



MICHEL PAYERAS

En aquesta entrevista, Francesc Triay parla de l'àmbit que correspon al seu càrrec i, en general, de l'actualitat política balear.

“Palma necessita un port per al futur”

Francesc Triay (Ciutadella, Menorca, 1944), enginyer de camins, canals i ports, actualment és president de l'Autoritat Portuària de les Balears.

Francesc Triay és un dels veterans de la vida política balear. Militant del PSIB-PSOE, ha representat el seu partit al Congrés dels Diputats (1979-1982), al Consell General Interinsular –ens de govern preautonò-

mic– (1979-1980), al Consell Insular de Menorca (1979-1983), al Parlament de les Illes Balears (1983-1999) i al Consell Insular de Mallorca (1983-1999). Ha estat portaveu i president del grup parlamentari socialista, vice-pre-

sident del Parlament i vice-president del Consell mallorquí. El 1999 va ser per primera vegada president de l'Autoritat Portuària de les Balears (fins el 2003) i el 2007 va ser tornat nomenar per al càrrec que ocupa avui. L'Autoritat Portuària de les Balears gestiona els ports de Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa i la Savina de Formentera.

—**Com se situa el port de Palma en relació amb els seus competidors?**

—Som en un franja intermèdia en relació amb els altres ports del país. Nosaltres ens caracteritzam, sobretot, perquè som molt polivalents. Tenim un conjunt d'activitats molt diverses que fan que el sistema funcioni prou bé. No oblidem que, com tots els ports espanyols, funcionam en règim d'autofinançament: gestionem els recursos que generam. Nosaltres estam obligats –per interès polític autonòmic– a tenir unes tarifes de mercaderia i passatgers

inferiors a les que cobren els ports peninsulars, la qual cosa disminueix els nostres ingressos, que ningú no compensa. Això ens limita els recursos, però alhora, com que estam molt diversificats i gestionam prou bé els recursos de què disposam, hem pogut compensar-ho per unes altres vies, com ara amb els creuers turístics. Això ens ha fet obrir els ulls i augmentar la rendibilitat de totes les instal·lacions nàutiques. Tenim allò que necessitam per a fer totes les millores que calen, però no tenim prou recursos per a encarar inversions gaire grans. Per tant, hem de ser molt reflexius en vista de les possibles reformes de gran abast.

—Com afecta la crisi econòmica el transport marítim?

—La crisi, aquests dos darrers anys, ha fet disminuir el trànsit de mercaderies. Les navilieres no n'estan satisfetes. Hi ha hagut molta competència, més enllà de la que es pot assimilar. Alhora, les companyies navilieres que han sobreviscut han fet un gran esforç de renovació. El transport marítim pateix aquesta crisi, i això és important per als interessos generals de les Balears, perquè no hem d'oblidar que importam moltíssim i exportam molt poc. Per tant, qualsevol incidència en el transport marítim ens afecta.

—Palma a banda, quin és el problema més important que té, ara per ara, l'Autoritat Portuària en els ports que gestiona?

—La reforma del port d'Eivissa. Té uns molls massa antics que suporten un trànsit de passatgers i mercaderies molt alt. És el que necessita una actuació més urgent. És imprescindible de crear-hi una nova terminal per encabir tant de trànsit, amb seguretat i comoditat. Aquest és el projecte que justament som a punt d'engegar ara mateix. És el que s'anomena el *dic de Botafoc*, un projecte que ja hauríem d'haver començat però que per raons d'oposició hem hagut d'ajornar fins ara.

—D'oposició social i ecologista.

—Sí, hi ha hagut grups que s'hi han oposat, que han reclamat a la UNESCO perquè la vila d'Eivissa és considerada patrimoni de la humanitat i pensaven que l'obra podria fer malbé el conjunt. Això ha fet endarrerir-ho tot durant uns quants mesos, però bé, ja està, ja ho tenim tot a punt i aviat començarem.

“Fem obres per millorar el port, sobretot per poder atendre més creuers turístics”

—I el port de Palma?

—Ha tingut uns anys d'una congestió molt forta. La disminució de trànsit per la crisi ha alleugerit la situació. No estam ofegats com estàvem. Però s'ha de pensar bé el futur amb seriositat i a llarg termini. Cal una planificació —que hem començat a estudiar— d'allò que necessitam. Durant aquest temps d'estudi, debat i reflexió hem de ser capaços, tots, d'arribar al consens sobre quin port necessitam per al futur. Llavors sabrem quin pressupost cal per a fer l'obra de reforma i ens haurem d'apressar a cercar els doblers, perquè és obvi que una obra d'aquesta magnitud no la podem assumir nosaltres sols. Ho hem de fer: Palma necessita un port per al futur.

