

## AL·LEGACIONS MÉS PER MALLORCA AL PROJECTE DE L'AUTOPISTA CAMPOS – LLUCMAJOR

El grup polític MÉS per Mallorca,

### **EXPOSA:**

Les nombroses víctimes d'accidents, molts d'ells mortals, fan necessària una reforma integral i acurada en la carretera Lluçmajor-Campos. Ara be, una cosa és adaptar aquesta carretera a uns standards de seguretat suficients, i una altra molt distinta és executar una obra de les dimensions i característiques que presenta l'actual Consell de Mallorca.

A l'any 2014 no es pot permetre caure en els errors del passat. Cal apostar per dimensionar els projectes a les necessitats reals, reduint costos econòmics, impactes ambientals, i impactes socials:

#### - La valoració dels impactes

Llei 11/2006 de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears defineix un Estudi Impacte Ambiental com:

*“Estudi d'impacte ambiental: document tècnic elaborat per un equip multidisciplinari que ha de presentar el titular o promotor d'un projecte o una activitat per identificar, descriure i valorar de manera adequada els efectes previsibles que la realització del projecte o de l'activitat produirà sobre el medi ambient en totes les seves fases (construcció, funcionament i clausura).”*

Que l'estudi impacte ambiental en tot apartat de **“Previsión de efectos ambientales básicos”** consideració de tots els impactes com compatibles, nuls o positius resta tota credibilitat al EIA d'una infraestructura de la magnitud del projecte.

#### - Estudi de alternatives i alternativa 0

Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears a l'article 27 estableix els continguts mínims d'un Estudi d'Impacte Ambiental (EIA). Cal destacar el punt 27.b:

*“b) Una exposició de les principals alternatives tècnicament viables i una justificació de la solució adoptada des del punt de vista ambiental.”*

La CMAIB va emetre, el 28 de setembre de 2012, un Informe de Referència, que INCLOU una sèrie de determinacions entre elles el contingut mínim.

El EIA del projecte analitza tres traçats nord, sud, i una intermèdia. SOLS analitza els possibles traçats, no analitzant les diferents alternatives tècnicament viables de:

- Tipologia de projecte ( autopista, desdoblament, condicionament...).
- Tipologia d'enllaços
- Tipologia d'accessos a les finques
- Tipologia de vials de serveis

Cal remarcar EIA no analitza tampoc alternativa 0 com a referència del impacte que implicarà qualsevol intervenció.

*“El desdoblamiento de la Ma-19 tiene su inicio en el final de la variante de Lluçmajor. Su diseño, con parámetros similares a los de los tramos precedentes, facilitará a los usuarios el paso de una vía a otra manteniendo la uniformidad del eje transversal Palma - Lluçmajor hasta la localidad de Campos.”* La memòria posa de manifest que la tipologia de la via és la d'autopista solució adoptada sense analitzar el punt de vista ambiental.

#### - **L'oportunitat del projecte**

L'actuació en tram Lluçmajor-Campos està prevista en el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca, en la fase II (2017-2024), si bé, segons EIA, està previst el trasllat a la fase I (2009-2014).

La norma 7 del PDS de carreteres estableix:

#### ***NORMA 7: OBRES PREVISTES A L'AVANÇ D'ORDENACIÓ (FASE 2)***

*Previ estudi justificatiu i aprovació del Ple del Consell Insular de Mallorca, les obres previstes a la fase 2 del PDSCMa, a nivell d'avanç d'ordenació, podran ser incorporades al Programa de construcció de la fase 1.*

Manca un Estudi justificatiu de la necessitat d'avançar aquest projecte, ni la seva aprovació per part del Ple del Consell Insular de Mallorca.

