



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

Sr. President de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.

Francesc Xavier Mas Ballester, major d'edat, amb núm. 43114781-Q en qualitat de Portaveu de l'associació **Terraferida**, entitat legalment constituïda, inscrita en el Registre d'Associacions de la Delegació del Govern a Balears amb NIF G57943157 i amb domicili al carrer Camí de sa Ràpita, núm. 8 de Campos (correu-e: terraferits@gmail.com). Davant d'aquest òrgan em dirigeixo i com millor procedeixi en dret mitjançant aquest document li exposo:

Tot i que som conscients que el PDSMIB es troba en una fase inicial, pensam que és precisament ara quan hi ha més temps per presentar propostes i al·legacions que poden modificar-lo positivament. Així mateix, han aparegut informacions periodístiques on els responsables disposen d'altres document amb propostes més concretes. No entenem com és que se sotmet aquest document de PDSMIB a avaluació de forma incompleta. Sigui com sigui, aquest document i les propostes que fem, es basen en el Pla publicat, com no pot ser d'altra manera.

AL·LEGACIONS PLA DIRECTOR SECTORIAL DE MOBILITAT DE LES ILLES BALEARS (PDSMTIB)
(document inicial estratègic)

Ens preocupa molt la manca de propostes concretes en el PDSMTIB. Tot i que l'anàlisi del diagnòstic deixa clara la situació de la mobilitat a les Illes i la necessitat de cercar mesures urgents per canviar el sistema de mobilitat actual basat en l'ús excessiu del cotxe privat. Tot i que es reconeix el problema i es quantifica, no es presenten iniciatives.

1) El PDSMIB no planifica ni fa cap proposta concreta d'actuació, temporalització o inversió envers els aspectes claus per millorar la mobilitat, sigui respecte al transport col·lectiu públic, a la combinació intermodal dels diversos sistemes de mobilitat motoritzats o no, o a la gestió de la demanda. Per altra banda, accepta com a marc de mobilitat la planificació i actuacions realitzades fins ara per part dels Consells Insulars de cada illa. **Tampoc presenta cap Valoració Econòmica Financera, ja que el cost és "zero" en noves actuacions i infraestructures de transport col·lectiu públic.**

2) El PDSMIB incompleix la normativa sobre Mobilitat de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, els seus principis generals i la seva jerarquia normativa. *La Llei d'Ordenació del Territori (DOT) i la Llei 4 /2014 de 20 de juny de Transport Terrestre i Mobilitat Sostenible a les Illes Balears*, són la normativa bàsica per a l'elaboració del PDSMIB, on s'especifica que ha de



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

desenvolupar les actuacions a dur a terme en l'àmbit de mobilitat a les Illes Balears, i a partir de la qual s'han de desenvolupar les planificacions de mobilitat en l'àmbit insular.

L'article 61 de la Llei de Transport diu que *"El PDSMIB ha de ser respectat per la resta d'instruments de planificació, avaluació i millora de la mobilitat, i és vinculat pels CIM, entitats locals..."*

I a l'article 62 de la mateixa llei es diu que *"El PDSMIB s'ha d'ajustar als principis que estableix la Llei 14/2000 d'Ordenació del Territori. Ha d'incloure, entre d'altres ... e) mesures generals per aconseguir en matèria de mobilitat sostenible optimitzar l'oferta del transport públic, promoure desplaçaments no motoritzats, per millorar les connexions interinsulars, les directrius pel desenvolupament de noves infraestructures viàries-viària i ferroviària-, la determinació dels municipis que han de ser objecte d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible..."*.

Aquest projecte de PDSMIB no concreta aquestes mesures, ni presenta cap proposta d'actuació, excepte les planificacions actualment aprovades per part dels Consells Insulars, especialment els Plans de Carreteres de cada illa, o altres plans aprovats per cada Consell Insular, com per exemple el pla d'ECOVIES del CIM.

