

Infraestructures i planificació a Menorca. Situació i perspectives

Miquel Camps Taltavull

Coordinador de política territorial del GOB de Menorca

.....

Aquest escrit respon a l'amable petició de l'Institut Menorquí d'Estudis perquè s'aportin reflexions, de situació i de perspectiva, en relació amb les infraestructures i la seva planificació a Menorca, amb motiu de la celebració dels 15 anys de la declaració de l'illa com a reserva de biosfera.

La Llei 6/1999 de les directrius d'ordenació territorial (DOT) de les Illes Balears defineix les infraestructures, en el seu annex I, com "un conjunt ampli d'instal·lacions superficials, subterrànies o aèries, de caràcter local o supramunicipal amb alternatives de localització restringides, necessàries per a la creació i el funcionament d'una organització qualsevol".

A partir d'aquesta definició, s'ofereix a continuació un breu repàs dels aspectes que, des d'una entitat com el GOB, es consideren més transcendents pel que fa a la realitat de Menorca en els darrers anys, o en la perspectiva dels que vindran.

1. Transport

1.1. La nova terminal de l'aeroport. Una instal·lació deslligada de l'ordenació territorial

L'any 2004 es va adjudicar, després d'una certa polèmica, l'obra de la nova terminal de l'aeroport de Menorca. La controvèrsia va sorgir perquè les dimensions de l'edifici es van basar en uns càlculs d'Aena, en relació amb la previsió de moviment anual de passatgers, elaborats l'any 1998, abans de l'aprovació del Pla territorial insular (PTI) i



Figura 1. Imatge de l'aeroport de Menorca abans de l'ampliació (agost de 2002) (Foto: Eulàlia Comas)

Figura 2. Moviments de terres a son Blanc, per a la construcció del dic de Ciutadella (Foto: GOB Menorca)

que s'allunyen certament de les perspectives de creixement urbanístic que aquesta planificació illenca va establir (Figura 1).

Malgrat que el 2004 la desviació entre la previsió d'Aena i la realitat ja era d'un 14,22% (passatgers previstos per Aena el 2003: 3.152.220; passatgers reals: 2.704.038) l'obra es va adjudicar igualment. Ha estat una desviació que ha anat en augment. Per a l'any 2007, la previsió deduïda era de 3.739.413 passatgers anuals, mentre que la realitat va ser de 2.759.181 (26,21%). La previsió que es va usar plantejava per a 2015 un escenari de 5.014.523 passatgers. En temps de recessió, la crítica a l'obra realitzada només es podrà fer en termes d'inversió pública sobredimensionada. En temps de repunt turístic, però, aquesta infraestructura podria condicionar seriosament els desitjos de sostenibilitat del model menorquí.

1.2. Port de Ciutadella. Del 'Gran Port' a son Blanc

Els diferents projectes que s'han plantejat sobre el port de Ciutadella han estat motiu de discussió i de divisió social durant gairebé 10 anys. Al llarg d'aquest temps s'han vist plantejaments realment desorbitats, que ben a punt han estat de fer-se realitat. Cal recordar que el projecte 'Gran Port', que preveia un dic a la bocana, un gran port esportiu excavat al penyal, una urbanització de 4.000 places a la vorera nord i un camp de golf que arribava fins a Cala en Blanes, va arribar a ser adjudicat. El càstig electoral i la posterior inviabilitat econòmica de l'empresa promotora van permetre desfer el desgavell.

Finalment, una rissaga de grans dimensions a l'estiu de 2006 va marcar el context per establir un acord entre administracions i donar sortida a la construcció d'un dic exterior, a la zona de son Blanc, de dimensions pensades per operar amb embarcacions similars a les actuals. Uns 200.000 m² de praderies de posidonia madura queden afectades per la construcció i per la posterior utilització intensiva de la zona que quedarà abrigada (Figura 2).

La polèmica del port de Ciutadella, molt condicionada per visions localistes impulsades amb ànim electoral, ha desembocat en la reivindicació de diversos col·lectius ciutadans per un Pla insular de la costa (PIC), que englobi tant les intervencions portuàries com les nàutiques, forci la coordinació entre administracions amb competències en el litoral i eviti nous enfrontaments socials com els viscuts durant la darrera dècada.