—La proposta és d'ampliar l'espai físic?

—Sí, cap a l'exterior, amb un nou dic. Mentrestant, s'ha de dir que fem obres per millorar el port, sobretot per poder atendre més creuers turístics i més grans. Però hem menester el projecte de reforma per al futur. Hem de ser capaços de trobar una solució —que no és fàcil— entre tots: el mateix port, les administracions públiques, la societat... per assolir que un port insular com el de Palma pugui afrontar el futur amb garanties.

—Essent un port mitjà, en comparació amb els de la resta de l'estat espanyol, quina pressió pot fer al govern espanyol, que n'hauria de pagar la reforma?

—Evidentment, es tracta d'una tasca política que supera l'Autoritat Portuària. Arribat el moment, caldrà que el govern balear cerqui la via adequada al govern central, i aquest, si fos possible, a les autoritats europees, per obtenir els diners. Es tracta d'un pressupost molt alt. Una part la podem aportar des de l'Autoritat Portuària, perquè tenim comptes molt sanejats i, per tant, una bona capacitat d'endeutament. Però no

podem ni pensar a carregar-nos tot el cost. Una altra part haurà de ser de les empreses privades, però ni així tampoc no bastarà. Aleshores, serà imprescindible d'obtenir fons públics aportats per unes altres administracions.

—És lògic que una ciutat marítima com Palma visqui encara massa d'esquena al port?

—La idea de la reforma també és aquesta. Fer un port molt més integrat a la ciutat, de manera que certes activitats es desplacin lluny de la façana marítima més emblemàtica i la ciutadania pugui recuperar l'espai que ara ocupen alguns molls, especialment el Moll Vell. De tota manera, el port de Palma és un dels ports de tot Espanya que viu la relació amb la seva ciutat més gratament, més dolçament. Tanmateix, és cert que el repte és empènyer més encara la ciutat cap el port.

—Heu parlat del turisme de creuers que, per les dades oficials, creix molt.

—En poc més de deu anys ha crescut molt. Ja superam el milió de turistes. Hem fet les millores del port que calia fer, i en farem més —a banda la reforma a fons per al futur— per acollir aquests vaixells. També cal dir que no hem perdut mai ni un sol creuer per causa de les característiques del port. Per tant, estam preparats per donar tot el servei que requereixen aquestes embarcacions. Precisament ara començarem una obra que d'aquí a uns dos anys ens permetrà de tenir simultàniament cinc creuers dels més grans. Per tant, tenim una infraestructura òptima. Som el segon port d'Espanya, després de Barcelona, en aquesta mena de turisme. I dins la Mediterrània ocupam una bona posició, però és clar que tenim l'atractiu que tenim i que no podem competir amb segons quins ports. Recordem que els creuers no visiten ports, sinó ciutats. I amb el port de Roma no hi podem competir, ni amb el de Venècia... Aquelles ciutats més conegudes internacionalment, ni que tinguessin un port rònc, atraïen turisme de creuer. Nosaltres no lluitem amb les mateixes armes, però som dins els quatre primers. I si enguany es compleixen les expectatives farem una bona estirada, perquè passarem d'un milió de passatgers a 1,3 milions.

—Aquest turisme és realment tan rendible com tothom diu? Perquè, malgrat que molts ho asseguruen, llavors es veuen els turistes per Palma amb la típica bosseta de menjar i no sembla que gastin pas gaire a bars i restaurants.

—[Somriu.] Hi ha, és ver, una visió una mica utòpica del turista de creuer. És un turista com qualsevol altre. Per tant, n'hi que viatgen amb més diners i n'hi ha que no en tenen tants. No tothom que fa un creuer, ni prop fer-hi, gasta molts diners. Els potentats són, no ens enganem, una minoria. Ara bé, sí que és cert que una classe de turisme indueix al consum. Atraquen a ports diferents durant una setmana, són experiències diferents, cosa que afavoreix que la gent, considerada com a grup, tengui tendència a gastar. Pensem que en una setmana potser es visiten cinc ports. No tothom per ventura gastarà a cada port, però, arribant a l'any més d'un milió de turistes per aquest via, és indubtable que el consum general sí que és interessant per a l'economia insular. Per alguna cosa hi ha unanimitat: a totes les ciutats portuàries del món els agradaria de tenir molts de creuers. És un turisme que mai no substituirà el d'hotel a Mallorca i a les Balears, naturalment, però és un complement econòmicament interessant per a la societat illenca.

