

La Variant Nord d'Inca: anàlisi urbanística, territorial, ambiental i social

Dra. Caterina Amengual Morro¹ i Cristòfol Rotger Pujadas²

1) Doctora en Ecologia, paisatgista i ambientòloga. Grup d'Ecologia Interdisciplinar. Universitat de les Illes Balears (UIB). caterina.am@gmail.com

2) Geògraf especialitzat en Medi Ambient, Teledetecció i Sistemes d'Informació Geogràfica. tofolgeo@gmail.com

doi: 10.3306/JELINCA.22.151

Paraules clau: Variant Nord, planificació urbana, mobilitat sostenible, infraestructures, impacte ambiental, socioecologia.

Resum. *El primer traçat de la Variant Nord d'Inca apareix al Pla General d'Ordenació Urbana de 1987. La infraestructura encara no s'ha executat, i la ciutat pateix problemes patents de congestió vehicular. El 2020 es presenta un Estudi informatiu proposat pel Consell de Mallorca en consens amb l'Administració local, en què es pretén construir una part de la Variant que uneixi la carretera d'Alcúdia amb la de Selva, amb el seu consegüent impacte a la zona rústica del nord del municipi, i ignorant les funcions pròpies de l'urbanisme.*

Des del seu traçat inicial, el disseny de la Variant Nord d'Inca ha patit nombroses modificacions, i aquesta ha estat una font de debats intermitents al llarg dels darrers trenta anys, i l'actual projecte no soluciona els problemes interns mencionats. Es aquest estudi s'analitzen els components urbanístics, territorials, ambientals i socials de la Variant, per tal de veure els seus efectes i implicacions, i trobar-hi solucions des de la mobilitat sostenible.

Keywords: Variant Nord, urban planning, sustainable mobility, infrastructure, environmental impact, socioecology.

Abstract. *The first layout of the Ronda Nord of Inca appears in the 1987 General Urban Planning Plan. The infrastructure has not been executed yet, and the city suffers vehicular congestion problems. In 2020 an Informative Study proposed by the Consell de Mallorca in consensus with the local administration is presented, where it is intended to build a part of a variant that connects the Alcúdia road with the Selva road, with its consequent impact on the rustic area of the north of the municipality, ignoring the proper functions of urbanism.*

Since its initial layout, the design of the Ronda Nord of Inca has undergone numerous modifications, causing numerous debates throughout the last thirty years, and the current project does not solve the aforementioned internal problems. This study analyses

the urban, territorial, environmental and social components of the variant to see its effects and implications and find solutions from the sustainable mobility.

1. INTRODUCCIÓ

L'ordenació del territori i l'urbanisme són matèries que configuren els assentaments urbans, la connexió entre ells i la relació que originen amb el paisatge a on s'estableixen. Així com l'ordenació del territori i la política de carreteres són competència dels consells insulars, l'urbanisme és una funció municipal, d'acord amb l'ordenament jurídic. Aquestes relacions

són presents en l'actualitat a l'hora de dissenyar i executar projectes sobre el territori. Així doncs, el present estudi s'inscriu en aquest context, analitzant la relació entre l'ordenació del territori i l'urbanisme mitjançant un element com és el traçat d'una via urbana, en aquest cas la Variant Nord d'Inca.

Inca és una ciutat situada (fig. 1) a la part centreoccidental de Mallorca, dins la comarca del Raiguer, al centre de l'eix viari Palma-Alcúdia, i dona servei a una corona de pobles que l'envolten, exercint de capital de comarca. El terme municipal té una superfície de 58,3 km², amb un sol nucli urbà que ocupa uns 2,8 km² en forma compacta. La població al nucli és de 30.892 habitants (IBESTAT, 2020), i 2.427 habitants en disseminat, la qual ha augmentat un 70,5 %, mentre que la de la ciutat, un 34,7 % entre el 2000 i el 2015 (Petrus, 2016).

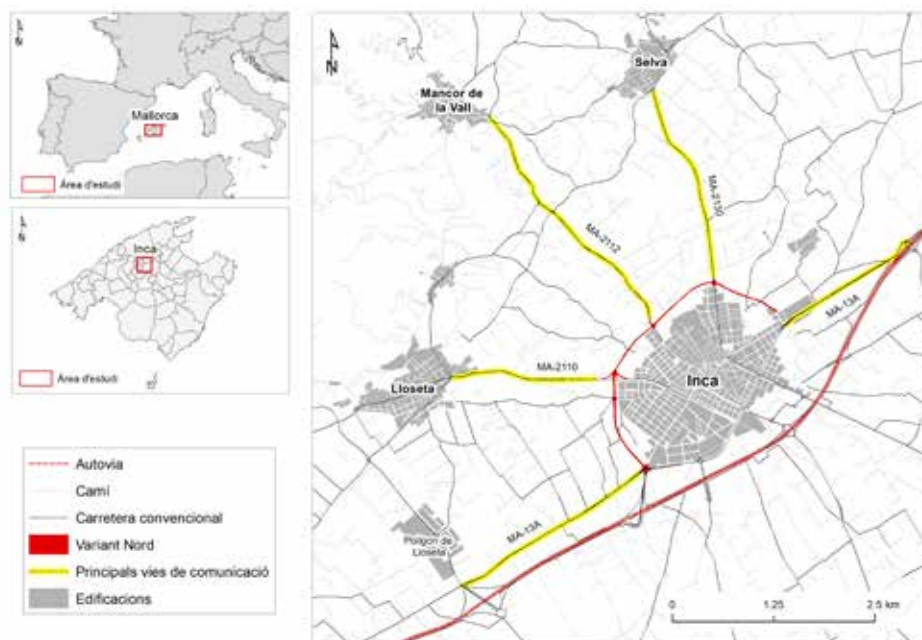


Figura 1. Localització de la Ronda Nord en un context general.

Quant a la morfologia urbana, el centre històric es troba localitzat a un turó entre el serral de ses Monges i Sant Francesc, amb tipologia de carrers estrets i irregulars. Arran de la Revolució Industrial (segles XIX i XX), la ciutat experimentà un creixement exponencial a partir d'aquest nucli històric de característiques medievals (Ginard & Estrany, 2012). Aquest creixement, juntament amb la presència de la via ferroviària, implicà una insuficient comunicació viària entre barriades. Cal destacar també que en els anys del boom turístic i l'època del "desarrollismo" Inca experimentà una forta pressió de renovació urbana, canviant la morfologia del centre de casals antics per torres i obres arquitectòniques modernes. En aquells moments es duia a terme un urbanisme no planificat, també conegut com "a la carta", ja que no es disposava dels instruments de planejament públics sota el règim dictatorial.

Amb la instauració de l'autonomia i la democràcia s'establiren també els governs locals, a partir de la Llei 7/1985, reguladora de les bases del règim local. Amb el govern democràtic arribà el primer Pla General d'Inca, aprovat inicialment el 1986, i definitivament l'any 1987. Aquest Pla General ja inclogué el disseny de la infraestructura de la Variant Nord. En el seu traçat original tenia una longitud d'uns 4 kilòmetres, dels quals, avui dia, només se n'han executat 100 metres, corresponents al carrer de Massanella. La resta del traçat ha estat objecte de nombroses modificacions i inferències, les quals s'estudiaran a continuació.

