari coincidí amb les grans apagades de llum, el d'enguany ha dut la vaga del transport discrecional que ha significat una pèrdua d'imatge tant turística com política. No obstant això, segons el president Antich, el balanç és ben positiu.

S.V.

Si el primer aniversari del govern de Pacte de Progrés coincidí amb les gens simbòliques apagades de llum, el pas de l'equador ha dut tres dies de vaga al transport discrecional i el col·lapse conseqüent dels aeroports. La visió de milers de turistes ajaguts per terra mentre esperen un autocar que els dugui als hotels ha significat no només una pèrdua d'imatge turística per a les Illes



Antich amb les presidentes dels tres consells insulars.

Balears, sinó també d'imatge política. El mateix president Aznar se n'ha encarregat de fixar el problema donant la culpa al govern d'Antich. I és que des del Govern central no es perd ocasió per estrènyer el setge contra el Pacte. Però des del Consolat de la Mar no es desanimen. A l'hora del fer el balanç dels dos anys els progressistes mostren les trenta lleis que han dut i s'han aprovat al Parlament, entre les quals s'hi compta l'ecotaxa, la Llei de consells, la de comerç, la de mesures d'emergència urbanística, la de parelles de fet... i el Pla energètic, el Pla de residus, la revisió del pla de carreteres, el complement de les pensions... etcètera.

Fa dos anys, quan el PP va perdre les eleccions, des de les files conservadores mai no es varen pensar que el Pacte de Progrés es pogués consolidar i, per això mateix, es va traçar una estratègia que en línies generals consistia a "embargar" els comptes pendants a Madrid (sobretot inversions en infraestructures) mentre que el president popular de les Illes, Jaume Matas, era ascendit a ministre. Es confiava que prest o tard la presidenta d'Unió Mallorquina, Maria Antònia Munar, no en tendria prou amb el Consell Insular i que provocaria una crisi, cosa que no ha succeït, tot i que hagi estat a costa d'una llei de consells que afavoreix si més no conjunturalment els seus interessos polítics.

ENFRONTAMENT AMB POPULARS I PATRONALS

El cert és que tot i que més a poc a poc del que es voldria, el Pacte avança. Durant tot el seu mandat Gabriel Cañellas comandà molt però governava poc. I això feia que, per a desesperació dels socialistes illencs, el govern de Madrid el deixàs tranquil, pensant que les Balears eren un feu conservador inexpugnable. Fins que el tema del túnel de Sóller entrà a la política estatal, quan ja Aznar era a la Moncloa. Ara, per contra, l'executiu té pressa per introduir canvis en el model econòmic i social i això provoca crispació. Una prova és l'enfrontament amb el sector turístic i, més concretament, amb els hotelers a causa de l'ecotaxa, la qual cosa ha situat l'autèntica oposició -a causa del debilitament de l'oposició popular per mor dels casos Mapau i Formentera- en mans de les patronals.

Aquest és el problema quan el Pacte travessa l'equador de la legislatura. S'ha vist amb la vaga d'autocars. Els empresaris han comprovat la necessitat de tenir un govern fort capaç de liderar la societat i evitar que les mobilitzacions sindicals es descontrolin o causin més perjudicis del que cal esperar, però són ells que li han posat constants traves, els que s'havien negat a col·laborar amb l'executiu per mor d'una ecotaxa que s'ha convertit en la senyera d'un govern que aspira a reconduir el desenvolupament de les Illes i adoptar un model territorial que sigui sostenible de cara a futures generacions.

LLEIS TERRITORIALS

En aquest sentit encara queda molt per fer. S'ha presentat l'avantprojecte de Parc de Llevant, però encara manca la llei del sòl, la llei de biodiversitat, la llei turística, el Parc de Tramuntana, les noves línies ferroviàries, el pla de carreteres. La presentació de l'avantprojecte de desdoblament de la carretera de Manacor ha provocat una forta controvèrsia. Els grups ecologistes aplaudeixen cada passa endavant, però s'impacienten davant els retards i, sobretot, davant la massiva i constant ocupació de nou territori.

