

Destrucció a tota costa

Juliol 2006



GREENPEACE

Islles Bals

La política del Govern Balear s'ha centrat en aquests tres últims anys en la desmesurada construcció d'obra pública en forma d'autovies i autopistes, que deixarà endeutat l'arxipèlag durant molts anys. Un informe del BBVA revela que les Balears són el territori amb menys capital públic de l'Estat, per sota de Ceuta i Melilla.

L'afany constructor del president Matas s'ha vist acompanyat de les majors protestes que es recordaven a illes com Eivissa, on la resposta dels ciutadans contra la construcció de les noves autopistes i autovies ha estat massiva. Les plataformes en defensa del territori han presentat una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) per tractar de salvaguardar els espais naturals de l'arxipèlag, que formen una part fonamental de la seva societat, mitjà i qualitat de vida, encara que no ho entenguin així la majoria dels gestors del seu patrimoni.

Els nous trams de vials són inaugurats pels constructors, que veuen com cada quilòmetre de carretera construït significa uns quants metres més de sòl rústic requalificat a urbanitzable. Mallorca segueix pel camí de la saturació, però el seu deixant s'estén a Eivissa, Formentera, Menorca...

es Balears

A les Balears tot es segueix fent en nom del turisme, fins i tot aquelles mesures que desaconsellen consultores com Exceltur: reconversions d'hotels en habitatges, adopció de models com el "tot inclòs", que arruïna el sector de la restauració i el petit comerç, o continuar pel camí de la saturació urbanística, que cada vegada agrada menys als turistes (per no mencionar els ciutadans que resideixen a aquestes zones).

Pel que fa al turisme, Greenpeace considera que les Illes Balears han d'apostar per la qualitat, fugir de fórmules com el "tot inclòs" i la construcció de segones residències i començar a jubilar algunes places hoteleres. Les Balears són la comunitat autònoma amb un nombre més elevat de places hoteleres d'Espanya, amb més de 300.000 llits i amb una oferta que majoritàriament "s'acosta a l'obsolescència", segons estudis recents sobre aquest sector. Per fer front a aquesta situació, l'estudi proposa "un fort esponjament" a les àrees hoteleres que no hauria de ser desatès ni per la indústria ni per les administracions.

Accions com la plantejada per l'Ajuntament de Calvià, entossudat a enfonsar una fragata davant la seva costa a una àrea d'excepcional

valor ambiental, evidencia la falta de criteri i objectius de futur que presenten els gestors del patrimoni balear.

Saturació per terra i per mar. I, amb la saturació, les il·legalitats. El Ministeri de Medi Ambient calcula que són 10.000 les edificacions o construccions aixecades a la franja protegida per la Llei de Costes, i que només 500 gaudeixen de permís.

Les previsions per construir nous ports esportius parlen de gairebé 5.000 nous atracadors a instal·lacions esportives com a conseqüència de la Llei de Ports de les Balears. I no se sap quants més arribaran, ja que el Govern balear no posa límit al creixement d'aquestes instal·lacions, ni tan sols quan les propostes dels promotors privats són rebutjades pels consistoris municipals (com en el cas d'es Viver a Eivissa).



Construccions en primera línia a Andratx (Mallorca).

Urbanització i turisme

El preu de l'habitatge és tan elevat a les Balears que fins i tot els promotors insulars han mostrat la seva preocupació. Aquest fet es veu agreujat pels baixos salaris del sector turístic (per sota de la mitjana nacional) i la inestabilitat dels seus treballadors (el 2003 el 90,22% dels contractes eren temporals). El president de l'Associació de Promotors Immobiliaris de les Balears, Gabriel Oliver, en declaracions recents preveia un "moment de ruptura" en el qual els consumidors no podran comprar un habitatge, fet que suposarà també "un problema per als empresaris del sector". El preu mitjà del metre quadrat a Palma de Mallorca va assolir els 2.127 euros el 2005 (un 12,5% més que l'any anterior)¹.

Les plataformes en defensa del territori de les Balears han posat en marxa una ILP contra les agressions territorials, que ha estat admesa a tràmit pel Parlament balear. Mitjançant aquest mecanisme legal s'ha presentat una proposta de Llei per acabar amb la construcció de noves autopistes i autovies, l'autorització de nous camps de golf, l'ampliació o construcció d'aeroports, les grans ampliacions o la instal·lació de nous ports esportius, per evitar que es puguin construir parcs temà-

tics i centres comercials al sòl qualificat com a rústic i per impedir la construcció en els primers 500 metres de costa.

La construcció de carreteres i autovies està suposant la destrucció de grans àrees rurals a Mallorca. El Pla de Carreteres de l'illa suposarà la destrucció de 2.000 hectàrees de sòl², i afectarà en molts casos espais naturals.