La qüestió a analitzar és la d'una infraestructura necessària que porta 34 anys planificada, però que cap equip de govern municipal ha aconseguit materialitzar (fig. 1). El 1998 passà de la planificació urbana a la planificació sectorial, i aparegué per primera vegada en un Pla de Carreteres. L'any 2012 es va presentar un projecte d'execució de la carretera, però no es va realitzar la tramitació ambiental. El punt de partida d'aquest estudi és la darrera proposta de traçat que es planteja el juny del 2020, amb un Estudi informatiu i el consegüent Estudi ambiental estratègic, encara en tramitació a la finalització d'aquest article.

El dit estudi analitza la fricció que existeix en aquesta proposta d'infraestructura, ja que col·lideixen els marges de l'urbanisme amb l'ordenació del territori i la política sectorial de carreteres. A partir d'aquí s'estudien les conseqüències amb un enfocament des de l'urbanisme, el territori, les variables ambientals i socials, per tal d'extreure'n unes conclusions. S'analitza també la població afectada que pateix ja de descàrrec davant les instàncies polítiques, mentre la ciutat pateix de greus problemes de congestió de trànsit als principals eixos de connexió.

2. METODOLOGIA

L'anàlisi es basa en un estudi de documents de cinc naturaleses: bibliografia de referència i documents tècnics complets (memòries, plànols i annexos); normativa en matèria d'urbanisme, ordenació del territori, sectorial de carreteres i ambiental; plans directors associats; documents amb contingut jurídic (protocols, document d'abast, informe...); premsa i pàgines web.

A més, s'han realitzat consultes i entrevistes a actors clau del procés: jurídics, polítics, tècnics, veïnats, a banda de l'assistència a reunions i la consulta de notícies relacionades. Com a documents tècnics principals i que serveixen d'eix vertebrador de l'estudi, s'ha analitzat l'Estudio Informativo Variante de Inca, tramo entre la Ma-2130 y la Ma-13, per incorporar modificacions i tres alternatives noves (Estrany, 2018), el Document inicial estratègic (Pomar, 2019) i l'Estudi d'impacte ambiental (Pomar, 2020), i el Document d'abast de la Variant Nord d'Inca (CMAIB, 2019). També s'ha analitzat l'Estudi informatiu de 2012 (aprovació inicial, informació pública 20/07/2012 – 24/08/2012; BOIB núm. 103, de 19 de juliol de 2012).

Com a normativa vigent, tant urbanística com d'ordenació del territori, de carreteres i ambiental. Com a instruments de planificació, s'estudia el Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca de 2009). Quant a plans associats, cal destacar el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de l'Ajuntament d'Inca, i el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible i el Clima per (PAESC) per poder contextualitzar la ronda en un moment en què la mobilitat sostenible esdevé un enfocament racional per a l'adaptació i la mitigació dels efectes del canvi climàtic; quant a documents jurídics el Protocol de coordinació d'actuacions conjuntes Departament de Territori – Ajuntament d'Inca, respecte a la construcció de la Variant Nord d'Inca (16/5/2018) i diverses sentències.

L'anàlisi espacial de la Variant s'ha duit a terme mitjançant els sistemes d'informació geogràfica, mitjançant el programari Arc Map, a partir de les capes extretes de l'Institut Geogràfic Nacional (IGN) i de la Infraestructura de Dades Espacials de les Illes Balears (IDEIB).

2. CONSIDERACIONS TÈCNIQUES

Per tal de situar aquesta llarga història i contextualitzar els fets més rellevants, s'exposa una taula resum amb les principals determinacions a la qual s'indica la data, l'organisme responsable i la descripció del fet.

Data	Organisme	Descripció
1987	Ajuntament d'Inca	Aprovació del primer PGOU d'Inca.
1995	Ajuntament d'Inca	Modificació del PGOU d'Inca. Adaptació de la Ronda Nord.
2005	Ajuntament d'Inca	Adaptació del PGOU a les DOT.
27/9/2006	Consell de Mallorca	Estudi informatiu i establiment de la franja de reserva que apareix actualment al PDS de Carreteres.
2009	Consell de Mallorca	Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres de Mallorca – Ronda com a "xarxa viària primària complementària".

Data	Organisme	Descripció
2012	Ajuntament d'Inca	Adaptació del PGOU al PTM integrant al PGOU la reserva. Aprovació per l'Ajuntament, però no pel Consell de Mallorca
20/07/2012	Consell de Mallorca	Informació pública de l'Estudi informatiu "gran Variant Nord".
4/7/2013	Consell de Mallorca	Aprovació definitiva de l'Estudi informatiu, sense l'avaluació ambiental.
16/5/2018	Consell de Mallorca i Ajuntament d'Inca	Protocol de coordinació d'actuacions conjuntes Departament de Territori – Ajuntament d'Inca, respecte a la construcció de la Variant Nord d'Inca
21/10/2019	Comissió de Medi Ambient IB	Document d'abast de la Variant Nord d'Inca. Demana alternativa zero.
23/6/2020	Consell de Mallorca	Estudio Informativo Variante de Inca, tramo entre la Ma-2130 y la Ma-13 i Estudi d'impacte ambiental. No presenten alternativa zero.
25/11/2021	Consell de Mallorca	Finalització del període d'exposició pública. Resultat: 505 al·legacions.
Juny 2021	Consell de Mallorca	Resposta a les al·legacions davant la Comissió de Medi Ambient IB.
Desembre 2021	Comissió de Medi Ambient	Pendents de "Declaració ambiental estratègica", Comissió de Medi Ambient.

Taula 1. Cronologia dels fets més rellevants referents a la Ronda Nord.

2.1. Anàlisi urbanística

Per contextualitzar, i d'acord amb la Llei 12/2017, d'urbanisme de les Illes Balears, l'urbanisme és la política pública que regula, ordena, ocupa i permet la transformació dels usos del sòl, amb la finalitat d'utilitzar aquest recurs per a l'interès general. Entre d'altres, formen part de l'activitat urbanística: classificar i ordenar el sòl, vinculant-hi un ús; prioritzar la transformació dels sòls ja transformats; associar cada transformació del sòl a un instrument urbanístic; programar les actuacions i pressupostar-les; tenir en compte la prevenció de riscos i perills per a la salut pública, mesures de conservació de la natura, de protecció del patrimoni cultural i del paisatge, i preveure la contaminació.

L'instrument per excel·lència que regula l'urbanisme és el Pla General. El primer Pla General aprovat en període democràtic i que ja recull la idea d'una ronda, pròpia dels desenvolupaments dels anys 80, va ser el PGOU del 1987, aprovat

sota el mandat d'Antoni Pons, i amb Àngel García com a regidor d'Urbanisme i Joana Roca com a arquitecta. Posteriorment, el 1995 es va modificar el PGOU i també el traçat de la Ronda per adaptar-se millor a la trama urbana. Va ser el temps en què es van desenvolupar Crist Rei Nou i So na Monda amb la idea d'una urbanització moderna amb tots els serveis. Era durant el mandat de Jaume Armengol amb Bernat A. Amengual com a regidor d'Urbanisme. L'actual Pla General d'Inca va ser aprovat el 2012 essent batle Rafel Torres, i recull tant en la memòria com en la part gràfica un traçat de Ronda Nord de tipus urbà.