Davant aquesta situació el president ha commemorat el pas de l'equador amb un missatge prou entenedor: "El Pacte -deia en una entrevista al *Diario de Mallorca*- ha impulsat un canvi tranquil, efectiu i innovador". Francesc Antich es mostra satisfet i manifesta que el seu govern continuarà esforçant-se per transformar la societat i per fer-la més justa, al mateix temps que es queixa de la deslleialtat de Madrid o, més concretament, del Partit Popular del qual diu que no ha dubtat a utilitzar les institucions per boicotejar un pacte que és seguit amb enorme expectació per altres comunitats autònomes.

SUPERAR LES CRISIS INTERNES

D'aquesta manera, amb crisis internes -com la motivada per les dimissions de Joan Mayol com a conseller d'Agricultura i Misoricòrdia Ramon com a consellera d'Innovació i Energia- amb problemes com la crítica situació de l'agricultura o la necessitat de reordenar el turisme, amb el sector en contra, el govern de Pacte segueix endavant. Falta just la meitat del camí perquè les urnes tornin a parlar. Segons Francesc Antich, el Pacte no en té prou amb una legislatura, però sap que per guanyar les pròximes eleccions haurà de fer front a tot tipus de problemes. No serà fàcil.

El Consell de Mallorca ja té govern

La presidenta el va qualificar com el "vertader" govern de Mallorca, engrandint així la seva llegenda de poder sobre el Pacte de Progrés, en relació al qual manté una actitud vigilant però lleial al mateix temps. Deu consellers i dos vicepresidents conformaran l'executiu insular sense que siguin necessàriament electes.

ONA

Un dels objectius de la presidenta del Consell Insular de Mallorca, Maria Antònia Munar, ja s'ha complert: incrementar el seu pes polític incorporant a les tasques executives de l'ens insular consellers no electes, els quals hauran de retre comptes directament davant el plenari de la institució. D'aquesta manera Munar ja és presidenta d'un govern, que ella mateixa qualifica com el "vertader" govern de Mallorca.

Després de la llum verda del Tribunal Constitucional a la Llei de consells, el govern nacionalista de Mallorca -integrat per UM i PSM- ha quedat constituït per Maria Antònia Munar (UM) com a presidenta, Miquel Nadal (UM) com a vicepresident, Maria Antònia Vadell (PSM) vicepresidenta i consellera de Cultura, Dolça Mulet (UM) consellera de Presidència -que incorporà la Gent Major- Antoni Pascual (UM) conseller d'Obres Públiques i Urbanisme, Miquel Àngel Flaquer (UM) conseller d'Hisenda i Pressuposts, Miquel Àngel Borràs (UM) conseller de Medi Ambient, Josefina Sintes (UM) consellera de Serveis Socials, Rafael de Lacy (UM) conseller d'Ordenació del Territori, Antoni Alorda (PSM) conseller de Funció Pública i Josep Gomila (PSM) conseller de Cooperació Local.

APROPAMENT AL CIUTADÀ

Tant la Llei de consells, com la possibilitat d'incorporar consellers no electes en el govern del Consell, va provocar els primers problemes del Pacte de Progrés, fa ara quasi dos anys, però ben aviat es varen superar fent valer allò que s'havia firmat en el pacte.

El mateix president Antich manifestava recentment que seria molt millor que el govern insular fos integrat per totes les forces progressistes i no només per un parell, però tot i això ha afirmat que s'avançaria tan aviat com fos possible

en el traspàs de competències.

Segons Munar el govern de Mallorca suposarà un nou acostament de l'Administració als ciutadans: "agilitarà la burocràcia", digué. Quant a objectius del Consell, la presidenta destacà la redacció del Pla territorial de l'illa, que ha de significar un nou model de desenvolupament en el qual l'ocupació d'espai no sigui el principal motor i, per això, s'ha creat una conselleria específica. Maria Antònia Munar diu que no es pot perdre temps, sobretot per no servir d'excusa a nous processos especulatius.

