



# Vaga a la marsellesa

**H**avia de ser la millor temporada de la història. Des de l'inici de l'estiu els responsables de turisme de l'administració autonòmica de Balears i els empresaris unien esforços per lluitar contra el que semblava el principal enemic: l'*overbooking*, la saturació. Algun problema n'hi hagué el mes de juny, però poca cosa.

A pesar que la gran massa de turistes no gasten gaire, el fet és que la despesa turística –segons les primeres dades– augmenta considerablement si es compara amb la de l'any passat. Totes les infraestructures, els processos d'embelliment de zones turístiques, la qualitat de l'arena i l'aigua de les platges, la depuració d'aigües... tot ha començat la temporada funcionant correctament. Realment aquesta havia de ser la millor temporada.

Però hi havia un element aliè que no s'havia previst: els controladors aeris de Marsella. Un any més els controladors marsellesos han aprofitat les dates de màxima densitat de vols que passen pel seu control –els dos darrers caps de setmana de juliol i els dos primers d'agost– per expressar les seves reivindicacions. Si no són acceptades: vaga. Primer de zel i posteriorment –en cap de setmana, preferentment– d'inactivitat total. Com que un percentatge molt alt –un

**La vaga de controladors aeris de Marsella ha estat a punt d'ofegar en el caos l'aeroport de Palma. El sector turístic i l'administració balear creuen que hi ha en marxa una campanya que pretén perjudicar el turisme a les Illes.**

60%– dels vols que tenen per destinació Balears passen pel control de Marsella, les Illes resulten les més perjudicades per les reivindicacions dels controladors marsellesos.

I aquesta vaga afecta sobretot les Illes perquè l'origen d'una gran part de turistes que visiten Balears és Gran Bretanya i Alemanya. Des dels aeroports d'origen els avions es dirigeixen cap al Mediterrani occidental entrant dins la zona aèria de control de Marsella.

Durant tota la segona quinzena de juliol els controladors marsellesos van estar en vaga de zel. El cap de setmana del 23 al 25 de juliol efectuaren la vaga total. Amb molta probabilitat s'havia de repetir el següent cap de setmana, el de més moviment a l'aeroport de de Palma, si bé a l'hora de tancar aquesta edició –abans de l'últim cap de setmana de juliol– no s'havia confirmat aquesta segona vaga.

**Milers de turistes encallats.** Les escenes que es poden veure un cap de setmana a l'aeroport de Son Sant Joan, quan hi ha embussos provocats per la vaga dels controladors de Marsella, són el que menys desitgen veure tant els empresaris com les autoritats turístiques de l'arxipèlag. "És incompreensible que per un parell de centenars de persones es posi en perill

un sector tan important com el turisme", va manifestar, molt empipat, el president Canellas. Aquesta era la idea generalitzada entre companyies aèries, hotelers, polítics, sindicats... A pesar de no tenir cap culpa, la imatge de les Illes en queda molt afectada.

Per fer-se una idea hi ha prou amb unes poques dades: entre el dia 23 i 25 de juliol només a Balears es van veure afectats uns 300.000 turistes, amb 3 hores de mitjana d'endarreriment dels seus vols, si bé hi havia molts casos amb 5, 6 i fins i tot 24 hores d'endarreriment. Les dues terminals de Son Sant Joan presentaren, tant el dissabte com el diumenge, un aspecte deplorable: centenars, en algunes hores milers, de turistes tirats per terra o fent interminables cues esperant el seu vol. La nit del dissabte 23 al diumenge 24 es calcula que uns 5.000 turistes van haver de passar-la a l'aeroport.

La direcció de Son Sant Joan va posar en marxa mesures de xoc per intentar evitar el caos. Una farmàcia i un bar es mantingueren oberts ininterrompudament. La Creu Roja instal·là diversos llocs d'assistència, atesos per una quinzena de voluntaris. Els serveis de neteja doblaren torns de feina. Es repartiren milers de botelles d'aigua entre els turistes que esperaven. I sobretot s'arribà a una perfecta coordinació entre aeroport, agències majoristes i hotels perquè els turistes no abandonassin els establiments on s'allotjaven fins que no es confirmava la sortida del seu vol. Gràcies a la previsió es va aconseguir evitar el caos absolut, si bé, a mesura que avançaven les hores, els turistes encallats anaven en augment. El fet que el Govern alemany ordenàs que tots els aeroports germànics estiguessin oberts —normalment tanquen, al contrari del que ocorre amb el de Palma i amb molts altres de l'estat— durant la nit ajudà molt a evitar el desastre a Palma.



