



C/Manuel Sanchís Guarner, 10  
07004 Palma  
T +34 971 49 60 60  
F +34 971 49 60 78  
info@gobmallorca.com  
www.gobmallorca.com

MIQUELA NOGUERA FERRANDO, major d'edat, amb DNI núm. 43.152.393-T, actuant en nom de la secció de Mallorca del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa (GOB), entitat legalment constituïda, inscrita en el Registre d'Associacions de la Delegació del Govern amb el núm. 241, secció Zona, declarada d'Utilitat Pública per acord del Consell de Ministres de dia 19 de juny de 1985, amb domicili al carrer Manuel Sanchis Guarner, 10, de 07004-Palma amb CIF núm G07089600.

D'acord amb allò publicat al BOIB núm. 33 de 8 de març de 2014, relatiu a l'anunci del Consell de Mallorca d'informació pública de l'aprovació inicial del projecte de traçat "desdoblament de la Ma-19 des de la cariant de LLucmajor a Campos .- Clau 11-11.0-DC, presenta les següents:

## AL·LEGACIONS

### Consideracions generals

El projecte d'infraestructura viària respecte del qual al·legam mereix una àmplia exposició i explicació pública que no s'ha donat. Es tracta de reprendre un projecte polèmic que fa quinze anys va generar una important oposició i mobilització social - aquest projecte ja fou motiu d'una intensa campanya de mobilització social que va aconseguir l'aturada del projecte el 1999, amb prop de 25.000 al·legacions. A més el traçat proposat implica greus impactes i un elevat consum de territori. Per tot això, el GOB amb un escrit amb data de registre 03.04.2014 va sol·licitar l'ampliació del termini d'informació pública de la seva aprovació inicial, sense que haguem tengut ni tan sols resposta per part del Consell. Consideram aquest fet un greu error perquè les característiques del projecte mereixen un debat social obert, transparent, lluny de tecnicismes i disposat a informar amb veracitat i escoltar les aportacions que se'n puguin derivar per tal d'identificar les necessitats que realment cal cobrir amb aquesta obra.

El projecte, tal i com s'ha presentat, respon a la clara intenció de continuar amb un model de mobilitat insostenible, que prioritza el transport privat per carretera - mentre deixa perdre les

inversions ferroviàries- per donar accés i generar nou creixement urbanístic als nuclis costaners del migjorn (Cala d'Or, Cala Figuera, Cala Santanyí, s'Almunia, sa Colònia de Sant Jordi o sa Ràpita) o de l'interior (les urbanització fantasma de Campos: Dalt sa Ràpita, sa Vinyola o El Paraíso).

### **Es tracta d'una autopista i no un desdoblament.**

Les característiques del projecte corresponen a una autopista i no un desdoblament, tant pel que fa al consum de territori, com a la tipologia de la via. Les úniques característiques per les quals es pot considerar desdoblament és per la limitació de velocitat a 100km/hora i la distància entre carrils (de 8 metres en comptes de 10), a part d'això no es tracta d'un desdoblament sinó d'una autopista. De fet, es tracta de la prolongació de l'autopista Palma-Llucmajor fins a Campos.

El GOB demana que no es confongui al ciutadà amb terminologia tècnica i es parli amb claredat de les vertaderes intencions del traçat projectat.

### **L'autopista no està prevista al Pla Director Sectorial de Carreteres revisat al 2009.**

En la revisió del pla de carreteres (PDSC) que es va fer la passada legislatura al 2009 es va eliminar el projecte d'autopista Llucmajor-Campos i es va substituir per un projecte de desdoblament i es va passar a la Fase II del pla d'actuacions, això vol dir, que no estava previst executar l'obra abans de 2016.

Per tant, entenem que aquest pot ser el motiu de que parlin de desdoblament quan volen dir autopista, per evitar-se la necessària i prèvia modificació del PDSC per executar aquest disbarat. En realitat per consum de territori i característiques de la via correspon a una prolongació de l'autopista Palma-Llucmajor.

Consideram un engany presentar-ho com a desdoblament per saltar-se el tràmit administratiu de modificació del Pla. Per tant demanam que, en cas de voler continuar projectant una autopista, es faci prèviament la necessària modificació del PDSC.