Les previsions d'un fort creixement del transit seria el fet determinant per avançar en el calendari del PDS de Carreteres i en la definició de la tipologia de via. Cal remarcar que la memòria del projecte i EIA estableixen:

- La forta estacionalitat de la via amb un increment 40% en període estiva
- Hipòtesis escenari de creixement més alta estableix:

Hipòtesis III: escenari alto

TRIENIOS	2012	2013-2016	2017-2024	2025-2027	2028-2032
%crec. anual	1,08%	1,12%	1,44%	1,24%	1,13%

- Que increment del IMD ve per la construcció del desdoblament que se traduirà en una inducció de tràfic del 10%.

Per tant, no es justifica l'avançament, ni la tipologia d'aquesta infraestructura que es sobredimensiona per la demanda estival.

- **Consum de territori i el canvi d'ús**

Segons la memòria del projecte:

“La sección tipo del tronco consta de doble calzada de dos carriles de 3,50 m de anchura por sentido, arcenes de 2,50 m a la derecha y 1 m a la izquierda, y mediana de 10 m. Los ramales de los enlaces se realizarán mediante carril de 4 m de anchura y arcenes de 1,0 m y 1,5 m.”

“Afectara directamente 514.911 m<sup>2</sup>, de los cuales todos corresponden a terrenos catalogados como suelo rural de uso agrario excepto una pequeña porción a la entrada de Campos que corresponde a una finca urbana de uso industrial.”

“El total de superficie afectada por las servidumbres asciende un total de 37.501 metros cuadrados”

La tipologia de projecte elegida generarà un fort consum de territori, transformant els usos agrícoles per ocupació o per imposició de servituds. Cal destacar les sinergies de consum de territori i canvis de usos que generaran projectes lligats aquesta infraestructura no son valorats EIA.

- **Balanç net de terres**

Es considera que un impacte infravalorat es el gran volum de moviments de terra requerits i tots els impactes indirectes associats.

	Volumen Tierra vegetal (m <sup>3</sup> )	Volumen Desmunte (m <sup>3</sup> )	Volumen Terraplén (m <sup>3</sup> )
Tronco principal	79.515	124.162	249.817
Ramales	10.801	18.588	31.724
Rotondas	3.648	5.604	13.833
Obras de paso	3.442	-	38.646
Vial de servicio Izquierdo	16.681	41.546	34.466
Vial de servicio Derecho	24.808	44.495	39.999
Totales	138.895	234.395	408.485

El volum de terres generats per desmunts dins el projecte servirà en part per realitzar els talussos del eix principal. És requerirà l'aportació de aproximadament 177,000 metres cúbics de terres de préstec els quals no és determina d'on provindran ( canteres, altres projectes, residus inerts,...) i per tant no és valora impacte indirecte que generaran.

- **Impacte sobre habitatges, construccions i fragmentació de les finques**

Segons la memoria del projecte i EIA :

*“Afección directa a las viviendas, resultando afectadas 14 edificaciones menores (cubiertas y casetas) y 2 viviendas”.*

*“Parte del trazado discurre por una zona parcelada, con parcelas de reducido tamaño que pueden presentar viviendas”.*

*“Se definen tres tipos de afección para llevar a cabo la construcción del desdoblamiento: la expropiación propiamente dicha, la imposición de servidumbres a causa de los servicios afectados y la ocupación temporal que producirán las obras debido a la circulación de vehículos de obra y a los acopios de materiales”.*



# MÉS per Mallorca

Grup Polític MÉS PER MALLORCA

C/ de Palau Reial 1, 4a planta. 07001.

Palma (Mallorca. Illes Balears)

Tel. 971 17 35 19 - Fax. 971 17 36 22

jpalou@conselldemallorca.net

www.mespermallorca.cat

*“Sumando las superficies de las edificaciones afectadas del término de Lluçmajor (338) y del de Campos (182) dan un total de 520 metros cuadrados de edificaciones afectadas, de las cuales 371 corresponden a construcciones y 149 a viviendas.*

*“El total de superficie afectada por las servidumbres asciende un total de 37.501 metros cuadrados.”.*

Es considera que s'ha de eliminar qualsevol dubte sobre el nombre de habitatges i construccions afectats per la construcció de la infraestructura. Cal destacar que no s'ha valorat els impactes socials derivats del projecte ni els afectes de fragmentació de les finques.