1.3. Port de Maó. El problema de les competències estanques

El port de Maó està declarat d'interès estatal i es gestiona per part de l'Autoritat Portuària. En els darrers temps, s'ha procedit a una considerable ampliació del moll comercial del Cós Nou, a costa de perdre més làmina d'aigua, adduint que es necessitava més espai per a contenidors i que Autoritat Portuària actua dins el que és l'espai de la seva competència (de la façana dels edificis cap al mar). El posterior debat del Pla general de Maó ha evidenciat que, probablement amb una millor coordinació institucional, aquest espai s'hagués pogut planificar (com ara es fa) en la IV fase del polígon industrial de Maó, que disposa d'espai i de connexions adients amb el port (Figura 3).

1.4. Carreteres. Condicionadors del territori

Les darreres grans intervencions en carreteres de Menorca han tingut diversa tipologia. L'obra de la via Maó-Fornells (tram Favàritx - sa Roca) va introduir importants modificacions al projecte original per intentar mantenir els atractius paisatgístics i evitar la tala innecessària de centenars d'arbres. Per contra, la ronda sud de Ciutadella ha aplicat un model desproporcionat (amb doble carril, mitjana i carril addicional) que transforma radicalment la imatge habitual de l'illa i que també ha trastocat seriosament la mobilitat no motoritzada dels camins del sud. El seny sembla haver-se recuperat amb la recent intervenció en la connexió Ferreries - es Migjorn Gran, tot i que hi han mancat espais de participació ciutadana.



Figura 3. Obres d'ampliació del polígon industrial de Maó (Foto: GOB Menorca)

Figura 4. Carretera general, al seu pas per es Mercadal (Foto: GOB Menorca)

L'obra més gran en perspectiva és la variant de Ferreries, que desviarà el pas de la carretera general. El projecte, aprovat l'any 2003, és una de les intervencions territorials més importants previstes sobre l'illa. Un 35 % del traçat passa per una àrea natural d'especial interès, i un 27 % creua una àrea d'interès territorial. És a dir, que més de la meitat de la nova via s'ha plantejat sobre terreny especialment protegit. I no ha de passar desapercebut que els terrenys que quedin entre la variant i el nucli de Ferreries, agafaran ràpidament una vocació urbanística.

Preocupants són també les propostes de desdoblament o de creació d'una nova via paral·lela en la connexió Maó - St. Lluís, així com l'anomenada 'via orbital' que s'ha inclòs en l'aprovació inicial del PGOU de Maó (travessant la zona de Llucmaçanes). Per la seva part, la carretera general Maó - Ciutadella presenta el major nivell de trànsit entre Maó i Alaior (en ambdós sentits, tot l'any) i entre Ciutadella i Ferreries (només en aquest sentit i només durant l'estiu), amb la coincidència que són els trams que no disposen de carril d'avançament i es tracta de terrenys amb poc desnivell, on potser un voral de més amplada per a vehicles especialment lents resultaria, si es fes necessari, una actuació suficient.

I de tant en tant, s'entreveu a l'horitzó el debat d'una variant as Mercadal, en vistes a pacificar el trànsit entre el nucli i el recinte firal (Figura 4).

1.5. Transport públic. L'alternativa a l'asfalt

La bona tasca que s'està duent a terme en els darrers anys està permetent que Menorca comenci a disposar d'un servei de transport públic que doni resposta a les necessitats ciutadanes. Malgrat que queda molt camí per recórrer, el ràpid creixement d'usuaris permet l'optimisme (737.780 usuaris l'any 2002, i 2.498.732 l'any 2007).

El transport públic ben plantejat pot esdevenir clau per evitar intervencions sobre carreteres, com ara Maó - St.Lluís o Maó - Alaior, i també per disminuir temptacions d'ampliar aparcaments a platges verges o en platges urbanitzades que es col·lapsen pels propis vehicles dels treballadors de l'hoteleria.

2. Energia

2.1. La central tèrmica. Increment sense sostre i amb tramitacions excepcionals

La central ubicada al port de Maó es va remodelar l'any 1991. Des de llavors, funciona amb 3 motors dièsel de 15,5 MW cadascun. El 1993 es va incorporar una turbina de 37,5 MW i el 1999 una altra de 38,5. S'anomenen turbines de gas, però en realitat funcionen totes amb combustible dièsel.

Els anys 2005 i 2007 s'han tramitat noves ampliacions, que presenten certa particularitat. Es tracta d'una turbina de 45 MW en el primer cas i de dues de 52 MW en el segon, i totes tres s'han tramitat sota el paràmetre de dotacions d'emergència (és a dir, que han de funcionar per davall de 500 hores anuals). Aquesta característica, plantejada com excepció a la normativa europea, permet incorporar motors que, d'altra manera, no complirien els paràmetres d'emissions màximes de determinats components.