## **Manca de justificació i pressupost desorbitat.**

La memòria del projecte parla d'un "decreixement constant" del trànsit a aquesta via fins el 2027. Per tant, no es justifica de cap manera la necessitat d'aquesta macro-infraestructura. La memòria parla d'un ridícul increment d'un 1% del trànsit entre el 2013 i 2016. Aquest augment s'aconsegueix afegint un 10% de trànsit que generaria l'autopista una vegada construïda, el que és un engany. Atenent aquestes perspectives, és injustificada la inversió i l'impacte d'aquesta obra que parteix d'un pressupost de 45 milions d'euros que es podrien destinar a sanitat, educació o serveis socials.

El GOB demana que es replantegi el projecte amb l'objectiu única i exclusivament de resoldre l'únic problema que vertaderament presenta aquesta via, i que és l'elevada accidentalitat. Això es pot fer sense necessitat de projectar un projecte d'aquestes característiques i impacte.

## **Impacte ambiental crític**

L'impacte mediambiental del projecte és crític i afecta molt negativament el patrimoni paisatgístic, natural i etnològic del sòl rústic entre Campos i Lluçmajor, més concretament:

- Es preveuen arrasar més de 51 hectàrees
- El projecte contempla amplades de 50 m i a certs indrets de 80, 100 i 350 m d'ample
- S'expropiaran 209 finques
- Tomaran 16 edificacions, de les quals 2 són primer habitatge
- Es veuran afectats diferents elements catalogats (barraques de roter, safareig, avencs...)
- Afectarà a terres de cultiu, petits pinars i zones de garriga
- S'extrauran 177.000 metres cúbics de terra
- Es desfiguraran altres zones per la gran necessitat d'àrids

Es tracta d'un impacte inassumible. Les mesures correctores i preventives proposades per a evitar o reduir afeccions no són eficaces.

## **L'autopista a més afecta prop de 300 metres de l'antiga via de tren**

La memòria del projecte no contempla part de l'antic traçat del tren que arribava fins a Santanyi. A part del fet de ser simbòlic com les infraestructures per al cotxe privat arrasen amb el que hauria de ser l'aposta de futur, la recuperació del tren, el cert és que a part del recorregut ferroviari, l'autopista tampoc contempla un pont metàl·lic que serà destruït i que data de l'any 1917.

Consideram imprescindible mantenir el pont i el traçat ferroviari.

### **Sortida de Son Gabriela**

Aquesta primera sortida de l'autopista (en sentit Lluçmajor-campos) constitueix un despropòsit absolut per les proporcions i el greu impacte ambiental i paisatgístic que suposa, quan la única justificació per a fer-la és donar sortida als vehicles dels camins rurals dels voltants.

### **Sortida de Son Saleta**

La segona sortida de l'autopista (en sentit Lluçmajor-campos) es fa en el mateix sentit i proporcions que l'anterior i sense que quedi justificat el greu impacte de la sortida elevada amb dues rotondes per a donar accés a les finques rurals dels voltants. Una segona sortida elevada de grans proporcions en poc més de 9 km d'autopista. Un motiu més que ens fa sospitar que l'objectiu real d'aquesta segona sortida és donar accés directa des de l'autopista a la finca de Son Saleta, on des de fa anys s'hi han projectat diferents projectes especulatiu (des d'un camp temàtic a un camp de polo). És a dir sembla que es fa el pont per una futura infraestructura que fa anys s'especula.

### **La Bassa de Son Sala.**

Les basses temporals són ecosistemes típics del clima mediterrani. Alternen èpoques humides i èpoques seques, segons les estacions. Aquesta dinàmica és conseqüència de les diferències estacionals del clima mediterrani. Aquest contrast de situacions provoca que les espècies que hi viuen hagin hagut d'adaptar-s'hi per poder sobreviure. Com a resultat eixopluguen espècies rares i amb comportaments únics, motiu pel qual són considerats ecosistemes singulars, escassos, fràgils, exclusius i sempre d'extensió reduïda.