Mallorca

L'illa continua la seva tendència a urbanitzar cada metre de sòl, especialment a les ciutats de Palma o Calvià, els governants de les quals segueixen fomentant les edificacions rodejades de centres comercials, parcs temàtics o camps de golf, que justifiquen com a imprescindibles, dins un embull de saturació urbanística i excés d'oferta indiferenciada del qual no semblen voler sortir. Aquest any es coneixia la venda de **Can Domenge**, propietat del Consell de Mallorca, per un preu molt inferior al valor de mercat i sense exigir un preu taxat per als habitatges que allí es construeixin, posant en evidència l'escàs interès social de les institucions.

La urbanització està per sobre de qualsevol criteri, fet que motiva que molts casos acabin als jutjats. Un dels casos que duu més temps als tribunals ha estat el de **ses Covetes**, a **Campos**. La construcció de 67 apartaments en

¹ Segons dades de l'estudi de mercat de 2005 de la Societat de Taxació.

² Segons càlculs del GOB.



Platja d'Es Trenc, Mallorca.

domini públic marítim i terrestre a la platja d'Es Trenc va començar el 1994. Les obres van ser denunciades pel GOB i, finalment, tant l'Audiència Nacional com el Tribunal Suprem han confirmat la il·legalitat de les construccions i la protecció del terreny, inclòs dins la franja de 100 metres de Costes. L'Ajuntament de Campos (PP) s'ha gastat més de mig milió d'euros en la defensa dels apartaments il·legals.

Un altre projecte controvertit és el de la urbanització planificada a **ses Fontanelles**, una zona humida que es localitza a la carretera de la platja de **Palma** tocant a Can Pastilla, on també hi ha plans per construir un centre comercial i un aquari.

El maig de l'any passat, l'ajuntament paralitzava les obres de construcció de la urbanització. Al mateix temps, el Ministeri de Medi Ambient iniciava els tràmits de delimitació d'aquesta zona humida, i paralitzava la construcció del centre comercial i l'aquari a la zona. Però el desembre, el Ministeri anunciava la seva intenció d'arxivar l'expedient de delimitació, i donava llum verda al centre comercial i a l'aquari. Poc després, l'Ajuntament aprovava la urbanització de 81.000 metres quadrats al voltant de la zona humida.

El GOB ha anunciat que acudirà a la Fiscalia si comencen les obres d'urbanització, que suposarien la dessecació d'una part de l'espai

natural. Una nova decisió del Ministeri de Medi Ambient aquest mes de maig tornava a iniciar l'expedient de delimitació, incloent-hi la zona humida i establint la franja de protecció corresponent al seu voltant (malgrat que el setembre de 2005 José Fernández, Director General de Costes del Ministeri de Medi Ambient, declarava que "no veia cap motiu per impedir la construcció d'un aquari a la zona humida de ses Fontanelles", i que així ho havia transmès als promotors).

A **Calvià**, la urbanització de la marina de Magaluf té llum verda per edificar 3.000 places turístiques i residencials; un centre comercial i d'oci destruirà 660.000 m² d'una antiga zona humida.

A **Santa Margalida** es projecta la construcció d'un camp de golf, un hotel i un centre social i comercial a una extensió de 850.000 metres quadrats a **Son Real**. L'Ajuntament ha sol·licitat la declaració de Projecte d'Interès General per poder construir el camp de golf de 27 forats. El terreny està qualificat com a sòl rural i forestal, i acumula una gran riquesa de restes arqueològiques (s'han localitzat 34 jaciments). La Plataforma "Son Real no té preu" va sol·licitar l'any passat la seva declaració com a Bé d'Interès Cultural (BIC).

El GOB ha denunciat que la construcció d'un centre geriàtric a Santa Margalida encobreix la



Es Grau, Menorca.

construcció d'un complex hotelier amb piscines, pistes de tennis i un mini camp de golf a uns terrenys que tenen la qualificació de no edificables en ser sòl rústic. La promotora del complex és Ayco, participada per Sa Nostra.

L'Ajuntament de **Llucmajor** està revisant el seu Pla General d'Ordenació Urbana per augmentar el sòl urbanitzable utilitzant la figura "d'àrea de reconversió territorial" per crear dues grans zones edificables de 170.000 m², que saturaran encara més de construccions aquesta localitat". Aquest mateix ajuntament té plans per construir 800 places turístiques i residencials al Cap de Regana a terrenys catalogats com a sòl rústic, malgrat que les intencions inicials del Pla Territorial recollien la protecció de la zona.

El projecte d'urbanització de **Cala Blanca (Andratx)** inclou la construcció de 300 habitatges a primera línia de mar, tocant a l'única platja verge que queda al municipi.

L'Ajuntament de **Manacor** ha donat ja les llicències per construir 189 habitatges a **s'Estany d'en Mas**, que es sumen a la proposta d'un nou camp de golf i un hotel.