Ens aquests moments, idò, un total de 149 MW, dels 271'5 que té la central tèrmica (o sigui, un 55 % de la potència) s'ha tramitat oficialment com a dotació d'emergència.

Traduït en emissions de CO₂, estem dient que, en aquests 15 anys de reserva de biosfera, Menorca gairebé ha duplicat les seves emissions derivades de producció elèctrica i ens situem a la regió que lidera el rànquing autonòmic de creixement de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Sens dubte, aquest és un dels temes pendents d'abordar en el debat de sostenibilitat de l'illa.



Figura 5. Parc solar de son Salomó (Foto: GOB Menorca)

2.2. Parcs solars. Una alternativa davant la manca de realitat en l'estalvi

En una societat que mostra un consum elèctric amb una dinàmica tan forta com la menorquina, es fa difícil pensar que a mig termini es pugui aconseguir un impacte positiu a partir de campanyes d'estalvi. Sense abandonar aquest objectiu, l'energia solar connectada a xarxa pot esdevenir una alternativa de menor impacte si s'organitza amb criteris de compatibilitat ambiental (Figura 5).

A manca de veure l'efecte real que poden tenir les noves tarifes que estableix el govern central, que poden incentivar les centrals solars en els sostres de naus industrials i altres espais grans, potser caldrà enfrontar amb rigorositat el debat de l'energia solar en sòl rústic, atès que es tracta d'espais que permeten instal·lacions de producció molt significativa.

2.3. Parcs eòlics. La dificultat del paisatge

Tot i tenir major capacitat de producció, els parcs eòlics presenten inconvenients ambientals considerablement més grans que els parcs solars, perquè resulta més difícil incorporar-hi mesures de correcció. Efectivament, la transformació del territori físic



Figura 6. Aerogeneradors de Milà (Foto: GOB Menorca)

Figura 7. Vials d'urbanització de Torre Solí (Foto: GOB Menorca)

(obertura de vials, ancoratges a terra, conducció elèctrica, subestació elèctrica de transformació, edificis de control, etc.) és molt més gran en el cas de les instal·lacions eòliques. Així mateix, l'impacte paisatgístic de molins que tenen entre 70 i 110 metres d'alçada, en un territori planer com aquesta illa, resultarà sempre molt més polèmic (Figura 6).

Diversos projectes eòlics planegen sobre Menorca, i resulta preocupant que encara no s'hagi materialitzat la tornada de competències als consells insulars que la Llei d'acompanyaments de pressupostos de 2006 va entregar completament al Govern Balear mitjançant una modificació de la Llei de sòl rústic.

3.- Creixement urbanístic

3.1.- Polígons industrials. Visió local i trasllat del comerç

Les zones industrials van quedar fora de la planificació amb visió integral del Pla territorial insular i, per tant, en mans de les decisions de cada municipi. Això s'està traduint en actuacions d'envergadura, com la transformació de 50 hectàrees de terreny en la IV fase del polígon industrial de Maó (Figura 3), o la previsió de 38 hectàrees a Ciutadella i de 37 a Alaior.

A més de l'enorme consum de territori que implica aquesta planificació, aquestes àrees s'estan convertint en realitat en polígons comercials, que traslladen el comerç fora dels nuclis tradicionals, amb les corresponents conseqüències de baixada de vida ciutadana i augment de les necessitats de mobilitat rodada.

3.2. Restes d'urbanitzacions. Sense substituïts de l'ecotaxa

El Pla territorial insular va significar la retallada de quasi bé 60.000 places turístiques previstes, però els drets adquirits i la negociació van deixar una previsió encara considerable de creixement a les zones costaneres, en general molt desconegut per la gent de carrer, que creu que les urbanitzacions ja no creixeran més a Menorca. Torre Solí, son Parc, Coves Noves, Sant Tomàs, Canutells, Punta Grossa ... són exemples on està previst realitzar operacions urbanístiques importants, que en conjunt probablement superin les 15.000 places (Figura 7).

Malgrat que sembla que hi ha un consens generalitzat per evitar perdre més territoris per a urbanitzacions, la realitat és que no hi ha cap mecanisme econòmic pensat per rescatar espais ara per ara condemnats. La desgraciada utilització política de l'ecotaxa va fer perdre una oportunitat d'or en aquest sentit, i les propostes de subhasta de llicències turístiques no han trobat acceptació en les institucions.