Generalment són petites depressions en terrenys impermeables, creades per l'erosió natural del sòl. N'hi ha de diverses formes i mides. És peculiar i característic de les basses temporals la poca fondària que tenen, que no sol ser superior a 1-2 metres. No obstant això, en aquests petits ecosistemes hi trobam uns organismes d'interès extraordinari.

Les basses també tenen importància i utilitat per a l'home i el bestiar domèstic.

La Unió Europea va adoptar l'any 1992 una directiva per tal d'assegurar la conservació dels hàbitats naturals i les espècies silvestres europees. A més d'establir diferents obligacions quant a protecció d'espècies amenaçades, va instituir una xarxa, denominada NATURA 2000, que engloba espais naturals la conservació dels quals ha de ser garantida (Conselleria de Medi Ambient, 2006). És per això que la Directiva Hàbitats els fa mereixedors de ser considerats **hàbitats d'interès prioritari** per a la seva conservació.

La "Bassa de Son Sala" és coneguda des de temps històrics per molts campaners. Pertany a la finca de Son Sala, i es troba envoltada de paret seca (imatge 1 a l'annex). Al Mapa General de Mallorca de J. Mascaró Pasarius de 1958 surt grafiada com a tal (imatge 5 a l'annex).

La Conselleria de medi Ambient del Govern Balear esta preparant una Pla de Gestió per les basses temporals catalogades fins ara, i molt poques s'han localitzat al terme de Campos.

L'actual projecte d'autopista Lluçmajor-Campos afecta de ple aquesta bassa (imatge 3 a l'annex) que temps enrere servia com a abeurador d'animals.

Per tot això sol·licitam que la bassa de Son Sala sigui estudiada i es faci inventari dels seus valors ecològics i cultural i que es catalogui la bassa adequadament.

Per altra banda consideram imprescindible evitar la seva destrucció per mor de les obres de l'autopista Lluçmajor-Campos.



Per tot això,

SOL·LICITA

Que es tinguin per presentades aquestes al·legacions i es descarti i retiri el traçat del projecte actual i s'obri a la ciutadania la possibilitat de discutir alternatives viables i menys impactants que puguin resoldre la problemàtica de la carretera actual evitant l'impacte i conseqüències del projecte proposat.

Miquela Noguera Ferrando  
Presidenta del GOB-Mallorca

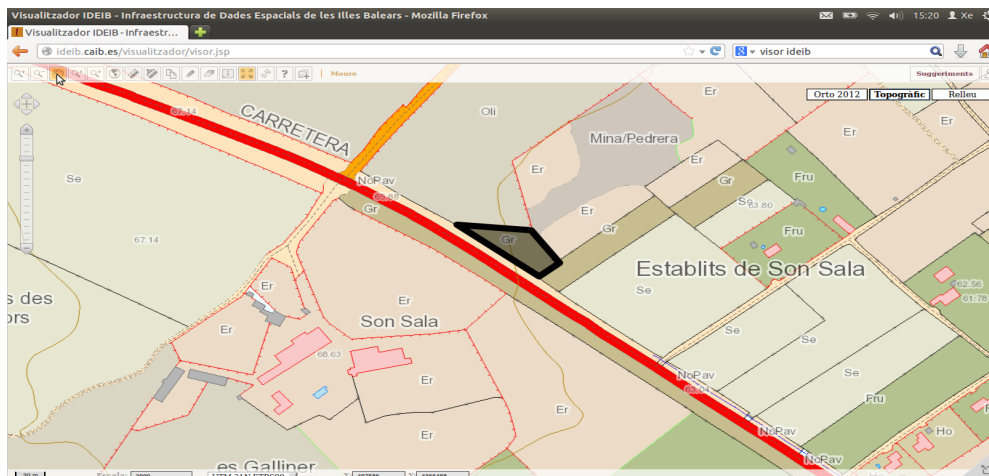
Palma, a 11 d'abril de 2014

Hble. Sr.  
Conseller d'Urbanisme i Ordenació del Territori  
Consell de Mallorca