Salvem Eivissa!

"Hauríem de sortir al carrer cridant tots a una: Salvem Eivissa! El simple eco d'aquest crit serviria per derruir el mur de les excuses darrera del qual s'escuden els governants quan diuen els milers de vots que van obtenir l'any passat, i comprendre que eren vots, no llicències per destruir".

Extracte de la carta de Juan Ribas Costa publicada al *Diari d'Eivissa*. 19 d'octubre de 2005.

Eivissa i Formentera

El Grup d'Estudis de sa Naturalesa (GEN) ha sol·licitat al Govern espanyol que interposi un recurs d'inconstitucionalitat contra la llei de mesures específiques per a **Eivissa i Formentera** en matèria d'ordenació territorial, urbanisme i turisme, aprovada el passat mes de desembre. La llei permet que el sòl rústic, que ha de ser dedicat a usos tradicionals i vinculats amb la naturalesa, pugui tenir ara usos turístics, com la creació de nous hotels.

A **Sant Joan de Labritja** s'ha proposat la construcció de 60 apartaments i 40 xalets al litoral de **Benirràs**, una zona en excel·lent estat de conservació al litoral pitiús.

A **Sant Josep**, la construcció de diversos habitatges a un penya-segat a **sa Caixota** es va trobar amb una accidentada interrupció en produir-se l'esllavissament dels terrenys. L'Ajuntament va atorgar les llicències de construcció malgrat tenir informes sobre la inestabilitat dels penya-segats. Els propietaris han proposat la construcció d'un mur de 300 metres de longitud per evitar més corriments de terra i seguir endavant amb l'edificació.



En Sant Elm, Andratx (Mallorca), es preveu la construcció d'un port esportiu.

President, les Illes Balears asfaltades no tenen futur^{III}

Durant els tres primers anys de legislatura del Partit Popular, un dels plans més agressius per al territori posat en marxa a les Balears ha estat el Pla de Carreteres, que va comptar amb 22.000 al·legacions en el tràmit d'informació pública. En aquests tres anys s'han planificat 240 quilòmetres d'autopistes i auto vies, dels quals s'han executat el 75%.

En el cas de Mallorca, han estat sis les autopistes construïdes: Variant d'Inca (9,5 km i un cost de 35 milions d'euros), Inca-Sa Pobla (10,3 km i quatre carrils amb un cost de 49,6 milions d'euros), S'Arenal-Llucmajor (55,9 milions d'euros), Variant de Llucmajor, Palma-Universitat (6 km i 9 milions d'euros de cost) i Palmanova-Pequera (10 km i un cost de 49,3 milions d'euros).

Aquesta gran inversió de diners públics, que endeutarà les Balears durant dècades, podria haver-se vist molt retallada si les obres s'haguessin limitat a una millora de les carreteres existents, però sembla clar que la intenció és que, després de les màquines asfaltadores, arribin les grues de la construcció. Una actitud que, a més, arracona qualsevol possibilitat de desenvolupar transports públics a les illes, com el tren.

En el cas d'Eivissa i Formentera, el **Pla Territorial Insular (PTI)** ha obert la porta a noves actuacions en matèria de carreteres i ports esportius. A Eivissa, les dues autopistes construïdes, la via Eivissa-Sant Antoni de 13,6 km i l'autopista que unirà la capital amb l'aeroport, han comptat amb una forta contestació social. Aquesta última contempla la demolició de més d'una dotzena de cases en menys d'un quilòmetre dels sis que tindrà la nova carretera. La Plataforma Antiautopistes ha realitzat nombroses concentracions, algunes de les quals han estat les més multitudinàries que es recorden a l'illa (el 17 de febrer es va mobilitzar el 10% dels seus 110.000 habitants), contra la demolició de les cases i la construcció de la carretera.

Abel Matutes, ex ministre d'Exteriors, ex comissari europeu del PP i ex alcalde d'Eivissa, està vinculat a dues empreses a les quals s'han adjudicat els tres trams de la carretera; d'una banda Fomento de Construcciones y Contratas, de la qual és membre del consell d'administració, i també està provada la seva vinculació amb la pedrera de la qual s'extraurà la grava per a l'obra, de la qual té participacions. La seva filla, Stella Matutes, és l'actual consellera d'Obres Públiques del Consell d'Eivissa.



Ses Illetes, Mallorca.

Cap a on va el turisme?

Les Balears són la comunitat autònoma amb més places hoteleres d'Espanya, 314.021 distribuïdes en 1.272 establiments³. Un informe del Centre d'Investigació Econòmica de les Illes Balears revela que el 61% de l'oferta hotelera de les Balears "s'acosta a l'obsolescència", sent l'oferta hotelera d'Eivissa i Formentera la més antiquada i de menor qualitat de les illes a causa de la forta concentració d'establiments. Per fer front a aquesta situació, l'estudi proposa "un fort esponjament" a les àrees hoteleres.

