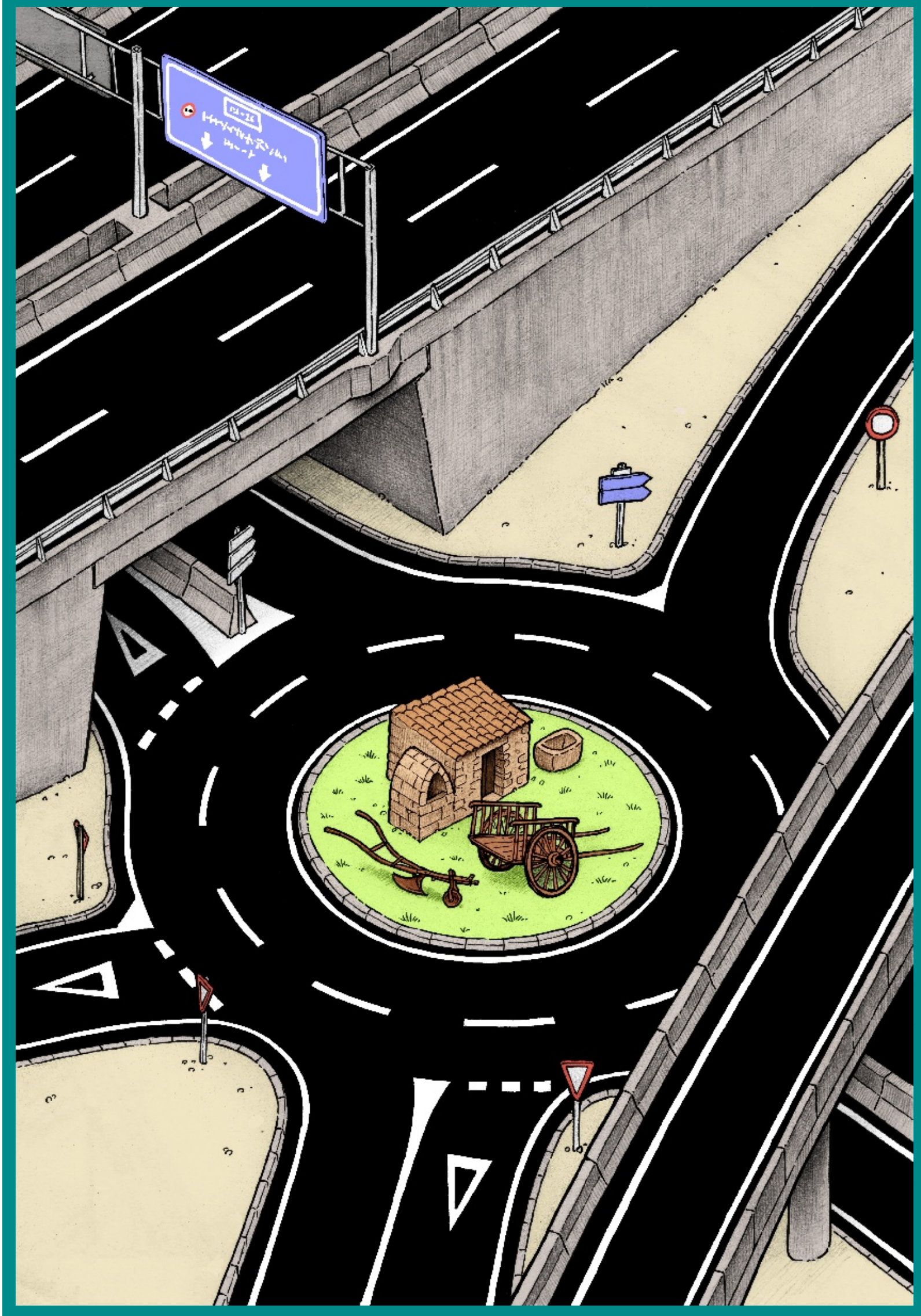
# pus carreteres!

## publicació contra l'autopista Llucmajor–Campos

estiu de 2018



continguts


**antecedents _02**

Carreteres a la mallorquina
GASPAR ALOMAR TRIAS

El model territorial actual, és també la mancança de model de mobilitat
MARGALIDA MESTRE MOREY

No més carreteres!
MARGALIDA MARIA RAMIS SASTRE

La covardia esquerrana
GASPAR ALOMAR TRIAS

**projecte _06**

Sexe, mentides i autopistes
JAUME ADROVER

Els impactes invisibilitzats
MARGALIDA MARIA RAMIS SASTRE

**reflexions _08**

L'irremeiable ocàs de l'imperi del cotxe
GASPAR ALOMAR TRIAS

Augmentat la velocitat: injustícia i absurditat
LALO

El cotxe: un emblema del capitalisme amb rodes de fang
ANTONI PALLICER MATEU

**alternatives _11**

Propostes de mobilitat a Mallorca
MARGALIDA ROSSELLÓ PONS

**infografia _12**

Els costos ambientals, territorials i econòmics de l'autopista Llucmajor–Campos
PLATAFORMA ANTIAUTOPISTES



Aquesta publicació ha estat ideada, coordinada i editada per la **Plataforma Antiautopistes** durant l'estiu de 2018.

Volem donar les gràcies a totes les persones que han col·laborat amb els seus articles; així com a **Sílvia Suau**, **Sebastià Avellà**, **Iñaki Aicart** i **Joan Colomar** per les correccions. Volem agrair especialment a **Pau Oliver** per la il·lustració de la portada i a **Biel Perelló** per cedir-nos la imatge de contraportada. Així com al col·lectiu editorial **Es fullet perdut d'en Rotget** per l'aportació econòmica.



creative commons

Sou lliures de copiar, distribuir i comunicar públicament aquest periòdic amb les següents condicions:

**Reconeixement.** Heu de reconèixer els crèdits del periòdic de la manera especificada per l'autor (però no d'una manera que suggereixi que us donen suport o rebeu suport per l'ús que en feu).

**No comercial.** No podeu utilitzar aquest periòdic per a finalitats comercials.

**Sense obres derivades.** No podeu alterar, transformar o generar una obra derivada d'aquesta obra.

# Carreteres a la mallorquina

## Breu història dels darrers 50 anys de desenvolupament viari.

GASPAR ALOMAR TRIAS

Amb la intenció de contextualitzar l'actual desenvolupament d'infraestructures viàries i a la vegada veure amb vista d'aucell com l'asfalt ha anat invadint Mallorca, farem una breu repassada a les grans obres que s'han executat durant el darrer mig segle, tot assenyalant qui s'ha encarregat tant de dibuixar les futures carreteres sobre el mapa com d'executar les mateixes destrosses. També recordarem les diverses corrupteles associades a algunes d'elles.

### Desplegant la catifa asfàltica turística

La primera autopista que es construí a l'illa fou la de l'aeroport cap a Palma el 1969 per tal de poder absorbir la creixent arribada de turistes[1]. Seguidament, per tal de no saturar s'Arenal i repartir la massa de visitants a altres indrets de l'illa, amb Franco mort i el règim agonitzant, el 1976 es començà a construir l'autopista de Ponent, fins a Palmanova. Els més de 40 anys d'antiguitat d'aquesta infraestructura explica bona part del desastre urbanístic que han patit els municipis d'Andratx i Calvià.

Una vegada s'instal·la el parlamentarisme representatiu, les competències en carreteres encara són del Govern central. El 1978, amb la UCD presidint el Govern espanyol i el Consell General Interinsular, s'inicià la construcció de l'autopista Palma–Inca per tal de donar més centralitat a la capital i així poder integrar, a la llarga, als pobles de la zona dins el seu camp magnètic d'expansió urbana, tal com amb el pas dels anys s'ha pogut comprovar, especialment amb la zona de Marratxí.

### Cañellas I, el primer corrupte viari

A les eleccions de 1983 comença l'hegemonia del PP (que fins al 1989 s'anomenà Alianza Popular) amb Biel Cañellas com a president del Govern, càrrec en el qual estarà 12 anys. A partir de l'any 1984 l'Estat delega les competències de carreteres a les Comunitats Autònomes. Així i tot, es continua amb l'expansió de les infraestructures viàries a l'illa: el 1989 es construeix el túnel de Sóller per tal de connectar les aïllades de Sóller i Fornalutx amb la resta de l'illa. També allà, i sobretot al seu port, hi havia d'arribar el progrés turístic–urbanístic.

Sis anys més tard, el 1995, i amb el túnel sense acabar, Cañellas és denunciat per adjudicar irregularment les obres a canvi d'un suborn d'uns 50 milions de pessetes que serví per pagar les anteriors dues campanyes electorals del PP. Aznar obligà a Cañellas a dimitir per tal de netejar la imatge del partit, passant Cristòfol Soler a substituir-lo. Dos anys més tard, el Tribunal Superior de Justícia de Balears va declarar provades les acusacions contra Cañellas, però aquest fou absolt per prescripció del delicte.

A més, el 1990, en vista que Palma no podia absorbir tot el trànsit generat pel model viari imposat, i per tal de poder expandir encara més la seva àrea metropolitana, es construí la Via de Cintura.

### L'inici del regnat de Matas i Munar

Arribam a les eleccions de 1995, guanyades pel PP de Soler amb majoria absoluta al Parlament, però no així al Consell de Mallorca. És quan, per tal d'evitar el domini «popular» en ambdues institucions, els partits d'esquerra pacten amb Unió Mallorquina (UM) que, amb tan sols 2 consellers electes, pren el poder del Consell. D'aquesta manera, Maria Antònia Munar desembarca a la presidència, iniciant així el seu regnat que durarà 12 llargs anys.

A part, un any més tard, volent demostrar qui seguia manant dins el PP, Cañellas fa dimitir a Soler i imposa a Jaume Matas, el seu delfí, com a successor. Amb aquestes caramboles, Matas i Munar arriben al poder gairebé alhora. Com gairebé a la vegada han acabat dins la presó per diverses corrupteles.

El 1998 s'aprova el Pla Director Sectorial de Carreteres (PDSC), el qual pretén imposar el futur desenvolupament viari a l'illa. Concretament el PDSC preveia construir una basta xarxa de autopistes i autovies a tota l'illa (autopista Inca–Alcúdia i autopista del Llevant: de Palma a Manacor passant per Llucmajor, Campos i Felanitx), molt semblant a la imatge que il·lustra el text.

*La profecia del grup Terra i llibertat, a prop de materialitzar-se.*

### El «parèntesi» del Pacte

A les eleccions de 1999, el poble mallorquí gira l'esquena als deliris desenvolupistes del PP i UM, pel que Matas perd la majoria absoluta al Parlament i es forma el primer Pacte de Progrés amb la unió de sis grups polítics (entre ells UM) i amb Francesc Antich (PSIB) al capdavant del govern. Al Consell es reedita el Pacte gràcies al suport de les forces d'esquerra, mantenint Munar la presidència i UM tota l'executiva.

A més, l'any 2001 es produeix un fet clau: les competències de carreteres passen a mans dels Consells Insulars. Des de llavors, es posa al capdavant de la Conselleria d'Obres Públiques i Urbanisme el senyor Antoni Pascual i com a Director General de Carreteres a Gonzalo Aguiar, ambdós d'UM. Recordeu aquests noms.

El Pacte va modificar al mateix any el PDSC per tal d'eliminar les autopistes projectades i rebatejar-los com desdoblaments. Així i tot, va proposar executar el tram d'autopista s'Arenal–Llucmajor, la prolongació de l'autopista de Ponent fins a Peguera, l'autovia fins a la UIB o el Segon Cinturó. Projectes que no arribà a executar.

### L'escalèxtric de PP i UM

El 2003 retorna la dupla PP–UM, ja que UM dóna l'esquena als seus anteriors socis de govern per retornar a Matas al poder parlamentari. A més, UM manté el Consell pactant amb el PP i, per extensió, el control sobre les carreteres. És llavors, amb el soci adequat i en ple èxtasis econòmic i de creixement urbanístic, quan Munar dóna una nova envestida al desenvolupament viari, modificant i tractant d'executar el PDSC.

Tot d'una arriben al poder, el 2004 comencen a desdoblar la carretera Palma–Manacor per tal que aquesta via pugui suportar el sempre creixent parc automobilístic, especialment els nombrosos autocars que l'utilitzaran durant l'estiu. També perquè pugui ser una via ràpida d'expansió de la bombolla immobiliària als pobles per on passa. És la primera macro–obra del Consell d'UM, la qual suposà un sobrecost del 18,5% que, com veurem, no varen desaprofitar.