Ara bé, la reserva de sòl prevista inicialment va rebre una ingerència promoguda pel mateix Ajuntament d'Inca, i va ser el desenvolupament de la promoció "Residencial Espacio Ronda Inca" i la construcció del CEIP Miquel Duran i Saurina que varen comprometre la trobada de la Ronda amb la carretera d'Alcúdia.

2.2. Anàlisi territorial

L'ordenació territorial és aquella que es du a terme a un nivell supramunicipal i es concreta en l'ordenació física del territori que serveix de marc per a l'aplicació de la legislació urbanística. Els instruments principals d'aquesta ordenació són els plans territorials, en el nostre cas el Pla Territorial de Mallorca (PTM)



Figura 2. Estructura general i orgànica. Pla General d'Ordenació Urbana d'Inca. Font: Ajuntament d'Inca.

(Consell de Mallorca, 2004), aprovat el 2004 amb dues modificacions, la darrera el 2011 i actualment en revisió. L'ordenació sectorial s'encaixa en la territorial d'una manera un poc més forçada. Per ordenació sectorial entenem la industrial, l'elèctrica, l'hídrica, i en el cas que ens ocupa i que marca d'una manera ben visible el territori, l'ordenació sectorial de carreteres. Aquesta neix amb la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, una llei excessivament emmirallada en la Llei estatal, i poc adaptada al territori insular. Existeix, però, una prevalença dels plans directores sectorials, que trobam a l'article 15 de la Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'Ordenació Territorial: "Els instruments d'ordenació territorial previstos en aquesta llei són vinculants per als instruments de planejament urbanístic en tots aquells aspectes en què siguin predominants els interessos públics de caràcter supramunicipal."

2.2.1. Jerarquia de carreteres

D'acord amb l'article 2 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, "les carreteres es classifiquen en autopistes, autovies, vies ràpides i carreteres convencionals". A més, diu la Llei:

"Article tercer. No tenen la consideració de carreteres: a) Els carrers, és a dir, les vies que discorren íntegrament per sòl urbà i no formen part de carreteres interurbanes. Xarxa Local i Rural, constituïda per aquelles carreteres la funció de les quals es limita a donar solució al transport viari preferentment **dins de l'àmbit propi del terme municipal**. 2. La titularitat de les xarxes primària i secundària correspon als consells insulars. 3. La titularitat, administració i gestió de les xarxes locals i rurals corresponen a l'Ajuntament respectiu. Els ajuntaments podran realitzar convenis amb la Comunitat Autònoma i amb els consells insulars per a l'administració i gestió de les seves xarxes."

Aquí apareix una primera qüestió d'interpretació, ja que, en consonància amb aquesta classificació feta per llei, la ronda que estam analitzant (Estrany, 2020) formaria part de la xarxa local i, per tant, competència de l'Ajuntament respectiu, si bé es pot signar un conveni per a la gestió d'aquestes. D'acord amb l'article 5, el traçat correspon a la xarxa local i rural, atès que la funció del traçat que es presenta es limita a donar solució al transport viari únicament dins el mateix terme municipal. Sota aquest precepte, la titularitat, l'administració i la gestió de la Variant Nord d'Inca corresponen a l'Ajuntament d'Inca. Continuant amb la Llei 5/1990, de carreteres, a l'article 19.4 (redactat segons la Llei 10/2010, de 27 de juliol, de mesures urgents relatives a determinades infraestructures) disposa que poden realitzar-se "rondes i vies de caràcter urbà, travesseres i variants de travesseres no previstes explícitament en el Pla director sectorial de carreteres, [...] quan aquelles s'hagin inclòs o s'inclouguin en un conveni, per col·laborar en el seu finançament, entre l'ajuntament i les administracions públiques competents". Aquesta és una potestat de la Llei, que fa referència específicament a rondes i vies de caràcter urbà, i eximeix de la previsió del

Pla de Carreteres. En cap moment ha estat emprat aquest precepte per redissenyar la via i donar-li un caràcter urbà. Quan en l'apartat 2.4 s'analitzi el Protocol signat entre l'Ajuntament d'Inca i el Consell Insular de Mallorca el 2018, es veurà que no se signa per complir allò disposat en l'apartat anterior, sinó que és més propi d'una declaració d'intencions.

En el seu informe de resposta a les al·legacions (Sagrera, 2021) s'argumenta que es tracta de “xarxa primària complementària”, d'acord amb l'article 5 de la Llei 5/1990, i que correspon literalment a:

“donde discurren tráfico de interés general de la Comunidad, por la importancia cuantitativa o cualitativa que tienen, por comunicar las principales localidades o comarcas, los puertos o aeropuertos y por servir de base a los principales ejes económicos, comerciales y turísticos, y que forman en cada isla una red conexas. Además señala el apartado 2 que la titularidad de la red primaria corresponde a los Consejos Insulares así como su administración y gestión”.

La dita definició no respon a la necessitat d'aquesta Ronda, que és purament urbana i per donar connexió a les barriades i completar la trama viària. Precisament en el moment actual, les grans vies de comunicació estan en un moment de “pacificació”, així s'ha disminuït la velocitat a la via de cintura, es planteja el seu soterrament parcial, com a exemple recent. Aquesta qüestió de la tipologia de via és clau per entendre tot el que passarà a continuació.

2.2.2. El Pla de Carreteres

Com s'ha vist, per tal de desplegar-se, la Llei requereix un instrument concret, que és el Pla de Carreteres. Després d'aquest es requereix un estudi informatiu per informar del traçat i que marca una franja de reserva de 75 metres; un cop aprovada la franja, ja es pot redactar el projecte executiu per finalment dur a terme l'obra. Si bé aquesta era la previsió de la Llei, el Consell va començar a executar carreteres, com la Ronda d'Alcúdia i el tram de l'autopista Palma-Inca, sense disposar d'aquest Pla aprovat, als anys 90. Les denúncies, que varen acabar en diverses sentències, com la Sentència resolució del Tribunal Superior de Justícia de Balears núm. 244/1998, Sala Contenciosa, Secció 1, 28/04/1998 (Recurs núm. 606/1995), que va declarar no conformes a dret i nuls els acords de 1993 i 1994 del Consell per no haver desenvolupat l'instrument corresponent abans de començar les obres de la Ronda. Va ser una sentència que va assentar jurisprudència, i n'hi varen seguir com a mínim quatre més que es pronunciaren en el mateix sentit (STSJ BAL núm. 246/1998). Com a conseqüència, el Consell va haver de pagar un 25 % del preu just acordat per compensar els propietaris agreujats. Motivats per aquest daltabaix jurídic i econòmic, el Consell va redactar el primer Pla de Carreteres de Mallorca de 1998, per tal de continuar executant les previsions del Pla de Carreteres amb suficient cobertura jurídica. Derivat de la Sentència, el Pla va venir amb previsions de ronda a pràcticament cada nucli de municipi de Mallorca. Posteriorment es va modificar el Pla i actualitzar el

2009 (Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (Illa de Mallorca), 2009).