3) El PDSMIB no ha respectat la jerarquia normativa. El Govern de la CAIB va aprovar fa un any el *Pla Insular de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera de Mallorca*, i fa menys d'un mes ha aprovat l'*Avantprojecte de Serveis de Transport Regular de Viatgers per Carretera de Mallorca* abans d'aprovar la planificació marc de mobilitat com és el PDSMIB. Aquests plans insulars -segons la normativa- s'han d'aprovar posteriorment a l'aprovació del PDSMIB perquè s'han d'adequar a la planificació marc del PDSMIB.

L'article 185 de la Llei de Transports, referida a Instruments de Planificació, en el punt 2 diu: *"Les determinacions dels instruments de planificació relatives a la mobilitat prevalen sobre les determinacions dels instruments d'ordenació del territori, d'ordenació urbanística i d'infraestructures i transports"* i el PDSMIB és l'instrument marc prioritari i inicial.

4) L'únic Pla que el PDSMIB planteja fer és el Pla Director d'Aparcaments de dissuasió, la resta de planificacions les remet als Plans de Mobilitat Insular o als Ajuntaments.

5) El PDSMIB no inclou ni la planificació, ni cap infraestructura, ni proposta concreta envers la xarxa ferroviària, quan disposa de les competències exclusives en aquest àmbit. Això suposa un incompliment de la Llei 4 /2014 de 20 de juny de Transport Terrestre i Mobilitat Sostenible a les Illes Balears, concretament a l'article 120, que en el punt 1 diu que ***"Els Serveis Ferroviaris s'han de planificar mitjançant el PDSMIB"***, on per tant s'han de fer les propostes concretes per millorar i augmentar la xarxa ferroviària.

No hi ha cap proposta d'augmentar la xarxa ferroviària. L'única proposta per a la millora del tren és l'electrificació fins a Manacor, actuació contemplada en totes les planificacions



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

anterior sobre mobilitat, a més utilitzant per dur-ho a terme una partida pressupostària de l'anterior legislatura no executada.

6) Tal com estableix la Llei de Transport 4/2014, el transport públic és un dret de la ciutadania. Cal regular i planificar la mobilitat amb l'objectiu d'integrar els diferents models de transport en un sistema comú, eficaç i operatiu atenent als principis de desenvolupament sostenible i d'accessibilitat.

Segons les dades del Pla, la població de les Illes ha augmentat en 106.158 persones en els últims 10 anys (un 10,60%), i es preveu un creixement de la població entre el 2016-2031 d'un 7,7%. La densitat de població és molt elevada (al 2015 era de 221,6 ha x km²) molt superior a la mitjana espanyola i europea. És necessari donar una resposta de transport col·lectiu públic a la ciutadania de les Illes, ja que tenim els percentatges més baixos de tot l'Estat.

Un PDSMIB que no estableix propostes concretes, no especifica l'estudi econòmic ni estableix les línies bàsiques concretes, factibles i temporalitzades, i sols estableix com a planificació els plans de carreteres i els plans de transport terrestre recentment aprovats, genera una gran indefensió de la ciutadania i **la pèrdua del dret de disposar d'un servei públic de qualitat.**

7) La diagnosi del PDSMIB planteja que el parc automobilístic de les Illes és molt elevat, 900 cotxes per 1000 habitants, arribant a un cotxe per habitant els mesos d'estiu, superant la mitjana de l'estat espanyol -673/1000 hab- i de l' UE -448/1000 hab. A les Illes s'ha incrementat la mobilitat en cotxe en un 42%, quan a tot l'Estat s'ha reduït en un 6%. El 57% dels desplaçaments dels residents (2,6 milions diaris) es fan en vehicle privat i el 34% dels turístics (1,3 milions diaris) es fan en vehicles de lloguer.