JOAN CELIA

**Dos escenes de cap de setmana a l'aeroport de Son Sant Joan. Entre els dies 23 i 25 de juliol 300.000 turistes es van veure afectats pels endarreriments dels vols.**

Al contrari que en altres ocasions, no hi hagué moments de màxima tensió. La bona actuació de la direcció de l'aeroport va aconseguir que les hores d'espera passassin amb relativa comoditat. Es va pensar en tot. Fins i tot a oferir als turistes espectacles de música i ball a la mateixa terminal. Pel servei de megafonia, cada parell de minuts i en diversos idiomes, s'informava que els problemes que patien els viatgers no eren responsabilitat de l'aeroport de Palma sinó "de la vaga dels controladors aeris de Marsella que provoquen els endarreriments de les sortides dels vols" i, tot i això, els demanaven disculpes. El missatge era persistent. Almenys, que quedàs clar de qui era la culpa.

**L'empenyament balear.** La vaga dels controladors marselesos, si més no, ha servit perquè tot el sector turístic balear fes causa comuna. La indignació ha estat majúscula i tothom reclama solucions urgents. El Govern Balear s'ha adreçat al de Madrid perquè negociï solucions davant el de París. Però els viaranys de la diplomàcia no acaben de convèncer el sector turístic balear. Joan Palou, president del Foment del Turisme de Mallorca, declarava el dissabte 23: "després de veure la guerra del bonítol, hem après que a vegades no hi ha prou amb les accions diplomàtiques i que en ocasions és necessari utilitzar altres procediments". A Palma ja hi ha empresaris que reclamen accions davant l'ambaixada de França a Madrid i davant Brussel·les. Tothom està d'acord a dir que si la vaga es repeteix les conseqüències poden ser molt negatives. Amb la primera s'han perdut centenars de milions —potser fins i tot més de mil— però el pitjor "és que més de 300.000 turistes es vegin afectats, això és molt greu; els doblers es poden recuperar, la mala imatge que això dona és molt més difícil de contrarestar", assegurava un hotelier. Efectiva-



JOAN CELIA

## El nou aeroport de Palma

Les previsions per a 1994 indiquen que per l'aeroport de Son Sant Joan passaran –entrades i sortides– 13,5 milions de passatgers. La punta de passatgers per dia està per damunt de 100.000 (10.000 per hora). En temporada alta es registra una operació –entrada o sortida de vols– cada dos minuts com a màxim.

L'aeroport s'ha convertit en l'element més estratègic d'una illa que viu quasi en exclusiva del turisme. Com explica el director de Son Sant Joan, Pedro Meaurio, “encara que només sigui per uns dos mesos de màxima activitat, hem de mantenir una infraestructura molt complexa durant tot l'any. Lògicament per a una economia com la mallorquina l'aeroport ha de respondre perfectament a les necessitats dels ciutadans i dels visitants”.

La primavera de l'any passat començaren les obres de reforma i ampliació que està previst que s'inaugurin la primavera de 1996. Hauran estat tres anys d'obres, “però pagarà la pena perquè haurem duplicat la capacitat de l'aeroport”.

La reforma de l'aeroport ha estat una de les tradicionals reivindicacions del sector turístic mallorquí. De fet no és possible poder continuar essent una “destinació natural del turisme” –en paraules del conseller d'Economia del Govern Balear, Jaume Matas– sense un aeroport competitiu. Els plans d'atracció de turisme d'alta qualitat –professionals que facin feina a distància des de Mallorca, parc tecnològic, turisme nàutic de temporada o de cap de setmana...–

requereix un aeroport amb unes instal·lacions i uns accessos fàcils i còmodes.

Les obres de Son Sant Joan tenen un pressupost de 40.000 milions de pessetes i representen, segons AENA –Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea–, “la major obra realitzada a Espanya en un mateix recinte aeroportuari, tant en inversió com en magnitud”. Així es pot llegir en la publicació *S'Aeroport* que AENA edita i que es distribueix gratuïtament a Son Sant Joan.

Les obres que ara estan en fase d'execució són cinc: primer, l'edifici terminal, de pre-embarcament i accessos; després, l'ampliació de la plataforma per a aparcament d'avions; els accessos a la zona industrial; la xarxa de sanejament i, finalment, una nova central elèctrica.