3.3. Nuclis tradicionals. La possibilitat de les quotes

Aquests darrers anys s'han viscut espectaculars creixements a la perifèria dels nuclis tradicionals de l'illa. La conjunció entre el boom urbanístic i la vigència del Pla territorial insular ha fet que les construccions, que en altres indrets s'han fet sobre el litoral, a Menorca es conduïssin cap a les zones urbanes principals.

L'efecte, ja anunciat en els debats del PTI, ha posat sobre la taula la possibilitat que ara tindrien els ajuntaments, en plena adaptació i revisió dels seus respectius planejaments municipals, de plantejar quotes màximes de creixement anual en casc urbà, que evitin les inversions especulatives del mercat, que acaben produint ofertes que el mercat després no demanda.

L'actual conjuntura de fre no hauria de fer perdre de vista que els planejaments acabem tenint, a la pràctica, una vida molt llarga, propera als 20 anys.

4. Aigua

4.1. La planta dessaladora. El descontrol es paga molt car

A Ciutadella s'està construint una planta dessaladora que pretén oferir 10.000 m³ diaris als municipis de ponent. Es tracta del territori que registra majors concentracions de clorurs i una elevada presència de nitrats, que fan francament difícil la recuperació natural de l'aqüífer a nivells acceptables. Molt manco si es tenen presents les realitats que encara imperen sobre la zona afectada: grans quantitats de camps de regadius, nombrosos regs a ple sol durant tot l'estiu, regs amb aigües depurades amb alta presència de nitrats i sals, gran extensió d'hortals-residències sense clavegueram i abastits amb pous, elevada concentració de turistes durant l'estiu, etc.

La manca de planificació té un preu. N'és una orientació l'import d'adjudicació de la planta, de 41.817.000 euros (per ajudar a la comparació, aquesta xifra equival al 76 % del que ha costat el nou hospital Mateu Orfila, preparat i equipat per atendre 90.000 persones).

La dessaladora és probablement un mal necessari, conseqüència del descontrol de tants anys. Tenint en compte que es preveu generar un excedent important d'aigua potable durant l'hivern, s'hauria d'abordar de manera seriosa que la seva posada en funcionament vagi acompanyada d'un pla de recuperació de l'aqüífer. D'altra banda, preocupen els efectes d'increment de consum energètic i de producció de salmorra de la planta. Pel que fa a l'aspecte energètic, però, és interessant tenir present que alguns estudis sobre l'anàlisi del cicle de integral de l'aigua urbana (que abasta des de l'obtenció del recurs fins la seva depuració i eventual reutilització) indiquen que entre un 65 i un 85 % de l'energia consumida és atribuïble a l'aigua calenta sanitària. Si les coses són així, potser caldrà plantejar-se com a prioritat introduir de manera massiva l'energia solar en la producció d'aigua calenta.

4.2. Les potabilitzadores de Sant Climent i es Castell augmentaran les extraccions

Aquests dos indrets es troben també afectats per una presència de nitrats que supera els màxims admesos per la normativa sanitària. El Govern Balear ha anunciat la pròxima instal·lació de dues respectives plantes potabilitzadores. Al respecte, val la pena reflexionar sobre la lògica ambiental i econòmica d'aquestes operacions, més enllà de si són o no imprescindibles atesa la situació a què s'ha arribat.

En el cas des Castell, es detecta una important presència de nuclis habitats sense clavegueram, que podrien estar a l'origen de bona part dels nitrats que afecten l'aqüífer. Per la seva banda, vora la zona de Sant Climent (la que dona més concentració de nitrats de tota Menorca) hi trobem coses com una depuradora que aboca el seu efluent a un pou d'infiltració, o una finca amb 900 vaques sense sistema de depuració que pot estar produint una contaminació equivalent a una població de 27.000 persones sense clavegueram.

Les potabilitzadores mostren, a més, un altre efecte gens menyspreable, i és que sobre-exploten l'aqüífer. Efectivament, el filtratge per osmosi provoca un rebuig d'entre el 20 i el 30 % de l'aigua extreta (que va acumulant el nitrat filtrat), i que ha de ser desviada cap a altres usos no potables. Així, l'aqüífer que ara està contaminat, no només no té oportunitat de recuperar-se, sinó que patirà extraccions més intenses que les actuals.

