Sr. Adolfo Vilafranca

Presidència

Consell Insular de Menorca

Maó

05/12/25

XXX, amb DNI XXX, amb domicili a efectes de notificació postal a XXX

I en referència a l'anunci publicat al BOIB 51 de 24/04/2025, relatiu a la Informació pública de l'aprovació inicial i declaració d’utilitat pública del «projecte constructiu de millora de la carretera Me-1 entre els PK 5+700 i 7+700, als termes municipals de Maó i Alaior” publicat pel Consell Insular de Menorca, en el termini d'exposició al públic presenta les següents:

**AL·LEGACIONS**

**Afectacions a una zona arqueològica destacada**

El projecte que ha sortit a exposició pública representa un impacte molt considerable sobre una zona d'alt interès arqueològic i paisatgístic.

La construcció d'un pont de doble nivell, amb els carrils laterals d'accés i sortida, i amb l'alçament de la carretera uns 6 metres, genera una afectació molt considerable **sobre un espai integrat dins el Valor Universal Excepcional de Menorca Talaiòtica, a l'anomenat Component 6**.

De fet, el projecte preveu la destrucció de 2 hectàrees de terreny Patrimoni Mundial i la clausura de la conca visual de les navetes de Rafal Rubí. Així mateix, es modifiquen els valors arqueoastronòmics, tant per la visibilitat que es té dels voltants de les navetes, com per la qualitat del cel nocturn, que serà totalment modificat per la il·luminació que necessitarà la rotonda inferior.

L'obra plantejada **significa tallar completament la continuïtat del Component 6** per unes obres de carretera que alterarien substancialment el paisatge actual sense cap necessitat, per quan existeixen alternatives que permeten gestionar amb seguretat el funcionament de la carretera sense haver d'afectar els territoris que formen part del Patrimoni Mundial.

L'estimació sobre l'efecte que una estructura de doble nivell podria tenir sobre aquest zona de Patrimoni Mundial ja va ser valorada a la 45a. sessió del Comitè de Patrimoni Mundial, celebrada a Riad el setembre de 2023. En el document de decisions adoptades durant aquesta trobada, en relació a Menorca Talaiòtica, la Unesco demana a la pàgina 55, l**a retirada, a la primera oportunitat, de les obres de carretera parcialment construïdes** al Component 6.

Per aquests motius, es demana la reconsideració del projecte i el seu replantejament cap a d'altres solucions que aportin seguretat al creuer de Rafal Rubí, sense contradir les indicacions de la Unesco ni malmetre els entorns del jaciment arqueològic.

**Contradiccions amb el Pla Territorial Insular de Menorca**

El Pla Territorial Insular és l'instrument d'ordenació general de l'illa. Aprovat l'any 2003, ha estat objecte d'una revisió recent i la seva normativa vigent inclou referències concretes per garantir la convivència entre infraestructures viàries, paisatge i patrimoni històric.

* L'article 70 cataloga com a sòl rústic de protecció especial els territoris inclosos en els components de la Menorca Talaiòtica i els quaifica com a Àrea d'Interès Paisatgístic.

Per tant, la proposta que ha sortit a exposició pública està plantejant una obra de gran impacte sobre un sòl d'especial protecció catalogat com Àrea d'Interès Paisatgístic. Motiu pel qual es demana la seva retirada.

* L'article 67 defineix les condicions d'ordenació de les Àrees d'Interès Paisatgístic. Disposa que l'ordenació de les categoríes de sòl rústic d'especial protecció té per objecte assegurar la permanència dels valors concurrents en els terrenys corresponents. En el cas que aquí ocupa, el valor i la qualificació com Àrea d'Interès Paisatgístic deriva de la seva inclusió com a indret que forma part del Component 6 de Menorca Talaiòtica. Per tant, no resulta compatible amb la regulació vigent que es plantegi una obra que farà perdre el valor que ha originat la seva inclusió dins el sòl rústic d'especial protecció.
* L'article 91 assumeix el Conveni Europeu del Paisatge com a marc de referència de les determinacions paisatgístiques del PTI i altres polítiques públiques d'incidència paisatgística. Entre d'altres, marca com una línia pública de protecció dels paisatges les accions encaminades a conservar i mantenir els aspectes significatius o característic d'un paisatge, **justificats pel seu valor patrimonial derivat de la seva configuració natural i/o l'acció humana.**

Com es constata, el Pla Territorial disposa la protecció del paisatge de les zones que presenten valor patrimonial. Un fet reconegut objectivament amb la seva qualificació de l'indret en qüestió com a Àrea d'Interès Paisatgístic. Per aquest motiu es demana la retirada del projecte.

* L'article 92 marca els Criteris d'acció paisatgística i disposa que s'ha de vetlar de manera especialment curosa per la integració en el paisatge dels bens culturals, en particular dels components de Menorca Talaiòtica, per tal de garantir la salvaguarda de la configuració morgològica **i les condicions de visibilitat dels seus entorns com atributs del bé**.