PACTE SOBRE LA IMMIGRACIÓ

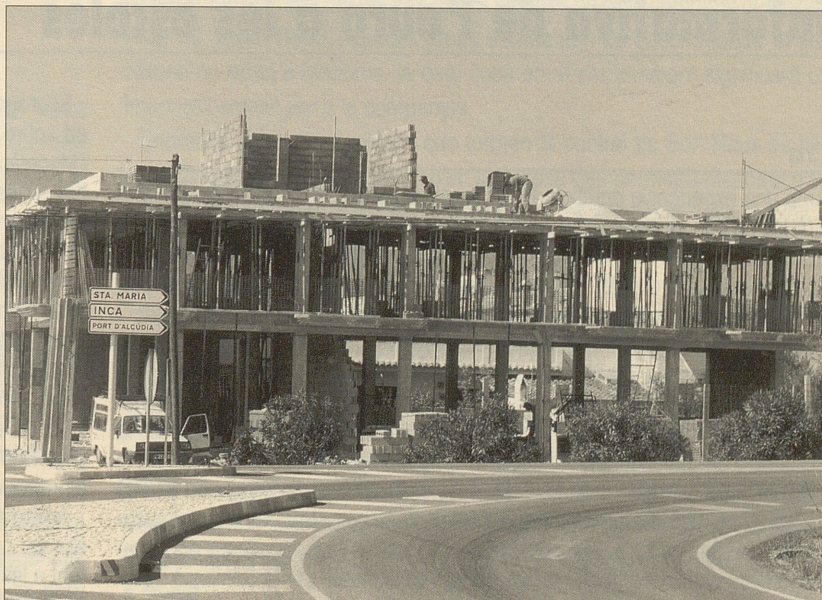
D'altra banda la presidenta, en el seu discurs de presentació dels consellers, plantejà la urgència d'un pacte sobre la immigració. Mallorca es troba immersa en un procés de fort creixement demogràfic, al qual s'ha de donar solució. "Els immigrants, digué, són necessaris, però també poden crear problemes si no es prenen les mesures adients per a la seva integració laboral, social i cultural".



Moratòria d'obres per a Mallorca

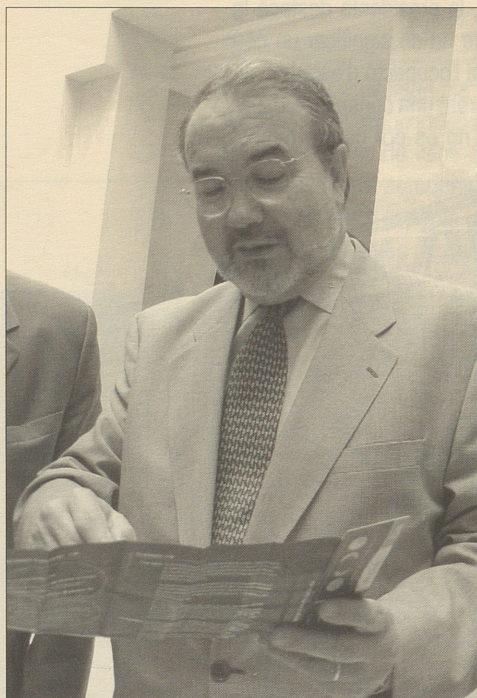
Dies després de format el govern de Mallorca, Unió Mallorquina va sorprendre amb la proposta d'una moratòria d'obres que inclou totes les llicències excepció fetes dels habitatges unifamiliars. La mesura ha creat controvèrsia entre els socis del Pacte de Progrés, perquè inclou els habitatges socials, però tots els partits s'han compromès a estudiar una sortida perquè creuen que la moratòria és convenient per frenar el desbarat creixement de l'illa, si més no durant la tramitació del Pla territorial.

El Partit Popular i les patronals de construcció s'oposen a la mesura per considerar-la contrària als interessos de l'illa, mentre que des de l'altre costat del ventall social, els ecologistes del GOB han donat total suport a la decisió del Consell tot i que creuen que s'haurien d'haver inclòs els xalets i el sòl rústic.



Pedro Solbes: "El sector turístic, el més preparat per a l'euro"

El comissari europeu d'Economia, Pedro Solbes, va ser a Mallorca per participar en les campanyes sobre l'euro prèvies a la seva implantació que es fan des del Centre Balears Europa. Segons va dir, el sector turístic no només és el més preparat per a la moneda única, sinó el que més beneficis en pot treure a curt termini. A Ciutadella, Calvià i Manacor s'han organitzat "euros al carrer" dins de la campanya prèvia a la circulació dels primers bitllets.



Pedro Solbes, comissari europeu d'Economia.

ONA

El comissari europeu d'Economia, Pedro Solbes, va dir a Mallorca que el sector turístic és el que més s'ha adaptat per a l'entrada de la moneda única que succeirà el pròxim 1 de gener del 2002. Solbes va visitar Peguera, on s'havia organitzat un "euro al carrer", una campanya d'apropament de l'euro als futurs consumidors organitzada pel Govern i que ja s'ha celebrat a Ciutadella i Manacor. Igualment, va assistir a un dinar col·loqui a Calvià amb participació de la plana major de l'empresariat turístic mallorquí.