A més, per si no fos poc, el 2005 es desdoblà la carretera Palma–UIB, s'allargà l'autopista d'Inca fins a sa Pobla –desitjant poder estirar-la fins a Alcúdia qualque dia– i s'executà el tram d'autopista de s'Arenal a Llucmajor, encetant així l'autopista de Migjorn. Seguidament, el 2006 comencen a construir l'autopista Palmanova–Peguera. L'asfalt –i les masses de turistes– seguien el seu camí cap a tots els punts cardinals de l'illa. No obstant això, hagueren de renunciar al seu projecte estrella a costa de l'ampli rebuig social que despertà: l'autopista Inca–Manacor.

### El segon Pacte: més del mateix

El 2007 es reedita el Pacte de Progrés (PSIB+BLOC+UM) amb Antich al capdavant, gràcies a la promesa estrella de no construir l'hospital de Son Espases, promesa que incompliren en menys de 5 mesos. A part, aquesta vegada serà el PSIB, de la mà de Francisca Armengol, qui porti les regnes del Consell, destronant a la princesa Munar. No obstant això, tot i haver patit els desastres executats a l'anterior legislatura en matèria de carreteres, el PSIB i el Bloc mantenen a UM al capdavant de la Conselleria d'Obres Públiques.

El març de 2009 esclata el cas Peatge: Pascual, Aguiar i el zelador Gabriel Mestre són imputats per malversació de cabals públics, falsedat documental, suborn i prevaricació per les obres de desdoblament de la carretera Palma–Manacor. La «presumpta» trama de corrupció consistí en reformes als seus domicilis emprant material de l'obra i facturant-ho a l'UTE, a més d'exigir doblers a particulars i empreses titulars d'establiments oberts al públic en els laterals de la carretera per tal de no afectar-los –arribant a fer favors a la carta, com l'aparcament construït pel restaurant «Es Cruce» pagat amb dos macros-dinars–, tot amenaçant –i extorsionant– a qui no col·laborés de no executar carrils o vies d'accés cap als seus negocis o domicilis[2]. Cap dels imputats dimiteixen en aquell moment del seu càrrec; el cas encara està pendent de judici.

Al finals de 2009 s'aproven les modificacions del PDSC, que venen a consolidar i donar continuïtat al dibuixat el 1998: nous trams d'autopista per duplicació de calçada (Llucmajor–Campos, Manacor–Sant Llorenç, Peguera–Andratx) amb addició de nous carrils en autopistes/autovies existents. I al mateix desembre, es posen mans a l'obra: es comença a construir el tercer carril de la Via de Cintura. Armengol assisteix, al començament de les obres, acompanyada dels imputats Pascual i Aguiar. Aquests no seran substituïts fins al març del 2010 per dos membres del PSIB.

### L'inefable Bauzá

Malauradament, hem de recordar les envestides del Govern de 2011, comandat pel piròman José Ramón Bauzá. Per primera vegada, el PP domina amb majoria tant el Parlament com el Consell Insular, circumstància que el deixarà fer i desfer al seu antull.

En matèria de mobilitat, s'estrenaren forts: tot d'una decidiren aturar les obres del tren de Llevant –que acabaren convertint amb una Via Verda– per destinar els doblers a començar les obres del Segon Cinturó. A més, executà la sortida de l'autopista de Migjorn al Molinar, fent una bona destrossa a una de les darreres zones no urbanitzades de Ciutat.

Per acabar aquesta pinzellada històrica, i deixant per altres articles l'anàlisi de la legislatura actual, fou el Consell de Maria Salom qui posà damunt la taula, el 2014, l'autopista Llucmajor–Campos, amb l'esquerra parlamentària en contra d'aquest projecte desfressat de desdoblament. Tots coneixem el final: esgoten la legislatura sense arribar a executar-la i els governs passen a mans d'un pacte íntegrament d'esquerres –per primera vegada sense el llast d'UM– que, per coherència... decideixen seguir amb el projecte, lleugerament modificat, per la porta del darrera.

---

1 Finançada pel Banc Mundial, fou un dels tres grans projectes del primer Pla de Carreteres del Franquisme. Podeu consultar-ho a Buades, J. (2006) Exportando Paraísos. La colonización turística del planeta. *La Lucerna*.

2 Recomanem la visualització del reportatge *Carreteres a la mallorquina*, estrenat al programa Cròniques de l'extinta TV de Mallorca; es pot consultar a la xarxa. El títol del present article és un homenatge a dita peça audiovisual.

*La manca de planificació tot i l'impacte de les infraestructures viàries a diferents indrets de la geografia mallorquina no eviten el caos i els embossos als accessos d'hospitals i grans centres comercials. A l'esquerra, l'entrada a Son Espases. A la dreta, les obres de construcció del FAN Mallorca.*

# El model territorial actual, és també la mancança de model de mobilitat

## És imprescindible valorar la localització de cada un dels elements que generen fluxos de mobilitat a l'hora de gestionar el nostre sistema–illa.

MARGALIDA MESTRE MOREY

Dins el conjunt de dinàmiques que incideixen i s'expressen sobre el territori, sovint s'ha afirmat que és la mobilitat la que té major capacitat per mostrar i retratar la forma de funcionar d'una regió. Com tots sabem, hi ha tants tipus de mobilitat com tipus de motius et porten d'una banda a l'altra, la majoria són difícils de comptabilitzar, altres lligades, per exemple, al lloc de treball, a les escoles, a activitats extraescolars, universitat, centres d'oci, són sovint estudiades i analitzades.

Certament, perquè hi hagi mobilitat, necessitem un punt de partida, d'un recorregut i d'un destí. Encara que aquest sigui un raonament tan i tan senzill, amaga, al meu entendre, una vertadera complexitat (o senzillesa, ja sabem que sempre depèn de la perspectiva). Tots els fluxos de mobilitat que tenen lloc sobre l'illa o sobre qualsevol territori precisen d'un govern, és a dir, d'una ordenació. No podem, no hauríem d'haver pogut, de fet, seguiré amb el text pressuposant que això mai ha passat, no valorar la localització de cada un dels elements que generen fluxos de mobilitat. Amb això es vol dir que totes i cadascuna de les actuacions i decisions de localització d'un element, diguem-li, escola, deixalleria, centre mèdic, hotel, supermercat, oficina de l'administració pública, poliesportiu, etc., ha de ser «tan sols» un punt més de la xarxa de punts que estigui en concordança amb els fluxos que aquest i tots ells generen.

Això, comporta entendre el conjunt de l'illa com un sistema que ve determinat per les dinàmiques que tots i cada un dels elements que tenen representació sobre l'espai configuren. Si agafem el document de diagnosi del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, que fou presentat al mes d'octubre de 2017, trobem un punt dedicat a l'anàlisi de «les activitats econòmiques i grans generadors d'atracció». Aquest punt recull diferents clústers empresarials, polígons industrials, centres hospitalaris, universitaris, mobilitat escolar i activitat turística. Certament, és el punt de partida que precisament posem en relleu en el present article, ara bé, hi manca certa determinació pel que fa al grau de detall. Podria ser un encert intentar conèixer a partir de la localització de les empreses i els serveis públics, els fluxos de mobilitat que aquests generen i com utilitzen la xarxa de transport existent? Podríem així millorar les propostes? Un exemple clar n'és l'Hospital d'Inca, diàriament hi ha cotxes aparcats a les cunetes de la carretera. Cal fer una empenta més contundent en la planificació de la mobilitat.

És precisament a partir de conèixer amb profunditat el funcionament del nostre sistema–illa, que es pot començar a entrar en detall en la seva planificació i ordenació, tot i que per això, cal encara haver fet una altra feina prèvia, que és la definició del model de la Mallorca futura. Fem-ne, de nou, un exemple, precisament amb el cas que promou la publicació del present article, la reconversió d'un tram de carretera en una autopista[1]. Si partim del model de la Mallorca futura amb el que sembla estar pensada la reconversió esmentada, potser en un futur arribaríem a construir un darrer cinturó de la capital que permeti fer la volta a l'illa a uns 8 quilòmetres de la costa. És aquest el model de la Mallorca futura al que aspirem?

Seguint aquest argument, podem encara anar més lluny. Amb la reconversió de la carretera que tenim per cas, aquesta implica la millora de l'accessibilitat cap a un sector de l'illa, d'aquest fet en surten un seguit de preguntes: la reconversió de la carretera, que no millorar-ne certs aspectes del tram que es considerin deficients, quines conseqüències o, diguem-ho d'una altra manera, quines noves oportunitats presenta sobre la zona a què potencialment serveix? Aquestes oportunitats, poden afectar, per exemple, al preu del sòl i a l'habitatge? Poden generar noves demandes de mobilitat futures?

Aquesta concatenació de preguntes ens porta a una característica que hauria de ser intrínseca a la gestió, ordenació i planificació del sistema–illa, la conseqüència. La Mallorca actual ha anat construint-se ubicant sobre el territori vies i elements que han generat un impacte amb la seva localització, la qual ha incidit no només sobre la mobilitat, sinó també sobre l'habitatge, els recursos naturals i tants d'altres aspectes. És imprescindible incorporar la transversalitat de l'impacte que les dinàmiques tenen sobre el territori, si no ho fem, a quina Mallorca aspirem?

El lligam entre la conseqüència i la proporcionalitat, la qual ve guiada pel model de la Mallorca futura al que aspirem, ens ha de portar cap a actuacions equilibrades entre possibilitats de creixement i conservació del territori i dels recursos naturals. Cal no oblidar, però, el factor temps. Pensar l'illa a partir de períodes vertaderament llargs, 100 anys per exemple, ens permeten entreveure les garanties màximes amb les quals hem de gestionar el present. Créixer, no té perquè sempre ser la millor opció.

La mancança d'uns valors ben arrelats entorn del govern del territori és un punt feble més que ens està portant a perdre la nostra essència com a societat. El territori és precisament allò que podem mostrar de nosaltres mateixos, és allò que modelem plegats com a societat.

De fet, els balears comptem amb unes condicions vertaderament òptimes per tenir un territori ben organitzat i ordenat. En primer lloc, perquè el nostre territori, cada una de les illes, es troba perfectament delimitat per la línia de costa. Això no implica, de cap manera, oblidar que l'abast de les dinàmiques territorials que actuen sobre l'illa està influenciat per dinàmiques exteriors, de fet la descripció d'aquest escenari la fa visible principalment el sector turístic *–Mallorca es área metropolitana de cualquier ciudad alemana* no fa gaires setmanes fou el titular d'una entrevista a Jesús Manuel González, geògraf de la UIB, a un diari ben reconegut a Mallorca–, ara bé, també cal valorar que no ens creuen autopistes que recorren l'arc mediterrani, així doncs, ser una illa, ens permet amb major facilitat organitzar-nos a nosaltres mateixos, tot i les influències exteriors. En segon lloc, les condicions són també òptimes perquè ja comptem amb l'instrument imprescindible per dur-ho a terme, el Pla Territorial Insular. Després de certes disputes entre Consell de Mallorca i el Govern Balear, es definí que el conjunt de l'illa Mallorca havia de ser ordenada entenent-la com una àrea homogènia de caràcter supramunicipal. És precisament aquesta decisió la que avui en dia ens permet tenir l'instrument idoni per afrontar aquest repte, el d'aconseguir gestionar un territori que si no manegem nosaltres, vindrà definit encara més per dinàmiques i interessos exteriors.

Així doncs, remarquem-ho de nou per acabar, és del tot imprescindible apostar per fer eines de planificació i ordenació del territori més eficients, més conseqüents i, sobretot, proporcionals a la Mallorca que desitgem ser. El nostre territori és, també, la nostra identitat.

**És precisament a partir de conèixer amb profunditat el funcionament del nostre sistema–illa, que es pot començar a entrar en detall en la seva planificació i ordenació, tot i que per això, cal encara haver fet una altra feina prèvia, que és la definició del model de la Mallorca futura**

1 Pot llegir-se també el desdoblament d'un tram de carretera. Interessant joc conceptual utilitzat per referir-se al projecte, entre desdoblament i autopista, en funció de fer més o menys rellevant l'impacte sobre el territori, que tècnicament varia en el fet que amb el desdoblament s'asfalta un metre menys de sòl.