En aquest sentit, el projecte entra obertament en contradicció quan planteja una barrera vegetal per separar el jaciment de les obres de l'enllaç. Aquesta aposta resulta incompatible amb el manteniment de les condicions de visibilitat dels entorns del bé. Alhora, la construcció d'una estructura de doble nivell amb els corresponents vials d'accés i sortida, implica una important afectació sobre els propis terrenys que formen part del Patrimoni Mundial.

Atès que hi ha altres solucions tècniques per resoldre l'enllaç, com els que en aquest escrit d'al·legacions s'analitzen, es demana la retirada del projecte i la seva reconfiguració, potser cap a zones que no formin part del bé seriat i amb un format que disminueixi sensiblement la seva afectació paisatgística.

* L'article 93 estableix els Objectius de Qualitat Paisatgística. En el seu apartat 6, adverteix del destacat paper dels components de la cultura talaiòtica de Menorca, incardinat en el paisatge, protegit i ben gestionat, com element fonamental de qualificació i interpretació del paisatge.

En l'apartat 9 del mateix article, es cita també com a Objectiu de Qualitat Paisatgística **les infraestructures viàries** integrades en el paisatge, amb projectes de millora o nous traçats **que no comprometin**, en la mesura del possible, **la continuïtat i permeabilitat** ecològica, sociocultural i perceptiva **del paisatge**, i que facilitin, amb el disseny i els equipaments adequats, l'observació del paisatge.

Es constata que el projecte exposat entre en contradicció tant per situar-se en un element fonamental de qualificació del paisatge, com per plantejar-se com una infraestructura que, lluny de permetre continuïtat i perceptiva del paisatge, el trenca i l'altera de manera molt substancial.

* Per la seva part, l'article 99 disposa els Objectius de qualitat paisatgística dels territoris amb patrimoni històric cultural, on s'atribueix un paper destacat i explícit als components de la cultura talaiòtica. Entre d'altres aspectes, es citen:
	+ Fomentar un tractament integrat en el paisatge dels béns del citat patrimoni **incloent els entorns visuals i interpretatius**.
	+ Incorporar **la dimensió paisatgística** en termes perceptius, funcionals i interpretatius en la definició i ordenació dels entorns de protecció dels béns d'interès cultural.
	+ Salvaguardar, en particular, **els valors i la integritat dels entorns paisatgístics** dels monuments i jaciments de la cultura talaiòtica de Menorca, en especial els atributs del bé seriat i dels components que l'integren.
	+ Evitar impactes materials i visuals **en els entorns** dels atributs de Menorca Talaiòtica.
	+ Evitar la col·locació d'elements i instal·lacions **que impliquin una ruptura en l'estructura o en la composició de monuments** i béns culturals, o que s**uposin un perjudici per a la contemplació, interpretació i gaudi de l'entorn**.
	+ Promocionar **la interpretació paisatgística** de les distintes manifestacions del patrimoni històric cultural, en particular, dels monuments i jaciments de la cultura talaiòtica de Menorca.
* D'altra banda, l'article 102 concreta les Directrius de l’OCP 9. L'objectiu és "Assegurar i millorar la integració paisatgística de les carreteres existents, dels nous traçats i de les millores projectades o en execució, sota el criteri d'evitar impactes significatius de caràcter visual i/o interpretatiu sobre els entorns paisatgístics de monuments i conjunts d'interès, en particular dels atributs i components de Menorca Talaiòtica.

Novament, per tant, es detecta una incongruència entre el projecte exposat al públic i l'instrument d'ordenació territorial de Menorca. La proposta presentada romp la continuïtat del Component 6, altera de manera molt substancial més de 2 hectàrees i trenca el paisatge dels entorns Es demana la retirada de la proposta i la recerca d'una alternativa manco impactant.

**Mancances en els informes patrimonials**

L'informe del Servei de Patrimoni é**s preceptiu en un cas com el que s'analitza**. Però a l'expedient s'han inclòs informes d'aquest Departament que són anteriors al reconeixement dels terrenys com a zona d'interès patrimonial. La configuració final de les zones incloses dins el bé seriat Menorca Talaiòtica es va començar a treballar a partir de l'any 2018, mentre que **els citats informes de Patrimoni són de 2012 i 2015. En conseqüència, no aporten la valoració a la situació que aquí es discuteix**. Si s’ha redactat un nou informe del Servei de Patrimoni Històric, aquest no s’ha inclòs dins la documentació penjada a internet per a la seva consulta pública.

L’informe redactat per Rafael Mata i Daniel Ferrer, de 2018, **proposa l’eliminació del pont i el trasllat de l’enllaç a un punt de la carretera que no tengui cap tipus d’afectació visual a l’entorn de les navetes de Rafal Rubí,** donat que la candidatura de Menorca Talaiòtica les havia inclòs dins un dels seus components i la Unesco demanava incorporar els entorns paisatgístics dels monuments, en una aposta per definir més conjunts que no elements aïllats.