Malgrat això, de moment, continua l'obsessió per atreure més turisme a qualsevol preu a les Illes Balears, fet que està suposant una carrera sense sentit cap a la destrucció total de la riquesa cultural, ambiental, social i paisatgística de l'arxipèlag.

Tot val amb la condició de seguir en una fugida cap endavant: la reconversió d'hotels en apartaments malgrat la forta repercussió que tindrà sobre l'ocupació; el suport decidit a la construcció de nous camps de golf sense tenir en compte els seus costos negatius en forma de contaminació, consum d'aigua i sòl; l'extensió de la fórmula "tot inclòs", per la qual el client paga entre 18 i 22 euros diaris de mitjana i gaudeix de menjar, beguda i llit i amb prou feines deixa riquesa a la indústria local...

L'aposta per la construcció de segones residències juga en contra de la indústria turística, que ha d'apostar per la qualitat i fugir de fórmules com el "tot inclòs", amb les quals els empresaris tracten de lluitar contra la sobreoferta hotelera. Aquesta modalitat, que està cada vegada més estesa sobretot a l'illa de Mallorca (s'ha duplicat en tan sols dos anys) i una mica menys a Eivissa, està contribuint a augmentar la crisi que viu el sector i que s'estén sobretot per les zones turístiques com **Cala Millor, Cala Ratjada, sa Coma, Cala d'Or, Peguera, Calvià, Alcúdia o s'Arenal**. Comissions Obreres ha exigít l'aprovació d'una norma autonòmica que reguli aquest producte turístic.

La febre pels camps de golf com a sortida a la crisi del turisme es concreta a **Mallorca** en la construcció de tres instal·lacions a Palma, Son Muntaner (ampliació), Son Gual i Puntiró; la tramitació d'una altra a Son Averso, acompanyada de dos hotels; i la proposta per a una més a la Platja de Palma.

³ Segons dades d'Hosteltur.



Obres de construcció del túnel per al nou accés al Port de Sóller (Mallorca).

Actuacions a la costa

La Comissió de Medi Ambient del Congrés dels Diputats va aprovar el passat mes de març una proposició no de llei que instava el Govern central a considerar les Balears com un dels objectius prioritaris dins el programa d'adquisició de finques del Ministeri de Medi Ambient, a causa de les especials característiques del seu territori, molt vulnerable a la sobreexplotació de la costa com a conseqüència de l'activitat turística.

El Ministeri de Medi Ambient estima que existeixen prop de 10.000 instal·lacions privades que ocupen el domini públic marítim i terrestre a les Illes Balears, de les quals només 500 han obtingut una concessió de la Direcció General de Costes.

Una important **sentència del Tribunal Suprem** avala les tesis defensades, quasi sempre, pel Ministeri de Medi Ambient que l'Estat ha de recuperar per al domini públic marítim i terrestre les zones costaneres que, havent estat paratges naturals, ara es troben desnaturalitzades per haver-s'hi construït en elles. La sentència té com a objectiu **donar suport a la delimitació realitzada pel Ministeri de Medi Ambient a l'illa de Formentera** el 1997, que va ser impugnada per un gran nombre de propie-

taris. Una de les empreses denunciants, Nigi, SA, va argumentar el rebuig en base al fet que les zones del litoral que ja estiguin consolidades com a urbanes i hagin perdut el seu caràcter natural n'impedeixen a l'Estat la recuperació per al domini públic, però tant l'Audiència Nacional com el Tribunal Suprem s'han oposat categòricament a aquest argument.

Greenpeace i el GOB van denunciar el passat mes de febrer davant la Fiscalia de Medi Ambient de Balears la construcció d'una passarel·la de fusta d'ipé dins les obres de modernització dels accessos al **Parc Natural de l'Albufera de Mallorca**. La fusta d'ipé procedeix de la destrucció de l'Amazones brasiler, de manera que podríem estar davant un delicte ambiental recollit al codi penal. La Fundació pel Desenvolupament Sostenible de les Illes Balears, responsable del projecte, no ha acreditat la legalitat de la fusta. Greenpeace ha demanat al Govern que segueixi l'exemple d'altres ajuntaments mallorquins i adopti una política de contractació pública que exigeixi fusta procedent de la gestió responsable dels boscos, i més quan ja hi ha un grup d'empreses mallorquines el treball de les quals està acreditat pel certificat forestal FSC⁴.

A **Formentera**, l'empresa Formentera Club SA segueix endavant amb el seu projecte de construir un càmping a **Ca Marí**, a primera línia de platja. De fet, el projecte original

⁴ Les empreses mallorquines importadores, magatzemistes i transformadores de fusta FSC són Carpinteria Vicens, SL; Comercial e Industrial Bargar, SA; Compañia Insular Mercantil, SA (CIMSA); Mundiforest, SL; Fusteria Font, SA; Grup Orell i M.Riera, SA.