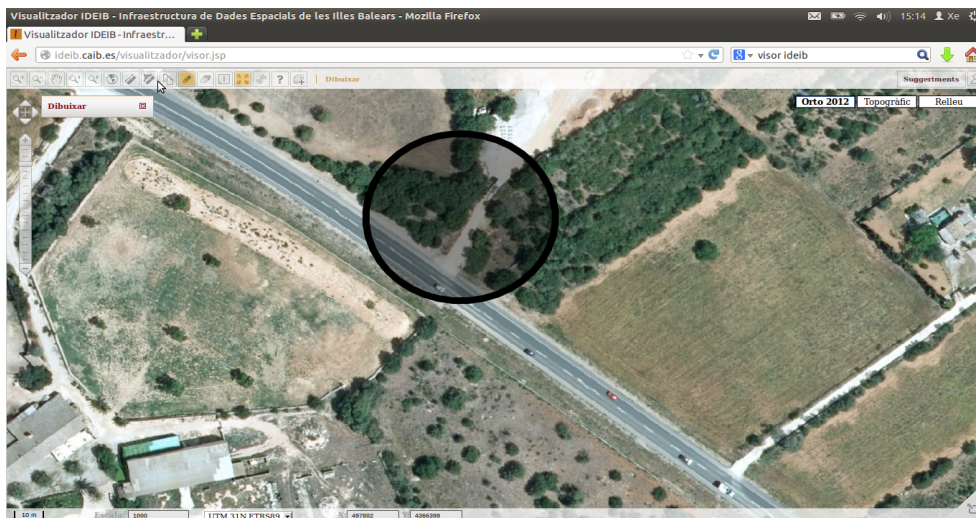
## Annex: Imatges



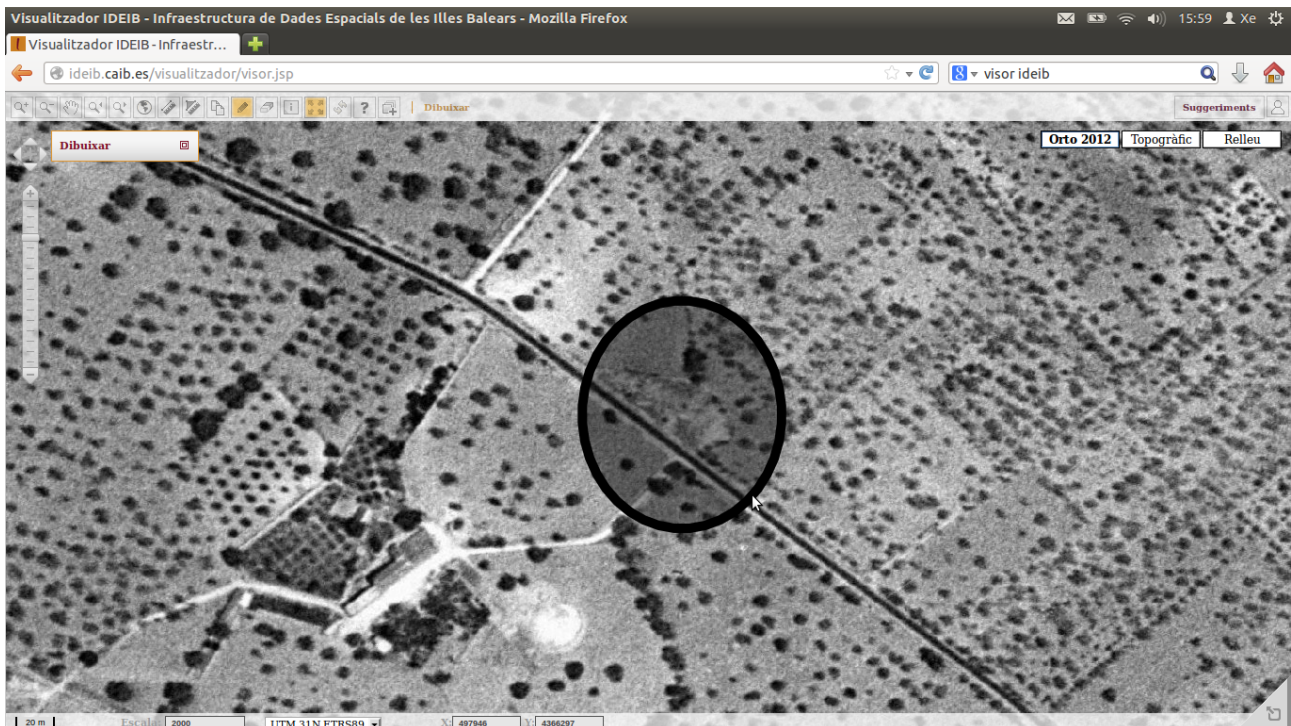
**Imatge 1.** Bassa de Son Sala, abril 2014.