Les conseqüències de l'ús del cotxe, a més de l'alt nivell de contribució a la contaminació atmosfèrica per les emissions de CO₂ i NO₂ i partícules contaminants que afecten la salut, són la saturació i la congestió de les entrades i accessos a Palma, l'ocupació de l'espai públic dels pobles, la necessitat de crear nous aparcaments, els renous i la sinistralitat.

Mentrestant, tant l'ús com l'oferta de transport col·lectiu públic sigui tren o autobús presenta valors molt baixos. Segons la diagnosi del pla, actualment és utilitzat -com a màxim- per un 10% de la població a Mallorca, i el percentatge baixa substancialment a les altres illes.

La normativa sobre mobilitat deixa molt clar que l'objectiu principal és "fomentar el transport públic i les polítiques de regulació de la utilització del cotxe privat". El PDSMIB presentat no ho compleix i **no fa propostes clares d'infraestructures per activar el transport públic** a les Illes Balears com una proposta clau per millorar la mobilitat.

A més, en la diagnosi del Pla s'afirma que les Illes representen el percentatge més gran d'increment de la població respecte a l'Estat i la UE, concretament un 10%, i es preveu un augment del 2016 al 2031 (fonts de l'INE) en un 8% més. Si hi afegim que la previsió és l'augment de la població envellida fins al 2031 -un 15% de la població amb més de 65 anys en



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

el 2016-, i aquest fet modificarà les pautes de mobilitat i suposarà una major utilització del transport públic, **està clar que és urgent i necessari millorar el transport col·lectiu públic.**

8) Segons la diagnosi del Pla, la mobilitat turística suposa un 40% del total dels desplaçaments a les Illes els mesos d'estiu, augmentant el trànsit en un 25% i essent el mitjà majoritari el cotxe de lloguer. Tampoc hi ha cap proposta per modificar aquesta situació.

En els mesos d'estiu augmenta la població entre 75% i un 200% a les diferents Illes. El 67% de turistes manifesten allotjar-se a hotels, el percentatge restant no s'especifica, ni fa cap referència al turisme vacacional (que s'allotja a habitatges de lloguer). El PDSMIB proposa regular els vehicles de lloguer, adequant el seu ús a la capacitat del territori, però sense establir l'obligatorietat ni les mesures concretes per fer-ho.

9) En els objectius finalistes del Pla es planteja "garantir l'accessibilitat en transport públic a tot el territori i que tots els ciutadans puguin accedir a tots els serveis". La proposta és que tots els municipis han de tenir un mínim de 4 comunicacions diàries amb Palma i l'hospital de referència. S'esmenta com a objectiu, **però no es fa cap proposta concreta per dur-ho a terme**, i es fa referència només a l'hospital i no a cap altre servei necessari per a la ciutadania.

Si ens remeten al Projecte de Transports per carretera de Mallorca aprovat pel Consorci de Transports de Mallorca (CTM) depenent del Govern, aquest objectiu ja no es compleix destacant-se un desequilibri modal significatiu entre uns pobles i altres respecte a connectar amb l'hospital de referència i amb Palma.

10) El Pla planteja en els seus objectius finalistes reduir l'ús del cotxe i el nombre de vehicles, però no planteja cap proposta concreta a executar. El pla planteja tornar al nombre de cotxes del 2005, reduint el nombre de vehicles en un 25% interurbans i un 50% urbans, però sense cap proposta concreta, temporalitzada i de necessari compliment.

També planteja que en la distribució modal dels residents caldrà assolir que el 50% dels desplaçaments interns -dins un mateix municipi- es facin a peu o amb bicicleta; i un 25% dels viatges interurbans radials es facin en transport públic. **Per aconseguir-ho es desplaça la responsabilitat als plans de mobilitat urbana que han de fer els Ajuntaments (PMUS).** Al respecte, és necessària la implicació de les administracions supramunicipals que tenen la competència d'ordenació del territori i del transport i mobilitat, així com els mitjans econòmics per fer-ho possible, sempre amb coordinació amb els Ajuntaments i els plans de mobilitat que realitzin. No es pot passar aquesta pilota, una més, als Ajuntaments.