4.3. Regadius. Una aigua regalada, però que surt molt cara

La crisi del sector lleter, amb successives baixades del preu de la llet i amb uns canals molt reduïts de comercialització, ha incentivat que algunes finques optessin per intensificar el model d'explotació, amb l'ànim de baixar costos i augmentar ingressos. Un dels efectes més preocupants és el creixent nombre de regadius de farratges, majoritàriament de blat d'indi, que persegueixen els esmentats objectius econòmics a partir d'obtenir aigua de l'aqüífer de manera totalment gratuïta, només sotmesa al cost energètic de l'extracció (Figura 8).

La manca de control real fa que moltes d'aquestes finques no disposin de comptadors i/o que aquests no siguin inspeccionats per tal de verificar que no s'estiguin traient més cabals que els autoritzats. Els regs a ple sol (amb enormes pèrdues d'aigua per evaporació) s'observen diàriament durant tot l'estiu. Unes pràctiques difícils d'entendre en una illa on, com s'ha vist, s'estan executant obres públiques de gran cost per poder obtenir aigua d'abastament per a les poblacions.

La prohibició recollida en el PTI, de condicionar l'obertura de nous regadius a l'ús d'aigües depurades, no ha estat atesa pel Govern Balear, que acull les competències en recursos hídrics (el Decret 58/2005 permet atorgar cada any 100.000 m³ d'aigua neta per a nous regadius). El foment decidit de suport prioritari a l'agricultura no intensiva (les diferències d'ajuts econòmics encara són abismals) i l'estricta compliment dels requisits ambientals derivats de la Política agrària comunitària es fan urgents.



Figura 8. Els regadius sobreexploten els aqüífers (Foto: GOB Menorca)

4.4. Aigües industrials. Un problema per a les depuradores urbanes

Excepció feta de la depuradora de l'Institut Tecnològic de la Bijuteria (ITEB), que acull aigües derivades de la majoria d'indústries bijuteres, la resta d'aigües residuals de procedència industrial s'aboquen a les depuradores urbanes, que no estan preparades per tractar les quantitats i els components químics que poden rebre de part d'aquest sector. Qualsevol funcionament deficient del procés depuratiu, per tant, provoca la conseqüent problemàtica derivada d'un abocament que pot no complir els requeriments bàsics, sigui al mar o sigui a torrents.

Els experts recomanen separar i tractar de forma diferenciada les aigües industrials. Mentrestant, cal demanar a tots els ajuntaments que dictin ordenances amb condicions clares per poder abocar aigües al clavegueram, que exigeixin a les empreses declaracions d'abocament i que dotin els sistemes de connexió amb arquetes de control aleatori municipal, sense necessitat de previ avís, per poder actuar amb pres-tesa davant l'arribada de qualsevol abocament no adient a les estacions depuradores.

4.5. Estacions depuradores. Abocaments fràgils

Menorca compta amb sistemes de depuració a tots els nuclis tradicionals i a la majoria de grans urbanitzacions de costa. Segons el destí dels efluentes, les conseqüències d'una depuració deficient poden ser més o menys preocupants. Ja s'ha citat el cas de l'estació de Sant Climent, que aboca directament a un pou d'infiltració. Però també cal abordar amb atenció casos com la resolució final de l'emissari de Sant Lluís (ara s'està abocant també a un pou d'infiltració sobre una zona salinitzada) o de l'emissari de Binidali (el projecte inicial preveu treure l'emissari pel llit d'arena de la cala), o la qualitat amb què actuen estacions com la d'Alaior (que aboca al barranc de cala en Porter), son Bou (que aboca a la zona humida), es Migjorn Gran (que aboca al torrent que va a parar a son Bou), Ferreries (al torrent de Trebalúger), Serpentina (al torrent d'Algendar), o Ciutadella Sud (usada, com s'ha dit, per regar sobre un aqüífer nitrificat i salinitzat).

Poden resultar també preocupants a nivell ambiental els projectes de basses de reg que va promoure l'anterior Ministeri d'Agricultura. La ja construïda as Mercadal podria alterar la qualitat i la quantitat de l'aigua que arriba a la zona humida de Lluçà i no ha complert els compromisos d'ambientalització de la nova llacuna. La prevista al sud de Ciutadella haurà de valorar molt bé els efectes d'incrementar el reg agrícola sobre el malmès aqüífer, i la del poble des Castell s'està intentant incentivar a partir d'usuaris agrícoles no professionals, atesa la manca d'explotacions agràries en actiu en el terme, suficients com per absorbir l'oferta prevista.