**Imatge 2.** Localització de la bassa de Son Sala. A la imatge tancada per la línia en negra i més gruixada.



Imatge 3. Fotografia aèria actual de la localització, situada a l'entorn d'una cantera.

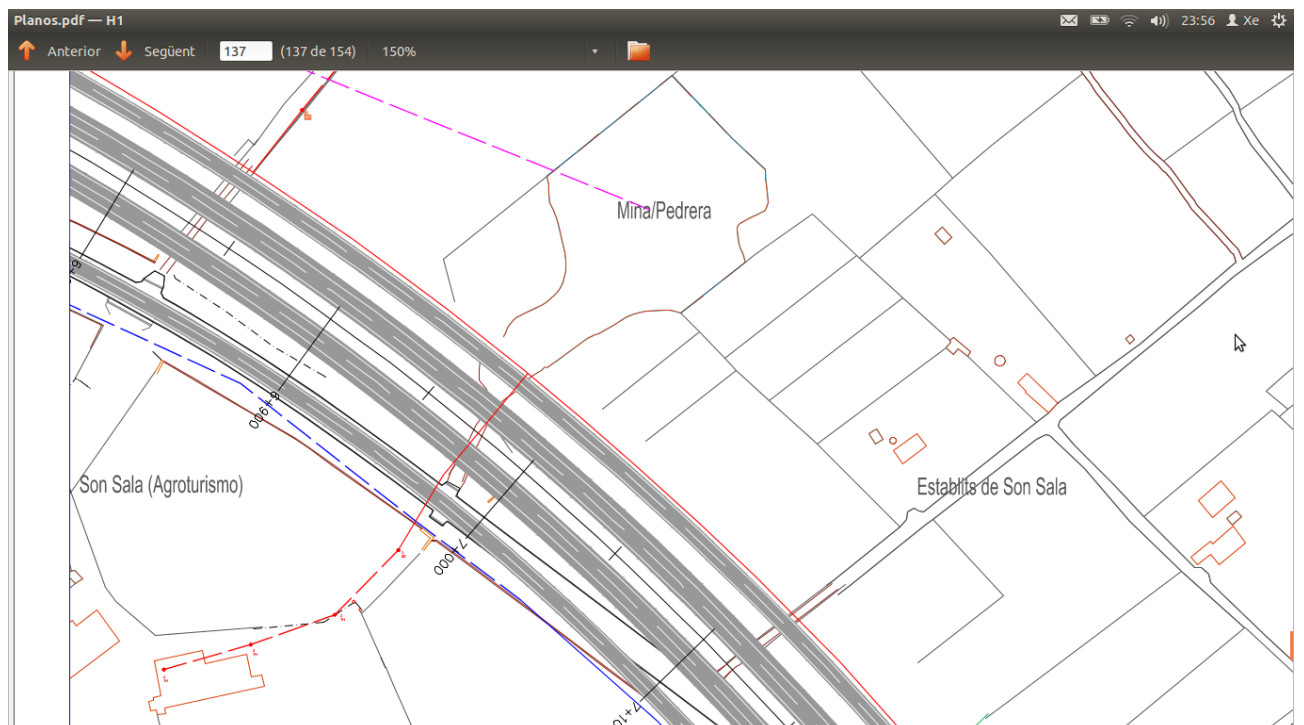


Imatge 4. Fotografia aèria de l'any 1956 de la bassa temporal de Son Sala, on s'intueix l'extensió ocupada per aquesta.





**Imatge 5.** Mapa General de Mallorca de J. Mascaró Pasarius de 1958. A la part superior del mapa surt grafiat de color blau el topònim i el símbol de la bassa, entre el K.32 i K.33.



**Imatge 6.** Plànol del projecte. Afectació de l'autopista Lluçmajor-Campos a la bassa temporal de Son Sala.