La Llei de carreteres no inclou les rondes urbanes dins la seva classificació, però sí que les anomena. Tot i això, l'actual Pla de Carreteres recull les rondes com a "xarxa primària complementària" (fig. 3). Des d'aquesta visió s'han executat en la variant clàssica com la que coneixem a Llubí, Vilafranca, o Son Servera, que suposen una desviació total del trànsit enfora del nucli i amb un traçat de carretera convencional a 80 km/h. La figura de "rondes i vies de caràcter urbà, travesseres i variants de travesseres" no s'empra en aquest PDSCMa, una omisió amb conseqüències patents. L'impacte ambiental de les variants executades com a carreteres és molt més elevat que executades com a rondes urbanes. És clar que una variant té la seva funció, que és extreure el trànsit d'una zona urbana, però la ronda també té la seva, que és la de tancar la trama urbana amb un vial que sigui compatible amb els usos urbans i serveixi de vial d'alta capacitat per connectar dos punts sense haver d'entrar en la trama urbana.



Figura 3. Plànol B4 del Pla Director Sectorial de Carreteres, detall d'Inca.

El Pla de Carreteres té una vigència de sis anys i es dona per entès que, si no es modifica, continua vigent el darrer aprovat. Un pla no és un text legislatiu, i és normal que vengui amb una previsió temporal, ja que té per objectiu executar unes actuacions i, passat aquest temps, es poden reprogramar. L'actual Pla s'hauria d'haver revisat el 2015, ja han passat sis anys des de llavors, el mateix temps de vigència d'un Pla.

2.2.3. La Variant Nord al Pla de Carreteres

El 27 de setembre de 2006 s'aprova el primer Estudi informatiu de la Ronda Nord per Carreteres i que estableix el traçat que actualment encara figura a l'aprovació de la revisió del PDS de 2009. El traçat de Ronda Nord va passar a formar part del Pla de Carreteres (Codi 1VAR.08) com a xarxa primària complementària i no com a ronda urbana, i hi conviuen els dos instruments:

urbanístic municipal i sectorial insular. L'any 2012 es va presentar un projecte de variant de carretera per part del Consell de Mallorca, sense haver fet l'Estudi informatiu, que es va realitzar el 2013 i amb absència de tramitació ambiental pertinent. Aquest projecte tenia 6,5 kilòmetres de llargada i 23 metres d'amplada amb els vials de servei inclosos, i comprenia set rotondes, algunes a diferents nivells, més un pas soterrat per superar l'obstacle de les vies del tren. Aquest projecte va causar una gran oposició per part dels veïnats i defensors del paisatge de la façana nord d'Inca. Així va ser com la tramitació es va allargar i el 2015 es va produir un canvi de govern que va afectar l'àmbit del Consell Insular i l'Ajuntament d'Inca. Varen entrar a governar partits que s'havien mostrat en contra del projecte i va ser la seva missió aturar-ho.

L'any 2018 es va signar un pacte polític entre el Consell de Mallorca i l'Ajuntament per tal de fer una declaració d'intencions respecte al seu posicionament respecte al projecte. Quedava poc més d'un any per a les següents eleccions, i la qüestió havia avançat poc; per tant, era moment de fer un full de ruta, i això és el que va suposar aquest protocol. Fruit d'aquest conveni, i sense cap informe tècnic que ho avalàs, es decidí portar a terme únicament un tram i deixar afectada la resta a l'espera de veure els resultats.

El mateix any 2018 es va fer una modificació de l'Estudi informatiu de 2013 per iniciar la tramitació ambiental i obtenir el document d'abast, que arribà el 2019. El juny del 2020 es presentà l'Estudi informatiu definitiu i l'Estudi ambiental estratègic, que donen forma a aquesta decisió de fer "mitja ronda". L'Estudi informatiu realitza un simulacre d'anàlisi d'alternatives, però com que es tracta d'un espai tan reduït, l'anàlisi passa pràcticament pels mateixos indrets, i finalment es decidí un traçat de zona de reserva. En aquest nou disseny la longitud és de 4,82 kilòmetres i 15 metres d'amplada, amb els vials de servei a part.

En cap moment de l'Estudi informatiu es justifica aquesta modificació per causes de l'expressió de l'opinió social. A la pàgina 33 del document es recullen els antecedents i es confirma que el dit Estudi, aprovat inicialment el 10 de juliol de 2012, es va sotmetre a informació pública i al·legacions, i que resultat d'això s'hi varen introduir canvis i es va redactar documentació addicional amb data de novembre de 2012, que es va sotmetre a una nova exposició pública, i posteriorment va redactar-se un projecte de traçat.

Sense esgrimir cap justificació, s'afirma que l'any 2017 es va reconsiderar el projecte de Variant Nord. Aquest replantejament, que desemboca en l'Estudi informatiu actual, s'elaborà a partir de l'anterior, reduint, però, les alternatives i variant el traçat de les franges. No estava, per tant, prou justificada la necessitat de la revisió, ni molt menys el fet que aquesta afectàs només un tram, mentre no s'avaluàs la resta.

Posteriorment, es menciona el Protocol de coordinació, amb data de 16 de maig de 2018, però en aquest protocol es pactà una mera qüestió de coordinació

d'actuacions, i no es tractava ni determina la titularitat de la xarxa. En el Protocol es feia la següent justificació per a la modificació:

“Tenint present que Inca té previstes i planificades tota una sèrie d'actuacions a nivell local, independentment de les actuacions que ha de dur a terme el Consell de Mallorca, que milloraran la comunicació i l'accés de la Ma-13 (des de la primera rotonda venint de Palma) a la carretera de Selva, motiu pel qual actualment no és necessari fer la resta de la variant.”

En la Proposta d'ordre d'estudi formulada pel coordinador en cap de la Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat, i rubricada pel director insular d'Infraestructures i Mobilitat, la justificació es raona de la manera següent:

“Justificación de la propuesta: El Plan Director Sectorial de Carreteras prevé la construcción de la Variante Norte de Inca. Esta variante está recogida en el convenio con el Ministerio de Fomento. Ya existe un estudio informativo redactado y aprobado, preo con esta modificación puntual del mismo, se pretende optimizar la solución anterior, comparando la inicialmente seleccionada con una nueva franja de menor longitud y más cercana la núcleo urbano”.

Per tant, són tres motius diferents els que es declaren per tal de mantenir en gran part el traçat de la Variant de 2013 i modificar-ne només un tram. No es dona cap aclariment sobre la necessitat de revisar tot l'Estudi. Aquesta omissió deixa l'Estudi informatiu en un àmbit jurídic poc clar.

El fet que un instrument sectorial insular, com un Pla de Carreteres, executi dissenys tan pròxims al nucli urbà obre el debat sobre la fricció entre competències. Quan és Carreteres qui dissenya i obra traces en el territori, l'urbanisme l'acaba acompanyant i omplint tots els buits que deixa amb nous sectors urbanitzables. De fet, si comparem les eines de disseny del Pla General (en color verd fluix) i del Pla de Carreteres (en color blau fluix), veim com cada instrument por oferir un detall (fig. 4.).