L’informe d’avaluació d’impacte patrimonial presentat per Jordi Tresserras defensa la idoneïtat de l’enllaç de la zona de Rafal Rubí i dóna per bones les mesures mitigadores de l’estructura proposades des del departament de Mobilitat del Consell Insular de Menorca. Però **obvia les clares contradiccions amb el Pla Territorial Insular de Menorca** (que s'han exposat al present escrit) **i no resol el problema de la incongruència de situar l'enllaç plenament dins de la zona marcada com a Component 6**.

L'anàlisi des del punt de vista patrimonial de Tresserras, queda condicionada de principi perquè el Departament de Mobilitat del Consell Insular afirma que l'única alternativa possible és l'enllaç a doble nivell en el mateix creuer de Rafal Rubí. De manera que, en cap moment es té en compte el criteri patrimonial per a reforçar cap proposta alternativa. Així, **uns terrenys que es caracteritzen per la seva destacada importància patrimonial, no compten amb anàlisis d'alternatives en aquest sentit, perquè es deixen condicionar prèviament per un altre departament no competent en matèria de patrimoni.**

En conseqüència, es demana que s'emeti un informe complert del Servei de Patrimoni del Consell Insular, on s'analitzin els avantatges i els inconvenients de cadascuna de les potencials alternatives d'enllaç que s'han elaborat aquests anys passats, així com qualsevol altra opció nova, sense condicionants previs d'un altre Departament, i centrant-se en les afectacions que cada proposta pot significar tant per a les navetes com per al territori que forma part del Component 6 de bé seriat de Menorca Talaiòtica.

**Existeixen solucions alternatives legals i segures**

A la mateixa carretera Me-1 s'han realitzat en el passat mandat les obres de millora del tram entre Ferreries i Ciutadella. **A càrrec del mateix enginyer que ara es proposa que dirigeixi l'execució de l'enllaç de Rafal Rubí i sota la tutela del mateix Departament de Mobilitat del Consell Insular, s'han aplicat solucions de molt diferent índole.**

Així, en el cas de l'entrada als Alocs, s'ha aplicat un carril central amb ametlla lateral de canvi de sentit. A l'entrada de les pedreres de Son Sintes i adjuntes, on hi ha molta entrada i sortida de camions, s'ha fet també una solució amb carril central. A l'accés a la naveta des Tudons, que acostuma a ser el monument més visitat de Menorca i on hi operen un gran nombre de vehicles conduïts per turistes així com un gran nombre d'autobusos, s'ha aplicat un carril central amb desviació lateral.

De manera més recent, el Consell Insular ha impulsat en 2025 el projecte constructiu millora de la carretera Me-1 entre pk 3+100 i 5+700 dels termes municipals de Maó i Alaior. Aquesta proposta, impulsada pel mateix Departament de Mobilitat, aposta per una rotonda en superfície per a gestionar l'enllaç de la Me-1 amb la carretera de l'aeroport, una connexió per on passen un quantitat de vehicles molt superior que el creuer de Rafal Rubí.

Igualment, aquest mateix projecte preveu una ametlla lateral amb carril central per a plantejar un canvi de sentit.

Encara més, en el passat mandat es va redactar un projecte alternatiu que seguia les recomanacions de la Unesco i que incorporava la demolició de les obres parcialment executades, el trasllat de la funcionalitat dels enllaços a altres punts propers, al mateix nivell de la carretera i situats a l'exterior del Component 6.

Així mateix, cal advertir que l'enllaç a doble nivell que es proposa **es troba a una distància inferior al quilòmetre i mig de l'existent a l'Argentina**. Això implica un minut en vehicle.

En conseqüència, **no es pot comprendre que ara es pretengui condicionar tot el debat a l'existència d'una única solució. Cal entendre necessàriament, que si totes les intervencions alternatives citades, s'han fet sota la mateixa direcció tècnica i departamental, és perquè són viables, legals i segures.**

En el cas de Rafal Rubí hi ha un creuer que registra una circulació transversal molt minsa, molt menor que l'enllaç de l'aeroport, que l'entrada de camions de Son Sintes o de Loreto, que l'accés a Es Tudons. A Rafal Rubí hi conflueixen unes condicions de sòl d'especial protecció, inclusió dins el Component 6 de Menorca Talaiòtica i amb recomanacions explícites de la Unesco per demolir el pont iniciat.

Per tals motius, es demana que el projecte exposat al públic sigui reconsiderat, que s'aposti per sistemes a nivell com els aplicats de manera recent a la mateixa carretera sobre enllaços amb molta més circulació i que es plantegi, sempre que sigui possible, fora dels terrenys que formen part de Patrimoni Mundial.