*Obres al camí de Conies, que uneix Manacor amb la carretera d'Alcúdia-Artà (Ma-12).*

# No més carreteres!

## Quan el futur només s'entén en clau «autopistes».

MARGALIDA MARIA RAMIS SASTRE

«No més carreteres. Ni més asfalt, ni més creixement, ni més especulació. No volem més desbarats». Aquest era el lema que encapçalava la darrera gran campanya contra la previsió de noves carreteres, impulsada per l'Assemblea de Col·lectius contra el Pla de Carreteres[1], en motiu de la revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (PDSC) al 2009. Una revisió impulsada quan Francina Armengol era Presidenta del Consell de Mallorca i que va tenir com a conseqüència la continuïtat i consolidació del model viari definit prèviament al PDSC de 1998, i la seva posterior modificació aprovada al 2003. En definitiva la continuïtat del model de carreteres obsolet i depredador dissenyat per PP–UM que a dia d'avui és segueix consolidant trosset a trosset.

### Quin era (i continua sent) el model?

L'objectiu del pla dissenyat al 98 per PP-UM era impulsar infraestructures que connectessin Palma amb els principals centres turístics i amb els principals nuclis de població de l'illa, obrint la porta a l'expansió urbanística a poblacions allunyades de Palma. La revisió del PDSC de 2009 va representar, com ja s'ha esmentat, una continuïtat del Pla de 2003 (Matas–Munar, 2003–2007) qualificat com el Pla d'Autopistes i d'Autovies. Un model que, projecte a projecte, implementats per trams, tenia per objectiu complementar les infraestructures radials (amb Palma com a epicentre), consolidades amb nous trams d'autopistes (Llucmajor–Campos, Manacor–Sant Llorenç, Peguera–Andratx) amb addició de nous carrils en autopistes/autovies existents i amb noves infraestructures de caire transversal (com varen ser els casos de l'autovia Inca–Manacor o el Segon Cinturó) que responen al traçat dels següents eixos:

- eix Pollença – sa Pobla – Llubí – Sineu – Sant Joan – Montuïri – Porreres – Campos – Ses Salines.
- eix Escorca – Caimari – Inca – Sencelles – Algaida – Llucmajor – sa Ràpita.
- eix Santa Margalida – Ariany – Petra – Manacor – Felanitx – Santanyí.
- eix Palma – Llucmajor – Campos – Felanitx – Manacor – Sant Llorenç – Artà – Santa Margalida – Muro i sa Pobla – Can Picafort – Alcúdia – Pollença

amb petits trams radials que arriben a la costa. Aquest eix vendria a ser com un arc anular que complementa la xarxa radial i la transversal exposades, i que tendria continuïtat amb l'arc de la Serra de Tramuntana (Pollença–Andratx).

Per fer factibles aquests eixos transversals el Pla contemplava, i contempla encara avui, obres desmesurades de condicionaments de la xarxa primària complementària i de la xarxa secundària –p.ex. Sant Joan–Montuïri– i variants i rondes de circumval·lació que condicionaran l'expansió urbanística de molts municipis de Mallorca i que no queden justificades en termes de capacitat potencial de trànsit per aquestes vies –és el cas per exemple de les variants de Llubí, Sencelles i Santa Eugènia.

Alguns d'aquests trams s'executen ara sota les ordres polítiques d'un govern «progressista» (PSOE–MÉS–PODEM).

### Pla de transport i pla territorial, sotmesos a les carreteres

Qualsevol política de carreteres hauria de respondre a una política de transport/mobilitat que integrés d'una forma global a part de la política de carreteres, altres polítiques sectorials: infraestructura ferroviària, transport col·lectiu per carretera, transport urbà, enllaços intermodals, ordenació del territori, estudis de demanda, aspectes ambientals, etc. El Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears que es va aprovar al 2006[2] però, va restar sotmès a les carreteres que ja estaven planificades sense qüestionar cap de les infraestructures que hi havia previstes i que, ben segurament, haurien pogut ser eliminades si s'hagués fet una bona planificació alternativa basada en el transport públic.

**El compromís del Consell actual de «Revisar el PDS de Carreteres i elaborar un Pla de Mobilitat [...] per evitar generar més trànsit i impulsar millor el transport públic interurbà» ha quedat en no res**

Les actuacions previstes al pla de carreteres han acabat així, condicionant i sotmetent no només el Pla de Transport, sinó també el Pla Territorial i fins i tot el futur planejament urbanístic de Palma (com s'ha vist recentment amb la discrepància entre urbanisme de l'Ajuntament de Palma i el Consell en relació al nus de Coll d'en Rabassa[3]). Continuam idò executant les obres d'un pla de carreteres sense que, prèviament, s'hagi estudiat i elaborat un Pla de mobilitat integral de tota la illa que no ha existit mai. Els acords del Pacte de governabilitat del Consell de Mallorca per a la Legislatura 2015/2019 fixaven el compromís de «Revisar el PDS de Carreteres i elaborar un Pla de Mobilitat. Desenvolupar aquests dos instruments de forma coordinada per evitar generar més trànsit i impulsar millor el transport públic interurbà...». Un compromís clarament incomplert. Volien també «efectuar una reconversió del departament de carreteres en un departament d'infraestructures i mobilitat sostenible». Objectiu que també han deixat pel camí.

Des del punt de vista d'ordenació territorial, un pla de carreteres hauria de respondre a les exigències del model territorial i tenir en compte aspectes importants per a la mobilitat, com la regulació del creixement urbanístic, les activitats i usos sobre el territori, la ubicació d'infraestructures estratègiques, les decisions bàsiques en matèria de transport o les mesures destinades a una millora de la qualitat de vida i a la protecció del medi natural, que han de tenir, necessàriament, repercussions territorials. No de bades les carreteres són eixos vertebradors del territori i, per tant, influeixen decisivament en l'atracció d'activitat, en l'elecció de residència o en els hàbits de compra i consum, i, per tant, comporten importants plusvàlues (o minusvàlues) en les zones afectades i l'àrea d'influència. Aquí, a Mallorca i històricament, primer s'han previst les carreteres i després s'ha intentat ordenar la realitat que aquestes indueixen i que acaben generant la necessitat de noves ampliacions viàries per saturació.

**Qualsevol política de carreteres hauria de respondre a una política prèvia de transport/mobilitat d'acord amb un model territorial definit**

No s'haurien de poder fer carreteres sense definir abans quin model territorial volem per Mallorca i quin model de mobilitat duu associat. Fer més carreteres, no és la solució però es segueix apostant per imposar carreteres, i ho executen aquells que abans, i des de l'oposició, s'oposaven a aquesta (i)lògica perversa.

### Al 2018 continuam només sabent fer més carreteres

En definitiva, continuam sense un Pla de mobilitat integral de tota la illa –més enllà de la diagnosi presentada pel Govern l'octubre de 2017[4]– ni una revisió radical del Pla de transports del 2006 –més enllà del Pla Director Sectorial de Transport de viatgers per carretera, que també, sense comptar amb l'estudi previ de mobilitat integral, es va aprovar al 2017 per resoldre les noves concessions d'empreses que desenvolupen les línies regulars d'autobusos interurbans de Mallorca a partir de 2019.

El pla de mobilitat hauria de ser el que definís les actuacions de carreteres imprescindibles, atenent la pressió territorial, sobre les infraestructures i sobre els recursos de l'illa. Un escenari de sentit comú, però molt enfora de la realitat actual en que les competències en mobilitat, transport i carreteres continuen anat cadascuna per la seva banda sense fer el tan necessari i reclamat exercici d'integració de les diferents perspectives.

1 GOB (2009) Aturem el pla de carreteres. *http://nomescarreteres.wordpress.com*.

2 Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori (2006) Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears.

3 GOB (2018, 31 de gener) El GOB demana que el Consell reconsideri la seva proposta de nous accessos des de l'autopista al Coll d'en Rabassa.

4 Direcció General de Mobilitat i Transports (2017, octubre) Pla Director Sectorial de Mobilitat. Diagnosi.

*Les esquerres participaren a la darrera gran mobilització en defensa del territori «Prou! Salvem Mallorca!» a l'any 2007. Entre altres reivindicacions, s'exigia aturar la construcció de l'escalèxtric de Matas i Munar. Ara són ells qui agafen el relleu.*

# La covardia esquerrana

## O sobre la seva nul·la determinació per acabar amb la dictadura del cotxe.

*«El que no podem tolerar és que, en nom de la seguretat, facin i desfacin, se contradiguin, tornin bojos els ciutadans amb tanta obra pública a la vegada, tudin els nostres doblers, i, a damunt, se'n riguin cara alta de les persones que defensen que les millores a la xarxa viària, s'han de dur a terme d'acord amb la mida d'una illa que, de punta a punta,no arriba als cent quilòmetres.»*

**Francesca Vives,** llavors portaveu del **PSM** dins l'Ajuntament d'Inca**,** sobre les obres de l'**autopista Inca–sa Pobla**[1].

GASPAR ALOMAR TRIAS

La dreta no bada. Té el seu projecte clar i, quan arriba al poder, posa en marxa la maquinària urbanitzadora: desregularitzant els usos al medi rural, eliminant controls ambientals i obrint nou nínxols de sòl classificat com urbà on poder continuar amb la urbanització salvatge. Tracta de perpetuar el fenomen de la balearització, el de la construcció sense cap tipus d'ordre ni de planificació, fenomen que ja fa mig segle que construeix arreu, destrueix arreu. Una dispersió urbanística que ha afavorit el desplegament viari i la construcció de grans infraestructures per tal de suportar el creixent tràfic, alhora de fomentar nova construcció allà on tot just arriba l'asfalt. El peix que es devora la coa.

I en matèria de mobilitat, també ho té ben clar, la dreta. Ja ho patírem a les legislatures del PP i de l'extinta UM: el seu model és el del cotxe privat, el de la carretera. I si és en forma d'autopista, per fer més via, millor. El tren, ni de jugueta el volen. Això sí: dibuixaren l'escalèxtric viari mitjançant el Pla Director Sectorial de Carreteres (PDSC) i, tot d'una que pogueren, els ara convictes Matas i Munar, l'executaren. Fil per randa; excepte una infraestructura.

L'autovia Inca–Manacor, el projecte estrella de PP i UM, caigué. O, millor dit, la tiràrem. Després d'anys de mobilitzacions per tal d'evitar l'execució del PDSC i de noves mega–infraestructures, urbanitzacions i hotels, sota la plataforma «Qui estima Mallorca no la destrueix» –a la que tota l'esquerra parlamentària s'hi adherí, PSIB i PSM inclosos–, la dreta hagué de fer marxa enrere. Emperò deixaren sobre l'illa una nova estesa d'asfalt: els desdoblaments de les carreteres Palma–Manacor i Palma–Universitat, i els trams d'autopista Inca–sa Pobla, Palmanova–Peguera i s'Arenal–Llucmajor.

Ara toca continuar la feina feta: és el torn de desdoblar la carretera Llucmajor–Campos. I vol fer-ho el primer pacte íntegrament d'esquerres, sense el contrapès d'UM. Aquells mateixos que s'hi oposaren ara fa 4 anys, la facció campanera del PSM, discutia que el desdoblament fos la solució ideal, temien que «allargar l'autopista fins a Campos sigui també una excusa per seguir expandint aquestes grans infraestructures principalment fins als nuclis turístics costaners, en un territori limitat, petit, com és Mallorca». En canvi, des del PSOE de Campos, s'apostava per la realització d'una ronda «abans de crear un embut amb l'arribada del desdoblament de la carretera Campos–Llucmajor»[2].

Emperò ara al·leguen que toca construir-la en nom de la seguretat viària, quan després de les actuacions de 2015 ja no hi ha motius perquè la premsa segueixi inflant la llegenda de «la carretera de la mort»: cap accident greu de llavors ençà. Ara, després de reduir-ne un metre l'amplada, l'esquerra executa el projecte del PP, executa l'«autopista desfressada de desdoblament».

No entrarem en discussions sobre si la via resultant serà una autopista, una autovia o una carretera desdoblada; no caurem en la seva trampa. L'important és el consum de territori que suposarà (de 9 metres d'amplada es passarà a 42), l'increment de la pressió automobilística, humana i urbanística cap al Migjorn i el malbaratament de recursos públics en una obra que va totalment en contra de la tendència de contenció del creixement que almenys s'hauria d'haver fet. Tot executat, recordem-ho les vegades que facin falta, per un tripartit d'esquerres: l'ambivalent PSIB, del qual no podem esperar gaire cosa; MÉS, coalició electoral en què figuren dos partits autodenominats ecologistes (PSM i Iniciativa Verds); i PODEM, que encara no sabem si poden, però pareix que no volen. Arribats a aquest punt, toca demanar-se: té l'esquerra un projecte de mobilitat clar?