La Llei 14/2000, de 21 de desembre, d'ordenació territorial estableix que les determinacions dels plans directors sectorials vinculen els instruments de planejament urbanístic municipal per predominar l'interès públic de caràcter supramunicipal. Si bé és així per jerarquia normativa, no deixa de ser una funció impositiva. Així també per la Llei 5/1990, de carreteres el PDS imposa la incorporació de les previsions al planejament urbanístic municipal, d'acord amb el principi de coordinació territorial, entenent que els instruments d'ordenació territorial compleixen mandats constitucionals. És un fet que el traçat de l'Estudi informatiu de 2013 no va ser recollit pel planejament urbanístic i que el tram afectat segueix essent el de 2006, recollit el 2009 (fig. 5). Una de les determinacions més rígides que imposa el model de Carreteres és l'establiment d'una àrea de reserva que, d'acord amb la Llei 5/1990, “implica la prohibició de l'execució de qualsevol classe d'obra o instal·lació que no

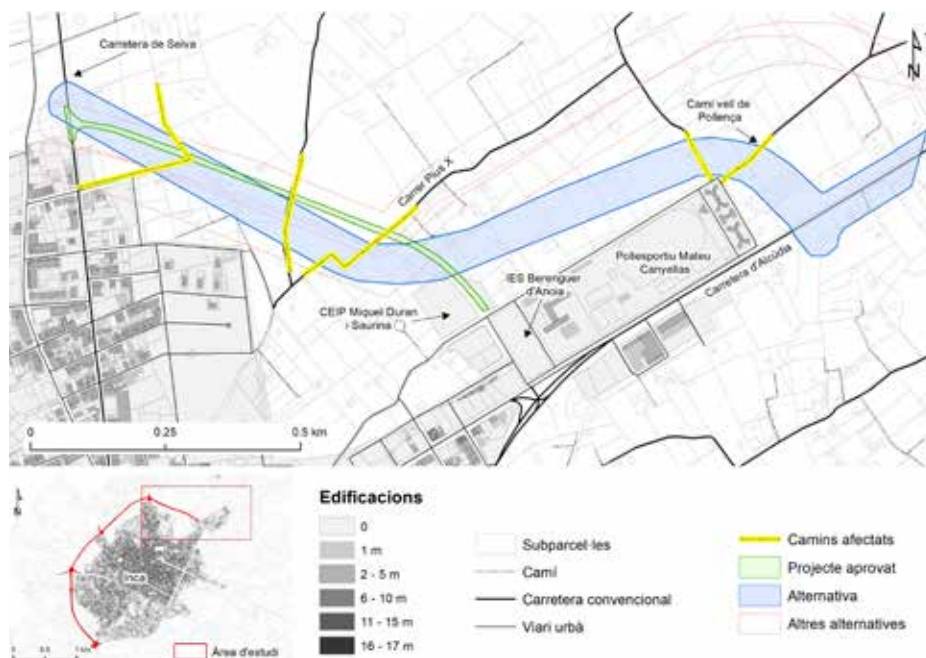


Figura 4. Comparació entre el disseny del Pla General (en color verd fluix) i del Pla de Carreteres (blau fluix).

sigui de mera conservació de les existents i qualsevol altra activitat”. Així les parcel·les afectades ja porten 21 anys en zona de reserva, sense poder-hi fer actuacions a l’espera del traçat final. Resulta que ara l’Estudi informatiu del 2020 canvia aquest traçat i passa a afectar nous propietaris (fig. 6).

Un dels motius de per què aquest viari ha de ser recollit per l’urbanisme i no per Carreteres és que el traçat discorre per sòl urbanitzable i confronta amb sòl urbà i amb vial local. L’Estudi informatiu aprovat fa que el traçat proposat quedi fora de l’àmbit de la Llei de carreteres. El nou traçat proposat, d’acord amb l’apartat “Franjas y calificación del suelo” a la pàgina 49 de l’EAE, discorre



Figura 5. Reserva del 2006 (esquerra), igual a la reserva del 2009 (dreta).

per (fig. 7): sòl rústic – àrea de transició – harmonització; àrea de transició de creixement; sòl urbanitzable no ordenat; sòl urbà; vial.

D'acord amb l'article 2 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears: “No tenen la consideració de carreteres: a) Els carrers, és a dir, les vies que discorren íntegrament per sòl urbà i no formen part de carreteres interurbanes.”



Figura 6. Franja de reserva de 2013 (marcada en una línia), enfront de la franja de 2020 (en color).

La variant proposada no s'ajusta a la caracterització de via interurbana, sinó que es tracta d'un vial urbà. En cap moment, ni l'Estudi informatiu ni l'Estudi ambiental estratègic resolen la qüestió de l'afectació sobre sòl urbanitzable no programat. L'article 30 de la Llei 12/2017, d'urbanisme de les Illes Balears, exposa que:

“Article 30. Drets i deures de les persones propietàries de sòl urbanitzable
1. Les persones propietàries del sòl classificat com a urbanitzable tenen dret a usar els terrenys de la seva propietat, a gaudir-ne i a disposar-ne de conformitat amb la seva naturalesa rústica. A més, tret dels casos de promoció per part de les administracions públiques, tenen el dret a promoure'n la transformació a través de la formulació del pla parcial, així com la tramitació dels instruments de gestió i execució corresponents, de conformitat amb el que estableix aquesta llei.”

A l'Estudi informatiu no es fa cap mena de previsió de criteris i supòsits de connexió del futur sòl urbanitzable no programat, en cas de desenvolupar-se, amb les xarxes generals de servei. L'execució d'aquest traçat de carreteres portaria a una modificació del Pla General d'Ordenació Urbana d'Inca per tal

Franjas y calificación del suelo

Las franjas, si después el proyecto se podrá adaptar con precisión al territorio, discurren por Suelo Rústico (área de Transición y Suelo Rústico Común y encinar (sin requerirse ocupación del mismo por el proyecto).

La alternativa seleccionada, con una longitud inferior que la vigente, se ajusta más a la trama urbana consolidada, superponiéndose a un sector urbanizable no desarrollado.