—Els aeroports, que depenen d'AENA, fan les reformes que consideren oportunes, les critiqui qui les critiqui. En canvi, els ports de les Balears no disposen de doblers per a fer grans reformes i, quan les poden fer, sovint reben crítiques socials...

—És producte de la diferència en la naturalesa de gestió. El sistema portuari implica que la gestió s'acosta al ciutadà i, per tant, ha d'estar a l'expectativa de les opinions legítimes de tota la societat. Des de la llei del 1992 i amb la reforma del 1997 els ports es troben cogestionats. A l'Autoritat Portuària de les Illes Balears hi ha representació de totes les administracions afectades, com també dels agents socials i econòmics. Com que la forma de gestió és tan propera, tot és molt més discutit. I està bé que sigui així. També és ver que la mar és molt més delicada i és a la vista de tothom, amb la qual cosa qualsevol obra ha de comptar amb l'opinió



MIQUEL PAYERAS

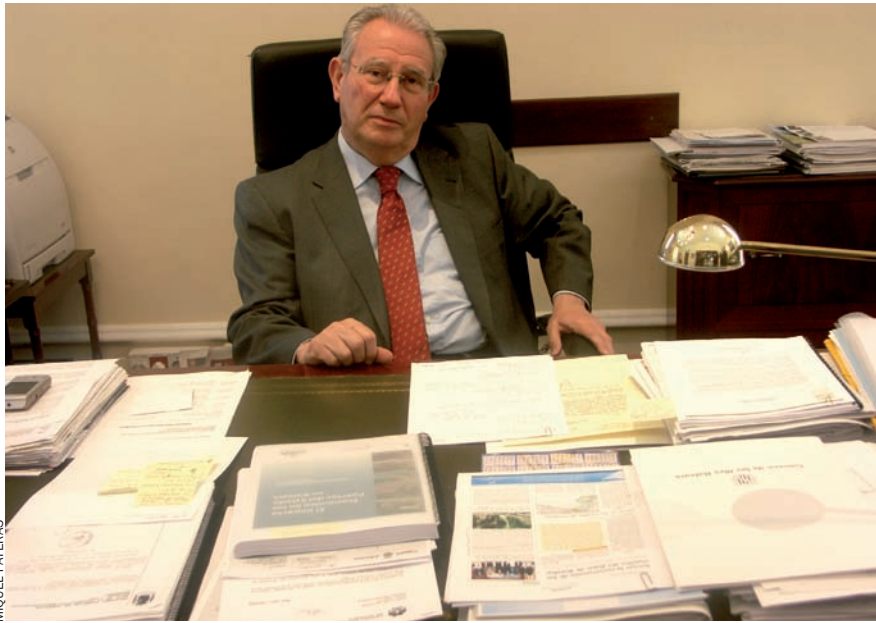
“Tinc una llarga trajectòria com a polític d'esquerres i progressista, però també crec que és progressista i d'esquerres fer les infraestructures necessàries per a satisfer les necessitats de la població”

dels diversos grups socials. En definitiva, és més difícil de fer-ne. Ara bé, es ver que llavors veus com els aeroports, terra endins, fan obres que ni tan sols apareixen pels mitjans de comunicació... En fi, les coses són així.

—El GOB us ha *premiat* en dues ocasions negativament —el premi Ciment—, justament per la vostra gestió al capdavant de l'Autoritat Portuària. [El GOB, Grup d'Ornitologia Balear i Defensa de la Naturalesa, és el principal grup ecologista de les Balears, i atorga anualment els

premis Ciment, negatius, i els Alzina, positius, a persones i entitats per la manera com han actuat amb relació al medi i al territori.]

—Sí, però també tinc dos premis Alzina per la meua feina quan era membre del Parlament balear. De manera que estic empatat. Entenc que els Ciment no me'ls han atorgat a mi personalment sinó a la gestió. Tinc una llarga trajectòria com a polític d'esquerres i progressista en defensa del territori i el medi. Però també crec que és progressista i d'esquerres fer



MIQUEL PAYERAS

“És molt trist. Els qui vàrem viure el franquisme, la transició i la creació de l'autonomia no ens hauriem pensat mai que el sistema permetés tanta corrupció com veiem”

les infraestructures necessàries per a satisfer les necessitats de la població, sempre amb les magnituds adequades, mai de dimensions faraòniques. Per al ports de les Balears, per interès social i econòmic de tothom, és imprescindible de fer obres, amb tots els respectes i amb totes les garanties ambientals, però s'han de fer.

