



El Consell de Menorca projecta utilitzar el tramvia com a sistema de transport públic entre les dues ciutats principals, Maó i Ciutadella, amb un recorregut de 45 quilòmetres.



Menorca aposta pel tramvia per comunicar els nuclis urbans

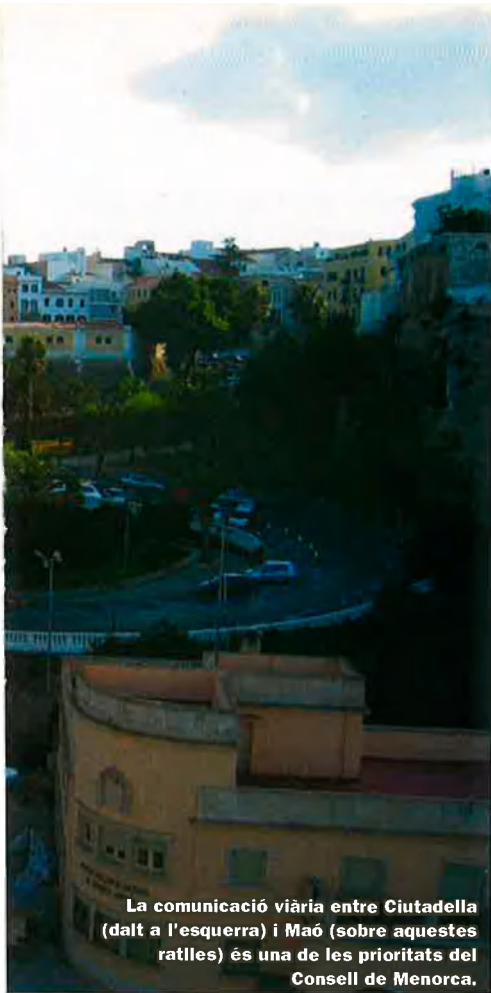
El conseller de Transport, Damià Borràs, ha explicat que es vol fer servir el sistema d'Irisbus i Siemens, que també desenvolupa un projecte similar a Sagunt (Camp de Morvedre), basat en un autobús elèctric, sense via, per unir Maó i Ciutadella. Amb aquest sistema, la conducció és automàtica, mitjançant un visor òptic a la part frontal del vehicle que segueix una guia pintada al terra de la carretera. Per convertir aquesta expectativa en realitat, s'haurà de construir un nou vial a la principal carretera de l'illa, gairebé exclusiu per a aquest transport. El projecte del tramvia pot servir també per superar una llarga polèmica entre els principals partits polítics: la conversió de l'actual carretera de Maó a Ciutadella en una autovia. El PP defensa l'obra perquè creu que és imprescindible en una illa que viu cada dia més del turisme. El PSOE i els altres partits d'esquerra volen poten-

ciar el transport públic i no desitgen una autovia, que en la seva opinió es contradiu amb la declaració de Reserva de la Biosfera. Aquest debat s'ha intensificat en els últims anys i no solament pel que fa a carreteres sinó també a altres infraestructures de comunicacions. El Govern de Jaume Matas és partidari d'ampliar el port de Ciutadella amb la construcció d'un dic exterior i està a l'espera de la cessió pel Ministeri de Medi Ambient del mirall d'aigua necessari per dur a terme una obra que costarà més de 60 milions d'euros. Socialistes i nacionalistes tampoc no són partidaris d'aquesta actuació, perquè creuen que tindrà un impacte negatiu en el paisatge, en les platges del voltant i en el turisme.

La proposta del Consell Insular de crear un servei de tramvia, tanmateix, persegueix alhora un altre objectiu: que Menorca no sigui exclosa del multimi-

lionari pla del Ministeri de Foment de millores a la xarxa ferroviària. Mallorca ha demanat a Madrid més de 2.000 milions d'euros fins al 2025 per ampliar el transport públic ferroviari. Menorca no disposa de cap servei de tren, però ha trobat ara un sistema de tramvia elèctric amb el qual vol aconseguir les subvencions públiques. Com a argument principal esgrimeix la bona resposta que ha obtingut en només un any la nova oferta de línies d'autobús entre Maó i Ciutadella. Ha duplicat les freqüències i ha aconseguit un increment de passatgers del 86%. Per fer-ho, va convèncer l'empresa concessionària amb el compromís d'assumir el dèficit per l'ampliació del servei. S'esperaven unes pèrdues de 300.000 euros, que finalment no arribaran als 30.000.