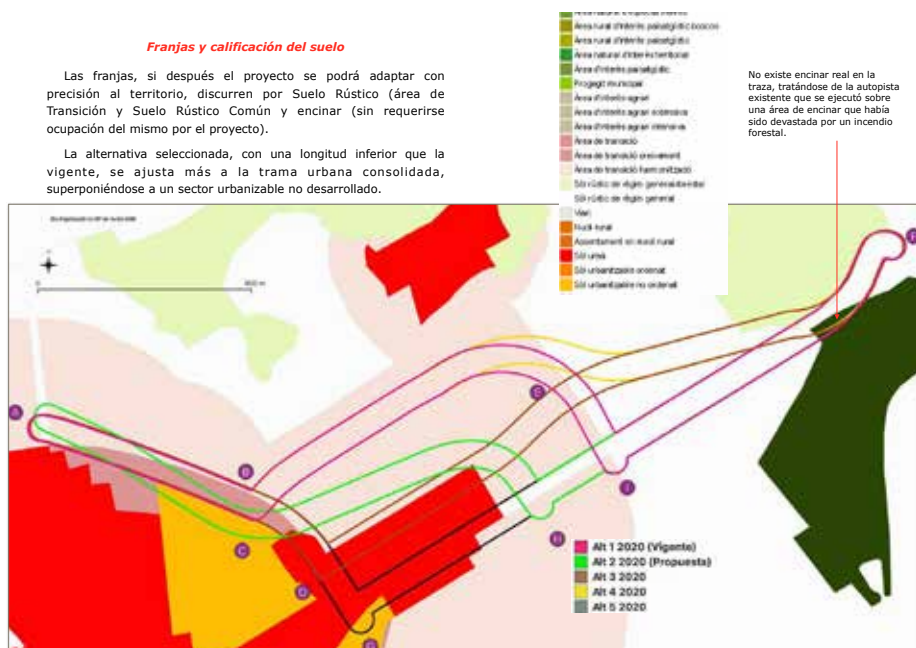


Figura 7. Afectació als usos del sòl. Font: Estudi ambiental estratègic.

de clarificar aquestes qüestions. D'acord amb l'article 37 de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears, són determinacions del Pla General: "f) Definició de l'estructura general i orgànica del territori integrada pels sistemes generals viaris i de comunicacions, i els criteris que garanteixin una mobilitat urbana sostenible" (fig. 8).

A més, en la fase ja de construcció, el disseny de carreteres porta associada una zona de protecció entesa com segueix:

"Article 31.1. Es defineix com a zona de protecció de la carretera la compresa entre dues línies longitudinals paral·leles a les arestes d'explanació i a una distància d'aquestes de: b) Devuit (18) metres a les carreteres de dos (2) carrils de les xarxes primària i secundària. [...] A la zona de protecció no es podran realitzar obres ni es permetran més usos que els compatibles amb la seguretat vial."

2.2.4. La revisió del Pla de Carreteres

Donat que tota l'argumentació se sustenta en una previsió al Pla de Carreteres, cal fer notar que el PDSCMA va ser aprovat definitivament pel Ple del Consell Insular de Mallorca en sessió celebrada el dia 3 de desembre de 2009 i publicat al BOIB núm. 183, de data 17 de desembre de 2009 (rectificació d'errada material al BOIB núm. 7, de 16 de gener de 2010). La durada del Pla, d'acord amb el Pla d'Actuacions, era de vuit anys. No hi ha publicada cap avaluació del seu compliment. A continuació s'ha realitzat una breu anàlisi del programa de



Figura 8. Comparació entre els usos afectats entre el disseny del Pla General i el del Pla de Carreteres.

variants. D'entre tots els programes, i derivat de la disfunció del 1998, en què el Pla de Carreteres passà a tenir 29 variants, surt en el programa de construcció "Variants".

Com veim a la taula 2, al programa de variants n'hi ha previstes un total de 29, amb un cost total de 79.200.000 € i distribuïdes en dues fases: la fase 1 i la fase 2, corresponen a actuacions de caràcter orientatiu, únicament tenen caràcter d'avanç d'ordenació i queden subjectes a anàlisi al següent Pla:

FASE 1. Variants de (1.VAR.01) Petra Nord, (1.VAR.02) Servera Est, (1.VAR.03) Portocristo Tram I, (1.VAR.05) Muro, (1.VAR.07) Artà Nord, (1.VAR.08) Ronda Nord d'Inca, (1.VAR.09) Algaida Est, (1.VAR.10) Llubí, (1.VAR.11) Sencelles, (1.VAR.12) Santa Eugènia, (1.VAR.13) Sineu, (1.VAR.17) Campanet.

FASE 2. (2.VAR.01) Variant de Manacor Sud, (2.VAR.02) Variant de Manacor Oest, (2.VAR.03) Variant de Campos, (2.VAR.04) Variant de Can Picafort, (2.VAR.05) Variant d'Artà Sud, (2.VAR.07) Variant de S'Alqueria Blanca Sud, (2.VAR.08) Variant de Calonge s'Horta, (2.VAR.09) Variant de Calonge Sud, (2.VAR.10) Variant des Llombards, (2.VAR.11) Variant de Llucmajor Nord, (2.VAR.12), Variant de Ses Salines, (2.VAR.13) Variant d'Alcúdia Nord, (2.VAR.14) Variant de Cas Concos, (2.VAR.15) Variant de Felanitx, (2.VAR.16) Variant de Petra Sud, (2.VAR.17) Variant de Portocristo Tram II.

D'aquestes 29 variants, se n'han executat 12 i 17 es troben sense realitzar. Aquest nombre representa un **24 % de compliment de les actuacions previstes**

2. Síntesi dels programes d'actuació.

PROGRAMA DE CONSTRUCCIÓ	VALORACIÓ	Percentatge
VIES DE NOU TRAÇAT	34.386.000,00	1,91%
AMPLIACIONS I DUPLICACIONS DE CALÇADA	166.100.000,00	9,22%
MILLORA O CREACIÓ DE ENLLAÇOS	89.394.000,00	4,96%
VARIANTS	79.200.000,00	4,40%
CONDICIONAMENTS	229.200.000,00	12,73%
TOTAL	598.280.000 €	33,22%

PROGRAMA DE CONSERVACIÓ- EXPLOTACIÓ	VALORACIÓ	Percentatge
VIES ALTA CAPACIDAD	462.262.296	43,58%
XARXA SECUNDARIA	526.879.606	49,67%
SENYALITZACIÓ I ENLLUMENAT	54.676.186	5,15%
GESTIÓ TRÀNSIT, ESTACIONS AFORAMENT	16.899.912	1,59%
TOTAL	1.060.718.000 €	56,46%

PROGRAMA DE SEURETAT VIAL	VALORACIÓ	Percentatge
TOTAL	24.000.000 €	1,28%

PROGRAMA D'ACTUACIONS ESPECIALS	VALORACIÓ	Percentatge
CONNECTORS PAISAGÍSTICS	48.000.000	40,68%
PROTECCIÓ I PROMOCIÓ EL PATRIMONI ARTÍSTIC VIARI	16.000.000	13,56%
MIRADORS I ÀREES DE REPÒS	8.000.000	6,78%
TRACTAMENTS ORNAMENTALS	8.000.000	6,78%
PLA D'ACCIÓ EN MATÈRIA DE CONTAMINACIÓ ACÚSTICA	22.000.000	18,64%
FOMENT DEL TRANSPORT PÚBLIC	16.000.000	13,56%
TOTAL	118.000.000 €	6,28%

SUMA DE PROGRAMES	VALORACIÓ	Percentatge
TOTAL	1.800.998.000 €	100%

Taula 2. Síntesi dels programes d'actuació. Font: PDSCMa.

(Sagrera, 2021). Aquí ve una trampa del llenguatge. Considerar la no realització del projecte voldria dir que estaria com les altres 16 rondes no executades i, per tant, és possible, en canvi l'Estudi informatiu en tot moment es remet que està prevista i que per això s'ha de fer.

