

Índice

1.- TRAMITACIÓN

- 1.1.- El convenio con el Ministerio de Fomento
- 1.2.- La convocatoria para diseño del proyecto
- 1.3.- El proyecto de trazado
- 1.4.- Los informes técnicos
- 1.5.- Las propuestas alternativas

2.- CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

- 2.1.- La mayor intervención en décadas
- 2.2.- La importancia del paisaje en Menorca
- 2.3.- Los aspectos que suscitan acuerdo
- 2.4.- El desacuerdo: las rotondas a doble nivel
- 2.5.- La seguridad en las carreteras de Menorca

3.- POSICIONAMIENTOS

- 3.1.- La Plataforma para el Diálogo de la carretera
- 3.2.- Las salidas de tono del Consell Insular
- 3.3.- La campaña SOS Menorca

4.- ANEXOS

1.- TRAMITACIÓN

1.1- El convenio con el Ministerio de Fomento

En 2007 se firmó un convenio entre el Ministerio de Fomento y el Consell Insular de Menorca para la destinación de 63 millones de euros en la isla (convenio revisado en 2009 y en 2012) (ver Anexo I). De dicho presupuesto, unos 33 millones se invirtieron en la variante de Ferreries. Los 30 millones restantes quiere usarse para intervenir en la carretera Me-1, conocida también por carretera general de Menorca, puesto que se trata de la principal vía terrestre, que atraviesa la isla de punta a punta (ver Anexo II).

1.2.- La convocatoria para diseño del proyecto

En agosto de 2011 se publica anuncio de contrato de servicios para recabar propuestas de diseño de intervención y mejora (Anexo III). Se reciben 16 ofertas que se puntúan según los criterios previamente establecidos (ver Anexo IV: Pliego de prescripciones técnicas). En base a las prescripciones previamente aprobadas, resulta escogida la propuesta de la empresa Mediterránea de Ingeniería Civil S.A., que plantea la construcción o ampliación de 3 rotondas a nivel, el soterramiento de un camino transversal y algunas mejoras en carriles centrales e isletas laterales para cambiar de sentido (Anexo V).

1.3.- El proyecto de trazado

Cuando el Consell Insular da a conocer el proyecto de trazado que pretende ejecutar, en la propuesta han aparecido 4 infraestructuras para cambiar de sentido que se diseñan a un nivel inferior obligando a levantar la carretera principal y a la correspondiente construcción de carriles de descenso y ascenso, además de los viales previos y posteriores de desaceleración y aceleración. Esta solución contradice las prescripciones técnicas del concurso antes citado.

Tres de dichos enlaces se proyectan en suelo rústico. Uno de ellos aparece en un lugar sin ningún camino lateral ni entrada principal, solamente para efectuar cambios de sentido.

1.4.- Los informes técnicos

El informe más completo sobre la obra procede del técnico ponente en el Subcomité de Evaluaciones de Impacto Ambiental (perteneciente a la Comisión de Medio Ambiente del Gobierno Balear, órgano competente en materia ambiental). En dicho informe se objetan de manera importante los efectos ambientales y la falta de justificación de los enlaces a

diferente nivel, además de apuntar algunas propuestas alternativas (ver Anexos VI a, VI b y VI c).

1.5.- Las propuestas alternativas

En el período de alegaciones se argumentaron algunas propuestas alternativas para poder usar con menos polémica y más implantación económica local el presupuesto disponible del Ministerio de Fomento. En virtud de la cláusula Séptima (Anexo VII) se propone la posibilidad de negociar la aplicación del fondo a diversas intervenciones en la red de carreteras de Menorca y no sólo a la Me-1. Con ello, se permitiría abordar deficiencias que resultan más urgentes que la propia carretera general y para las cuales no hay presupuestos disponibles. El equipo de gobierno del Consell Insular rehusó dicha posibilidad de renegociación.

2.- CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

2.1.- La mayor intervención en décadas

La intervención sobre la carretera Me-1 representa el proyecto que más territorio puede afectar en la isla de Menorca desde hace décadas. Los 40 Kms de la mencionada vía atraviesan de lado a lado toda la isla y acogen, a su vez, el itinerario desde el cual la mayoría de la población residente y visitante percibe con más frecuencia el paisaje del entorno.

2.2.- La importancia del paisaje en Menorca

Menorca es la isla del archipiélago balear que más ha podido conservar sus atractivos naturales. Gracias a repetidas movilizaciones populares, muchos de los espacios que tuvieron en su momento un proyecto de urbanización, pudieron finalmente permanecer en estado natural y hoy aparecen como los emblemas turísticos principales. Declarada Reserva de la Biosfera en 1993, la isla figura como la más valorada de Baleares en las encuestas y estadísticas disponibles (Anexos VIII i IX).