11) El Pla en els seus objectius finalistes planteja reduir la contaminació generada per la mobilitat complint els objectius de l'Estratègia Balear del Canvi Climàtic i el Pla de Mitigació del Canvi Climàtic de les Illes Balears actualment vigents, d'un 20% el 2020 i un 60% al 2050, però no planteja cap proposta concreta per dur-ho endavant, tot i que esmenta la renovació del parc automobilístic amb un pes del vehicle elèctric amb un mínim d'un 7%, però tampoc explicita mesures concretes com fer-ho.



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

12) El PDSMIB proposa la realització de Plans de Mobilitat Específica, però tampoc estableix cap obligatorietat ni proposta per dur-ho endavant, i deixa clar que “es requereix una forta implicació de les empreses”, per la qual cosa deixa molt a la decisió de fer o no el Pla de Mobilitat a la voluntat de l’empresa.

En el pla s’especifica que el 70% dels desplaçaments que es realitzen per part dels residents són per anar a fer feina, havent-hi grans centres generadors de mobilitat com els 52 polígons industrials de les illes, o els centres hospitalaris on a més de les persones hospitalitzades treballen milers de persones. Un gran generador de mobilitat és la UIB on diàriament acudeixen 16.000 persones, i on el 62,4% dels desplaçaments són en vehicle privat.

13) El Pla considera que els Plans de Carreteres de cada illa estableixen les infraestructures viàries, i no fan cap proposta per limitar o establir criteris per la seva planificació i execució.

El PDSMIB fa poca referència a les infraestructures viàries i a establir criteris per a la seva planificació i construcció. El pla especifica que la xarxa viària a les illes és de 2.155 km, 200 km de la qual són autopistes; també afirma que les infraestructures de més alta capacitat de les Illes se situen per davall de la mitjana estatal, tot i estar per damunt de la mitjana europea. Afirma que “el consum de territori per a infraestructures viàries és *relativament acceptable* i conseqüent amb la densitat de població de les diferents illes”.

En conseqüència:

- 1) Demanem que s’actui amb el rigor i responsabilitat envers la planificació de la mobilitat a les Illes, i que un instrument planificador marc tan important com és el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears compleixi la seva funció establerta a la Llei, i concreti les actuacions a dur a terme en l’àmbit de la mobilitat: infraestructures de transport públic, regulació, seguiment de les infraestructures viàries per evitar l’impacte territorial i de mobilitat, reducció del nombre de cotxes i plans de gestió de la demanda.
- 2) Demanem la planificació d’un transport col·lectiu com un servei públic per a tota la ciutadania, sense excloure a qui no disposa de permís de conduir per raons d’edat, incapacitat o decisió pròpia. Volem un transport eficient, sostenible i accessible per a tots i totes.
- 3) Demanem un PDSMIB que plantegi com a prioritat la reducció de l’ús del cotxe privat- amb propostes concretes- i planifiqui una transició urgent cap al transport públic terrestre capaç de respondre a les necessitats de la ciutadania en freqüències, línies, proximitat i tarifes.