En el mateix Informe de resposta d'al·legacions veim que “el pasado día 20 de marzo se publicó en la plataforma de contratación del Estado la licitación del contrato para la revisión y redacción del Plan Director Sectorial de Carreteras de Mallorca (PDSCMa)” (Sagrera, 2021). Per tant, estam davant l'escenari de revisió del Pla i el moment únic en 23 anys de retornar la ronda al planejament urbà. “Sin embargo, mientras no se disponga del nuevo Plan aprobado, se entiende que sigue vigente el actual, tanto en los aspectos generales como en particular en lo que se refiere a la Ronda de Inca y sus plazos de tramitación” (Sagrera, 2021).

Endemés, la norma 11.3 es refereix a la "Ronda Nord d'Inca (Codi 1. VAR.08)" i l'apartat 4 ens diu que l'Estudi informatiu, amb la zona de reserva definida en el Pla, amb caràcter provisional, fixa un **termini màxim de 4 anys** per iniciar la redacció d'aquest estudi a partir de la data de 18/12/2009; és a dir, el termini màxim acabà el 18/12/2013. Estam, doncs, davant un pla que ha quedat obsolet, en fase de revisió immediata. Una de les propostes viables ara mateix és la de no aplicar-ho al supòsit que aquí ens ocupa, **suspènre i arxivar la tramitació de l'Estudi informatiu i reconsiderar la proposta de variant**, per reconvertir-la en una ronda urbana en el document de revisió del PDSCMa.

2.3. Anàlisi ambiental

La variable ambiental s'analitza a partir del procediment d'avaluació ambiental estratègica. La Llei 21/2013, d'avaluació ambiental és un dels instruments per garantir la compatibilitat dels plans i projectes de desenvolupament econòmic i social amb les variables ambientals. En el cas del projecte presentat el 2012, aquest no va superar la tramitació ambiental, fet que invalida la seva autorització, fins que no hagi superat el dit procediment.

En aquest cas de la variant de 2020, es presenta un Estudi ambiental estratègic, el qual s'adapta a les determinacions de l'Estudi ambiental. El Consell de Mallorca actua com a promotor i òrgan substantiu en l'aprovació d'aquest projecte, i és la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears l'òrgan ambiental que ho ha d'autoritzar.

La primera observació de caràcter ambiental és la de l'abast de l'Estudi informatiu. Les conclusions del document d'abast remetent a la necessitat de clarificar sobre quin tram es fa la reserva, ja que incideix que "l'EI de 2012 no té pronunciament ambiental". L'Estudi informatiu es tramita com una modificació del que ja hi havia al 2012. Cal tenir present que aquest no tenia pronunciament ambiental i que, per tant, és invàlid per a la seva aplicació. Una altra observació és la manca d'actualització de les dades, que la resposta d'al·legacions ja ha recollit, i seran esmenades. Aquesta manca de rigor dona idea de la velocitat i direcció amb què es redacten els projectes, amb l'únic objectiu de desenvolupar-los al més aviat possible.

2.3.1. Alternativa zero

Un dels fets més rellevants de l'Estudi ambiental estratègic és la mancança de l'estudi d'una alternativa zero. L'argument que presenta l'Estudi ambiental és el següent:

"el concepto de alternativa 0 consiste en la no realización del proyecto o plan, en este caso el Estudio Informativo. (...) La necesidad de la variante de Inca está establecida por el PDS, donde el estudio informativo sólo puede/debe plantear diferentes alternativas de trazado. De esta manera, la alternativa 0, de hacer o no hacer variante de Inca, corresponde a la fase

de planificación del Plan Director sectorial, e implicaría su modificación, entendiéndose que legalmente un estudio informativo no puede modificar el plan de carreteras del cual depende jerárquicamente. De esta manera, la no realización del plan, en buena praxis y sin fraude de ley, requeriría un procedimiento de modificación del Plan Director Sectorial. No obstante debe señalarse que existe una reserva viaria aprobada, si bien no obtuvo declaración de impacto de la Comisión, remitiéndose el estudio de alternativas a la fase de proyecto ejecutivo. Dado que se ha considerado que el proyecto de variante debe ser reajustado, es necesaria la modificación del trazado de la reserva. Si se tratase de una reserva aprobada, con declaración de impacto ambiental, entendemos que la alternativa o correspondería a la no modificación de la traza, y que se consideraría que es mejor la alternativa de actuar que la de mantener la traza vigente. Por otra parte, entendiendo que, en el sentido de la expuesto anteriormente, la necesidad del Estudio Informativo se encuentra impuesta por el PDS de Carreteras, y que éste es un plan de jerarquía superior aprobado, consideramos que es de aplicación el contenido del punto siete de la 'Circular del Conseller de Medi Ambient, Agricultura i Pesca sobre la tramitació de les avaluacions ambientals'. Palma, 6 de novembre de 2015: CIRCULAR. Setè.- Anàlisi tècnica de l'expedient i propostes d'acord. 1.- L'anàlisi tècnica de l'expedient s'elaborarà a partir d'un informe-proposta tècnic que haurà de tenir en compte els següents criteris: f) A les [...] avaluacions ambientals estratègiques, els informes no han de tenir en compte la mancança de l'alternativa zero, quan l'execució del projecte o l'activitat, l'imposi un pla o programa aprovat, de rang superior al que és objecte d'avaluació, sempre i quan el pla o programa tingui un grau de concreció suficient" (Sagrera, 2021).

Acabam de veure com tota l'argumentació de la no realització d'una anàlisi de l'alternativa zero es basa en la imposició jeràrquica que crea el PDS de Carreteres i una indicació de circular de 2015. La frase concreta de la circular és "sempre i quan el pla o programa tingui un grau de concreció suficient". Aquest supòsit no es demostra a l'Estudi ambiental estratègic presentat. Resulta que l'Informe de resposta es fixa en la circular de 2015 per eximir d'alternativa zero, sense observar que hi ha una condició sine qua non, que és el grau de concreció, la qual no ha estat justificada. Altrament el document d'abast de 2019, orientador del procediment, sí que demana aquesta alternativa zero. Per tant, davant de dos fets jurídics, una circular de 2015 general per a tots els procediments i un document d'abast de 2019 específic per a aquesta tramitació, en aquest cas concret seria més precís i adequat emprar el criteri del document d'abast.

Un altre dels arguments en què se sustenta l'Informe de resposta d'al·legacions és que la no-realització de la previsió de carretera inclosa al PDS de Carreteres implicaria una modificació d'aquest. Resulta doncs que la norma 6 de les Normes del PDS de Carreteres permeten "la previsió, per causes sobrevingudes, d'una nova actuació", però no preveuen la supressió o no realització d'una actuació prevista.

Més enllà del contingut d'una circular de 2015, el propi document d'abast, que precedeix la documentació presentada al juny 2020, prescriu explícitament el següent:

“S'haurà de realitzar un estudi d'avaluació de totes les alternatives si de tot el seu traçat que apareixen a l'EI de novembre de 2018, s'haurà d'incloure l'alternativa zero i avaluació de la mateixa, com indica l'acord del Ple de la CMAIB. A més s'haurà de descriure, valorar, avaluar tot el traçat de les alternatives des de la connexió amb la crta. De Selva fins a la connexió amb la crta. Ma13 i/o amb l'autopista” (CMAIB, 2019).

