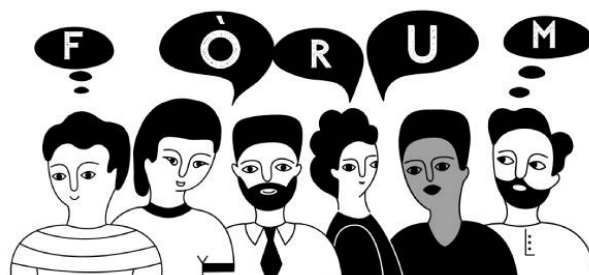


UN NOU MODEL PER A LES BALEARS

Agenda d'objectius per a un nou model territorial

UNA PROPOSTA DEL GRUP DE TRANSICIÓ ECOLÒGICA DEL



DE LA SOCIETAT CIVIL
PER A LA RECONSTRUCCIÓ DE LES ILLES BALEARS



ÍNDEX

Resum executiu	3
Introducció	5
Propostes	6
1.- Legislació territorial	
2.- Ciutats resilients	
3.- Litoral	
4.- Infraestructures viàries	
5.- Infraestructures aeroportuàries	
6.- Espais naturals	
7.- Costa i ecosistemes marins	
Bibliografia	19



RESUM EXECUTIU

INTRODUCCIÓ

La sobreexplotació que pateix actualment territori insular situa Mallorca en una extrema vulnerabilitat, tant ecològica, com social i econòmica, que en el context del canvi climàtic i de crisis com provocada per la COVID se'ns han revelat amb tota la seva duresa.

Un canvi de model econòmic exigeix un canvi profund de model territorial, que contempli els límits de capacitat de càrrega de l'illa, i s'orienti cap al decreixement urbanístic i a la recuperació paisatgística i ecològica.

LA NOSTRA PROPOSTA

La dinàmica de l'evolució econòmica i territorial de l'illa de Mallorca, sumada a la situació actual d'emergència climàtica, fan urgent l'establiment de polítiques encaminades a la protecció del territori, adaptades al nou escenari establert per la crisi sanitària, on la necessitat de recuperació econòmica no ha de suposar fer passes enrere pel que fa a la protecció del territori. Així mateix, s'ha de regular el mercat de compravenda per tal d'evitar tant un creixement insostenible com l'especulació sobre el territori i l'habitatge, com ja s'ha apuntat al document corresponent.

En aquest escenari, les ciutats i els nuclis urbans, cada cop més protagonistes en el territori, han de poder funcionar com a unitats orgàniques, eficients i dinàmiques, orientades a l'adaptació i resiliència climàtica i amb requeriments bàsics com l'estalvi energètic, unes xarxes de transport eficients, la reducció del consum de territori i el tractament del verd urbà com a mitgador real del canvi climàtic, tant a les zones urbanes com -i sobretot- periurbanes.

La consolidació d'una primera línia de costa discontinua i fragmentada, juntament amb l'amenaça imminent de la pujada del nivell de la mar provocada pel canvi climàtic, fa urgent l'elaboració d'una normativa específica i estricta, acord amb la realitat del nostre territori.

Enfront del sobredimensionament de les infraestructures de transport de Mallorca, així com el seu tota enfocament a l'ús del transport privat, convé plantejar un nou model de mobilitat més barat, eficient i amable amb el territori i el medi ambient, amb plans de reducció de la xarxa viària destinada al transport motoritzat i a favor de mitjans de transport alternatius i menys contaminants.

Enfront de la recent proposta d'ampliació de la terminal de Son Sant Joan, així com de l'augment insostenible de megacreuers en els darrers anys -descomptant el període de pandèmia-, fan que sigui necessari plantejar un tractament de les infraestructures aeroportuàries d'acord amb la capacitat de càrrega de l'illa, tant a nivell social com ambiental.

A nivell mundial, estam encara lluny de complir els Objectius de Desenvolupament Sostenible de les Nacions Unides pel que fa als espais naturals protegits. Per això, esdevé imprescindible l'augment de la cobertura d'àrees protegides de zones terrestres, d'aigua dolça i muntanyenques, així com l'expansió de la gestió forestal sostenible, definint i establint la capacitat de càrrega de les mateixes per tal d'avançar en la integració de la societat en la natura.

L'elevada pressió derivada de les activitats humanes altera els ecosistemes i afecta la qualitat de l'entorn natural. La protecció i gestió efectiva i sostenible de la costa i de la seva biodiversitat passa per definir i aplicar una legislació acord amb la situació del nostre territori.

RESUM EXECUTIU

Propostes principals:

1. Revisar els paràmetres de creixement i garantir la preservació i protecció del sòl rústic.
2. Limitar el mercat de compradors per restricció geogràfica.
3. Facilitar la compra d'edificis en desús i la seva rehabilitació per tal de concentrar l'habitatge als nuclis poblacionals.
4. Crear una fiscalitat ecològica finalista per recaptar un fons de Restauració Ecològica i Paisatgística.
5. Impulsar canvis normatius en les polítiques d'ús i gestió del sòl, urbanístiques i de transport, d'acord amb l'escenari d'emergència climàtica.
6. Prioritzar les polítiques de rehabilitació d'edificacions en nuclis urbans enfront de l'obra nova.
7. Impulsar els parcs agraris i corones verdes a les perifèries dels nuclis urbans.
8. Ampliar substancialment el nombre d'hectàrees protegides.
9. Requalificar les àrees turístiques existents i dissenyar les noves amb criteris paisatgístics i ambientals.
10. Recuperar els teixits turístics obsolets.
11. Definir un pla de redimensionament, desmuntatge i aprofitament d'infraestructures viàries.
12. Incrementar la dotació de serveis de transport públic interurbà.
13. Recuperar la gestió de ports i aeroports per part de la Comunitat Autònoma.
14. Integrar la participació d'entitats en la presa de decisions envers possibles obres a les infraestructures.
15. Lligar els informes tècnics a un estudi real de càrrega humana que pot suportar Mallorca.
16. Regular Augmentar l'impost del turisme sostenible que paguen els creueristes fins a 5 euros, i destinar-los a compensar les despeses públiques i privades que genera l'impacte de les excursions massives de creueristes al centre de la ciutat.
17. Declarar el Mediterrani com a zona ECA (Àrea de Control d'Emissions).
18. Orientar les inversions de l'Autoritat Portuària Balear a la mitigació i adaptació als impactes del canvi climàtic.
19. Incorporar a la xarxa els espais naturals terrestres i marins ecològicament rellevants que no gaudeixen encara de prou nivell de protecció i protegir els grans espais pendants.
20. Potenciar la recerca científica i tècnica en els espais naturals protegits.
21. Limitar l'accés als espais naturals a partir del càlcul de la capacitat de càrrega d'aquests.
22. Dotar econòmicament els plans de gestió i ordenació pendants: PORNs, PRUGs i plans de gestió Natura 2000 de totes les illes.
23. Planificar i crear la xarxa d'espais de lleure al medi natural.
24. Millorar les instal·lacions de les depuradores i dotar aquelles que no en tinguin de tractament terciari.
25. Instal·lar sistemes de filtratge a les sortides per a evitar l'arribada de microplàstics a la mar a través dels emissaris, ja que no són retinguts pels filtres del pretractament.
26. Prioritzar la presència d'hàbitats i espècies protegits a l'hora de construir noves infraestructures al litoral.
27. Impulsar i potenciar la regeneració natural de platges.
28. Crear Àrees Marines Protegides com a instrument de gestió dirigit a la conservació i no a l'aprofitament pesquer.



INTRODUCCIÓ

Mallorca pateix una sobreexplotació del territori que l'ha situada al límit de la seva viabilitat ecològica, social i econòmica. Les diverses onades de «balearització», primer al litoral i des de principis del s. XXI ja esteses per tota l'illa, fan inviable la projecció d'un futur de sostenibilitat a mitjà termini. Ara mateix, Mallorca és un gran solar convertible en espai d'aprofitament urbanístic o turístic; tot això ens deixa en una situació d'extrema vulnerabilitat, amb les pitjors condicions possibles per encarar els escenaris incerts que, en el context del canvi climàtic, crisis com la de la COVID se'ns han revelat amb tota la seva duresa.

Un canvi de model econòmic exigeix un canvi profund de model territorial. Un canvi que contempli els límits –actualment sobrepassats– de capacitat ecològica de càrrega de la nostra illa, i dissenyi un camí de decreixement urbanístic i recuperació paisatgística i ecològica. Més enllà d'això, una Nova Política del Territori (NPT) ha de contemplar la reapropiació del control comunitari sobre la nostra terra, amb limitacions severes, fiscals i legals, a l'especulació urbanística i als processos d'acumulació per desposseïció turística i turístico-residencial.

La NPT ha de ser holística: ha de preveure els impactes, ecològics i socials, tenen les actuacions localitzades sobre el territori en el seu conjunt, i ha de pensar-se en clau de present i de futur, avaluant com impactarà en les generacions futures de mallorquins i mallorquines.

DIAGNOSI I PROPOSTES

1. LEGISLACIÓ TERRITORIAL

Enfront d'una possible desprotecció del territori en nom de la recuperació econòmica, s'han d'impulsar canvis normatius en les polítiques d'ús i gestió del sòl, urbanístiques i de transport, d'acord l'escenari d'emergència climàtica.

L'actual Pla Territorial Insular de Mallorca (PTIM) va ser aprovat pel Ple del Consell Insular el 13 de desembre de 2004, entrant en vigor l'1 de gener de 2005. En aquests anys, Mallorca ha viscut una profunda transformació pel que fa al marc normatiu urbanístic i territorial, així com una evolució de la situació econòmica i territorial que fan necessària -si no urgent- la revisió de la normativa vigent, definint polítiques de protecció del territori, del medi ambient, del paisatge i, en definitiva, de la qualitat de vida de la població més adaptada a la situació actual.

Per altra banda, resta pendent la revisió del marc normatiu de l'ordenació del territori (Llei 14/2000 d'ordenació territorial) i les directrius d'ordenació territorial (Llei 6/1999 DOT), que ja tenen divuit anys de vigència i que, en aplicació de l'article 3 d'aquestes, passats deu anys de la seva aprovació s'haurien d'haver sotmès a un procés d'anàlisi.

Cal afegir també que les modificacions sofertes pel PTIM de llavors ençà (en els anys 2010 i el 2011) han tingut una projecció escassa sobre els instruments d'ordenació urbanística.

Actualment, el PTIM es troba en fase de revisió parcial, iniciada el 2017 i argumentada pel Consell de Mallorca per l'incompliment de determinades expectatives i projeccions inicials del Pla de 2004 que fan poc convenient, segons l'esborrany de l'esmentada revisió, la revisió completa de la normativa.

Els principals punts a revisió són, doncs, els següents:

1. Distribució coherent del creixement i equilibri del procés urbanitzador.
2. Concepció i protecció unitària del territori.
3. Enfocament del desenvolupament per frenar la degradació urbanística de l'illa i iniciar la seva recuperació.

Ara, però, la sobrevinguda crisi econòmica -derivada de la sanitària- podria posar en risc els objectius de l'estratègia iniciada. En aquest sentit, la necessitat de recuperació econòmica no ha de suposar fer passes enrere pel que fa a la protecció del territori. És més, la irrupció d'aquesta pandèmia ens ha de fer reflexionar sobre les connexions de la mateixa amb la situació d'emergència climàtica. És per això que, ara més que mai, les polítiques territorials s'han d'encaminar a una salvaguarda severa del territori i del medi ambient, que ajudi a afrontar la preocupant situació climàtica actual.