Solbes posà com a exemple el sector turístic davant un panorama preocupant: a l'Estat espanyol només el 35% de les petites i mitjanes empreses ja s'ha adap-

tat a l'euro, mentre que la resta, el 75% cent, espera el darrer moment. En el cas del turisme hi juga l'experiència -digué el comissari- perquè aquesta és una activitat exportadora que, amb l'euro, evitarà -de fet ja evita- els canvis de moneda.

EL TURISME, BENEFICIAT

Pedro Solbes s'entrevistà amb el president Antich i, posteriorment, juntament amb el conseller d'Hisenda, Joan Mesquida, presidí una roda de premsa en la qual el comissari va dir que si bé el període de convivència de les dues monedes, l'euro i la pesseta, seria de dos mesos, "aquesta haurà pràcticament desaparegut de les butxaques dels ciutadans en els primers quinze dies", perquè els bancs ja no donaran pessetes als clients.

Respecte al turisme opinà que si bé era cert que l'euro no permetrà les devaluacions oportunistes que es feien en temps de crisi, cosa que sí podran fer els països mediterranis competidors, per contra proporcionarà una estabilitat i evitarà haver de fer canvis de moneda, la qual cosa constituirà un element de persuasió a favor dels països de l'euro.

A PUNT PER AL CANVI

A la roda de premsa el comissari va alertar sobre els arrodoniments que es produiran amb el canvi de pessetes a euro i, en aquest sentit, va dir que si bé la temptació era d'apujar preus no s'havia d'oblidar que som a un mercat en competència i que, al cap i a la fi, no n'hi ha prou a fixar el preu d'un cafè a l'alça, en un euro per exemple, perquè si el bar del costat ho deixa a vuitanta centaus, llavors qui guanya és aquest i no l'altre.

Solbes no negà que els arrodoniments podrien suposar un increment de la inflació, però es mostrà esperançat que això no passi o que, si més no, es compleixi la previsió d'un 2% per a tota Europa.

Finalment, com a dades anecdòtiques, el comissari europeu d'Economia informà que la posada en marxa de l'euro suposa la distribució de 50.000 milions de monedes que pesen 240.000 tones, així com de 14.000 milions de bitllets, un operatiu que mobilitzarà mig milió de camions a tota la zona euro perquè dia 1 de gener tot estigui a punt.

El CBE posa en marxa la darrera fase informativa de l'euro a les escoles

Ona

Amb una experiència pràctica d'ús d'euros per a escolars, el Centre Balears Europa ha posat en marxa la darrera fase de la campanya informativa sobre la moneda única per als nins de les Illes, que se centrarà en els aspectes més pràctics, com són el calendari d'implantació, les característiques físiques dels nous bitllets i les regles de conversió entre les diferents divises.

Des que es va posar en marxa aquesta iniciativa, el CBE ha organitzat més de 500 sessions de divulgació per a devers 16.000 alumnes de més de 130 centres escolars de les Balears. L'equip de monitors del Centre ha combinat les xerrades informatives amb l'exhibició de vídeos, les activitats lúdiques i la distribució de material didàctic sobre la Unió Monetària.

Aquesta campanya forma part del desenvolupament del programa EURO ILLES BALEARS del Govern. Aquest pla destaca que els joves en edat escolar representen un 23% de la població de les Balears i assenyala que els alumnes d'ensenyament primari i secundari són considerats per la Comissió Euro-

pea com un dels grups destinataris importants de les tasques de difusió de l'euro, fonamentalment perquè els nins tenen una gran capacitat d'aprenentatge i d'adaptació i perquè poden acomplir una funció de transmissors d'informació i entusiasme a les seves famílies.

El programa també recorda que l'Informe sobre la comunicació de la Comissió sobre l'estratègia en les darreres fases de realització de la Unió Econòmica i Monetària, de 21 de juny del 2000, ressenyava la tasca que poden desenvolupar els escolars com a vehicles per transferir a les generacions majors el coneixement sobre l'euro i per tant recomanava que en els cursos acadèmics 2000/2001 i 2001/2002 s'organitzassin activitats sobre aquesta qüestió.