—Obres faraòniques... Per ventura us referiu a fer al moll de Palma un palau d'òpera, com va anunciar Jaume Matas que volia fer si tornava ser president del govern?

—Per exemple. Quan vaig arribar a l'Autoritat Portuària en aquesta segona etapa (2007) vaig demanar què hi havia d'aquest projecte. Ningú no en sabia res de res. Un projecte així, que requeia sobre el port de mercaderies, que és en funcionament, i aquí ningú no en sabia res... Així és com no s'han de fer les coses. Planificar obres és una altra cosa. Això era un acudit.

—S'hi haurien de fer més amarraments esportius, a Palma?

—Palma és molt valorada per aquests vaixells. I això s'ha d'aprofitar. Ara bé, l'espai és limitat. Ha passat que teníem unes zones d'aigües poc profundes i que hem aprofitat com una gran marina per a aquestes embarcacions. Ara, però, començam a estar-ne saturats. El dia que puguem escometre el projecte de reforma per al futur que abans esmentava podrem alliberar més espai

per a amarraments esportius. Pens que Palma ha d'aspirar a tenir una oferta per a iots de gran eslora, perquè, tant per la infraestructura —de reparacions, per a hivernar...— com per l'atractiu que tenim, podríem ser el gran port de la Mediterrània per a aquesta nàutica.

—L'aposta per més amarraments esportius aixeca crítiques ecologistes.

—Sí, però es tracta d'un gran negoci, amb molt de futur i és molt rendible socialment i econòmicament, no tan sols per al port, sinó per a la ciutat i per a tota l'illa. A més, cal dir que no proposam de guanyar terreny a la mar per a la nàutica esportiva sinó d'aprofitar l'espai que tenim i tindrem.

—Parlem de política. Vós vau ser candidat a president del govern balear el 1987 i el 1995, i llavors us vau retirar de la primera línia política, tot i que heu estat i sou president de l'Autoritat Portuària.

—És ver que em vaig retirar, malgrat que no del tot, perquè, com dieu, som president de l'Autoritat Portuària. El motiu d'abandonar la primera línia d'activitat de partit és que estava en la vida política des del 1979, quan vaig ser elegit diputat al Congrés. En un moment determinat, el partit [PSOE] va proposar tot un seguit de canvis i jo hi vaig estar d'acord.

—A les dues primeres legislatures autonòmiques esclataren casos de

corrupció que, vistos amb ulls d'ara, semblen fins i tot ingenuïtats...

—Ens escandalitzàvem molt, però realment, vist això que es veu ara... És molt trist. Els qui vàrem viure el franquisme, la transició i la creació de l'autonomia no ens hauríem pensat mai que el sistema permetés tanta corrupció com veiem. Crèiem que era cosa del passat franquista. No hi ha hagut prou controls democràtics. Ara bé, la part bona, positiva, és que ara, al contrari que sota la dictadura, podem veure com els corruptes són perseguits, i això ens ha de fer confiar en el sistema.

—La corrupció implicarà un càstig electoral per als partits que l'han protagonitzada?

—És una gran incògnita. M'agrada pensar que sí, que els afectarà, però l'experiència ens diu que no sempre passa.

—Pertanyeu a la generació de polítics que crearen les autonomies en general i la balear en particular. Vist en perspectiva, com avalueu el resultat d'aquests anys?

—Si a final dels 70 i principi dels 80 ens haguessin dit que les autonomies prendrien la força que han pres no ens ho hauríem cregut. Tant pel poder polític que tenen com per la disponibilitat de recursos econòmics que gestionen han anat molt més enllà d'allò que tothom suposava. Molt més. I això és bo, ha anat en benefici dels ciutadans.

—Entre periodistes, i alguns polítics retirats, es lamenta que a cada legislatura parlamentària balear els diputats nous són més dolents que els anteriors...

—Sobre això comprendreu que no tingui opinió, més enllà de dir que si fos així seria molt lamentable.

—Com a militant socialista esteu content amb allò que fa el PSIB-PSOE durant aquesta legislatura?

—Té un lideratge bo i, malgrat les circumstàncies tan terribles com s'han viscut i vivim de resultes de la crisi econòmica, es fa una bona feina política, des de la moderació, a les institucions que governam.

—El PSIB-PSOE pot encarar les eleccions del 2011 amb optimisme?

—Sí, crec que augmentarà el suport social, tindrà més vots i més escons.

Miquel Payeras