Un altre aspecte a tenir en compte és el creixement que, en els darrers anys, ha tingut l'especulació sobre el territori. Actualment, la compra d'habitatges a Espanya per part d'estrangers resulta molt més senzilla que en altres països, ja que els compradors forans compten amb els mateixos drets que un ciutadà espanyol, sense cap classe de restricció.

Segons dades del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda urbana, l'any 2020 es varen dur a terme a Balears un total d'11.539 transaccions immobiliàries, de les quals 3.270 (un 28%) foren realitzades per no residents. Les perilloses conseqüències de l'especulació, tant sobre el territori com sobre l'habitatge, que duen al desplaçament físic i econòmic de la població local, haurien d'obligar-nos a prendre mesures encaminades a afavorir l'adquisició de béns immobles per part dels residents a les Illes, prenent com a referència les fórmules legals adoptades per països com Dinamarca, on els forans només poden comprar propietats en el seu lloc principal de residència o negoci, o Suïssa, on es prohibeix la compra d'habitatge com a inversió, quedant aquesta restringida a l'ús personal i sense excedir de 200 m2 de superfície habitable. Aquest aspecte queda també exposat al document d'habitatge del Fòrum.

Propostes per enfortir les polítiques territorials:



- Revisar els paràmetres de creixement i garantir la preservació i protecció del sòl rústic amb l'objecte de potenciar la rendibilitat agrària i connectar biològicament i territorialment el sòl rústic.
- Limitar el mercat de compradors per restricció geogràfica, establint condicions per a la compravenda de béns immobles com ara condició demostrable de resident per un mínim de 5 anys o la penalització fiscal per a compradors no residents.
- Facilitar la compra d'edificis en desús, així com la seva rehabilitació alhora que es es posin impediments o inclòs es restringeixi l'obertura de noves parcel·les per la construcció d'obra nova per tal de concentrar l'habitatge als nuclis poblacionals, que aquest sigui de qualitat i respectuós amb el medi ambient i, a més, no seguir ocupant el territori rural.
- Prohibir la construcció d'habitatges en sòl rústic i recuperar de manera progressiva els espais rústics terciaritzats.
- Dotar d'instruments de planificació sectorials i paràmetres de creixement per a la revisió i adaptació al context climàtic i post-COVID de les normes territorials, garantint que tots els sòls agraris i forestals siguin preservats. Desclassificar tots els sòls urbans i urbanitzables no consolidats, prohibint l'edificació i la construcció d'infraestructures en els sòls més fèrtils i en sòl rústic.
- Crear una fiscalitat ecològica finalista per recaptar un fons de Restauració Ecològica i Paisatgística.

2. CIUTATS RESILIENTS

Enfront d'un model de creixement urbà basat en la dependència energètica, hem de dissenyar ciutats resilientes, el funcionament de les quals s'assembli el més possible al dels ecosistemes naturals.

A principis del segle XIX, tan sols el 3% de la població mundial vivia en zones urbanes. Avui, aquest percentatge és superior al 50% i es calcula que, de cara a 2050, el percentil creixerà fins al 68%, segons dades de l'ONU.

Encara que les zones urbanes ocupen tan sols un 3% de la superfície de la Terra, les seves emissions representen el 78% de les emissions de carboni, el 60% del consum de l'aigua d'ús domèstic i el 76% de la fusta utilitzada per a finalitats industrials.

Les àrees urbanes tenen un paper fonamental en la transformació econòmica, social i ecològica per la seva capacitat de generar activitat a curt termini, amb efecte tractor sobre la indústria i altres sectors clau com la construcció.

El camí cap a la sostenibilitat es basa a aconseguir més per menys, és a dir, aprofitar al màxim les nostres possibilitats, ser plenament conscients que els recursos són finits i limitats i planificar consumint menys sòl, menys aigua, menys energia i menys materials.

En aquest sentit, convé repensar el model territorial, fugint de la planificació basada en l'especialització funcional que ha derivat en un territori dispers i fragmentat i el consegüent augment del consum de temps i energia. Les ciutats han de poder funcionar com a unitats orgàniques, eficients i dinàmiques. És per això que un dels requeriments bàsics de les ciutats actuals ha de ser, sens dubte, la compacitat, que estalvia energia, possibilita xarxes de transport eficients i redueix el consum de territori.

Un altre aspecte clau de l'agenda urbana per a la transició ecològica i energètica recau en el disseny i **disposició del verd urbà**, fins ara entès com a simple dotació però amb un gran potencial com a generador del canvi. Els espais verds haurien de projectar-se com a connectors ecològics, que permetessin la connexió vegetal i afavorissin la humitat natural. De la mateixa manera, s'hauria de posar especial atenció en la franja perimetral dels nuclis urbans, lloc de trobada entre dos ecosistemes diferents, aprofitant-la com a temperador climàtic i com a espai per al foment de la sobirania alimentària. En definitiva, la implantació de solucions basades en la natura i el reforç de l'adaptació i resiliència climàtica.

Propostes per al canvi de model territorial i urbà:



- Impulsar canvis normatius en les polítiques d'ús i gestió del sòl, urbanístiques i de transport, d'acord amb l'escenari d'emergència climàtica.
- Prioritzar les polítiques de rehabilitació d'edificacions en nuclis urbans enfront de l'obra nova.



- Impulsar els parcs agraris i corones verdes a les perifèries dels nuclis urbans.
- Avançar cap a la permeabilització i naturalització dels nuclis urbans, per tal d'afavorir els cicles naturals de l'aigua, disminuir l'illa de calor i fomentar la biodiversitat.
- Desurbanització de la primera línia litoral per recuperar ecosistemes que actuïn de defensa davant els efectes del canvi climàtic.