Haurem de tirar de memòria. El primer Pacte de Progres –sí, fora accent– va executar fins a 8 actuacions viàries entre reformes, noves rondes, variants i túnels. A més, ja va posar sobre la taula obres de gran envergadura com el tram d'autopista s'Arenal–Llucmajor, la prolongació de l'autopista de Ponent fins a Peguera, l'autovia fins a la UIB o el Segon Cinturó[3], molts dels quals executaren posteriorment Matas i Munar. A més a més, amb cert cinisme, va maquillar el PDSC: substituí les referències a autopistes i autovies per desdoblaments. Això sí: recuperà els trams de tren des d'Inca fins a Manacor i sa Pobla. Moltes de fredes per poques de calentes.

El segon Pacte va tornar a «modificar» el PDSC dibuixat pel PP. Les cometes són justificades: es van planificar el 73,5% d'aquelles actuacions previstes en el PDSC de la dreta que no havien estat realitzades. Tres de cada quatre. Entre aquestes, la prolongació de l'autopista de Migjorn en el tram Llucmajor–Campos per duplicació de calçada, tal com apareix al paper[4]. A part, també va tornar a posar sobre la taula el Segon Cinturó: més asfalt per solucionar els problemes d'accés a Palma. Respecte al tren, començaren a final de legislatura les obres del tram Manacor–Artà, obres que Bauzá s'encarregà de sabotejar en plena construcció. També en sap, la dreta, d'acció directa.

Per tant, el model de mobilitat de l'esquerra es pot resumir en tres paraules: continuista, incoherent i covard. Continuista perquè ha seguit executant o mantenint, amb la boca petita, els plans desenvolupistes de la dreta. Incoherent per seguir asfaltant per facilitar la mobilitat del cotxe i per altra banda donar tímides empentes al transport públic, sense decisió. I covard per no rompre amb la dinàmica de prioritzar i afavorir la mobilitat privada, sense mitges tintes.

Pensem on som. Estam en el *top ten* mundial pel que fa a parc automobilístic. Tenim una de les proporcions de mobilitat motoritzada privada més altes de l'Estat. Any rere any creix el trànsit viari: els grans embossos ja floreixen per primavera. Les emissions de gasos d'efecte hivernacle estan per sobre del 39% respecte a l'any 1990, quan pel 2020 haurien de ser un 20% inferiors[5]. I, finalment, de petroli barat no en tendrem eternament, així com tampoc pareix sensat apostar-ho tot al cotxe elèctric.

Amb aquest panorama, és tolerable executar cap actuació en vista d'afavorir el trànsit rodat, de facilitar-ho i desembossar-ho, que no vagi en la línia de treure cotxes de les carreteres? No, de cap de les maneres. Ni autopistes, ni desdoblaments, ni variants, ni rondes, ni cotxes elèctrics ni altres receptes ensucrades. El que toca és apostar fermament per una moratòria en la construcció d'habitatges nous i decréixer en l'arribada de les estades turístiques: a més pressió humana, més pressió automobilística i més desenvolupament urbanístic. Toca també descentralitzar Palma per canviar radicalment la planificació urbanística: construir proximitat i no llunyania, tal com s'ha fet sempre. Així mateix, és imprescindible el transport públic col·lectiu i fer entendre a la societat que cal pujar al tren. Que cal, sobretot, desplegar una xarxa ferroviària com la que teníem fa un segle i deixar d'apostar-ho tot al cotxe. De fet, hem d'apostar per anar desterrant el cotxe.

El projecte d'ampliació de la carretera Llucmajor–Campos és una punyalada a totes les persones que votaren un canvi, sí, però una punyalada anunciada, sense traïdoria. Potser merescuda i tot, per il·lusos. Perquè també nosaltres hem de fer autocrítica: no ens han demostrat suficientment les esquerres parlamentàries que no posen en dubte l'actual model? Que l'únic que pretenen és seguir amb el desenvolupisme d'una manera més pausada, més tolerable? Ja és hora de deixar d'escoltar la seva contarella, de tornar a mobilitzar-nos pel territori com ara fa una dècada, de no tolerar més agressions, de fer front a la destrossa. Perquè la inacció, és complicitat.

1 Vives, F. (2005, 8 d'octubre) En nom de la seguretat viària. *El PSM opina*.

2 Obrador, T. (2014, 7 de gener) Llucmajor y Campos exigen que este 2014 deje de existir la «carretera de la muerte». *Diario de Mallorca*.

3 GOB (2003, 16 de abril) El GOB considera que els nous projectes de carreteres que executen Govern i Consell estan provocant un impacte molt elevat.

4 Consell de Mallorca (2009, 17 de desembre) Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres.

5 Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (2018) Baleares serie CRF 1990–2016. *CAIB – Secció Atmosfera*.

# Sexe, mentides i autopistes

## Un model viari del passat pel 2019.

JAUME ADROVER

*Acció a les festes de Sant Sebastià 2017 de Ciutat abans del concert de La Gran Orquesta Republicana.*

*Pancarta a la manifestació del 23-S «Fins aquí hem arribat!».*

### Un model caríssim i que els mallorquins pagam al 100%

El Consell de Mallorca executa amb mà de ferro el Pla de Carreteres del PP. Els darrers anys s'han executat, aprovat i licitats projectes d'obra nova al voltant dels 200 milions d'euros. Autopistes, trams del Segon Cinturó, tercers carrils, enllaços, macro rotondes i variants avancen a tota màquina gràcies a pressupostos extraordinaris. Totes aquestes obres les estam pagant els mallorquins al 100%. Ens deien que Madrid obligava a fer autopistes o no pagaria, però d'ençà del 2011 Madrid no ha pagat ni 1€ de les obres del conveni de carreteres.

### Les xifres de l'autopista

El 6 de juliol de 2017 s'aprovà la construcció d'una autopista entre Llucmajor i Campos gràcies al vot de tots els partits del Consell de Mallorca. Les xifres del seu impacte són d'una magnitud extraordinària. Expropien a més de 300 propietaris de 220 finques, expropien fins a 31 hectàrees (31 camps de futbol de primera) però el projecte pot arribar a ocupar-ne prop de 45, tot plegat sense comptar el patrimoni afectat. També maregen les xifres econòmiques, els costos s'havien anunciat al voltant de 37.509.000€, tot i que podrien licitar-se a la baixa o a l'alça, depenent d'un recurs en vigor. Les xifres del projecte inicial, apuntaven a prop de 170.000 metres cúbics de terra fèrtil extreta. I tot plegat per guanyar 1 minut i 48 segons (de 80 a 110 per un tram de 8,8 km).

### La sinistralitat a la carretera cau en picat. Més autopistes no vol dir més seguretat

Un dels arguments per justificar aquest projecte, és la sinistralitat de la via. Aquesta afirmació no és certa, com ha confirmat la mateixa consellera Mercedes Garrido. Després de les modificacions fetes a la carretera pel Consell l'any 2015, no hi ha hagut més accidents greus atribuïbles a la via, el que demostra que és possible fer compatible la seguretat sense haver de fer autopistes i el Consell sap com fer-ho. Les autopistes no són per a nosaltres, ni per millorar la seguretat, són inèrcia del passat.

### Aquesta nova autopista és un frau als ciutadans

Poc abans de les eleccions autonòmiques, MÉS per Mallorca titllava el projecte de faraònic per boca de Joan Font, el seu portaveu al Consell. Font deia que era «una barbaritat, pensat únicament per beneficiar grans superfícies...». També deia «qui pagarà les conseqüències serà el petit comerç de les poblacions afectades», afegia que «no té cap viabilitat econòmica i mediambiental» i que «aquest projecte no està inclòs dins el Conveni de Carreteres i, per tant, serà l'administració insular qui haurà de córrer amb les despeses». Ara però hi donen suport total votant SÍ, amb entusiasme.

El programa electoral de MÉS per Mallorca deia al seu punt 74 «suprimir les autopistes camuflades de desdoblament», fent clara referència a aquest projecte. El PSOE també va presentar al·legacions al projecte, perquè deia que era desmesurat.

Per la seva banda, Podem, deia al seu programa electoral que «regularitzarem la integració paisatgística de les infraestructures...», qualificava les autopistes de «no llocs» i deia que «a una illa tan petita no hi tenen sentit» (punt 208). Una facció del partit, fins i tot va impulsar un manifest contrari on deia que era un projecte «depredador del territori» i que no entendria que el partit hi donés suport[1].

### El projecte del PP tenia 43 metres d'amplada i era una autopista. La del PSOE, MÉS i Podem en farà 42 i és un desdoblament

La diferència entre l'autopista del PP i la de PSOE–MÉS–Podem seria de sols 1 metre. La del PP però, destrossava el territori, es feia per afavorir a les grans superfícies, era caríssima, un favor a les constructores, estenia un model depredador. La que han aprovat PSOE–MÉS–Podem amb el suport total de PP, PI i Ciudadanos ara és sostenible i respectuosa. No hi ha dret a això!

### Un projecte aprovat de la pitjor manera

Els projecte més car de la legislatura no va poder ser comparat amb el del PP. Tampoc va poder ser estudiat per la ciutadania, ni pels 300 expropiats perquè ni tan sols va passar l'habitual procés d'Exposició Pública, un tràmit imprescindible per fer al·legacions i defensar o proposar correccions. El Consell s'escuda en què el projecte del PP ja s'havia exposat, i com que aquest no era substancialment diferent (això ho diu tot) no calia. El projecte tampoc va ser votat a un plenari ordinari del Consell de Mallorca, perquè es va dur a una Comissió formada per poc més de 10 persones, sense públic, sense premsa, sense debat, sense transparència. Aquesta autopista també és un desgavell per la forma com s'ha tramitat.

### Un dineral només per fer asfaltar

En acabar aquesta legislatura el Consell de Mallorca haurà gastat més de 200 milions en noves carreteres. Palma–sa Pobla i Lloseta, variant d'Algaida, enllaç de Santa Maria, Llucmajor a s'Estanyol, el túnel del camp del Balears, desdoblament del tram de Son Ferriol i accés al Pla de na Tesa, desdoblament del Segon Cinturó de Palma i enllaços a centres comercials, accés a Port Vell (Son Servera) i diverses rotondes. Per exemple, el pressupost de 2016 en carreteres per Mallorca va ser de 85 milions, mentre el mateix any el pressupost en energies netes i canvi climàtic del Govern Balear va ser tan sols de 3 milions, l'equivalent a 2,5 rotondes.

**A Mallorca el pressupost de 2016 per carreteres va ser de 85 milions, el d'energies netes i canvi climàtic de 3 milions, l'equivalent a 2,5 rotondes**

Aquests projectes són una continuació del model creat i impulsat per PP–UM. Donen cobertura a un model de transport obsolet i depredador, que es menja uns recursos enormes que podrien anar a transport públic i millora de la mobilitat.

### Madrid no paga, el Consell segueix construint

El conveni de carreteres signat el 1999 i renegociat el 2007 no es paga ni es pagarà. Aquest extrem no ha fet replantejar-se la vella política de carreteres i autopistes a cap dels Governs del Consell de Mallorca. Hem sabut que el Ministeri de Foment vol resoldre el Conveni. Un dels motius és la nefasta política del Consell de les darreres legislatures, que ha estat incapaç de justificar les obres que ha executat, donant una excusa perfecta al Ministeri per plantar-se i no pagar-les. De fet, el Ministeri de Foment no ha posat ni 1€ des de l'any 2011, el darrer any que va pagar alguna obra. De llavors ençà no han pagat ni un cèntim, però el Consell ho ha obviat i ha seguit construint noves carreteres incloses en el Conveni i fent veure davant la societat que aconseguirà els doblers.

**Corrupte, d'escala continental, sense criteris ambientals i caríssim, aquest és el model**

**Les autopistes no són per a nosaltres, ni per a la nostra seguretat**

### Una xarxa sostinguda per polítics, alts funcionaris i constructores

Arribats aquí us demanareu on és el sexe (era sols un reclam banal per enganxar) i com és possible que aquest model caríssim i insostenible s'aguanti. Més enllà dels partits, hi ha tot un entramat tècnic i polític que impedeix redreçar les polítiques de l'asfalt. El Consell sosté dues desenes d'enginyers de carreteres i la majoria dominant és descaradament favorable a aquesta política. Aquesta gran quantitat d'enginyers no aconsegueix però, que no s'externalitzin projectes a empreses privades, impedir els «modificats» que suposen inflar molts projectes prop d'un 20% més del que s'havien licitat i que la política de manteniment de carreteres sigui cada dia més onerosa per les administracions i els ciutadans. Un model corrupte (diguem-ho pel seu nom) neoliberal, d'escala continental, sense criteris ambientals i caríssim.