La platja “privada” de l’hotel Barceló en Cala Vinyes, Calvià (Mallorca).

envaeix la servitud de protecció marcada per la Llei de Costes. Tant l’ajuntament com el Consell Insular i el Govern balear han acordat actuar de manera conjunta per evitar el projecte.

La platja privada de Barceló

El grup Barceló Empresas ha ofert com a “platja privada” un espai litoral públic a Calvià. L’hotel Barceló Cala Viñas executa obres de remodelació de l’hotel i ha aprofitat per obrir accessos directes a la platja, tot envaint la franja protegida per la Llei de Costes. Pel que sembla, compta amb una autorització de Costes per “arreglar el domini públic marítim i terrestre”, però tot indica que es tracta d’alguna cosa més que un “arreglament”, ja que s’estan efectuant moviments de terres per cobrir un roquissar i creant accessos a la platja, de la qual el grup Barceló sembla tenir intenció d’apropiar-se malgrat que la Llei de Costes determina al seu article 33 que les platges no seran d’ús privat. I no sembla ser aquest l’únic cas en què el grup Barceló ofereix “platja privada”, l’hotel Barceló Fuerteventura (Caleta de Fuste) ofereix aquest mateix “servei”, com també ho fa el Barceló Las Margaritas (Playa del Inglés), a Gran Canària, o el Barceló Albatros (Illetes), a Mallorca⁵.

Un ampli col·lectiu format per la Confraria de pescadors de Maó, la Federació d’Activitats

Subaquàtiques de Menorca, l’associació d’Amics del mar de Maó, l’associació Amics del Port de Maó, el Club Florit sub, el Diving Punta Prima, el Club Torrent, el Club s’Algar Diving i el GOB porten demanant des de fa temps la protecció de **l’illa de l’Aire**, al sud-est de Menorca, i la seva declaració com a Reserva Natural Marítima i Terrestre, sense que la Conselleria de Medi Ambient hagi concretat les actuacions necessàries per garantir-ne la preservació.

El despropòsit turístic: l’enfonsament de la fragata Balears

Digne de figurar al catàleg dels majors despropòsits turístics, el projecte per enfonsar una fragata a una zona adjacent a la Reserva Marina de les Illes Malgrats, davant la costa de Calvià (Mallorca), amb l’objectiu de fomentar el turisme de busseig és ambientalment indefensable. Greenpeace i el GOB han iniciat una campanya contra aquest projecte i han presentat al·legacions contra l’enfonsament d’aquestes 3.000 tones de ferralla⁶.

En la seva negativa al projecte, Greenpeace n’ha subratllat la irracionalitat des del punt de vista ambiental per l’evident “artificialització” de la zona afectada directament per l’enfonsament i el seu entorn proper. La qualitat del paisatge submarí sofriria severament a

⁵ <http://www.quehoteles.com/hotel-de-illetas-Barcelo-Albatros-4C15P156D603Z13631EF.htm>

⁶ Les al·legacions de Greenpeace estan disponibles a <http://www.greenpeace.org/espana/reports/alegaciones-contra-el-hundimie>



Son Saura, Menorca.

causa d'aquest element de grans dimensions i 3.000 tones de pes. És obligatori assenyalar que el Conveni de Barcelona per a la Protecció del Mediterrani contra la contaminació és contrari a l'enfonsament de vaixells al Mediterrani des de l'any 2000.

Els promotors del projecte defensen que la fragata incrementarà la biodiversitat de la zona, però l'efecte que realment generarà serà la modificació de les condicions ecològiques d'una àrea de fons arenosos en bon estat de conservació. Així mateix, argumenten que el projecte disminuiria la presència de bussejadors a altres àrees protegides, però el seu efecte seria més aviat el contrari, ja que es troba tocant a una Reserva Marina. Parlen també d'acabar amb la pesca d'arrossegament il·legal, però aquesta competència pertany a l'administració pesquera balear, que tracta així d'escudar la seva incapacitat per controlar una activitat il·legal. Els pretesos beneficis socioeconòmics que preveuen els promotors després de l'enfonsament serien, en tot cas, d'escassa importància a un municipi com Calvià, hiperdesenvolupat turísticament.

La Direcció General de Costes, organisme responsable d'atorgar una concessió administrativa a l'Ajuntament de Calvià per dur a terme el seu pla, finalment ha deixat en suspens la seva decisió.

Dues opcions per recórrer Menorca a peu: Camí del Litoral vs Camí de Cavalls

El 2002, amb Jaume Matas al Ministeri de Medi Ambient, es presentava el projecte de construcció del Camí del Litoral, una sendera per recórrer la costa que plantejava una sèrie d'actuacions en contra de la normativa de protecció dels espais protegits. La proposta incloïa excavacions, pavimentacions i instal·lació d'infraestructures en sistemes dunars i altres despropòsits ambientals menyspreant l'existència del Camí de Cavalls, un camí ja existent de tradició històrica a l'illa de Menorca.