- Ampliar substancialment el nombre d'hectàrees protegides, bé sigui a través d'instruments de planificació i gestió (PORNs, PRUGs, ZEPAs, etc.), bé a través de desclassificacions de sòl urbanitzable o bé a través de la compra directa d'espais amenaçats.
- Per finançar-ho, es podria aprofitar una part dels fons europeus o bé innovar en fiscalitat finalista.

3. LITORAL

Enfront del fenomen de balearització iniciat a finals dels anys 50 i encara alimentat avui en dia, s'ha d'avançar cap a una legislació estricta pel que fa a la construcció del litoral.

Des del punt de vista jurídic, la Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i de modificació de la Llei 22/1988, de 28 de juliol, de Costes va introduir una regulació específica per a afrontar amb garanties la lluita contra els efectes del canvi climàtic al litoral.

Entre altres qüestions, la seva Disposició addicional octava estableix l'obligació del llavors Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient de procedir a l'elaboració d'una estratègia per a l'adaptació de la costa a l'efecte del canvi climàtic en el termini de dos anys des de l'entrada en vigor de la Llei. S'assenyala igualment que aquesta estratègia se sotmetria a Avaluació Ambiental Estratègica, en la qual s'indiquessin els diferents graus de vulnerabilitat i risc del litoral i es proposarien mesures per a fer front als seus possibles efectes.

D'acord amb això, la Direcció General de Sostenibilitat de la Costa i de la Mar del Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient ha redactat l'Estratègia d'Adaptació al Canvi Climàtic de la Costa Espanyola, que recull una sèrie de mesures d'acomodació, protecció i retrocés encaminades a assolir els objectius marcats.

Analitzant el cas de les Illes, i més concretament de Mallorca, trobam que el principal problema pel que fa a la gestió del litoral és la manca de visió de conjunt i ordenació global, que ha tingut com a resultat la consolidació d'una primera línia caracteritzada per la discontinuïtat, la fragmentació, la dispersió d'assentaments i activitats en el territori, la desigual distribució dels equipaments i activitats en sòl urbà i la pressió de les dinàmiques socioeconòmiques sobre els límits urbans, entre d'altres (Bases per a una Estratègia del Paisatge de Mallorca).

Pel que fa a la legislació autonòmica, allò relatiu al litoral fa referència a la Llei estatal de Costes, sense afegir cap altra regulació al respecte ni determinar plans d'ordenació litoral específics. Per a un major control del desenvolupament de la costa, així com per a l'adaptació de la legislació vigent als requeriments de l'emergència climàtica, seria necessària, doncs, l'elaboració d'una normativa específica acord amb la realitat del nostre territori.

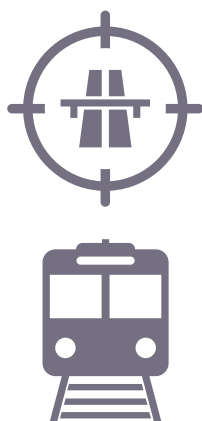
En aquest sentit, l'Estratègia del Paisatge de Mallorca i les seves Bases recullen una sèrie de recomanacions que constitueixen un bon punt de partida per a la definició de l'esmentada regulació autonòmica i de les mesures de planejament de detall per a ordenar el sòl i les activitats dels àmbits turístics de tal forma que es posi en valor tot el paisatge interior i de l'entorn com a alternativa a la simple consideració del paisatge litoral de "sol i platja".

- La requalificació de les àrees turístiques existents i el disseny paisatgístic de les noves, amb accessos cuidats, vores amb el paisatge rural i marítim nítids i de qualitat, amb tractaments paisatgístics i de requalificació d'espais públics i de passejos i viaris perimetrals existents o per definir, que facin possible una relació positiva, estructural i visual, entre el front litoral, el sòl rústic i la zona urbana.
- Recuperar els teixits turístics obsolets, tal i com s'indica al document de Reconversió turística presentat anteriorment pel Fòrum.Localització, anàlisi i diagnòstic d'aquells espais litorals amb una major fragilitat davant les possibles conseqüències de l'canvi climàtic (augment de el nivell de la mar, augment de la freqüència d'esdeveniments climàtics extrems, pèrdua de sediments, impacte en els seus ecosistemes marítim terrestres, intrusió salina, efectes sobre els cicles de l'aigua, etc.).
- Planificar i implementar mesures basades en la naturalesa recolzades en el disseny litoral resilient sense recórrer únicament a solucions basades en el risc, permetent l'adaptació i evolució d'aquests espais als diferents gradients produïts pels increments de el nivell de la mar (desglaç i expansió tèrmica, marea astronòmica i marea meteorològiques).

4. INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

Enfront de la creixent construcció d'infraestructures (autopistes, carreteres, enllaços, variants, etc.), hem de reorientar les inversions a reduir la xarxa viària destinada al transport motoritzat.

Les infraestructures de transport de Mallorca estan, com tots els aspectes de la política territorial, sobredimensionades, i completament enfocades a l'ús del transport privat. No tenen sentit ni amb l'actual model territorial ni en tendran en el futur amb l'abandonament dels combustibles fòssils i la consegüent caiguda del volum de cotxes. Cal no només aplicar des d'ara mateix un nou model de transport sinó desfer part de l'actual, que és car, ineficient i d'alt impacte ecològic, paisatgístic i territorial en el seu conjunt. Els fons europeus han de servir per això.



Propostes relatives a les infraestructures viàries:

- Redactar un pla de redimensionament, desmuntatge i aprofitament d'infraestructures viàries.
- Incrementar la dotació de serveis de transport públic interurbà, com ara els trens de Llevant, Migjorn i el tramvia de Palma.
- Derogar el pla director sectorial de carreteres i redactar-ne un de nou, que contempli les limitacions de creixement exposades a la resta del document.