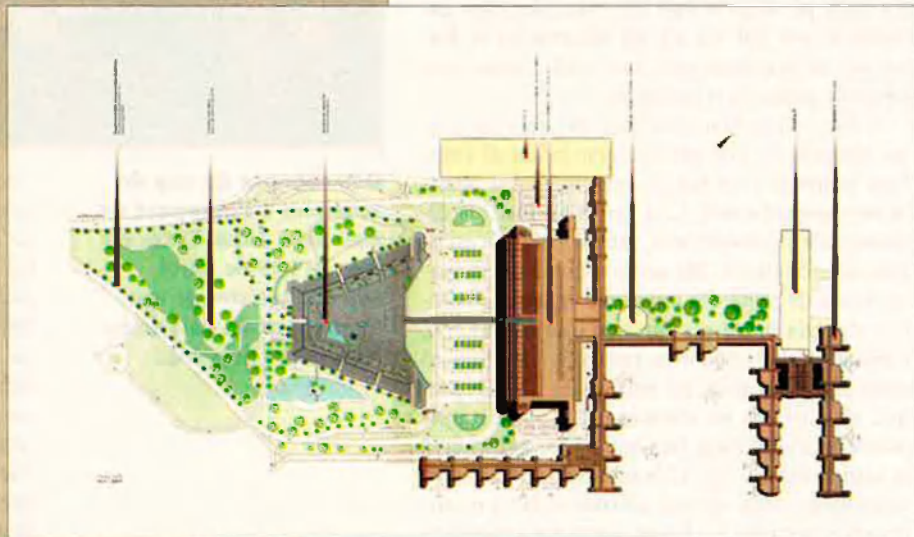
Per més endavant queda pendent la construcció d'un nou edifici de serveis, que també està previst que s'acabi el 1996. Posteriorment es construirà un hotel de 400 habitacions i oficines, dins el recinte aeroportuari.

De les obres que entraran en funcionament abans de la temporada alta de 1996 destaca la nova terminal i els accessos. L'objectiu que es persegueix és fer mínim el temps de facturació. La facturació, en el complex aeroportuari, es caracteritzarà per dos elements: facturació a l'aparcament i facturació a la nova terminal. Els passatgers que portin el seu cotxe podran fer aquesta operació des del mateix aparcament, gràcies a una xarxa d'escaleres i cintes mecàniques. Els passatgers que accedeixin a peu a la nova terminal es trobaran amb sis zones amb 32 mostradors de facturació cada una, més 12 mostradors més per a la facturació d'equipatges especials com bicicletes, piragües, taules de surf, etc. que si bé poden semblar elements quasi anecdòtics en altres aeroports, en el de Palma són normals. La facturació serà de tipus continu (no caldrà tornar enrere en cap moment). Aquest sistema permetrà que un sol vol sigui embarcat a diversos mostradors i, doncs, que les cues siguin molt menys importants que ara.

M. P.

ment, la premsa sensacionalista britànica no va perdre l'ocasió per parlar del “caos” que regnava a Palma i d'un suposat tracte de favor als vols amb destinació a Alemanya, en perjudici dels que volaven cap a Gran Bretanya. Aquest setmanari va poder comprovar com televisions britàniques cercaven per l'aeroport de Son Sant Joan els turistes més emprenyats per entrevistar-los. “Les pèrdues econòmiques seran molt grans, però hi ha una cosa pitjor: no hi ha doblers per pagar el mal que aquesta vaga fa a la imatge turística de les Illes”, declarava el president Canellas.

Molts empresaris turístics i companyies aèries parlen en privat de les “sospitoses coincidèn-



**La reforma de l'aeroport ha estat una de les reivindicacions del sector turístic mallorquí.**

cies” d'aquestes accions dels controladors marselesos, sempre en les dates més importants per als interessos turístics de les Illes, que tant de mal fan a Balears. Pensen que algú cerca de perjudicar a posta les Illes per a afavorir la costa francesa. El mateix president de Balears, Gabriel Canellas, va declarar la setmana passada que “aquestes vagues no són una casualitat” i que responen a una organització “sistemàtica”.

**Solució difícil.** El director del centre de control de Marsella, Daniel Gallibert, ja ha dit a la premsa mallorquina que els controladors continuaran treballant 32 hores setmanals, en lloc de les 36 que haurien de fer. Per tant la vaga de zel continuarà indefinidament. Quan el ministre espanyol de Transports, Josep Borrell, va intercedir davant el seu homònim francès, la resposta va ser ben clara: “Els controladors de Marsella exerceixen un dret constitucional, igual que van fer els controladors espanyols l'any 92”. De res van servir les pressions espanyoles, alemanyes i italianes.

La petició del sector turístic balear de crear aerovies directes –conegudes popularment com

passadissos aeris— des de Gran Bretanya i Alemanya cap a Balears tampoc sembla tenir gaire futur. Borrell ja ha dit que “tècnicament és molt complicat”.