## - Manca de justificació de la valoració de les expropiacions i indemnitzacions

A l'apartat 4 de l'annex 21 del projecte (Expropiacions i indemnitzacions) set línies anuncien que la valoració total de les expropiacions, impositions de servitud i ocupacions temporals a partir dels preus unitaris assenyalats (?) ascendeix a un total de 3.768.322'54 euros, sense que constin a l'expedient les operacions que puguin determinar la justificació de tal quantitat.

A l'apartat 2 de l'annex 27 del projecte (Inversió) es torna reproduir l'esmentada valoració, però remetent-se al ja reproduït annex 21.

Una obra d'aquesta envergadura mereix un major detall dels criteris i càlculs que hagin estat considerats a l'hora de concretar una quantitat com la que s'ha prevista desemborsar en concepte d'expropiacions i indemnitzacions.

## - Impacte paisatgístic

El projecte suposa un fort impacte paisatgístic.. La infraestructura existent és veu reduïda a un vial de serveis, per tant es veu quadruplicat impacte paisatgístic actual.

Els enllaços Son Gabriela i Son Sala son els punts de major impacte, per dimensions (més de 80 metres de diàmetre), per alçada (7 metres) i des de on es generen les perspectives més impactants sobre el paisatge al disposar de alçada i per tant una major perspectiva.

L'annex de incidència paisatgística infravalora el valor del paisatge del medi rural, dels camps de cultiu, del pla, etc...

El tipus de tancament de la via incrementarà la pèrdua de qualitat paisatgística.

## - Efecte barrera

La infraestructura projectada per les seves característiques implicarà un efecte barrera:

- Per la fauna, per la pròpia infraestructura

- Per aigua, generant un increment del risc inundació per retenció de l'aigua o per increment del flux .
- **Efectes negatius en l'economia del municipi de Campos**

Es dona per suposat, d'entrada i des d'una òptica merament mercantilista, que la millor connectivitat que genera una autopista (o una autovia) entre diferents punts de població, pot tenir com a conseqüència una major confluència entre els diversos sectors productius o de serveis i els eventuals usuaris o consumidors de diferents nuclis.

Ara bé, aquesta moneda de canvi també té un revers maliciós. Una autopista (o autovia) és de doble sentit, tant serveix per pujar com per baixar; això vol dir que els reals consumidors i usuaris existents en una població que esdevé en destí de l'autopista (Campos, en aquest cas) es poden convertir en potencials consumidors i usuaris d'una altra població (Palma, en aquest cas), de tal manera que, de forma directa i des de la perspectiva de Campos, es crea una indesitjada major competència entre els establiments ubicats a Palma (més variades i atractives ofertes, promocions...) i els ubicats a Campos, en detriment d'aquest darrer.

Per altra banda, una via de circulació d'aquestes característiques no farà que augmenti el volum de trànsit en aquella via ni, per tant, l'afluència d'un major nombre d'eventuals consumidors en els nombrosos establiments comercials i de serveis existents al nucli urbà de Campos.

Hem d'admetre que, pràcticament abandonada a Campos l'economia basada en el sector primari, i aprofitant que el nucli urbà de Campos es troba en un creuament de camins, tal oportunitat ha anat canviant el factor econòmic adreçant-se cap el sector serveis. El gran nombre de bars, restaurants, forns i pastisseries, tallers, comerços en general... etc, així ho corrobora.

Però la qüestió no es tanca aquí ni així. No té gaire sentit que la projectada nova via circulatòria tengui com a destí definitiu un municipi de poc més de 10.000 habitants. Sembla que les pretensions van més enllà i, així com ara es continua allà on fa anys va acabar el darrer tram de l'autopista actual (a una rodona existent dins el terme municipal de Lluçmajor), es pot preveure que en un futur la nova obra es perllongarà per a culminar un eix migjorn-llevant. Això implicarà, necessàriament, que Campos deixarà de ser un poble de pas per ser esquivat pel futur tram d'autopista continuista, amb la conseqüent condemna de l'entramat comercial del municipi.