L'obstinació en la construcció del Camí del Litoral per part de l'administració balear pot acabar sent infructuosa, ja que el Ministeri de Medi Ambient ha anunciat que destinarà els fons previstos per Matas per al Camí del Litoral al Camí de Cavalls. Malgrat això, el Consell Insular ha anunciat que mantindrà algunes de les actuacions del Camí del Litoral que dupliquen les senderes sense cap sentit.



Port Adriano, a Calvià (Mallorca), té prevista una ampliació.

Ports

La Llei de Ports va obrir la porta a la construcció de nous ports esportius i l'ampliació dels ja existents després de diversos anys de moratòria motivada per l'elevat nombre d'instal·lacions presents al litoral balear i pels danys ambientals que duen aparellats. Greenpeace va denunciar després de la seva aprovació que aquesta Llei contribuirà a agreujar el problema de pèrdua de sorra i contaminació de les platges de la qual ja són responsables, en gran mesura, els 40 ports esportius existents.

Els projectes presentats suposen 4.500 amarretges més a **Mallorca**. En tramitació es troben l'ampliació de Port Adriano i Palmanova a **Calvià**, la del Club Nàutic del Molinar (duplicant-ne la capacitat actual) i la del Club Nàutic de s'Arenal a **Palma**. En les seves fases inicials estan els projectes de nous ports esportius o ampliacions a Portopetro a **Santanyí**, Portocolom a **Felanitx**, Cala Bona a **Son Servera**, Cala Rajada a **Capdepera**, Can Picafort i Son Serra de Marina a **Santa Margalida**, Sant Elm a **Andratx**, Moll Vell de **Palma** i el port de **Sóller**. Port Portals a **Calvià** podria ampliar-se en un futur proper. L'Ajuntament de **Manacor** ha inclòs al seu PGOU la construcció d'un port esportiu a Porto Cristo de 250 amarretges en una primera fase.

L'ampliació de **Port Adriano** o **port d'El Toro** suposarà la duplicació de la superfície i capacitat actuals i durà aparellades greus afeccions ambientals, com ara la destrucció de 25.000 metres quadrats de *Posidonia oceanica*. D'altra banda, la dinàmica litoral es veurà alterada per la construcció de dics i esculleres, aspecte que també incidirà negativament en la qualitat de les aigües de bany en impedir la renovació natural de les masses d'aigua.

De l'extensa llista d'ampliacions d'instal·lacions nauticoesportives, sembla haver-se caigut definitivament el port de **s'Estanyol**, a **Llucmajor**, que preveia multiplicar per cinc la seva superfície actual i passar dels 285 amarretges actuals a 628. El projecte de 1995 va ser paralitzat per ordre judicial i declarat nul ja que, entre d'altres aspectes, afectaria una zona declarada Àrea Natural d'Especial Interès (Marina de Llucmajor) i la Reserva Marina del Migjorn de Mallorca. De la mateixa manera, es veuria danyada per l'ampliació una extensió de superfície marina declarada com LIC i la ZEPA de Cabrera, que engloba l'arxipèlag i arriba fins aquesta àrea.

Els principals impactes ambientals negatius de l'ampliació de s'Estanyol es donarien sobre la *Posidonia oceanica*, que habita aquests fons marins, sepultant 45.000 metres quadrats de praderia, així com sobre la dinàmica litoral, afectant a l'arribada de sorra al Racó de s'Arena. El passat mes de novembre,



© Greenpeace/Voluntariado Mallorca

Obres d'ampliació del Port de Sóller (Mallorca).

la Conselleria d'Obres Públiques manifestava la seva oposició al projecte per la seva inviabilitat en base als motius ambientals. Potser hagi tingut alguna cosa a veure en aquesta decisió la postura de la Comissió Europea, que va haver de recordar al Govern balear que estava gaudint de fons d'un projecte LIFE europeu a aquesta zona, i que la realització de qualsevol obra amb impactes negatius sobre els hàbitats i les espècies protegides pel projecte, sense prèvia informació a la Unió Europea, comporta la devolució total de les quantitats rebudes^{iv}.

El passat 22 d'octubre, el Butlletí Oficial de les Illes Balears publicava l'ordre de la Conselleria d'Obres Públiques per a l'elaboració d'un nou Pla Director del **Port de Sóller**. S'acordava també la suspensió del Pla d'utilització dels espais portuaris recentment aprovat. Juntament amb la suspensió del pla arribaven la construcció d'edificis comercials, restaurants, serveis administratius, etc., obres totes elles prohibides pel pla d'utilització dels espais portuaris d'aquest port. El GOB va presentar un recurs contra la mencionada suspensió en considerar que aquesta actuació incomplia la Llei de Ports de les Illes Balears.