El director de l'aeroport de Palma, Pedro Meaurio, va explicar a EL TEMPS: “La veritat és que ho veig molt difícil, enguany és impossible i per l'any que ve... és molt difícil, requereix acords entre els països afectats —França, Espanya, Gran Bretanya, Alemanya...— i després que els organismes internacionals també ho acceptin, és molt complicat.”

La idea, de tota manera, no surt del sector turístic balear, sinó que va ser llançada per l'expert d'Eurocontrol Ian Jonhson, en una visita recent a Palma. Meaurio, però, pensa que una possible solució consistiria en acords entre els operadors turístics. “Miri, jo crec que amb un poc de sacrifici per totes les parts seria més fàcil arribar a solucions”.

El director de l'aeroport de Son Sant Joan ho explica didàcticament: “el problema és que els controladors exerceixen el seu dret a demanar unes millores i per aconseguir-les utilitzen la pressió, via vaga. És lícit que ho facin i nosaltres no podem arreglar els seus problemes. Ara bé, el que sí que podem fer és demanar a Marsella quants vols poden assumir, fent una previsió amb prou temps i nosaltres anar distribuint els vols de manera que Marsella no arribi a la saturació. Ara les agències turístiques majoristes concentren els vols per estalviar. També és lícit i és lògic això, però és absurd que Marsella hagi d'assumir un dia, en una hora, 15 operacions i que l'endemà, per exemple, no tinguin res. Jo crec que cal que els majoristes arribin a un acord perquè vagin espaiant les operacions. Al mateix temps Marsella, i tots els altres controls, ha de dir clarament quants moviments per hora pot assumir i quins dies. No és impossible. Palma ho fa: nosaltres ja fa temps que hem dit que la nostra capacitat és de 32 moviments per hora, de màxim, i no passam d'aquesta xifra. És necessari aquest gran acord, si no sempre estarem a les mateixes”.

Representants del sector turístic balear s'entrevistaren, dimarts de la passada setmana, amb el ministre Borrell. L'objectiu era demanar-li la màxima energia del Govern central a l'hora de reclamar solucions definitives al problema. Borrell va anunciar que el Govern crearia una comissió d'estudi, dins la Unió Europea, per intentar trobar solucions coordinades. Les possibles solucions comporten la creació d'un passadís alternatiu a Marsella, amb col·laboració d'Itàlia i Alemanya, i una cessió de part de la sobirania francesa en el seu control aeri. Tot possible acord s'haurà d'efectuar dins l'àmbit de la Unió Europea. Respecte a la cessió de sobirania aèria, fonts dels controladors marsellesos ja han anunciat que “és molt difícil que es produeixi”. La qüestió de la sobirania francesa és



**Pedro Meaurio, director de l'aeroport de Palma. “El problema és que els controladors exerceixen el seu dret a demanar unes millores i per aconseguir-les utilitzen la pressió via vaga.”**

un punt clau. Segons va explicar en roda de premsa el president de la CAEB (Confederació d'Associacions Empresarials de Balears), Josep Oliver, “el repartiment de l'espai aeri data de la Segona Guerra Mundial. França controla una ampla franja de les aigües internacionals del Mediterrani que quasi arriba fins les Balears. Seria més lògic que aquests aspectes del control aeri estiguessin en mans de la Unió Europea”.

Per altra banda, l'Organització de Consumidors de Balears ha anunciat que sol·licitarà als partits polítics amb representació al Parlament Europeu una legislació que “aconsegueixi posar fi a vagues que poden ser abusives, duites a terme per grups reduïts i que xoquen amb els valors i prioritats majoritaris de la societat europea”.

El Govern Balear, a través del seu conseller de Turisme, Joan Flaquer, manifestà que l'objectiu del Govern “és molt clar: aconseguir solucions definitives i urgents en matèria de control aeri i evitar la dependència exclusiva dels centres de control de França”. Estava previst que el Govern comunicàs aquestes demandes a Ives Lambert, president d'Eurocontrol, a finals de la setmana passada. Tant Flaquer com el conseller d'Obres Públiques, Bartomeu Reus, acompanyats per representants del sector turístic intentaven directament —sense passar per Madrid— que Brussel·les concedís el desitjat passadís aeri o, almenys que els vols amb destinació a Balears durant la temporada alta fossin considerats com a serveis mínims en el cas de vaga.

Mentre arriba una solució, la demanda de reserves, segons fonts hoteleres, experimenta un cert retraïment per a les darreres setmanes d'agost. Potser és tan sols una situació purament conjuntural, i una vegada superat el problema tot vagi com estava previst. És clar, però, que una nova vaga podria espenyar les esperances d'una gran temporada.

**Miquel Payeras**