Per això, en col·laboració amb el Banc d'Espanya, el Govern ha produït un material didàctic explicatiu de les característiques físiques de les noves monedes i bitllets, que inclou un vídeo informatiu per als alumnes, guies per als professors i facsímils d'euros. Cada un dels 380 centres escolars de les Illes rebrà diversos exemplars i el CBE també prepara, conjuntament amb "SA NOSTRA" i la Conselleria d'Educació, el projecte "Exploram Europa", que suposa la creació de diferents elements divulgatius sobre la moneda única per als alumnes de primària i secundària de les Illes.

Aquestes propostes educatives es distribuïran abans de l'inici del pròxim curs escolar i a més s'utilitzaran a les sessions informatives que el CBE organitzi, tant a les escoles com a les seves instal·lacions.

La Conselleria d'Innovació i Energia vol frenar el consum d'energia

El Govern de les Illes Balears, a través de la conselleria, creu que el creixement del consum energètic és insostenible a llarg termini i per això ha iniciat una campanya d'estalvi, l'objectiu de la qual és frenar el ritme de creixement i introduir entre els ciutadans de la comunitat autònoma uns hàbits de consum més d'acord amb els limitats recursos naturals.

ONA

La Conselleria d'Innovació i Energia ha iniciat una campanya de conscienciació adreçada als ciutadans de les Illes Balears amb l'objectiu d'introduir canvis d'hàbits en el consum energètic i frenar així l'actual ritme de creixement. Segons va manifestar el conseller, Príam Villalonga, l'estalvi s'ha de produïr a tots els àmbits de l'activitat econòmica i també en els usos domèstics, tenint present que a pesar de l'alentiment es registra un "creixement de la demanda que és insostenible i que per tant cal racionalitzar".

CONSUM INSOSTENIBLE

Després d'haver-se incrementat més d'un 60% en el darrer lustre, el consum energètic del primer semestre d'enguany ha pujat un 6% en relació al mateix període de l'any passat i la previsió per a finals d'any és superar en un 8% el consum del 2000. Un creixement que ha afectat tot tipus d'energia, des del consum elèctric al combustible.

La campanya preveu "educar les actituds dels ciutadans". Per això es recomana moderar l'ús dels aparells electrodomèstics i també l'ús dels vehicles. Serà una campanya que es desenvoluparà amb l'eslògan d'"Estalvia energia, preserva el medi ambient"

i que consisteix en anuncis de premsa, a la ràdio, la televisió i tanques de publicitat exterior, així com en la distribució de més de deu mil fullets a hotels i petits comerços. Tot plegat tindrà un cost de cent cinquanta milions de pessetes, des de la primera fase que es desenvoluparà enguany fins a finals del 2002.

ESTALVI PASSA A PASSA

La inversió és forta, però segons el conseller és rendible, perquè atendre una demanda que en els pròxims cinc anys pot tornar a créixer un 40% serà, sens dubte molt més car. La millor inversió és l'estalvi i, en aquest sentit, el director general d'Energia, Joan Perchès, aposta per la "suma de petits estalvis". Com exemple va exposar que a les Illes hi ha 917 vehicles per cada 1.000 habitants que consumeixen anualment 700 milions de litres de combustible. "El 25% dels trajectes urbans-digué- són inferiors als dos quilòmetres i, per tant, si es fessin a peu només això significaria un estalvi de 100 milions de litres de combustible per any, és a dir, de 13.000 milions de pessetes.

Igualment, Pechés explica que si els usuaris d'aire condicionat pujassin els termòstats dos graus, només aquesta petita diferència que gairebé no restaria confort, permetria estalviar 8.000 tones anuals de carbó, és a dir, altres 650 milions de pessetes. I així els exemples podrien abastar tots els electrodomèstics i les bombetes elèctriques. Una bona part de l'estalvi pot arribar per la política energètica del mateix govern, fomentar l'ús d'energies alternatives o aparells de consum més eficient, però la col·laboració de tots els ciutadans és imprescindible.



GESA aparca la síndrome de Califòrnia

Un any després de la gran apagada, GESA ha posat en marxa la "nova central" de Son Reus, la qual cosa allunya el perill de no poder atendre la demanda i provocar, com ha succeït a Califòrnia, restriccions en el subministrament elèctric.