A **Menorca**, els plans previstos per als ports esportius podrien suposar mil nous amarratges. Es coneixen els projectes per construir-ne dos al port de **Maó**, el dic de **Fornells**, a Cala

en Busquets (**Ciutadella**) i podria recuperar-se el de Cala en Bosch (Ciutadella), malgrat haver estat rebutjat pel Pla Territorial de l'illa.

La defensa de la ciutadella

El projecte d'ampliació del Port de Ciutadella plantejava la construcció d'un gran dic exterior per ampliar les instal·lacions i construir un port esportiu a Cala en Busquets, de la construcció del qual es traurien els materials per a l'embotiment del dic en ser necessari excavar més d'un milió de metres cúbics de terra i roques. Els terrenys adjacents al nou port esportiu que actualment són sòl rústic tindrien, segons el pla d'usos del port, "vocació urbanitzable".

El projecte no valorava els impactes ambientals que es derivarien d'una actuació tan brutal sobre el litoral de Ciutadella. Malgrat les queixes i al·legacions presentades per associacions ecologistes i ciutadanes, el Govern va decidir seguir endavant amb el projecte i va sol·licitar al Ministeri de Medi Ambient la cessió de la làmina d'aigua per poder realitzar les obres. La Plataforma en contra del port va iniciar aleshores una campanya de recollida de firmes contra el projecte, que va assolir 16.000 adhesions. Per la seva banda, un segon col·lectiu a favor de les obres d'ampliació assegura haver reunit 20.000 firmes, encara



Port de Valldemossa, Mallorca.

que un cop d'ull a les seves firmes fa dubtar d'aquesta xifra, ja que inclouen com a signants a tots els socis de diverses entitats (els noms de les quals no revelen), així com les firmes recollides en campanyes anteriors. Si tots seguíssim aquesta mateixa regla de dubtosa ètica, les 16.000 firmes contra l'ampliació s'ampliarrien fins a més de 100.000, ja que es podria sumar, per exemple, la xifra de 91.000 socis de Greenpeace que donen suport a aquesta campanya de protecció de la costa.

El desembre de 2005, el Ministeri de Medi Ambient anunciava la seva decisió negativa sobre la cessió de l'espai del domini públic marítim i terrestre per dur a terme la tremenda obra projectada. Malgrat això, la Comissió Balear de Medi Ambient ha decidit seguir endavant amb el projecte del port esportiu de Cala en Busquets.

A **Eivissa** es sumaran als tres ports esportius existents i els seus 2.800 amarratges, els nous projectes de **Punta Xinxó** a **Sant Josep** per construir 500 amarratges i **es Viver** a **Eivissa Villa**, així com l'ampliació del Club Nàutic de **Sant Antoni**, que augmentarà en 300 amarratges les seves instal·lacions. Aquests projectes sumaran 2.061 amarratges al litoral de l'illa, als quals caldrà afegir els 327 amarratges del projecte de ses Variades a Sant Antoni, promogut per Marina de San Antonio Abad, SL (participada per empreses del grup Matutes).

La construcció d'un nou port esportiu a **es Viver** té diverses propostes. El promogut per les empreses Sirenis (Matur, SA), Fiesta Hoteles (del grup d'empreses Matutes) i l'hotel Torre del Mar, denominat "Port Esportiu La Punta, SL", ocuparia 600 metres lineals de costa i constaria d'un espigó de 600 metres al costat de la platja de ses Figueretes per contenir 885 amarratges. La segona proposta, "Port ses Rates", presentada per Marina Miramar, SA i Astilleros Astondoa, SA s'ubicaria al mateix tram de costa, donaria cabuda a 450 amarratges i les seves dimensions serien una mica menors. Existeix, a més, una tercera proposta.

Aquests projectes suposarien una afecció ambiental gravíssima sobre l'extensa praderia de *Posidonia oceanica*, que sobreviu davant aquesta costa. 120.000 m² es veurien afectats directament per les obres de construcció, segons queda recollit als estudis d'impacte ambiental dels projectes. L'Ajuntament d'Eivissa ha descartat les propostes per considerar-les "absolutament desmesurades" per al seu entorn. Malgrat això, a finals de maig el Govern treia a informació pública l'alternativa de Sirenis, Fiesta Hoteles i l'hotel Torre del Mar, argumentant que la seva tramitació es va iniciar el 1975, encara que ha puntualitzat que això "no significa que finalment es dugui a terme". El Pacte del Consell Insular ha denunciat el tracte de favor donat per l'Executiu de Matas al grup Matutes, ja que s'ha



© Greenpeace/Voluntariado Mallorca

Cala Deià va patir un abocament d'hidrocarburs al març.

optat per aquesta proposta rebutjant les altres dues presentades.