1 Anticapitalistes Illes Balears (2016, novembre) No volem més autopistes.

*Construcció, el 2006, del tram d'autopista de Ponent que uneix Palmanova i Peguera. Font: Amer e hijos.*

# Els impactes invisibilitzats

O com es mira cap a una altra banda.

MARGALIDA MARIA RAMIS SASTRE

Construir infraestructures viàries d'alta capacitat, com l'autopista Llucmajor–Campos, no és una proposta ingènua. La proposta que un temps es plantejava com a estratègica pel model de desenvolupament expansiu dels 90, ara, es justifica per la saturació de les infraestructures actuals. I no és casualitat. Aquells que la projectaren al seu moment, sabien prou bé, que les carreteres indueixen el creixement urbanístic, fins i tot abans de ser executades. Aquesta és la raó per la qual s'ha desenvolupat tot l'eix comercial de Campos, i s'han desenvolupat els nuclis turístics propers a la zona. El creixement i l'expansió econòmica–comercial, venia avalat per la projecció d'una autopista per a facilitar-hi l'accés. Ara un cop feta la clau, ens trobam amb una carretera que no dona a l'abast a la demanda que s'ha generat, i el govern d'esquerres es veu en l'habitual tessitura de «el problema ja està fet, ara cal cercar solucions». I amb aquesta teoria acaben executant les infraestructures contra les quals anys enrere es manifestaven, assumint tots els impactes que se'n derivaran i el cost polític que els suposa.

El projecte Llucmajor–Campos implica reprendre un projecte polèmic que fa quinze anys va generar una important oposició i mobilització social. Aquest projecte ja fou motiu d'una intensa campanya de mobilització social que va aconseguir l'aturada del projecte el 1999, amb prop de 25.000 al·legacions. A més el traçat proposat continua implicant greus impactes i un elevat consum de territori.

El projecte, malgrat el maquillatge, té la clara intenció de continuar amb un model de mobilitat insostenible, que prioritza el transport privat per carretera, obviant la possibilitat de cercar propostes realment novedoses d'altres maneres d'entendre la mobilitat, solucionant així un problema derivat de la mala planificació territorial que ha generat uns brutals creixements urbanístics als nuclis costaners del Migjorn (Cala d'Or, Cala Figuera, Cala Santanyí, s'Almunia, sa Colònia de Sant Jordi o sa Ràpita) o de l'interior (les urbanització fantasma de Campos: Dalt sa Ràpita, sa Vinyola o El Paraíso). La solució no ha de passar per donar les mateixes respostes de sempre.

Quan el PSOE a principis de legislatura va posar en marxa una sèrie de mesures puntuals a la carretera actual de Llucmajor a Campos per tal de minimitzar la velocitat i la perillositat de la carretera, els vàrem donar l'enhorabona perquè enteníem que anaven per bon camí. El camí de la racionalitat a l'hora de plantejar noves infraestructures i de donar temps a estudiar altres opcions de mobilitat integral que desincentivin l'ús del cotxe privat que és cap on hauria de tendir una política de transports responsable. Però malauradament només va ser guanyar temps per acabar aplicant les mateixes receptes.

El ventall d'impactes d'una carretera, òbviament van més enllà d'aquells avaluats en una tramitació ambiental: afectació a la biodiversitat de la zona, emissions de la fase constructiva, alteracions del paisatge, consum de territori, renou, afectació a àrees de prevenció de riscs, afecció a espais naturals protegits, etc. De fet, els impactes més greus de les noves carreteres són a llarg termini: la inducció de nous desplaçaments en transport privat i per tant un augment irremeiable de la IMD (índex d'intensitat mitjana diària de vehicles), inducció de creixement urbanístic amb l'increment de valor de les noves construccions o les ja existents al mercat immobiliari per la suposada «proximitat» a la Ciutat i inducció de nous pols comercials i de serveis a la perifèria, etc.

**Els impactes más greus de les noves carreteres són a llarg termini la inducció de nous desplaçaments en transport privat i la inducció dels creixements urbanístics, comercials i especulatius**

**El factor del lloguer turístic vacacional al sòl rústic ha incrementat també la necessitat de desplaçament en vehicle privat. Augmentar capacitat de carreteres no és la solució**

### Els impactes que no es volen valorar i que són més que evidents

Així, executant noves infraestructures com l'autopista Llucmajor–Campos, s'acaba per:

- Afavorir descaradament el creixement i l'especulació urbanística

S'avala i es perpetua un model viari i territorial sense límits que aposta per l'expansió urbanística per possibilitar nous creixements.

- Afavorir descaradament el transport privat

Aquest tipus d'infraestructures i inversions van sempre a favor del transport privat en detriment dels transports col·lectius (autobusos, tren) que en aquest cas, no es contemplen ni tan sols com a possible alternativa.

- Obviar el repte del canvi climàtic

És insostenible fomentar l'ús dels vehicles privats ja que el transport és un dels màxims responsables del canvi climàtic. Amb noves carreteres i la inducció de més trànsit es compromet negativament la necessitat de reduir les emissions i afavorir els transports col·lectius.

- Rompre el paisatge i el caràcter rural

Les zones travessades, l'amplada de les carreteres, el tipus d'obres, etc. no tenen en compte el fet de trobar-se dins espais rurals. L'impacte paisatgístic romp el caràcter rural de l'entorn.

- Generar perjudicis socials

El projecte implica expropiacions, increment de renous, malbaratament de propietats rústiques, reducció d'activitats agrícoles... En definitiva pèrdua de qualitat de vida i canvis espectaculars a Campos que s'han materialitzat abans inclús de la realització de l'obra que fa tants d'anys que està prevista.

- Implicar un cost econòmic no justificat

En el temps actual i atesa la pressió que pateix el territori, aquesta comunitat té altres prioritats que invertir en més carreteres per a la saturació provocada els mesos d'estiu per la sobrecàrrega turística: educació, sanitat, residus, proveïment d'aigua. I sobretot en transport públic, són més necessàries les inversions públiques.

- Generar onseqüències negatives sobre el patrimoni

Les obres planificades implicaran la destrucció d'una gran quantitat d'elements arquitectònics: parets, edificacions, porxos, cases, sínies, aljubs, sestadors, etc.. que formen part dels nostres valors paisatgístics i patrimonials.

- Induir la mobilitat turística en vehicle privat (de lloguer)

L'absència d'alternatives de transport públic per arribar a la costa de Migjorn, amb una pressió més que significativa els mesos d'estiu, propicia la necessitat del turista d'arribar-hi en vehicle de lloguer i per tant incrementa la pressió sobre aquesta carretera especialment. El factor del lloguer turístic vacacional al sòl rústic, que té en els municipis de l'entorn de Campos, i a Campos mateix, un dels pols de desenvolupament més intensius, ha incrementat també aquesta necessitat de desplaçament en vehicle privat. Ampliar la capacitat de les carreteres, insistim, no és la solució.

Només atenent aquests impactes i atenent la realitat de l'illa (amb uns recursos al límit, unes infraestructures al límit, que pateix la massificació de cada un dels seus racons i que necessita enfortir el seu model econòmic desvinculant-lo del monocultiu turístic i de la destrucció de territori i recursos associada) hi hauria arguments suficients per descartar a dia d'avui projectes d'aquesta envergadura. Només cal fer una relectura de la realitat actual de l'illa, des de la perspectiva de la responsabilitat i la racionalitat que ens ha de dur necessàriament a posar límits clars en el desenvolupament de noves infraestructures i no a propiciar més creixements.

# L'irremeiable ocàs de l'imperi del cotxe

## La fi del petroli i les limitacions del cotxe elèctric condemnen el seu futur.

GASPAR ALOMAR TRIAS

A Mallorca –i a la resta de les Balears– el vehicle privat roman des de fa dècades al tron de la mobilitat terrestre. Les xifres[1] parlen per si soles: al 2017, el 55% dels desplaçaments dins l'illa es feren amb vehicle privat motoritzat, mentre que la mitjana a l'Estat espanyol és del 42%. El trànsit a les carreteres balears ha augmentat un 42% entre el 2005 i 2015, mentre que a l'Estat s'ha reduït un 6% durant el mateix període. Encara més: del 2015 ençà, el trànsit ha augmentat més d'un 10% a les principals vies mallorquines[2].

Pel que fa al parc de vehicles, l'any 2017 teníem a l'illa 767.356 vehicles, el qual ens dóna una ràtio de 883 vehicles per cada 1.000 habitants[3]. És a dir, ens correspon un vehicle a gairebé 9 de cada 10 habitants, la ràtio més alta de tot l'Estat (la mitja és de 691[4]) i una de les més elevades del món (per exemple, als Estats Units, paradigma del transport privat, és de 821[5]).

### El greuge turístic

I tot això sense tenir en compte la flota dels aproximadament 120.000 cotxes de lloguer que, segons AEVAB[6], cobreix la demanda de transport privat turístic a les Balears; la meitat d'aquests importats durant la temporada alta. Amb aquest extra de vehicles, és lògic que a l'estiu es registrin més embossos i saturació a les carreteres. Així i tot, els turistes a Mallorca fan més ús del transport públic o van a peu o en bicicleta (72%) que amb cotxe de lloguer o propi (28%). Pel que, tot i que el turisme contribueix clarament a la saturació de les nostres carreteres, encara podria ser un factor agreujant major. De fet, enguany ja s'han registrat problemes d'embossos a l'abril[7], encara lluny del punt àlgid de massa turística a l'illa, que es dóna a principis d'agost.

### Garant del canvi climàtic

Per possibilitar la mobilitat d'aquest desmesurat parc de vehicles, són necessàries unes quantitats ingents d'energia, principalment dièsel i benzina. Unes fonts energètiques de les quals no disposam internament i que, per tant, cal importar. De fet, l'any 2016 un total de 510.650 tones equivalents de petroli (TEPs) –quasi 4 milions de barrils– es destinaren al transport terrestre, un 45,49% de tots els productes petrolífers importats. Quasi la meitat[8].

Aquest enorme consum de combustibles fòssils té responsabilitats lògiques en el canvi climàtic. De fet, el transport per carretera és el responsable del 25% d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEHs) a les Balears, essent el segon sector major responsable del canvi climàtic, juntament amb la resta de modes de transport (marítim i aeri) i per darrere de la generació d'electricitat (33%)[9].

### Cap al declivi petrolier

L'actual model energètic basat en els combustibles fòssils té els anys comptats. Des de fa dècades, nombrosos geòlegs ens alerten de la finitud del petroli, principal font energètica dels vehicles motoritzats i del metabolisme socioeconòmic actual. Tal com va predir el geofísic Marion King Hubbert –teoria que s'ha complert a gairebé tots els Estats–, una vegada s'hagi consumit la meitat de les reserves petrolieres mundials –fita que es calcula que es produí entre els anys 2006 i 2015–, la producció s'estancarà fins a començar a caure ja que el petroli que queda al subsòl terrestre és cada vegada més difícil i, per extensió, més car d'obtenir.

*Cementeri de cotxes a Chatillon, als Estats Units.*

Per tant, amb una demanda petroliera mundial en continu creixement, un més que probable decreixement de la producció farà pujar el preu del petroli, fet que ens porta a imaginar que la capacitat de mobilitat actual sigui del tot impensable a mitjà termini. Per tot això, molts pensadors ens alerten d'un probable col·lapse de la civilització globalitzada actual, la qual assenta les seves bases sobre la possibilitat de transportar tant persones com mercaderies des de punts molt llunyans del planeta.

### Encomanar-se al cotxe elèctric?

Per tractar de capgirar aquesta situació, però amb la vista posada a reduir les emissions de GEHs del transport terrestre –la crisi energètica que està per venir segueix absent al debat polític parlamentari–, l'actual Govern balear vol apostar, principalment, per substituir progressivament l'actual parc mòbil basat en carburants fòssils per vehicles elèctrics, a més de potenciar i estendre –segons l'avantprojecte del Pla Director Sectorial de Mobilitat– la xarxa de mobilitat pública. Però, és possible aquesta reconversió al vehicle elèctric a gran escala? Quines necessitats energètiques tendríem? Quines noves infraestructures es necessitarien?