5. INFRAESTRUCTURES AEROPORTUÀRIES

Enfront d'un model que demostra el límit de capacitat (ambiental i social) de l'aeroport i port de Palma, de la crisi del turisme generada per la Covid-19 i de la imminent crisi dels combustibles, cal recuperar el control de les portes de Mallorca amb criteris de sostenibilitat.

En un context de creixement de tots els indicadors relacionats amb el model econòmic lligat al monocultiu turístic, l'aeroport de Son Sant Joan està arribant al seu límit de capacitat. Per tractar d'evitar-ho, el gestor aeroportuari espanyol, Aena, proposa l'ampliació de la terminal, modificant-ne la pista d'enlairament i afectant les maniobres a l'espai aeri, controlades actualment per Enaire. Una iniciativa ja denunciada i totalment contrària a la sostenibilitat turística.

Per altra banda i en els darrers anys -descomptant el període transcorregut des de l'inici de la pandèmia- el turisme de megacreuers arribats a Palma ha augmentat de forma insostenible i no desitjable per a la ciutat, provocant un greu impacte mediambiental i territorial així com creixents protestes socials. Ha augmentat la mida i el nombre de les naus que arriben a port, s'ha triplicat el volum de persones que transporten i s'acumulen molts megacreuers en el mateix dia.

El transport marítim contamina mil vegades més que el terrestre. Els megacreuers contaminen l'aigua, funcionen amb el fuel més barat del mercat que emet diòxid de sofre i partícules nocives per a la salut. Amarrats al port utilitzen un tipus de fuel menys nociu, però que supera 200 vegades la contaminació que causa una autovia. Palma és la segona ciutat d'Europa més contaminada pels creuers, després de Barcelona. Realitzen descàrregues d'aigües tractades a 3 milles de la costa. Un vaixell com aquests genera de 200 a 400 mil metres cúbics de residus. Un 24% del total de deixalles sòlides que hi ha als mars són generades per creuers. Els megacreuers danyen la biodiversitat del fons marí a causa dels corrents que generen per desplaçar les tones del seu propi pes i, a més, contaminen acústicament durant el temps que estan amarrats al port.

A més, el tracte públic injust, discriminatori i permissiu als megacreuers enfront d'altres formes de fer turisme local és intolerable. Els megacreuers generen una activitat amb molt impacte mediambiental que contribueix al canvi climàtic, activitat que seria impensable i completament il·legal si es tractés per exemple d'un hotel al Passeig Marítim.

La massificació turística devalua el nostre patrimoni històric i cultural convertint l'espai urbà en un parc temàtic només per visitants empitjorant l'experiència turística d'altres. El paisatge de la Badia de Palma, i per tant de la ciutat, es veu afectat diàriament a causa de la desproporció de la seva colossal grandària. La massificació d'algunes zones de la ciutat, en les que poden arribar a concentrar-se en un dia fins a 15.000 creueristes, provoca que molts dels residents deixin el seu barri.

Es necessita una inversió pública contínua per a la construcció i ampliació d'infraestructures portuàries per rebre els megacreuers, en detriment d'altres inversions com la sanitat o l'educació. Actualment s'està ampliant el moll de Ponent del port de Palma, emprant escòries, per poder acollir creuers de més de 300 metres d'eslora.

Aquest tipus de turisme canvia la tipologia dels comerços que s'adapten a les necessitats dels turistes provocant el desplaçament dels comerços tradicionals amb la desaparició del caràcter propi del barri inclús de la llengua local. Els habitatges i els comerços de qualitat dels carrers per on transcorren les rutes dels creueristes perden valor, causant un dany irreparable al patrimoni dels seus propietaris.

La majoria d'aquests creuers operen amb banderes que pertanyen a paradisos fiscals (Malta, Bahames, Panamà, Illes Marshall) i no paguen impostos al nostre país. Les condicions laborals i de residència dels treballadors/es són precàries i sense cap seguretat jurídica, ja que depenen de la legislació laboral dels països esmentats.

Segons l'article 30 de l'Estatut d'Autonomia de les illes Balears, la Comunitat Autònoma té la competència exclusiva en matèria de ports, aeroports i heliports no qualificats d'interès general per l'Estat, i ports de refugi, ports, aeroports i heliports esportius.

Així mateix, segons l'article 32, correspon a la Comunitat Autònoma la funció executiva en matèria de ports i aeroports amb qualificació d'interès general, podent participar en la seva gestió.

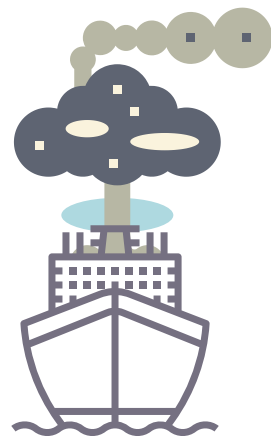


Propostes relatives a les infraestructures aeroportuàries:

- Recuperar la gestió de ports i aeroports per part de la Comunitat Autònoma.
- Integrar la participació d'entitats en la presa de decisions envers possibles obres a les infraestructures.
- Revisar els informes d'Avaluació d'Impacte Ambiental per adequar-los a la realitat a llarg mig-termini, incorporant-hi no sols valoracions de contaminació ambiental i territorial, sinó també acústica i lumínica i als objectius 2030 de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.
- Lligar els informes tècnics a un estudi real de càrrega humana que pot suportar Mallorca.