4.6. La Directiva marc de l'aigua i el nou Pla hidrològic de Balears

Aprovada l'any 2000 i amb transposició a l'ordenament jurídic intern l'any 2003, la Directiva marc de l'aigua planteja uns objectius de gran interès per a Menorca. Potser el més destacat és que el desembre de 2015 s'ha d'haver assolit el bon estat de les masses d'aigua (subterrànies, superficials i costaneres).

Per aconseguir-ho, s'incorporen altres mesures interessants, com ara la revisió obligada dels plans hidrològics o l'obligació d'aplicar mesures, en una data tan pròxima com l'any 2010, per garantir la recuperació dels costos del servei d'aigua. Cal destacar aquí, idò, la importància de la revisió de l'actual Pla hidrològic de Balears, ja iniciada per la Direcció General de Recursos Hídrics, que ha d'estar a exposició pública un mínim de 6 mesos i que s'ha d'haver aprovat el desembre de 2009.

De les lectures dels documents inicials, s'ha de destacar la preocupació (per la manca

de solució a problemes greus com els abans exposats) de plantejaments com ara la no contemplació dels cabals ecològics mínims dels aquífers per evitar la intrusió marina, o el voler considerar que l'aigua que s'usa per regadiu ja es fa càrrec de tots els costos perquè assumeix el cost energètic de l'extracció.

5. Extracció d'àrids

5.1. Pedreres *versus* espais teòricament protegits

El Pla director sectorial de pedreres es va aprovar primerament l'any 1997 per part del Govern Balear, que el va revisar el 1999. Fruit de les atribucions de competències als Consells Insulars, l'ens insular de Menorca va iniciar la seva revisió el 2006, però no es va concloure. Actualment acaba de sotmetre's a exposició pública l'informe de sostenibilitat ambiental del Pla.

De la cartografia que s'ha pogut consultar, es detecta un conflicte considerable amb les normatives d'espais naturals protegits. Efectivament, es marquen com a aptes per a les activitats extractives una sèrie d'indrets que consten com a protegits o que es consideren d'alt valor ambiental. Així, una superfície aproximada de 676.000 m² correspon a zones boscoses i a espais declarats àrees naturals d'especial interès (en diversos casos, àrees d'alt nivell de protecció), àrees naturals d'interès territorial i àrees d'interès paisatgístic. La major part d'aquests territoris, doncs, es troba qualificada com a sòl rústic d'especial protecció.

La interpretació que s'ha aplicat fins el moment per part de les institucions públiques és la de considerar consolidada una zona extractiva si es va marcar com a tal en la delimitació feta per la Direcció General de Mines, malgrat que la major part de les pedreres de Menorca operen sense llicència municipal, la qual cosa és contrària a diversa legislació.

Davant aquesta interpretació, s'ha demanat que, com a mínim, el Pla busqui l'acord amb el sector, o la revisió d'ofici en cas que no s'aconsegueixi el consens, per modificar els plans d'etapes, a fi de deixar per a la darrera etapa els espais de més valor. En la majoria dels casos, això podria significar guanyar dècades. En d'altres, però, és probable que alguns dels espais d'interès ja hagin desaparegut a curt termini (Figura 9).



Figura 9. Pedrera de son Planes (Foto: GOB Menorca)

Figura 10. Prop de la Penya de s'Indio hi havia hagut un abocador (Foto: Josep Manchado)

5.2. Les plantes de triatge, una alternativa més assenyada que l'abocador de Milà

Fins fa molt poc, Menorca ha enterrat tots els residus de construcció i demolició (RCD) en diferents abocadors. Així, indrets com la Penya de s'Indio (Figura 10) o l'antic abocador de Milà eren destinataris preferents d'aquests residus tan voluminosos. Mentrestant, l'activitat extractiva primària ha dut un ritme molt considerable. Aquesta situació es va revisar en el Pla director sectorial de residus no perillosos de Menorca, i es va acordar la impulsió de plantes de triatge, i també l'obligació de presentar una fiança prèvia a la llicència d'obres, que és retornada quan es demostra que els residus previstos s'han dipositat a gestors autoritzats.

Malgrat tot, la picaresca o la manca de control han protagonitzat repetits episodis de trasllat de grans volums de residus de RCD a zones de creixement urbanístic, a espais en sòl rústic i, especialment, a l'abocador de Milà. La major part del volum que es rep en aquest abocador mancomunat prové de la construcció.