2.3.- Los aspectos que suscitan acuerdo

Diversas de las intervenciones proyectadas en la Me-1 no han suscitado polémica, como por ejemplo la ampliación de arcenes, la suavización de algunos rasantes o la mejora de determinados accesos laterales. También existe acuerdo generalizado en la prohibición de

giros a la izquierda desde el mismo carril de circulación. La discrepancia aparece en la construcción de enlaces y cambios de sentido a diferente nivel y en pleno suelo rústico, cuando existen alternativas mucho menos impactantes en el territorio y significativamente menos costosas para las arcas públicas.

2.4.- El desacuerdo: las rotondas a doble nivel

En los menos de 10 Kms que incluyen el tramo de Maó a Alaior, se han proyectado 6 enlaces o cambios de sentido, 4 de ellos diseñados como estructuras de doble nivel (Biniai, Alcaldús - Rafal Rubí, Argentina y Alaior). Este último tipo de soluciones obliga a levantar la carretera sobre puentes y debe acompañarse de carriles de bajada y subida, además de carriles adicionales de aceleración y desaceleración antes y después de cada enlace (ver Anexo X). Ello implica una gran transformación de territorio y un cambio muy drástico en la percepción paisajística que hasta se ha podido obtener del entorno rural distintivo de la isla. Además, cada enlace de doble nivel se dota aproximadamente de 50 puntos de luz, con lo cual la transformación resultará también muy significativa en horario nocturno, puesto que hasta el momento Menorca presentaba muy poca contaminación lumínica en su ámbito rústico.

Uno de los enlaces de doble nivel (Anexo XI) se ha diseñado en un punto donde no existe cruce de caminos ni entrada principal. Muy cerca, se está tramitando la declaración de interés general para una planta privada de reciclaje de residuos de obra, que impulsa un grupo de empresas de la construcción. El principal coste que debía abordar este proyecto era precisamente la adecuación de la carretera a la futura entrada y salida de camiones, un gasto que se ahorra ahora porque la estructura será sufragada con dinero público.

2.5.- La seguridad en las carreteras de Menorca

Las carreteras de Menorca aparecen sin puntos negros desde hace muchos años en los informes de siniestralidad elaborados por la Dirección General de Tráfico (Anexo XII). Ello implica que los accidentes que se producen en las vías menorquinas no son ya atribuibles al estado de las carreteras, puesto que estadísticamente no se concentran en los mismos lugares. En el último informe, de 2013, Tráfico detalla 58 puntos negros en Mallorca, 21 puntos negros en Ibiza y ninguno en Menorca (Anexo XIII).

La seguridad, por tanto, no parece un argumento consistente para las intervenciones que se han proyectado, a pesar de haber sido la explicación más usada por el Consell Insular para justificar los polémicos enlaces y cambios de sentido a doble nivel.

3.- POSICIONAMIENTOS

3.1.- La Plataforma para el Diálogo de la carretera

Diversos colectivos se han ido pronunciando en relación al diseño de la carretera (Anexo XIV a, b i c), pero no se consiguieron. Para intentar facilitar un acercamiento de posturas y evitar la fractura social que se vislumbraba, se promovieron algunos encuentros para reunir a personas de diferente índole, que pudieran estructurar un discurso de moderación y diálogo con el equipo de gobierno del Consell Insular.

Desde la autodenominada “Plataforma por el Diálogo sobre la carretera general” se instaron varias reuniones con la Presidencia, el consejero de Movilidad y Transportes y algunos otros miembros de la corporación insular. A pesar de que en un primer momento pareció muy factible el pacto de una propuesta intermedia (reconducir los tres enlaces de doble nivel proyectados en suelo rústico), finalmente el Consell se negó a introducir modificaciones en el modelo diseñado.

3.2.- Las salidas de tono del Consell Insular

El principal responsable del proyecto, el Conseller de Movilidad Luis Alejandro, ha protagonizado repetidas salidas de tono al respecto de la polémica. Destacó a los pocos meses de iniciarse el debate público, su negativa a permitir el acceso al expediente público por parte del GOB, entidad declarada de utilidad pública que se había personado en los diferentes trámites. Tras varios meses de espera sin recibir atención a las reiteradas peticiones escritas para acceder a la documentación, hubo que recurrir a la contratación de abogado y notario para hacer valer los derechos de los ciudadanos (Anexo XV).

De hecho, algunas declaraciones y escritos publicados por el citado Conseller también muestran actitudes preocupantes de descalificación grosera a los que valoran de manera diferente la actuación sobre la carretera (Anexo XVI).

3.3.- La campaña SOS Menorca

Varias entidades y ciudadanos a título individual iniciaron una campaña informativa bajo el lema Així No (Así no) que, una vez iniciadas las obras del tramo Maó Alaior, han derivado en la campaña *SOS Menorca*, que suma actuaciones informativas, reivindicativas y de protesta.

La conciencia de hallarse ante la obra más grande proyectada en los últimos tiempos, el conocimiento de la existencia de soluciones factibles de mucho menor impacto y el convencimiento del efecto negativo sobre la estrategia económica para el futuro de una isla que se distingue por su conservación y paisaje, mueven a este colectivo de ciudadanos.