Primer de tot es necessitaria, òbviament, una major generació d'electricitat per tal de cobrir la demanda energètica del vehicle elèctric. Per fer-nos una idea, podem fer un càlcul aproximat de quina demanda energètica suposaria que l'actual parc de vehicles fos íntegrament elèctric: la nostra hipotètica flota necessitaria 1.974,51 GWh anuals, que vendria a ser un 48% del consum elèctric de l'illa al 2016[10].

Si l'electricitat provingués de centrals tèrmiques, necessitaríem 476.607,04 TEPs de combustibles fòssils per generar l'energia necessària per a una hipotètica flota de vehicles elèctrics[11]. Gairebé el mateix que consumeix l'actual parc de vehicles, ja que el guany en eficiència del cotxe elèctric es perd en la combustió a les centrals tèrmiques.

Per tot això, l'escenari ideal seria que la flota de vehicles fos alimentada íntegrament amb energies renovables. A Mallorca, amb nul·la capacitat per instal·lar-hi centrals hidroelèctriques i sense haver explorat la implantació de plantes eòliques, ens hauríem d'encomanar a l'energia fotovoltaica. Com que l'electricitat generada en aquest tipus d'instal·lacions se sol bolcar directament a la xarxa –és a dir, no s'emmagatzema– els vehicles elèctrics s'haurien de carregar durant el dia, mentre fa sol. Per subministrar dita demanda, es necessitarien uns 12 parcs fotovoltaics com el projectat a Santa Cirga, que ocuparien unes 680 hectàrees de territori[12].

A part, per a poder distribuir aquesta energia, seria necessari desenvolupar una àmplia infraestructura de distribució i càrrega, principalment als carrers de pobles i ciutats, perquè no tothom té un garatge on poder endollar el seu cotxe i es necessiten prou punts de càrrega per poder abastir tants vehicles i que aquests no se saturin. De fet, es calcula que es necessitarien entre 1,2 i 3,6 punts de recàrrega per cada illa de cases per satisfer una demanda de mobilitat elèctrica com la mitjana global i l'estatunidenca respectivament[13].

Finalment, hem de tenir en compte que substituir la flota de vehicles de combustió per elèctrics requeriria un ús intensiu de molts materials. Els més crítics serien els metalls utilitzats per a les bateries: si se substituís tota la flota mundial de vehicles, s'emprarien un 33% de les reserves mundials de liti, un 48% de les de níquel i un 59% de les de platí. Pel que estaríem perpetuant el problema de la finitud dels materials –en aquest cas dels metalls rars– unes dècades més enllà. A part, necessitaríem destinar tota la producció mundial de petroli d'un any íntegrament a reconvertir la flota mundial[14].

### Per un canvi de model de mobilitat

A causa de la gradual i imminent reducció de la producció de petroli, i si no volem seguir agreujant les conseqüències futures de l'escalfament global, l'actual model de mobilitat basat en l'ús privat de vehicles de combustió no es pot perpetuar. A part, no pareix sensat deixarse encisar pels cants de sirena de la mobilitat elèctrica, ja que la reconversió a aquest model suposaria una despesa ingent tant de capital com de recursos materials i territori, a més de requerir una disponibilitat energètica molt costosa dins l'era postpetroli.

Cal deixar d'aferrar-se a la creença que el progrés tecnològic acudirà al nostre rescat i començar a afrontar la realitat: la hipermobilitat de les societats occidentals, tal com la coneixem, no serà possible eternament. Haurem de reduir les necessitats de transportar tant persones com materials tot relocalitzant els processos productius per minimitzar el transport de mercaderies així com redissenyant l'ordenació territorial, tractant de minimitzar la dispersió urbana. A més, s'hauran d'estendre la xarxa de ferrocarrils i autobusos per garantir la mobilitat interurbana tant de passatgers com mercaderies; potenciar el transport públic urbà; i començar a pensar en col·lectivitzar els turismes (aquests romanen aturats un 95% del temps[15]) per tal de reduir la flota i, per extensió, les necessitats materials per construir-la. Així com fomentar l'ús de la bicicleta –i les cames.

---

1 Direcció General de Mobilitat i Transports (2017, octubre) Pla Director Sectorial de Mobilitat. Diagnosi.

2 Ramis M. (2018, 7 de juny) El tráfico se incrementa en todas las carreteras. *Última Hora*.

3 Ibestat (2018) Nombre de vehicles per any, illa–municipi, tipus de carburant i tipus de vehicle. Nombre de vehicles per cada mil habitants per illa–municipi, any i tipus de vehicle. *Sector serveis – Transport*.

4 Calculat creuant dades de 2016 del parc de vehicles a l'Estat (Direcció General de Tràfic) i població resident (Institut Nacional d'Estadística).

5 United States Department of Transportatin (2018) Number of U.S. Aircraft, Vehicles, Vessels, and Other Conveyances. *Bureau of Transport Stadistics*.

6 Pinya, M. (2018) El Govern descarta limitar los coches de alquiler en verano, hasta 54.000 en agosto. *Diario de Mallorca*.

7 Adrover, M. (2018) El Consell investiga las causas del colapso de carreteras en pleno abril. *Diario de Mallorca*.

8 Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (2018) Sectorització del consum de productes petrolífers. *Portal Energètic*.

9 Direcció General d'Energia i Canvi Climàtic (2018) Inventari d'emissions de gasos acidificadors, gasos precursors d'ozó i gasos d'efecte hivernacle 2015. *Portal Energètic*.

10 Calculat a partir del consum de productes petrolífers del transport terrestre a Mallorca el 2016, que el cotxe elèctric és unes 3 vegades més eficient energèticament que un de combustió i que un TEP equival a 11,6 MWh.

11 Calculat atès que per cada TEP d'electricitat generat a Mallorca al 2016 es cremaren 2,8 TEPs de combustibles fòssils.

12 Calculat tenint en compte que a l'hivern sols tenim 9 hores de sol i que cada dia es necessiten 5,41 GWh per moure la hipotètica flota elèctrica. Per tant, necessitaríem 601,07 MW de potència instal·lada. El parc fotovoltaic de Santa Cirga produirà 49,5 MW en 56 hectàrees.

13 García–Olivares A. et al. (2018) Transportation in a 100% renewable energy system. *Energy Conversion and Management*, 158, pps 266–285.

14 *Ibídem*.

15 *Ibídem*.

# Augmentar la velocitat: injustícia i absurditat

## Energia i equitat segons Ivan Illich.

LALO

És un fet de sobra conegut que la nostra societat destina una gran quantitat d'esforços a accelerar el seu funcionament. Que augmentar la velocitat de la producció fa que els beneficis arribin a la butxaca més aviat, és quelcom que els capitalistes saben ben bé des dels temps de la revolució industrial. De fet, la mateixa lògica s'ha aplicat igualment a les esferes del transport i del consum, però també a les finances, a les comunicacions o la indústria bèl·lica, on la velocitat és sempre un factor clau, sinònim d'una major capacitat d'actuació i, per tant, un element de poder de primer ordre.

La velocitat és però també un valor per al ciutadà mitjà de qualsevol país industrialitzat, almanco de l'anomenat primer món. Per exemple, arribar a la feina més ràpid, tardar menys en anar a visitar els amics o familiars o anar de vacances a indrets llunyans es poden comptar entre les aspiracions de molta gent a Mallorca. Un altre gol de la ideologia del progrés. «El temps és or», diu la dita, i sembla que és una afirmació que tenim sempre ben present. En el que potser no pensam tan sovint és d'on surt aquest «or», ni com està repartit, és a dir, quines són les conseqüències de la velocitat, qui són els pitjors parats i els principals beneficiaris.

Potser les conseqüències més visibles siguin les ecològiques. L'augment de la velocitat depèn d'un consum sempre creixent de combustibles (la major part fòssils), així com de l'extracció d'altres recursos miners que són finits i escassos. Això comporta, entre altres nocivitats, la contaminació de l'aire i el canvi climàtic. També augmenta la velocitat a la qual es generen els residus de tot tipus amb el consegüent augment de la toxicitat en el territori i el seu impacte sobre els habitants.

No obstant això, a més de les ecològiques, també es poden identificar tota una sèrie d'altres conseqüències socials, tant de la velocitat com del consum energètic en general, que també són molt importants i profundes. És el que Ivan Illich va anomenar «els límits socials de la velocitat» en el seu opuscle «Energia i equitat»[1] i que constituirien un problema a part (i previ) del que suposa la degradació de l'entorn. La crítica que Illich enarbora al llarg dels diferents textos breus que componen aquest volum escrit en els anys 70, posa sobre la taula algunes preguntes gens senzilles de respondre, però que ens porten al bessó de la qüestió: Quant de temps ha d'invertir una societat per a augmentar la velocitat? Com està repartit el temps que cadascú dedica a l'augment general de la velocitat? L'estalvi de temps derivat d'aquest augment, compensa a tothom la quantitat de temps perdut en produir-lo? Finalment, és realment necessària i desitjable aquesta acceleració contínua del món?

Segons Illich la velocitat manté una relació inversa amb l'equitat. A partir de cert límit, la velocitat és cada vegada més costosa i menys persones poden accedir a ella. De fet, en el cas del tràfic, ningú pot estalviar temps sense que el conjunt de la societat el perdi, per exemple en la construcció de les infraestructures necessàries com trens d'alta velocitat, aeroports, autopistes, automòbils, regulació vial, hospitals per atendre els ferits en accidents, etc. Els que són transportats més ràpidament pensaran que el seu temps és més important. Són els capitalistes de la velocitat, ja que són beneficiaris d'una transacció de temps de la resta de la societat que va en funció de la velocitat. Els pobres al contrari, treballen i paguen per quedar sempre endarrerits.

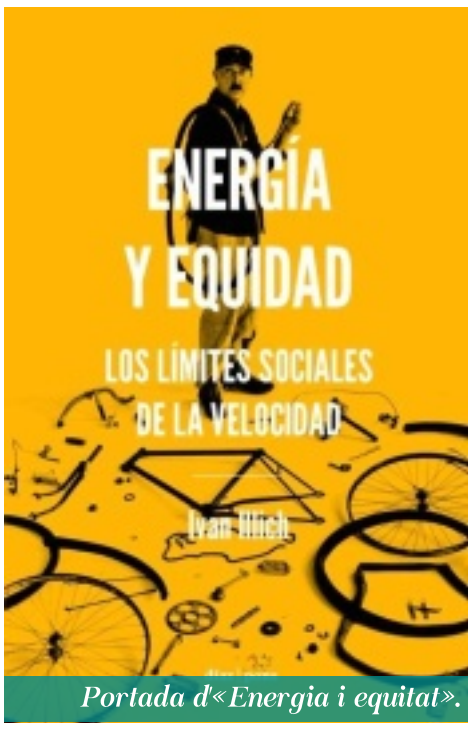
A més a més, l'espai queda configurat al servei dels vehicles motoritzats, generant distàncies alienants que ens fan dependents d'aquests mitjans i un espai ple de carreteres i automòbils que limiten el moviment natural de les persones, com per exemple el trànsit a peu o en bicicleta. Aquest darrer punt entronca amb la crítica més general que Illich fa al llarg de la seva obra d'algunes institucions modernes en les societats industrialitzades, com l'escola obligatòria o el sistema sanitari. Illich postula que sempre, a partir d'un cert límit, quan es traspassa un zenit que pot variar d'unes societats a altres, aquestes institucions es corrompen formant un «monopoli radical». Quan això succeeix, la seva activitat predominant es converteix en la generació de noves necessitats, la satisfacció de les quals la tenen en exclusiva elles mateixes. Això comporta l'eliminació d'altres formes de fer i l'augment de la dependència, en un cercle viciós que acaba per produir resultats contraris als objectius pels quals aquestes institucions van ser creades inicialment.

El cas del tràfic exemplifica perfectament la qüestió. «L'americà mitjà gasta més de 1.600 hores anuals en el seu cotxe, sigui amb aquest en moviment o detingut. Aparca o pretén fer-ho. Guanya doblers per invertir-ho en ell i pagar les quotes mensuals; treballa per a pagar el combustible, els peatges, l'assegurança, els impostos i les multes. Així, consumeix 4 de les seves 16 hores de vigília en la carretera o reunint els recursos per fer-ho i això no té en compte el temps consumit en altres activitats determinades pel transport: temps gastat en hospitals, en judicis per qüestions de tràfic, en tallers, mirant anuncis de cotxes o assimilant informació sobre l'automòbil dels seus somnis»[2].