ONA

"Enguany podem assegurar més que mai el subministrament elèctric a totes les Illes". Així de rotund es manifesta el director general de GESA, Jaime Reguart, de manera que una apagada de l'estil de les de Califòrnia per manca de potència instal·lada és pràcticament impossible. Només una pana impossible de preveure o causes de força major com poden ser un incendi o un terratrèmol ens podrien fer pensar en repetir la situació de l'any passat.

Segons explicà el director de GESA, la demanda màxima del sistema Mallorca-Menorca és de 785 megavats, mentre que la capacitat disponible en aquests moments pot arribar a 1.015, és a dir, que el marge és prou

important. Això ha estat possible gràcies a la incorporació a la xarxa de l'electricitat subministrada per les tres noves turbines de cycle combinat que s'han instal·lat a Son Reus. Aquests grups s'alimenten de gasoli mentre el gas natural no arribi a Mallorca, la qual cosa en el seu moment significarà un important estalvi per a la companyia.

Endemés, a les tres turbines que formen la central de Son Reus se n'hi sumarà una quarta en el termini d'un any, cosa que permetrà disposar d'altres 72 megavats. D'altra banda també s'ha instal·lat una nova turbina a Eivissa, completant així una inversió de quaranta mil milions, més de la meitat del que es comprometé Endesa fa ara un any.

Respecte al manteniment, el director d'explotació, Joan Jaume, va informar durant la visita que els mitjans de comunicació feren a Son Reus, que les instal·lacions de GESA registren cinc vegades manco panes que les de qualsevol altre sistema, però que s'ha de tenir present el fort ritme de creixement de la demanda, que exigeix una posada a punt constant. Per a enguany, després d'haver crescut més d'un 50% en el darrer lustre, el ritme d'increment de la demanda es manté en el 5,7%, però si les temperatures d'aquest estiu són altes, ben segur que el ritme d'anys anteriors es tornarà a revifar.

El 95 % de les Balears ja pot accedir als serveis de banda ampla de la Telefònica



Ona

El 95% del territori de les Illes Balears ja pot tenir accés als serveis de banda ampla (ADSL) de Telefònica, un percentatge que s'incrementarà fins el 98,9% a finals del 2002, tal com va informar el director territorial de la companyia durant una demostració d'aquest servei als mitjans de comunicació.

L'ADSL utilitza la xarxa convencional de Telefònica i per això té una fàcil aplicació. El seu avantatge consisteix bàsicament en l'alta velocitat de transmissió de dades. A la comunitat autònoma ja hi ha 4.566 usuaris d'aquest sistema, una xifra que registrarà un increment important en els pròxims mesos, un cop els usuaris s'hagin adonat dels seus beneficis.

Per poder estendre el sistema, Telefònica ha instal·lat 40.000 quilòmetres de fibra òptica necessària per poder transmetre a alta velocitat.

Els usuaris d'aquest servei disposen d'una tarifa plana que va des de les 6.500 pessetes mensuals per una velocitat de 128 Kbps a les 25.000 pessetes que permeten disposar de 2 megas de velocitat.

Convocat el primer Premi d'Innovació Illes Balears 2001

Ona

La Fundació IBIT en col·laboració amb la Universitat i Mestral, una empresa especialitzada en noves tecnologies, ha convocat el primer Premi d'Innovació Illes Balears 2001 dirigit a universitaris que vulguin muntar les seves pròpies empreses sobre una idea innovadora que, com diuen les bases, "pugui ser explotada comercialment i crear negoci".

S'han establert tres premis, tot ells de sis mil euros, un milió de pessetes, així com el suport tecnològic per dur endavant el projecte. L'objectiu, segons les bases, és "contribuir al desenvolupament tecnològic de les Illes Balears". Una comissió avaluadora formada per representants de la Conselleria d'Innovació, la Fundació IBIT, Mestral i la Universitat analitzaran les propostes d'acord amb el seu grau d'originalitat i garanties d'execució.

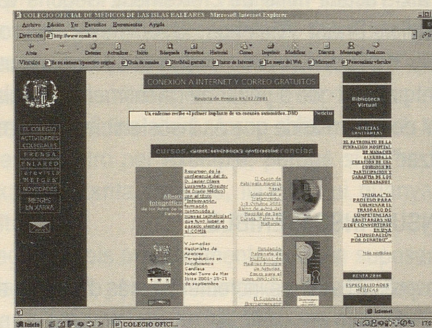
A aquest concurs s'hi poden presentar tots els universitaris matriculats a la UIB o a la UNED de les Balears, així com a qualsevol altra universitat amb la condició que siguin residents a les Illes.