Actualment operen tres plantes de reciclatge, dues a Ciutadella i una als Plans d'Alaior, que està a punt de traslladar-se al camí de Loreto. Aquestes tres plantes juntes estan molt lluny encara de rebre el total de RCD que s'està produint a Menorca, de manera que cal demanar intervenció pública per canviar aquesta dinàmica i poder, així, aprofitar al màxim el gran potencial de reciclatge que ofereixen aquests materials.

D'altra banda, seria molt desitjable que els plecs de condicions de determinades obres públiques (carreteres, grans dotacions, etc.) obligassin ja a abastir tot el que es pugui (operacions de reblert, anivellat i similars) amb materials certificats provinents de plantes de triatge, a fi d'augmentar el mercat d'aquestes instal·lacions i disminuir tant les necessitats extractives com el rebliment innecessari de l'abocador.

6. Oferta nàutica

6.1. Demanda d'amarraments. La necessitat de planificar l'oferta

Els usos nàutics responen tant a la lògica relació d'una població resident illenca amb la mar, com en l'oportunitat d'un turisme que mostra tendències a l'alça tant en estada mitjana com en despesa. Potser degut a la forta compartimentació competencial entre administracions que se cita en el punt 1 d'aquesta comunicació, l'oferta nàutica no disposa d'una planificació a escala d'illa. El port de Maó, gestionat per Autoritat Portuària; els ports de Ciutadella i Fornells, gestionats per Ports de les Illes Balears; la resta de costa que depèn de la Demarcació de Costes, més les intervencions territorials del Consell Insular i dels ajuntaments mostren una gestió atomitzada i un futur incert.

Estan anunciades diverses intervencions per augmentar l'oferta actualment existent. Al port de Ciutadella, a partir de la reordenació d'usos que ha de permetre el dic de son Blanc, es preveu un augment de capacitat de 418 noves embarcacions (127 a l'actual moll de passatgers, 111 dins cala en Busquets i 180 en marina seca). Al port de Maó, Autoritat Portuària tramita una reordenació de la vorera nord que pretén traduir-se en un augment d'entre 200 i 300 nous punts, mentre que també s'anuncia la voluntat de transformar cala Figuera -quan es consolidi el trasllat de la descàrrega de combustible- en un port esportiu per a uns 400 amarraments. Només amb els dos ports principals ja s'entreveu un possible augment de més de mil amarratges, en un context on no s'ha estudiat la capacitat de càrrega nàutica idònia per al conjunt de l'illa.

Així mateix, convé tenir present l'anunci que s'ha fet repetides vegades en aquests anys, i que ningú no ha desmentit en els anys recents, de promoure la construcció d'un dic a la punta est de cala Figuera, a la part terrestre de la qual Autoritat Portuària havia iniciat un procés d'expropiació.

Menció a part mereix la intervenció efectuada recentment al port de Fornells, on s'ha treballat amb la metodologia de coordinació administrativa i amb la idea de reorde-



Figura 11. Amarratges no ordenats a la platja des Grau (Foto: Francesc Xavier Roig i Munar)

nar, sense augmentar l'actual oferta. Així, s'han instal·lat dos nous pantalans flotants, que s'han de desmuntar a l'hivern, que es gestionaran directament per via pública i que han aconseguit reduir de manera molt considerable l'afectació al fons marí.

D'altra banda, cal fer esment a un efecte col·lateral important que acostuma a causar la privatització de les ofertes d'amarratges. Els elevats preus que poden arribar a assolir aquests serveis, provoca a mig termini el desplaçament de les embarcacions de petita dimensió (generalment propietat de residents), que acaben envaint indrets no ordenats (Figura 11). Efectivament, una gran part dels amarratges existents a la costa es troben en situació al·legal i són freqüents les acumulacions de sistemes de fondeig casolans.

Una planificació coordinada i amb visió d'illa (el demanat Pla insular de la costa), hauria d'abordar aquestes qüestions, definir un sostre de creixement i uns ritmes anuals, i alhora fomentar la gestió sense ànim de lucre de les dotacions destinades a petites embarcacions.