I no se sap quants més arribaran. El Govern balear no posa límit al creixement del turisme nàutic, i obvia els greus impactes sobre els fons marins i les praderies de posidònia a costa de destruir els pocs espais verges que queden al seu litoral.

Contaminació

La ingent quantitat d'obres a les costes balears no va acompanyada pel mateix afany per part del Govern balear d'acabar amb els abocaments que es produeixen al seu litoral.

És el cas de la urbanització **Cala Tarida a Sant Josep (Eivissa)**, que aboca les seves aigües residuals directament al mar segons constata un informe tècnic del Consell Insular. Està prevista la construcció d'una depuradora, encara sense data d'inici, que inclou la construcció d'un emissari submarí que simplement allunyarà l'abocament de les aigües residuals en lloc de reciclar-les per a la seva posterior utilització. A la zona ja existeixen dues petites depuradores que es veuen contínuament desbordades i acaben abocant les aigües residuals directament a la sorra de les platges de Cala Tarida i Cala Corral.

Una situació similar es viu a la cala **Binidali a Menorca**. La depuradora ha previst la construcció d'un emissari submarí amb sortida dins la cala, una zona molt freqüentada pels banyistes.

El GOB va denunciar el passat mes de març l'abocament d'hidrocarburs (entre 500 i 2.000 litres de gasoil) procedents de l'hotel La Residència, situat al costat del Torrent Major de Deià, a **Cala Deià (Mallorca)**. A **Pollença**, els abocaments contaminants procedents de la depuradora al torrent de Sant Jordi converteixen les aigües d'aquesta zona en no aptes per al bany.

Enllaços d'interès

GOB Mallorca: www.gobmallorca.com

GOB Menorca: www.gobmenorca.com

Grup d'Estudis de sa Naturalesa (GEN): www.gengob.org

Punts negres al litoral balear. *Mallorca*



Mallorca

1. Pollença. Torrent de Sant Jordi: abocaments d'aigües residuals.

2. Parc Natural de l'Albufera. Passarel·les de fusta procedents de la destrucció de l'Amazones.

3. Santa Margalida. Son Real: urbanització i camp de golf a terrenys rurals i forestals amb restes arqueològiques. Dos ports esportius.

4. Capdepera. Cala Rajada. Port esportiu.

5. Son Servera. Cala Bona. Port esportiu.

6. Manacor. Urbanització, hotel i camp de golf. Projecte de port esportiu a Porto Cristo.

7. Felanitx. Port esportiu.

8. Santanyí. Port esportiu.

9. Campos. Ses Covetes. Urbanització il·legal a un domini públic marítim i terrestre.

10. Lluçmajor. Urbanització.

11. Palma de Mallorca. Cinc camps de golf. Port esportiu Moll Vell. Ses Fontanelles.

Urbanització a una zona humida.

12. Calvià. Urbanització Marina de Magalluf, 3.000 places turístiques i residencials. L'Hotel Barceló Cala Viñas ha privatitzat un tram de platja. Projecte d'enfonsament d'una fragata.

Ampliació de dos ports esportius (Port d'El Toro i Palmanova).

13. Andratx. Urbanització a Cala Blanca. Port esportiu de Sant Elm.

14. Deià. Cala Deià: abocament d'hidrocarburs.

15. Sóller. Port esportiu.

Punts negres al litoral balear. *Menorca, Eivissa i Formentera*



Menorca

- 16.** Ciutadella. Cala en Busquets. Port esportiu.
- 17.** Fornells. Port esportiu.
- 18.** Maó. Port esportiu.
- 19.** Binidali. Cala Binidali: rep abocaments d'aigües residuals.

Eivissa

- 20.** Sant Joan de Labritja. Benirràs. Urbanització al litoral.
- 21.** Eivissa villa. Es Viver: port esportiu.
- 22.** Sant Josep. Sa Caixota: urbanització a un penya-segat. Punta Xinxó: port esportiu. Cala Tarida: rep abocaments d'aigües residuals.
- 23.** Sant Antoni. Ampliació del Club Nàutic. Ses Variades: port esportiu.

Formentera

- 24.** Ca Marí. Càmping a primera línia de platja.

ⁱ Al·legacions contra la declaració del projecte de Son Real com a projecte d'Interès General formulades pel GOB.

ⁱⁱ L'àrea de reconversió de Lluçmajor, una nova excusa per seguir edificant, segons el GOB. 17.10.05.

ⁱⁱⁱ Titular de la nota de premsa del GOB, coneguda el 31.03.06.

^{iv} Resposta E-3543/05ES del Sr. Dimas, Comissari de Medi Ambient, a la pregunta formulada per l'europarlamentari David Hammerstein Mintz a la Comissió Europea. 16.10.05.