El Grup Socialista del Parlament balear ha presentat una esmena als pressupostos de la comunitat autònoma per



La comunicació viària entre Ciutadella (dalt a l'esquerra) i Maó (sobre aquestes ratlles) és una de les prioritats del Consell de Menorca.

desenvolupar l'estudi de viabilitat del tramvia insular. Destaca que és la millor alternativa al tren en una illa que valora la tranquil·litat i les possibilitats de les noves tecnologies. La d'Irisbus Ibérica, amb el sistema de guiatge òptic de Siemens, sembla una de les més interessants, perquè no contamina i perquè tampoc no comporta la necessitat de grans obres d'infraestructura. Un nou carril a la principal carretera insular i l'adquisició dels autobusos seria suficient per convertir la proposta en realitat. Aquest model de tramvia, que s'ha dissenyat amb la col·laboració d'Alstom i Michelin, disposa de motors elèctrics a les llànties de cada una de les rodes. El sistema automàtic pot ser desconnectat en qualsevol moment i el vehicle pot transitar per qualsevol carretera. De moment, aquest important projecte menorquí ha de superar l'obstacle més important: aconseguir el compromís polític de Madrid i Palma per pagar el cost del nou servei de tramvia. L'argument és que els insulars han de gaudir dels mateixos drets que els peninsulars o residents de la capital balear, que prestaran d'una línia de metro.

Josep Bagur

Vista cansada



Ferran Sàez

La indústria de la indignació

Aquests dies, arran de la publicació de l'informe emès pel CAC sobre el cas COPE / Jiménez Losantos, la vida política s'ha tornat a veure immersa en un clima tens i anòmal. Ultrapassats tots els límits democràticament tolerables per aquesta emissora i el seu entorn immediat, la iniciativa del CAC em sembla inqüestionable i del tot necessària. De tot això ja se n'ha parlat prou, i no paga gaire la pena insistir-hi més. Crec, en canvi, que de l'origen profund del fenomen no se n'han fet anàlisis gaire encertades. La COPE de Jiménez Losantos no ha arribat a aquests extrems de cop i volta i perquè sí. La victòria de Zapatero o el procés de l'Estatut català no marquen precisament el començament de les ires de Losantos i companyia: només són un punt d'inflexió en una història que s'inicià, si fa no fa, l'any 1985. Sense tenir en compte aquesta data precisa no s'entén ben bé res.



Entre el 1984 i el 1985 es produeix un debat polític, inexplicablement oblidat, que escaparà i desfigurarà els fins aleshores nítids líndars que separaven l'univers mental dels intel·lectuals de dreta dels d'esquerra. Parlo del referèndum sobre l'OTAN, evidentment. Aquella decisió del Govern de Felipe González va fer aflorar una impressionant estesa de cadàvers ideològics, naufrags dels anys setanta que, de sobte, inesperadament, van ser arrossegats a una platja propícia. Hi havia de tot: des de gent honestament desencantada amb la deriva del PSOE d'aquell moment fins a ressentits patològics que consideraven que la seva genialitat poètica, posem per cas, no havia estat prou recompensada institucionalment. Però també hi havia molts ciutadans anònims empenyats, és clar. La indústria de la indignació neix tot just en aquell moment. Els mitjans de comunicació que semblaven tenir com a únic objectiu erosionar els socialistes i/o els nacionalistes catalans sorgeixen llavors com els bolets. L'estil era i és invariable: sarcasmes de taverna, caspa antiga, cridòria amb bafarada de conyac i caliquenyo, mala llet disfressada amb sintaxi de Quevedo.

Jiménez Losantos és un exemple paradigmàtic de naufrag dels anys setanta, però no pas l'únic. Atordits per aquells còctels incomprensibles de marxisme, psicoanàlisi i contracultura, el debat del 1985 els despertarà de la seva letargia. Saben que aquell és el seu moment i no es tornarà a repetir. Amb els anys, aquella actitud a mig camí entre la nostàlgia dels vells dogmes, la mala consciència *progre* i l'odi contra el cosmos esdevindrà una manera de fer –i de dir– definida, i aquesta donarà lloc a una veritable indústria mediàtica de la indignació. I aquí la tenim...

ferransaez@hotmail.com