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

- 4) Demanem prioritzar la combinació amb els diversos sistemes de mobilitat: la xarxa ferroviària, bus, els carrils bici i espais de vianants.
- 5) Demanem mesures a curt i mitjà termini de reducció del cotxe privat i d'afavoriment del transport col·lectiu públic en bus i tren menys contaminants i més eficients a nivell energètic, com a mesura per reduir les emissions i contaminació atmosfèrica.
- 6) Demanem que el PDSMIB especifiqui i reguli clarament les actuacions a dur a terme respecte al transport col·lectiu públic de tren i bus: temporalització, augment de línies i de freqüències, noves infraestructures, interconnexió amb altres sistemes de transport per tal d'assegurar que tota la ciutadania pot disposar d'un servei públic suficient, sostenible i eficient.
- 7) Demanem que els Plans actualment aprovats pels Consells com són els Plans de Carreteres i de Transport Terrestre així com la planificació territorial s'han d'adequar als principis i planificació realitzada en el PDSMIB de les Illes Balears.
- 8) Demanem que el PDSMIB defineixi l'obligatorietat –tal com fa la Llei de Transport de les Illes- que els planejaments territorials estiguin basats en la reducció de l'ús del cotxe.
- 9) Demanem que s'estableixin criteris clars i concrets per a la planificació i execució de les infraestructures viàries.
- 10) Demanem que el PDSMIB especifiqui i reguli clarament les actuacions concretes a dur a terme respecte als desplaçaments no motoritzats –a peu o amb bicicleta-, temporalitzades, i les actuacions a dur a terme i interconnexió amb altres sistemes de mobilitat per assegurar la seva realització.
- 11) Demanem mesures a curt i mitjà termini per dur endavant un pla de vials no motoritzats -tal com està planificat a l'actual PDSMIB aprovat el 2006- i la intermodalitat que permet connectar de forma eficient bus, tren, bici i mobilitat a peu.
- 12) Demanem que el PDSMIB especifiqui i reguli clarament les actuacions concretes a dur a terme per reduir l'ús del cotxe.
- 13) Demanem una Planificació de la xarxa ferroviària a les Illes que augmenti les línies i les freqüències, que en el cas de Mallorca concretament es plantegi augmentar, recuperar i connectar les línies –tal com s'especifica en el PDSMIB aprovat el 2006 i encara vigent:
 - ✓ Tram Badia de Palma
 - ✓ Manacor-Artà amb extensió cap a Cala Millor i Cala Rajada
 - ✓ Sa Pobla-Alcúdia-Can Picafort
 - ✓ Manacor-Felanitx-Campos-Llucmajor-Aeroport



terraferits@gmail.com
<http://terraferida.cat/>

- 14) Demanem concretar les mesures dissuasives per l'ús del cotxe privat (cotxe compartit, aparcaments dissuasius, etc.)
- 15) Demanem l'activació dels carrils VAO a les entrades de Palma, actuació que ja està aprovada en el Pla de Carreteres de Mallorca però que no s'ha executat.
- 16) Demanem la regulació dels cotxes de lloguer.
- 17) Demanem una limitació del nombre de cotxes de lloguer a cada una de les Illes.
- 18) Demanem l'aplicació d'una "ecotaxa" en els cotxes de lloguer.
- 19) Demanem una inspecció eficaç i dotada de recursos suficients per al control de l'oferta dels vehicles de lloguer.
- 20) Demanem una planificació clara que faciliti la connexió de tots els residents a l'hospital de referència, així com a tots els serveis bàsics necessaris per a la ciutadania: salut, educatius, gestions administratives, comerç, etc.
- 21) Demanem que s'estudii ampliar el metro fins a Son Espases.
- 22) Demanem que en el PDSMIB s'estableixin les línies clares i d'obligatorietat a nivell de mobilitat. Ha de concretar l'obligació de realitzar els Plans de Mobilitat Específica i els seus criteris generals a tots els grans centres generadors de mobilitat (polígons, aeroports, ports, hospitals, UIB, grans centres comercials, centres turístics, etc..)
- 23) Demanem que el PDSMIB clarifiqui i concreti els criteris en les actuacions a dur a terme per reduir l'ús del cotxe, doni suport a tots els Ajuntaments en la realització dels Plans de Mobilitat Municipal amb criteris de sostenibilitat per poder dur endavant aquests plans.
- 24) Demanem l'obligatorietat a tots els plans de mobilitat del transport públic i als contractes de concessió del transport terrestre siguin elèctrics.
- 25) Demanem un control de les emissions del transport aeri.

Palma, 30 d'abril 2018