Incompliment de la Llei de normalització lingüística 3/86, de 19 d'abril.

La totalitat del projecte es troba redactat i publicat únicament en llengua castellana, incomplint la citada Llei de normalització lingüística. Així, i entre d'altres articles, es citen i s'invoquen:

-Art. 1.2 a):

"2. Són, per tant, objectius de la llei:



# MÉS per Mallorca

Grup Polític MÉS PER MALLORCA

C/ de Palau Reial 1, 4a planta. 07001.

Palma (Mallorca. Illes Balears)

Tel. 971 17 35 19 - Fax. 971 17 36 22

jpalou@conselldemallorca.net

www.mespermallorca.cat

a) Fer efectiu l'ús normal i oficial de la llengua catalana i de la castellana dins l'àmbit oficial i administratiu ...”

-Art. 4:

“Els poders públics adoptaran les mesures necessàries per a fer efectius la promoció, el coneixement i l'ús normal de la llengua catalana”

-Art. 6:

“1. La llengua catalana, pròpia de les Illes Balears, té, juntament amb la castellana, el caràcter d'idioma oficial i, per tant, ambdues són les llengües del Govern de les Illes Balears, del Parlament, dels consells insulars i de les corporacions locals, i en general de les administracions públiques de l'àmbit territorial de la comunitat autònoma de les Illes Balears i de les entitats del sector públic que d'aquelles depenguin.

2. El català i el castellà són llengües oficials a la Comunitat Autònoma de les Illes Balears i han de ser usades preceptivament per l'Administració segons la forma regulada per la llei”.

**Per tot allò exposat, el grup polític MÉS per Mallorca presenta les següents al·legacions i**

## **SOL·LICITA:**

1. Que el Consell de Mallorca realitzi un estudi de les alternatives de la tipologia de via i les característiques de la mateixa com estableix la normativa, amb l'objectiu de, tot assegurant uns alts nivells de seguretat viària, reduir el consum de territori i no sobredimensionar la infraestructura per la estacionalitat, evitant així, igualment un impacte negatiu sobre el teixit econòmic i comercial dels municipis afectats.
2. Que el Consell de Mallorca realitzi un estudi del cost – benefici de la infraestructura atès el context econòmic actual i el davant la manca de justificació de l'increment del tràfic previst.
3. Que el Consell de Mallorca realitzi un estudi d'impacte ambiental on es valorin objectivament els impactes que suposarà el projecte.
4. Que el Consell de Mallorca valori el paisatge rural i agrari com un actiu i, per tant, mereixedor de mesures de reducció del impacte paisatgístic.
5. Que el Consell de Mallorca exposi de forma transparent la manera de calcular el valor de les expropiacions, imposicions de servitud i ocupacions temporals.
6. Que el Consell de Mallorca doni compliment a allò establert a la Norma 7 del PDS de carreteres realitzant un “*estudi justificatiu i aprovació del Ple del Consell Insular de Mallorca i que aquesta informació consti a la documentació a exposar*”.
7. Que el Consell de Mallorca amplii el període d'exposició pública o es realitzi un nou període per garantir els drets de tots els ciutadans a realitzar les al·legacions oportunes per afectar



# MÉS per Mallorca

**Grup Polític MÉS PER MALLORCA**

C/ de Palau Reial 1, 4a planta. 07001.

Palma (Mallorca. Illes Balears)

Tel. 971 17 35 19 - Fax. 971 17 36 22

[jjpalou@conselldemallorca.net](mailto:jjpalou@conselldemallorca.net)

[www.mespermallorca.cat](http://www.mespermallorca.cat)

el projecte a zones no incloses dins la franja de 100 metres previst en el PDS de Carreteres.

8. Que es procedeixi a la traducció al català de tota la documentació que forma part del projecte, i que únicament està redactat en llengua castellana.

Palma, 10 d'abril de 2014

El portaveu de MÉS per Mallorca  
Joan Font Massot