6.2. Serveis de manteniment. Control de la contaminació

La presència d'embarcacions va acompanyada d'una sèrie de necessitats, que presenten encara deficiències considerables. Així, l'abastament de combustible amb sistemes privats és una dinàmica molt estesa, amb els riscos de seguretat i d'abocaments

incontrolats que això pot significar. Tampoc no hi ha instal·lacions identificades per efectuar el buidatge d'aigües residuals (a Maó, cal contactar amb algunes empreses que disposen d'autorització per gestionar aquest residu). I no es compta amb zones habilitades per dur a terme, sense risc d'abocaments, els treballs de manteniment inherents a l'activitat: renovació de pintura patent (generalment molt tòxica), canvis d'olis, neteges de motors, etc.

7. Mobilitat urbana

7.1. L'Anell verd de Maó. Oportunitat per la ciutat del futur

La revisió que s'ha iniciat del Pla general d'ordenació urbana (PGOU) de Maó ofereix una magnífica oportunitat per dissenyar una ordenació bàsica que faciliti l'augment de la mobilitat no motoritzada en el casc urbà. La pacificació del trànsit rodat a l'interior i el foment dels desplaçaments a peu o en bicicleta són ja una necessitat.

L'aprovació inicial del PGOU ha recollit aquesta proposta, que pretén dignificar i potenciar itineraris preferents per als vianants (al port de Maó i part de les rondes), amb una connexió transversal a partir de les zones verdes de Costabella i es Freginal amb el centre i la costa de ses Voltes.

Si el planejament contempla aquesta necessitat, de tal manera que les operacions urbanístiques no la impedeixin, es podrà anar avançant de manera significativa amb les connexions entre centre i perifèria i entre barris, que s'han d'anar complementant amb itineraris escolars i amb tots aquells punts que esdevenen pols d'atracció ciutadana i són origen de la mobilitat majoritària.

7.2. La xarxa de velo de Ciutadella

La manca de planificació en la mobilitat del principal nucli de ponent ha estat motiu recent d'intenses polèmiques ciutadanes. La necessitat de resoldre els temes d'aparcament de vehicles, a manca d'una visió global del casc urbà, és motiu de debat i de propostes fragmentades.

En aquest context, és oportú posar èmfasi en el gran valor afegit que ofereix la geografia planera de Ciutadella, on tradicionalment hi ha hagut un gran ús de la bicicleta. Aquesta situació ofereix una possibilitat privilegiada per dissenyar una ordenació que augmenti la qualitat de vida de la ciutadania.

La imminent revisió del PGOU de Ciutadella hauria, per tant, d'intentar incorporar de manera preferent una xarxa destinada a la bicicleta i als desplaçaments a peu, i combinar-ho amb les altres necessitats de mobilitat que cal ordenar.

Bibliografia

AQUANET. Projecte europeu del Consell Insular de Menorca. www.cime.es

BARCELÓ, D. i LÓPEZ, M. J. 2008. *Contaminación y calidad química del agua: el problema de los contaminantes emergentes*. Panel Científico-técnico de seguimiento de la política del agua. Jornada de presentació de resultados. Fundación Nueva Cultura del Agua. Sevilla. www.unizar.es/fnca

CENTRE DE RECERCA ECONÒMICA (UIB - Sa Nostra), 2007. *Informe econòmic i social de les Illes Balears*. www.cre.sanostra.es

CONSELL INSULAR DE MENORCA. Un projecte de futur per al port de Ciutadella. www.cime.es

CONSELL INSULAR DE MENORCA, 2006. *Pla director sectorial de pedreres*. www.cime.es

DG DE RECURSOS HÍDRICS, 2004. *El estado de las aguas subterráneas en el archipiélago balear. Isla de Menorca*. Govern de les Illes Balears. Instituto Geológico y Minero de España. Ministerio de Educación y Ciencia. www.caib.es

ESTEVAN, A. 2008. *Desalación, energía y medio ambiente*. Panel Científico-técnico de seguimiento de la política del agua. Jornada de presentación de resultados. Fundación Nueva Cultura del Agua. Sevilla. www.unizar.es/fnca

GOB, 2004. *Un aeroport per a una Menorca sostenible*. www.gobmenorca.com.

GOB, 2006. *Carretera general Maó-Ciutadella. Document d'anàlisi i propostes*. www.gobmenorca.com

GOB, 2007. *L'aigua a Menorca. Document d'anàlisi i propostes*. www.gobmenorca.com

OBSAM. Observatori Socioambiental de Menorca. www.obsam.cat

PGOU Alaior. www.alaior.org

SIGPAC sigpac.mapa.es

SOREA i AJUNTAMENT DE MAÓ, 2007. *Jornada sobre reutilització d'aigües residuals*