Propostes relatives a les infraestructures portuàries:

- Posar límits a l'afluència de megacreuers al Port de Palma, amb un màxim d'un al dia, regulant les visites dels creueristes a un nombre màxim de 4.000 persones.
- Exigir a l'Autoritat Portuària que controli diàriament i doni a conèixer públicament els impactes mediambientals dels creuers en consum d'aigua, electricitat, contaminació, de l'aire i de l'aigua
- Exigir a l'Autoritat Portuària la transparència fiscal i laboral de totes les empreses de creuers que visiten la ciutat.
- Augmentar l'impost del turisme sostenible que paguen els creueristes fins a 5 euros, i destinar-los a compensar les despeses públiques i privades que genera l'impacte de les excursions massives de creueristes al centre de la ciutat.
- Fer les gestions pertinents per declarar zona ECA (Àrea de Control d'Emissions) el Mediterrani, limitant el contingut de sofre a 0,1% i les emissions de NOx (òxids de nitrogen) a les condicions de Tier III, segons l'annex VI del conveni MARPOL, tal com han fet en el Mar del Nord i en el Bàltic.
- Integrar les entitats socials en els òrgans corresponents per tal d'obtenir informació permanent de primera mà pel que fa al port de la ciutat de Palma.



- Orientar les inversions de l'Autoritat Portuària Balear a la mitigació i adaptació als impactes del canvi climàtic:
 - Establir un sistema de control efectiu amb reconeixement internacional per a l'avaluació contínua de les emissions contaminants i dels impactes socials i econòmics.
 - Establir en un breu termini de temps, un sistema d'alimentació elèctrica des de terra als vaixells petits i plantejant la construcció d'una central pròpia de generació elèctrica.
 - Fer un port més accessible a la ciutadania i sostenible en el temps. Per a això, cal invertir en activitats d'obertura dels accessos al Port al públic i progressiva vianització del litoral.
 - Fer possible la reducció progressiva del trànsit de megacreuers i substituint-los per creuers petits i d'alta qualitat mediambiental i turística, eliminant les bonificacions als grans i oferint-les als petits.
 - Desenvolupant la indústria recreativa de vela i disminuint la de motor fins a la seva desaparició, alhora que es potencien els vaixells històrics i tradicionals de Mallorca, introduint el motor elèctric en la navegació costanera.

6. ESPAIS NATURALS

Enfront del risc en què es troben determinades àrees naturals, s'ha d'ampliar la xarxa d'espais naturals protegits.

Segons dades del Ministeri per a la Transició ecològica i el Repte demogràfic, les illes Balears compten avui dia amb un total de 82 espais naturals protegits, que ocupen una superfície de 185.515,32 Ha (76.019,26 Ha de superfície terrestre -un 15,2% sobre el conjunt del territori- i 109.496,06 Ha de superfície marina).

Tot i que aquestes xifres han anat augmentant al llarg dels anys, podem afirmar que, a escala mundial, encara estam lluny de complir els Objectius de Desenvolupament Sostenible fixats per Nacions Unides. En el marc dels Objectius 14 i 15, concretament, cinc fites relacionades amb la biodiversitat varen vèncer l'any 2020. Segons els progressos actuals, és poc probable que es compleixin en el termini previst.

Així mateix, l'Estratègia d'adaptació de la costa al canvi climàtic, aprovada pel Govern l'any 2017, recull que s'haurà de contribuir a incrementar la resiliència dels sistemes naturals, principalment dels ecosistemes costaners i marí, amb especial atenció a espècies endèmiques, amenaçades i protegides, davant els efectes del canvi climàtic prenent les mesures necessàries per a permetre la seva adaptació.

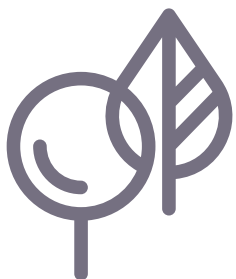
En aquest sentit, esdevé imprescindible l'augment de la cobertura d'àrees protegides de zones terrestres, d'aigua dolça i muntanyenques, així com l'expansió de la gestió forestal sostenible, assoliments que haurien de reforçar-se per tal d'aconseguir una reconstrucció eficaç, especialment després de l'actual pandèmia mundial.

Cal també apuntar que la majoria de les Àrees Clau de Biodiversitat (ACB), LICs, ZEPAs i hàbitats d'espècies prioritàries terrestres, marines i d'aigua dolça continuen sense cobertura o només tenen una cobertura parcial de zones protegides.

Un concepte paral·lel a la protecció dels espais naturals ha de ser la definició de la capacitat de càrrega d'aquests. Tot i que existeixen diferents eines teòriques de càlcul, encara no s'ha determinat una estratègia eficaç per fixar aquesta limitació que, tanmateix, sempre s'haurà de prendre com a valor de referència, ja que els impactes ocasionats pels visitants són molt variables i depenen enormement del perfil d'aquests, el temps que romanguin en l'espai o la fragilitat d'aquest, per la qual cosa ha de ser un càlcul en permanent revisió.

Es tracta, en definitiva, d'avançar en la integració de la societat en la natura, estudiant i reforçant les seves relacions afectives amb l'entorn. El visitant no sols no és un problema, sinó que és un important aliat per a la conservació de l'entorn natural.