La conclusió és, de fet, sorprenent: «Si s'exerceix una activitat professional, l'americà mitjà inverteix 1.600 hores anuals per a recórrer 10.000 kilòmetres, el que representa aproximadament una mitjana de 6 km/h, que curiosament és la mateixa velocitat mitjana a la qual es desplacen les persones d'un país mancat de tràfic industrialitzat, amb la diferència que empren rutes triades lliurement i dedicant no el 28% del conjunt del temps del qual disposa la societat, sinó únicament el 3,8%. La diferència entre països rics i pobres no és que en els primers la majoria de la població recorre més kilòmetres en una hora de la seva existència, sinó que els primers dediquen més hores a consumir grans dosis d'energia desigualment distribuïdes per la indústria de la circulació»[3].

**Segons Illich la velocitat manté una relació inversa amb l'equitat. A partir de cert límit, la velocitat és cada vegada més costosa i menys persones poden accedir a ella**

**La teoria no pot precisar els límits d'una societat, sinó que han de ser determinats per cada comunitat dotada amb la seva història per procediments propis**




*Portada d'«Energia i equitat».*

En un gir interessant del llenguatge, es podria doncs considerar la societat nord–americana (com també les europees) com una societat «sobredesenvolupada», on la vida està dominada per una indústria del transport que configura els privilegis de classe, fa escassejar el temps i lliga la gent a rutes i horaris predefinits. Al contrari, també existeixen societats «subequipades», on no es pot proveir d'una bicicleta a cada habitant, tot i que no existeixen raons tècniques o ecològiques per a justificar aquesta carència. Illich ens convida a superar aquestes dues cares del desenvolupament industrial i a pensar els límits de l'energia i la velocitat des d'una «maduresa tecnològica». De fet, no és completament contrari als vehicles de motor i reconeix que per sota d'un llindar de velocitat (potser la velocitat de la bicicleta) podrien resultar molt útils a la societat, per exemple per transportar els ancians o els malalts, o potser per a l'ús agrícola moderat. Igualment, reconeix els avantatges que ofereix el tren per a qui ha de realitzar un viatge.

La clau d'aquesta maduresa tecnològica seria el respecte de la multiplicitat d'eleccions polítiques i culturals i, per tant, es troba necessàriament molt lluny de les noves tecnologies d'avui dia. Finalment, l'autor també ens alerta que la teoria no pot precisar els límits d'una societat ni el grau de maduresa tècnica, sinó que ha de ser determinada per cada comunitat dotada amb la seva història per procediments propis. Aquest és un avís molt esclaridor que ens prevé de noves enganyifes pels tecnòlegs de torn. En efecte, l'alliberació del monopoli radical de la indústria només pot arribar en un procés de lluita autoorganitzada contra els interessos d'aquesta i en defensa dels propis, com per exemple, oposant a la construcció d'aquesta nova autopista per al transport turístic, la mobilitat coherent dels habitants.

*Palma és la segona ciutat de l'Estat espanyol amb més embossos.*

1 Illich, I. (2015) Energía y equidad. Los límites sociales de la velocidad. *Díaz & Pons Editores*. Edició en castellà.

2 *Ibídem*. p. 45. Traducció lliure al català.

3 *Ibídem*. p. 46. Traducció lliure al català.

# El cotxe: un emblema del capitalisme amb rodes de fang

Impactes, costos i fantasies d'un model insostenible.

*«Los sociólogos y los economistas que fundan sus proyectos de futura expansión económica y urbana sobre la base de las fuerzas que ahora están en acción, proyectando solamente aquellos cambios que puedan resultar de la aceleración de dichas fuerzas, tienden a llegar a una megalópolis universal, mecanizada, estándar y efectivamente deshumanizada, como meta final de la evolución urbana. Ya extrapolen a partir de 1960 o prevean 2060, su meta es, en realidad, 1984.»*
**Lewis Mumford**

ANTONI PALLICER MATEU

La posada en marxa de la cadena de muntatge de Henry Ford és sense dubte un dels moments claus del segle XX. Mitjançant aquest sistema productiu –fordisme– l'automòbil passava de ser un mitjà de transport elitista i esnob a ser un dels pilars fonamentals del capitalisme modern i de la seva inherent societat de consum. Un mitjà de transport de masses que gairebé no s'ha posat mai en qüestió i que sempre s'ha mostrat com un símbol de progrés i desenvolupament econòmic. Els seus mals més visibles –contaminació, continus accidents, embossaments de l'espai urbà i dependència absoluta del petroli– sempre s'han assumit com a normals i no s'han comparat mai amb els suposats beneficis que ha duit a la humanitat.

*Residus automobilístics a la ciutat xinesa de Hangzhou.*

### La destrucció de la ciutat

La producció en cadena de cotxes aviat inundaria les vies urbanes de les populoses metròpolis fins al punt de transformar la ciutat en el seu escalèxtric particular, condicionant per sempre l'urbanisme. Així, a partir de l'assumpció del cotxe com l'amo absolut de la ciutat i progressivament de tot el territori, la planificació urbanística sempre anirà a remolc de la seva expansió i el tendrà com l'eix principal. La ciutat haurà d'adaptar ràpidament el seu espai, històricament destinat a la vida pública, per convertir els seus carrers i places en venes i vasos sanguinis de contínua circulació i aparcament. Per altra banda, les foranes de la ciutat es convertiran, gràcies als xaps al territori que fan les circumval·lacions i autopistes que han d'absorbir el seu incessant trànsit, en immensos terrenys per especular i que generalment acabaran convertits en grandiosos centres comercials i polígons industrials. Finalment, els continus renous, fums i perills d'atropellament, juntament amb el col·lapse circulatori dels carrers, expulsaran de la seva vida residencial a les classes benestants, les quals, al volant dels seus flamants cotxes, inauguraran les urbanitzacions d'habitatges unifamiliars, un dels nous exponents de l'urbanisme especulatiu vinculat a l'automòbil.

### Fetitxe del consum, emblema del poder patriarcal

Des de tot d'una, el cotxe, a més de simbolitzar poder econòmic, serà també un emblema del poder masculí i així sempre ho ha reflectit la indústria en la seva publicitat i en les seves fires i mostres. Endemés, sempre ha estat un dels productes estrella de la societat de consum, el somni humit de molts homes, i ara també de moltes dones, en el qual la indústria ha invertit constantment una milionada en publicitat per tal de mantenir aquesta libidinositat automobilística i aquest símbol capitalista de la llibertat.

### El preu humà i econòmic de l'automoció

La generalització del cotxe com el principal mitjà de transport ha comportat unes xifres de morts i mutilats pròpies d'una guerra de baixa intensitat, amb un cost sanitari i de contínues mesures de seguretat molt alt. Un fet ja interioritzat i assumit com a normal per la societat, en el qual el poder sempre ha traspassat la seva responsabilitat a l'individu inconscient o a les fatalitats del destí.

Així mateix, la factura econòmica que han de suportar les societats per tal de mantenir i contínuament ampliar i renovar les infraestructures necessàries perquè la riuada de cotxes pugui seguir el seu rumb és immensa: aparcaments soterranis, autopistes, vies de circumval·lació, túnels, ponts, asfaltats, etc. A aquestes obvietats visibles hi podem afegir també la gestió dels cotxes obsolets que acaben en ferralla i les nombroses subvencions encobertes (per exemple els famosos plans Renove i PIVE) que rep el sector per part de les administracions.

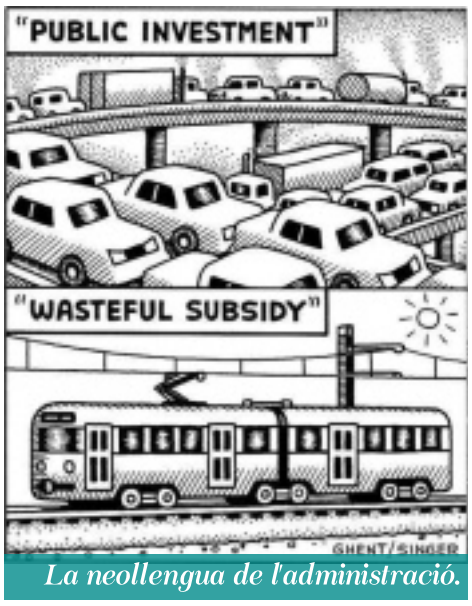
### Contaminació i dependència del petroli

La contaminació atmosfèrica és un dels efectes negatius més evidents de l'expansió automobilística i una de les principals causes de l'amenaça imminent de canvi climàtic. Unes poderoses raons per actuar en conseqüència. A més a més, l'automoció de masses també ha posat el seu granet d'arena en la contaminació de l'aigua, ja que els olis que es desprenen o que no són ben gestionats quan es canvien, molts de pics acaben en rius i mars.

Si el carbó va propiciar la primera revolució industrial simbolitzada pel vaixell de vapor i el ferrocarril, el petroli faria el mateix amb la segona revolució industrial que desenvoluparia l'actual sistema mundial de transport: vaixells, avions, camions, motocicletes i cotxes. Però d'entre aquests, el seu fill predilecte sempre serà el cotxe.

### La quimera del cotxe elèctric

Per intentar baixar les emissions de $CO_2$ de l'automoció massiva i la seva dependència de l'or negre, que ja ha arribat al seu pic màxim d'extracció, la indústria està apostant pel cotxe elèctric, la solució màgica a tots els mals més visibles del cotxe. No obstant això, són ja molt nombrosos els estudis i les evidències que posen en qüestió les il·lusions d'aconseguir que els milions de cotxes que circulen pel món ho facin mitjançant una energia neta i sostenible. Per començar, aquest tipus d'automòbils són dependents de materials escassos i costosos com el liti, així com de la producció elèctrica, la qual, per abastir gran part de la flota existent de cotxes, difícilment podria ser produïda solament mitjançant energies renovables, que per altra banda tenen una molt menor rendibilitat energètica que el petroli. Així mateix, les infraestructures de transmissió elèctrica, necessàries per propiciar que gran part dels cotxes existents poguessin carregar les seves bateries, haurien de ser tantes i tan espesses que gairebé seria impossible que, posem per cas, els 100 cotxes que puguin estar aparcats en una plaça, es puguin carregar alhora.




*La neollengua de l'administració.*

### La insostenibilitat és total i, en unes illes, duu al col·lapse

Actualment, al món hi ha més de 1.200 milions de cotxes, la gran majoria concentrats en l'hemisferi nord. Una xifra impressionant que no atura de créixer. És un deliri que sigui normal que cada família tengui dos, tres o quatre cotxes, ja que si aquesta mitjana dels països més desenvolupats es fes extensiva a la resta del món, seria impossible que el planeta pogués suportar el doble de cotxes dels que hi ha actualment. L'exemple de la contaminació i el caos circulatori de les principals ciutats de Xina, on el creixement del parc automobilístic ha estat vertiginós, però que encara té una mitjana de cotxes per habitant molt baixa, és paradigmàtic. També en el cas de les zones que han assolit les dades més altes de concentració per habitant, com són les Illes Balears, les xifres (938.331 vehicles registrats, amb una mitjana de 850 vehicles per 1000 habitants) i la realitat palpable indiquen que estam arribant als màxims de concentració de cotxes que un territori pot suportar. I tot sense tenir en compte la seva impressionant petjada ecològica. Per tant, és contradictori que un Govern que es presenta com ecologista hagi aprovat la construcció d'una nova via ràpida (una autopista). Els fets demostren que només accelerarà els processos dels quals Mumford fa molts anys ja ens alertava i que per res solucionarà el problema de la congestió automobilística. Més bé l'augmentarà.