Adreces a la XARXA

Metges i centres sanitaris a Internet

Els portals i les pàgines referides a la sanitat són uns dels més freqüents a la xarxa. La prova la tenim quan cliquejam sobre qualsevol dels cercadors més importants i tot d'una tenim al nostre abast centenars d'adreces relacionades amb la nostra consulta. En aquest sentit, les Illes Balears no són cap excepció. En aquesta ocasió, per exemple, hem recollit dues pàgines que al llarg dels darrers mesos han anat ampliant el seu contingut.

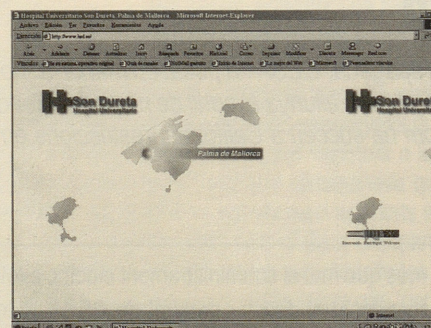
La primera és la del Col·legi Oficial de Metges de les Illes Balears que, a més d'un excel·lent i pràctic disseny ofereix informació directa de totes les activitats col·legials, així com notícies relacionades amb la medicina i la revista *Metges*. Cursos, congressos, conferències... revistes Internacionals. La documentació és ampla i diversa.



www.comib.es

Una prova de la bona acollida d'aquesta pàgina és el seu nombre de visitants. En aquest sentit, el president del Col·legi informava durant la presentació pública de l'ampliació que la web havia registrat 12.000 visites al llarg del darrer trimestre. Un èxit.

Un èxit gairebé garantit sempre que es tracta de qüestions sanitàries. L'assistència sanitària és una de les principals preocupacions dels ciutadans, que així ho fan saber a les administracions públiques en totes les enquestes. Per això és bo que els centres sanitaris també s'incorporin a la xarxa i que facilitin a través de les seves pàgines l'accés a un món, el de la salut, que no té fronteres, però a través del qual convé navegar amb un bon rumb.



www.hsd.es

És el cas de la pàgina web de Son Dureta, o -com ens recorda la web de l'Hospital Universitari de Son Dureta. Confeccionada en tres llengües, català, castellà i anglès, el contingut de la pàgina s'obre a un considerable ventall d'opcions que van des de

la informació general del centre, al quadre mèdic, especialització i a un recull de notícies relacionades amb la sanitat pública.

Igualment permet accedir a un ample llistat d'enllaços amb els quals és possible donar la volta al món entorn de la salut.

EURIBOR

+0,5

CRÈDIT BLAU

L'ESTALVI D'AIGUA MEREIX EL NOSTRE CRÈDIT

El Crèdit Blau és un préstec a baix interès que s'emmarca dins la iniciativa **Balears 2015: l'aigua i la seva gestió. Perspectives de futur** amb el qual "SA NOSTRA" es compromet amb l'estalvi i la conservació d'un recurs bàsic per a les nostres illes: l'aigua. Aquest crèdit està adreçat a l'adquisició de sistemes, infraestructures i productes d'estalvi d'aigua (construcció de cisternes, rec per goteig, electrodomèstics de baix consum, etc.). Per la *línia empreses i professionals* el límit de cada crèdit són 60.101 euros i per la *línia familiar* el límit són 6.010 euros. Sense comissió d'estudi, d'obertura ni de cancel·lació anticipada. Interès: EURIBOR a un any (mitjana mensual) + 0,5.

TAE: 5,10% (Calculat segons EURIBOR corresponent al mes d'abril i a un termini de 6 anys).

Més informació a qualsevol oficina de "SA NOSTRA" i a internet: www.sanostra.es/creditblau

"SA
NOS
TRA"

CAIXA DE BALEARS



NOMÉS TENIM 2 ANYS I JA
HEM PROGRESSAT MOLT EN LA
PROMOCIÓ DELS
NOSTRES PRODUCTES.

IMAGINA'T QUAN
SIGUEM MÉS GRANS



GOVERN
DE LES ILLES BALEARS

Progressam
AMB tu

SOL·LICITA EL DOCUMENT DIT I FET AL 971 225 727