Propostes per millorar la protecció dels espais naturals:



- Incorporar a la xarxa els espais naturals terrestres i marins ecològicament rellevants que no gaudeixen encara de prou nivell de protecció i reenfocar la seva gestió prioritzant la recuperació i conservació de les espècies i els hàbitats naturals i el manteniment de les seves funcions ecològiques i ambientals, per davant de la resta d'usos com l'aprofitament turístic.
- Protegir els grans espais pendents, ampliant el Parc Natural de Llevant i paratge natural de la Serra de Tramuntana i creant el parc natural de Rafeubetx-Cala Figuera.
- Sotmetre a revisió la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO), per tal de dotar els espais naturals de recursos suficients per a la seva gestió i d'instruments de planificació estratègica a llarg, mig i curt termini conseqüent amb els seus objectius.
- Potenciar la recerca científica i tècnica en aquests espais naturals protegits, dotant-los dels recursos i infraestructures necessaris per dur a terme aquestes feines, la seva visibilitat i difusió de resultats, afavorir la creació d'una xarxa de laboratoris naturals.
- Impulsar activitats de sensibilització als espais naturals dirigits a tots els públics.
- Limitar l'accés als espais naturals a partir del càlcul de la capacitat de càrrega d'aquests, acompanyant-ho de les suficients mesures de gestió i d'un pla de seguiment de les variables ambientals i socials corresponents.
- Establir una taxa d'accés en espais naturals protegits, per tal de contribuir a la seva conservació i a la minimització dels impactes causats pels visitants.
- Senyalitzar els espais naturals de manera adequada i enfocada a dotar els visitants d'informació útil i de normativa per a la visita.
- Redactar un Pla de preservació de la biodiversitat de les Illes Balears i un Pla d'actualització i gestió dels Espais Naturals Protegits.
- Dotar econòmicament els plans de gestió i ordenació pendents: PORNs, PRUGs i plans de gestió Natura 2000 de totes les illes. Dotació dels espais amb recursos humans i materials suficients per assolir les determinacions dels plans de gestió, al llarg d'un horitzó mínim de 6 anys (vigència habitual dels PRUGs).
- Planificar i crear la xarxa d'espais de lleure al medi natural, així com noves àrees recreatives entorn dels nuclis urbans i especialment a prop de Palma.

7.COSTA I ECOSISTEMES MARINS

Enfront de l'elevada pressió derivada de les activitats humanes cal protegir la costa i els seus ecosistemes.

Les àrees costaneres de les Illes Balears (longitud de costa de 1.283 km), sofreixen una elevada pressió derivada de les activitats humanes que poden incloure els abocaments directes i indirectes a la mar, l'ús recreatiu de les zones de bany i de la costa, les rutes de trànsit tant d'embarcacions comercials com recreatives, els fondejos, la pesca comercial i recreativa, la urbanització intensa a les zones de costa, la sobrefreqüentació del sistema dunar. Totes aquestes activitats alteren els ecosistemes marins, el medi ambient, la composició d'espècies i el funcionament dels ecosistemes. Una indicació d'algunes d'aquestes pressions es pot constatar a l'Informe del Mar Balear (IBM, 2021) on s'observa que les platges urbanes presenten una menor qualitat de les aigües de bany.

A les Illes Balears existeixen 7 tipus d'àrees marines protegides (AMP) que suposen un 21,5 % de la mar Balear protegida i trobem onze reserves marines, que en la seva totalitat suposa unes 63.700 ha marines protegides. La superfície del mar Balear amb protecció legal augmenta, però la despesa per km² d'AMP ha disminuït amb els anys, passant de 23.500 €/km² en 1994 a 20.500 €/km² en l'actualitat (IMB, 2021).

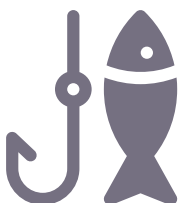
El Mar Balear té una elevada importància a nivell ecològic amb habitats de Posidonia oceanica, Cymodocea nodosa, Maërl, coral·ligen, coralls profunds, comunitats de laminàries i rutes migratòries (aus, tortugues, grans pelàgics). Malauradament, aquesta regió està amenaçada per diversos factors com són la sobreexplotació dels recursos marins, mortalitat massiva d'espècies endèmiques com la nacra, les espècies invasores, la contaminació marina i l'augment del nivell de la mar, que podria suposar el retrocés de les platges de les Balears entre 7 i 50 metres (IBM, 2020).

Cal esmentar el sistema dunar, atès que forma part de la platja. Els camps dunars tenen diverses funcions, com són la protecció de la costa i el reservori de sediments, així com l'intercanvi de sediments entre la part submergida i emergida del sistema (Servera, 2003; Psuty, 2004). També actuen com a habitat d'espècies vegetals concretes i constitueixen una zona de nidificació per a certes espècies d'aus. El principal problema del sistema dunar balear és l'excessiva freqüentació antròpica, que està erosionant el sistema, i per altra banda la retirada de posidònia de la platja emergida per satisfer els desitjos dels turistes està degradant la platja.

És per tot això que és necessari legislar per garantir una protecció i gestió sostenible de la zona costanera, el sistema dunar i de les aigües que envolten les Illes Balears i que les caracteritzen. A escala regional, nacional i europeu existeixen certes directives com la directiva marc sobre l'estratègia marina, la directiva hàbitats i la directiva marc de l'aigua, així com lleis sobre el patrimoni natural i la biodiversitat i la protecció del medi marí dirigides a la protecció d'espais i espècies amenaçades i del seguiment i avaluació de l'estat de les aigües, entre altres. A més existeixen reglaments de la Comunitat Europea relatius a les mesures de gestió per a l'explotació sostenible dels recursos pesquers a la mar Mediterrània, així com decrets que regulen la pesca esportiva i recreativa a les aigües interiors de les Illes Balears i la conservació de la Posidònia oceànica a les Illes Balears. En l'àmbit internacional es compta amb convenis internacionals: Conveni per a la protecció de la mar Mediterrània contra la contaminació (Conveni de Barcelona), Conveni sobre la diversitat biològica, Conveni relatiu a la conservació de la vida silvestre i del medi natural a Europa (Conveni de Berna) i Pla Estratègic per a la Diversitat Biològica 2011- 2020 i les Metes d'Aichi.

A més l'objectiu 14 dels Objectius de Desenvolupament Sostenible, tracta sobre la vida submarina amb la finalitat de conservar i utilitzar de manera sostenible els oceans, els mars i els recursos marins pel desenvolupament sostenible.