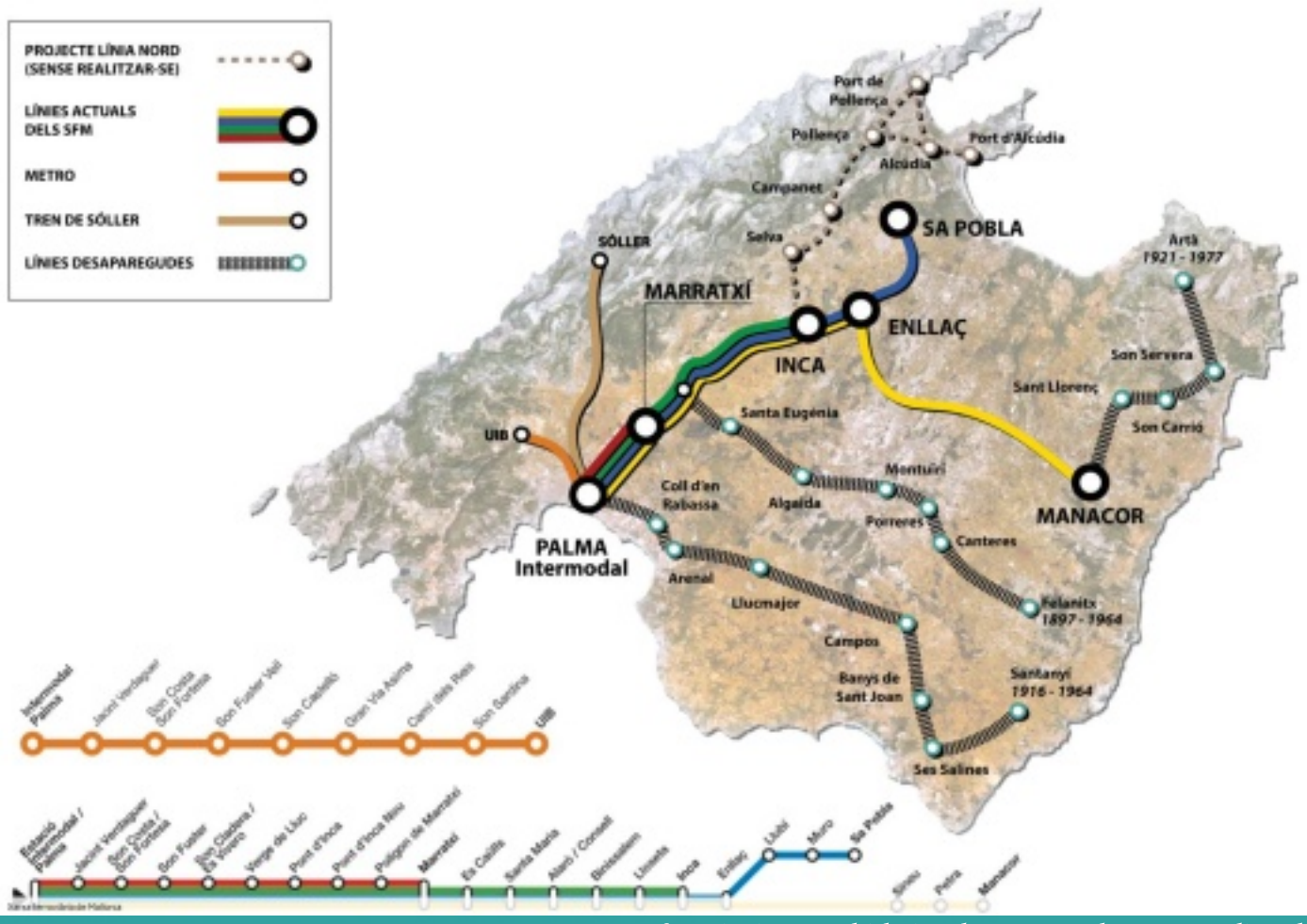
### Bibliografia

Mumford L. (1961) La Ciudad en la historia. *Pepitas de Calabaza*, 2014.

García Calvo, A., Ward, C., Estevan Estevan, A. (1996) Contra el automóvil. Sobre la libertad de circular. *Virus editorial*.

Turiel, A. (2018) The Oil Crash. *blogspot*.

De la Cueva, J. (1996) Esos asesinos que impunemente matan cada día a miles de personas: Los automóviles. *Editorial Hiru*.




*Xarxa feroviària actual i línies desaparegudes o no realitzades.*

# Propostes de mobilitat a Mallorca

## O sobre la necessitat de polítiques de mobilitat que potenciïn el transport públic de bus+tren+bici com alternativa a l'ús del cotxe.

MARGALIDA ROSSELLÓ PONS

A les Illes Balears tenim un parc automobilístic de 900 cotxes per cada 1.000 habitants, el més alt de l'Estat espanyol (673/1.000h) i d'Europa (448/1.000h). L'any passat es varen matricular 34.100 nous vehicles i estam al capdavant en vehicles matriculats a l'Estat.

Aquesta xifra s'incrementa a l'estiu quan augmenta la població en un 61%, la qual cosa repercuteix en la mobilitat arribant-se a comptabilitzar un cotxe per habitant. Una motorització en augment tant dels residents com dels turistes que utilitzen els cotxes de lloguer amb els preus més baixos de tot l'Estat.

Per altra part, a Mallorca tenim greus desequilibris modals i un dèficit molt important de transport regular de passatgers, tant en qualitat com en quantitat. Actualment sols un 9% dels desplaçaments es fan en transport públic, a causa de la manca d'oferta, una tarifa cara i poca connexió amb altres sistemes de mobilitat.

Aquest model tan motoritzat genera una major inseguretat i una sinistralitat important. En el Pla Director Sectorial de Transport de les Illes Balears (PDSTIB) actualment vigent, s'apunta com un objectiu bàsic «contribuir a la reducció de la inseguretat viària mitjançant la potenciació del transport col·lectiu. Hi ha acord que el principal objectiu de les polítiques de seguretat viària ha de ser estimular la transferència de viatgers des dels mitjans menys segurs (cotxe) als més segurs (bus, tren...)».

Davant aquesta situació, la resposta política del Consell Insular de Mallorca i del Govern de les Illes Balears, és utilitzar un llenguatge formal de mobilitat sostenible, però les actuacions concretes respecte a normativa, pressupost i licitació són executar infraestructures viàries com l'autopista de Campos.

La normativa vigent a les Illes Balears –Llei 4/2014 de transports terrestres i mobilitat sostenible i el PDSTIB de 2007– inclouen propostes per anar cap a una altra mobilitat, però a l'hora d'aplicar-la, tots els partits polítics des de fa dècades fins ara, resolen els problemes del trànsit construint més infraestructures viàries que incrementen la seva capacitat, la qual cosa genera un major nombre de cotxes i de desplaçaments.

El creixement il·limitat del transport motoritzat no és compatible amb l'equilibri ecològic, econòmic i social de Mallorca. Gestionar la demanda del transport des de la perspectiva de la mobilitat sostenible és satisfer les necessitats de desplaçament de la població, (un 40% no té el carnet de cotxe) mitjançant la reducció dels impactes ambientals i l'oferta, com alternativa viable, d'una aposta clara pel transport més eficient, menys contaminant, més segur i socialment útil, com són els transports col·lectius i els no motoritzats.

Si volem una illa més habitable, on els cotxes i els aparcaments no siguin el punt neuràlgic de l'ocupació del territori i l'espai públic, on hi hagi la possibilitat de combinar diverses opcions de mobilitat, tenim la responsabilitat ciutadana i política de treballar per un model de mobilitat on el transport col·lectiu públic de bus i tren, l'ús de la bicicleta i anar a peu de forma segura i eficient siguin els eixos bàsics.

Però sobretot hem de reduir el nombre de cotxes i el seu ús i això sols és possible posant límits al creixement turístic i urbanístic. La Planificació Territorial de Mallorca (PTM) i tots els instruments d'ordenació territorial haurien de tenir en compte mesures per a la reducció de l'ús del cotxe: descentralització dels serveis bàsics per a la ciutadania, activació del comerç de proximitat i limitació del creixement urbanístic i turístic.

Aplicar mesures de gestió de la demanda del transport abans de noves actuacions i infraestructures és una eina necessària. A tall d'exemple, a les hores punta de congestió s'hauria de coordinar el transport d'autobusos amb el tren, és a dir, carrils exclusius per transport públic i cruïlles amb prioritat semafòrica a la demanda.

També s'haurien d'establir plans de mobilitat alternativa aplicats a llocs concrets (centres de feina, d'estudi i turístics, hospitals...) amb l'objectiu de promoure l'estalvi i eficàcia energètica en els desplaçaments. I en el cas dels cotxes de lloguer, l'aplicació d'una ecotaxa també com a mesura dissuassòria.

Com a alternativa al cotxe, és necessària una xarxa coordinada de transport col·lectiu de servei públic eficient, amb un preu assequible i freqüències adients a les necessitats de la ciutadania de bus+tren.

**Si volem una illa més habitable, on hi hagi la possibilitat de combinar diverses opcions de mobilitat, tenim la responsabilitat ciutadana i política de treballar per un model de mobilitat on el transport col·lectiu públic de bus i tren, l'ús de la bicicleta i anar a peu de forma segura i eficient siguin els eixos bàsics**

### 1. Ampliació de la xarxa ferroviària

El 1921 la xarxa ferroviària a Mallorca era de 250 km, quedant reduïda el 1981 a la via Palma–Inca (28,6 km) i a Sóller (31,6 km). El 1994 la competència passa al Govern i des de llavors sols s'han fet les ampliacions del tram Inca–sa Pobla (2001) i fins a Manacor (2003).

La resta de projectes per retornar el tren han quedat en els calaixos, tot i que en el PDSTIB estan projectats l'ampliació del tram Manacor–Artà–Cala Rajada; sa Pobla–Alcúdia–Port d'Alcúdia; Badia de Palma des de Calvià, Palma–Aeroport–S'Arenal, i el corredor de Palma–Aeroport–Llucmajor–Campos–Ses Salines–Santanyí–Felanitx–Manacor.

Apostar pel tren i combinar aquest amb l'autobús suposa una inversió de major rendibilitat econòmica i social. Es tracta que Mallorca tingui una xarxa ferroviària adaptada a l'estructura territorial i tecnologia actual.

### 2. Augmentar la xarxa d'autobusos interurbans

El 2017 el Consorci de Transports de Mallorca, depenent del Govern balear, va aprovar el Pla Insular de Serveis de Transport per Carretera de Mallorca i fa uns mesos es va aprovar l'avantprojecte que defineix les contractacions i concessions dels serveis de bus per 15 anys. Aquesta planificació millora la situació actual però esdevé insuficient per donar resposta a les necessitats de millorar aquest transport. Es prioritzen les zones turístiques, i s'oblida de les necessitats reals dels residents.

Per tant, cal augmentar l'oferta, amb freqüències i horaris adequats a les necessitats de la ciutadania i una tarifa més assequible (actualment el preu és un dels més cars d'Europa).

### 3. Necessitam un model de mobilitat que potenciï la intermodalitat tren+bus+bici+a peu

A Mallorca el gran repte és crear una xarxa de mobilitat combinada entre diversos sistemes de transport bus+tren+a peu+bici+cotxe. Es tracta de prioritzar els desplaçaments de vianants i ciclistes per a distàncies curtes, i el transport públic per estendre l'accessibilitat del no motoritzats i així facilitar a la ciutadania els desplaçaments per feina, estudis, gestions administratives, salut o oci.

A part, cal promoure l'ús de la bicicleta per carrils bici segurs. Aquesta s'ha d'entendre com un transport no motoritzat per desplaçament dels residents, no sols com esport i rutes cicloturístiques.

### 4. La implicació dels ajuntaments és molt important

Els plans de mobilitat urbana sostenible tenen per objecte ordenar i planificar la mobilitat, minvar la velocitat i volum global dels cotxes, perquè els vianants i ciclistes en siguin els protagonistes. S'ha de trencar el cercle viciós «congestió–construcció d'aparcaments –generació de més congestió».

Com a conclusió, és urgent reduir el nombre de cotxes a Mallorca i això no és possible sense polítiques clares de limitació del creixement urbanístic i turístic. A més de deixar d'aplicar les polítiques de mobilitat del segle XX.

**0 accidents greus**
han ocorregut des que es feren les modificacions el 2015

**0 dies exposat**
al públic, ja que el projecte s'ha modificat menys d'un 5%

**1 metre d'ample**
és la diferència del nou projecte respecte al del PP

**5 vegades més ample**
serà la via resultant: passarà de 8-10 metres a tenir-ne 42

**62 camps de futbol**
de primera divisió serà l'àrea que ocuparà l'autopista

**81 piscines olímpiques**
s'omplirien amb els 170.000m$^3$ de terra fèrtil que s'extrauran

**222 finques expropiades**
a un total de 300 propietaris, als quals se'ls expropiaran fins a 31 hectàrees

**2.000 arbres arrabassats**
per tal de poder asfaltar el que poden arribar a ser fins a 45 hectàrees

**32.996.095 d'euros públics**
ens costarà, com a mínim, que ens facin un desastre com el següent:

Construcció del tram d'autopista Inca-sa Pobla. Imatge de ©bielperello.com, feta el 29 d'abril de 2005.

executen:

COPISA GRUP
AFEX OBRAS & SERVICIOS

patrocinen:

PSIB PSOE
MÉS
PODEMOS. MALLORCA

col·laboren:

PP
Ypi
C's Ciudadanos