Propostes per millorar el tractament de la costa i protecció dels ecosistemes marins:



- Ports i clubs nàutics. No augmentar el nombre d'amarraments existents; establir capacitats de càrrega als ports en funció de la sostenibilitat ambiental: consums d'aigua i energia, ocupació del territori per serveis (restauració, pàrquings), afectació al medi marí (hàbitats i espècies) adjacent, i sistemes de seguiment de qualitat de l'aigua i de la biodiversitat de l'entorn.
- Tractament d'aigües i emissaris. Millorar les instal·lacions de les depuradores i dotar aquelles que no en tinguin de tractament terciari. Dur a terme un sistema de separació d'aigües brutes i aigua de pluja en els municipis que no en disposen, per a evitar arribades de cabdals superiors a la capacitat de les depuradores en moments puntuals de forta pluja i així permetre el tractament efectiu de les aigües residuals en tot moment evitant l'arribada a la mar d'aigua no depurada o de depuració deficient. Dur a terme tasques de reparació del clavegueram dels municipis costaners i obligar a un manteniment del mateix amb una periodicitat adient. Impulsar projectes d'innovació per desenvolupar tècniques d'aprofitament d'aigües residuals depurades, reduint l'efluent dels emissaris a la mar i aprofitant infraestructures existents. Instal·lar sistemes de filtrat a les sortides per a evitar l'arribada de microplàstics a la mar a través dels emissaris ja que no són retinguts pels filtres del pretractament.
- Protecció d'hàbitats (posidònia, fanerògames marines, esculls). Àrees Marítimes Protegides i Reserves marines d'interès pesquer. A l'hora de construir noves infraestructures al litoral, s'haurà de tenir en compte la presència d'hàbitats protegits per la xarxa natura 2000 i espècies protegides (Directiva Hàbitats, Directiva d'aus, el Catàleg Nacional, el Catàleg Balear i el Conveni de Berna, Conveni de Barcelona).
- Custòdia marina. Protecció d'ecosistemes associats a espècies d'interès, per exemple corall vermell (*Corallium rubrum*).
- Regeneració de platges i dunes. Impulsar i potenciar la regeneració natural de platges. I en tot cas una bona gestió de platges per tal de no erosionar més el sistema dunar.
- Esports nàutics i pesca recreativa. A les zones de fondeig ja establertes, obligar els fondeigs sostenibles i respectuosos amb la biodiversitat marina. Prohibir els fondejos no reglats, prohibir el lliure fondeig.
- Creació d'Àrees Marines Protegides com a instrument de gestió dirigit a la conservació i no a l'aprofitament pesquer com és el cas de les Reserves Marines d'Interès Pesquer de les Illes Balears. Alhora dotar d'equips de gestió i integrar els instruments de gestió amb altres figures de conservació i instruments de planificació de xarxa natura 2000.



BIBLIOGRAFIA

- Departament de Territori i Infraestructures del Consell de Mallorca. Departament de Territori i Paisatge (2017). Pla Territorial de Mallorca.
- Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial.
- Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les Directrius d'Ordenació Territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries.
- Llei 2/2013, de 29 de maig, de protecció i ús sostenible del litoral i modificació de la Llei 22/1988, de 28 de Juliol, de Costes.
- Ministeri de Transició ecològica i repte demogràfic (2016). Estratègia d'Adaptació al Canvi Climàtic de la Costa Espanyola.
- Departament de Territori i Infraestructures del Consell de Mallorca. Bases per a una estratègia de paisatge de Mallorca. Desenvolupament del Conveni Europeu del Paisatge.
- Departament de Territori i Infraestructures del Consell de Mallorca. Estratègia del paisatge.
- Plataforma contra els megacreuers (2019). Manifest contra els megacreuers.
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2019). Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030.
- Ministeri d'Agricultura, pesca, alimentació i medi ambient (2016). Estratègia d'adaptació al canvi climàtic de la costa espanyola.
- Xarxa de parcs nacionals. Capacitat d'acollida d'ús públic en els espais naturals protegits.
- Comissió europea (2015). Conveni Marc de les Nacions Unides sobre el Canvi Climàtic (Acord de París).
- Nacions Unides (2015). Agenda 2030 d'Objectius de Desenvolupament Sostenible.
- CAIB (2019). Llei del canvi climàtic i la transició energètica a les illes Balears.
- Govern de les illes Balears. (2019). Acords de Bellver, acords del pacte de legislatura 2019-2023
- Govern de les illes Balears. (2019) Agenda Balear 2030 alineada amb els ODS. Agrupació de les Conselleres en tres àmbits
- Govern de les illes Balears. (2019). Pacte per a la reactivació de les illes i la diversificació econòmica i social de les illes Balears (131 mesures).
- Consell Insular de Menorca. (2006). Pla Territorial Insular de Menorca.
- Consell Econòmic i Social de les illes Balears. (2019). Horitzó-2030.
- Col·lectiu Alternatives. (2020): Per una sortida sostenible, justa i progressista a la crisi.
- Cercle d'Economia. (2020). Plan de desconfinamiento y reactivación econòmica.
- Iniciatives del Mediterrani. (2020). De Crisi en Crisi. Anàlisi de l'evolució turística a Mallorca en situacions de crisi internacional i propostes per a una sortida a l'actual.
- GOB. (2021). Propostes ecologistes pels Fons de Recuperació Europeus Next Generation Ministerio de Información y Turismo. Ordre de 19 de juliol de 1968, per la que es dicten normes sobre classificació dels establiment hotelers.
- Portal del Ministeri de Transports, mobilitat i agenda urbana.
- Portal de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Alimentació. Les reserves marines a les illes Balears.



www.forumsocietatcivil.org



info@forumsocietatcivil.org



DE LA SOCIETAT CIVIL
PER A LA RECONSTRUCCIÓ DE LES ILLES BALEARS