Aquesta conclusió no deixa lloc a interpretació.

2.3.2. Manca d'estudis de mobilitat

El disseny d'un viari suposadament ha de donar servei al trànsit, i el trànsit és un fet analitzable i mesurable amb certes tècniques i instruments. La proposta presentada manca de dades rigoroses en aquest sentit. A les pàgines 108-110 de l'Estudi informatiu, part A, corresponent a les pàgines 2 a 4 de l'"Anejo 3", les dades de recompte de vehicles es basen en un Estudio de Movilidad y Tráfico del 2006 i del 2012. La informació sobre l'assignació de trànsit i trajectes es basa en un estudi de CINESI del 2008, dotze anys abans de la redacció del document. No hi ha un estudi de mobilitat actualitzat i que tengui en compte els canvis causats per l'obertura de l'enllaç de la Ma-13 amb Lloseta, entre altres millores ja fetes. Els últims valors reals coneguts són de la campanya de 2005. L'Estudi informatiu indica que es varen realitzar aforaments el 7/3/2012 d'una hora de duració en cinc punts de la xarxa de connexió entre Inca i Lloseta, Mancor i Selva, i entre Lloseta-Biniamar i Mancor-Selva. A partir d'aquestes dades (recomptes durant una hora d'un dia de març de 2012) es du a terme tota la prognosi de trànsit. És una manca de rigor i de veracitat realitzar una previsió de carretera a partir de tan poques dades i sense elaborar un estudi de mobilitat rigorós que tengui en compte la trajectòria dels vehicles.

Quan se sol·liciten aquests estudis de mobilitat, la resposta a les al·legacions afirma que les dades són suficients, ja que només es busca una franja de reserva per a les previsions del PDS de Carreteres. Resulta, doncs, que per a la previsió d'una nova variant que ha de donar servei als vehicles no cal tenir dades de trànsit, quan les previsions amb què es planifica aquesta via són anteriors a 2009, queda totalment fora de lloc. Igualment i en el mateix sentit, ignora les previsions i indicacions dels Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Inca (PMUS). L'"Anejo 3, Apéndice 2" de l'Estudi informatiu incorpora literalment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Inca (PMUS). Es tracta d'una reproducció íntegra del PMUS d'Inca, però ni l'analitza, ni en valora el grau d'implementació dotze anys després, ni n'extreu cap conclusió.

D'acord amb la conclusió 10 del document d'abast, "s'haurà de detallar les incidències previsibles sobre els plans sectorials i territorials concurrents (residus...). En el planejament no es té en compte el Pla Director Sectorial de

Mobilitat de Illes Balears 2019-2026" –Decret 35/2019, de 10 de maig. Aquest PDS de Mobilitat, totalment relacionat amb l'objecte d'estudi, proposa un model en què la utilització del cotxe privat perd pes en favor del transport col·lectiu o d'altres modalitats de transport, i que té també un marcat caràcter social, d'integració, d'igualtat d'oportunitats i del dret a la mobilitat dels ciutadans de totes les Illes. El nou plantejament de mobilitat es completa amb una aposta per la sostenibilitat, per tal d'aconseguir una reducció progressiva de la contaminació que causa el transport. El Pla fixa com a objectius principals els següents: garantir l'accessibilitat al transport de tots els ciutadans i a tot el territori; reduir la contaminació generada per la mobilitat i minimitzar el consum energètic; reduir l'accidentalitat; minimitzar la distància mitjana dels desplaçaments; anar cap a una ciutat compacta amb serveis que redueixin els desplaçaments cap a fora; transformar la distribució modal a favor del transport públic o no motoritzat; millorar i flexibilitzar les condicions del transport públic, alhora que es dona rigidesa al privat; i optimitzar la connexió entre les Illes. L'Estudi només és capaç d'observar un sol PDS, el de Carreteres, molt més antic, i no un d'actual com un PDS de Mobilitat. Està reflectint un paradigma obtús i fixat sota el qual es planifiquen les infraestructures. És especialment notable l'omissió en tot el document de les disposicions del Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears 2019-2026, ja que tracta únicament de la matèria de què s'ocupa l'Estudi informatiu, un enllaç entre vies de comunicació, per tant, la mobilitat.

2.3.3. Situació d'emergència climàtica

Tampoc no es té en compte el Pla d'Acció de Mitigació del Canvi Climàtic a les Illes Balears 2013-2020. Reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (aprovat per la Comissió Interdepartamental sobre Canvi Climàtic el 9 de abril de 2014). Aquest Pla conclou que el sector dels transports, que no és regulat, es manté pràcticament constant els darrers anys amb un 35 % del total de les emissions. Les mesures que cal implementar, doncs, són: construir aparcaments dissuasius, millorar el transport públic, facilitar l'ús de bicicletes. Un fet rellevant és que el propi Consell de Mallorca, impulsat pels tres partits ara implicats en aquest projecte de variant, a l'octubre de 2019, varen aprovar una Declaració d'emergència climàtica (*Diario de Mallorca*, 2019). Els tres partits impulsors, PSOE, Podemos i MÉS, ara formen part de l'equip de Govern del Consell, i concretament Podemos està al capdavant del Departament de Mobilitat, que és el que impulsa l'obra. Estam davant d'un cas clar d'aplicació de doble moral i d'allunyar els fets de les pretensions.

És igualment greu l'omissió tant de la Llei com del Pla d'Acció de Mitigació del Canvi Climàtic, quan les emissions provenen generalment de la combustió de combustibles fòssils, principalment dels mitjans de transport terrestre.

D'acord amb l'article 18 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019), sobre la perspectiva climàtica:

“1. En els procediments d'elaboració de lleis i de disposicions de caràcter general i en l'activitat planificadora que promoguin o aprovin les administracions públiques de les Illes Balears, s'hi ha d'incorporar la perspectiva climàtica de conformitat amb els estàndards o els objectius indicats en aquesta llei i en el Pla de Transició Energètica i Canvi Climàtic.

2. L'òrgan encarregat de tramitar qualsevol iniciativa normativa o planificadora ha d'incorporar-hi, amb caràcter preceptiu, una avaluació d'impacte climàtic, que ha de tenir per objecte analitzar la repercussió del projecte en la mitigació i l'adaptació al canvi climàtic.”

L'Estudi no ha tengut en compte aquest requeriment i ha hagut de fer propòsit d'esmena per demanar-ho a Canvi Climàtic.

Cal recordar que a l'article 1 de l'esmentada Llei de Canvi climàtic i transició energètica es declara: “2. Les determinacions d'aquesta llei són vinculants per a totes les polítiques i les activitats, públiques i privades, en l'àmbit territorial de les Illes Balears.” Aquesta determinació ens porta de nou a la visió obtusa dels planificadors, que només volen veure el que dicta la Llei /1990 i el PDS de Carreteres, i cap altra llei o pla posterior.

2.3.4. Mobilitat sostenible i salut de la població

La via proposada és la següent, pròpia de la comunicació interurbana amb una velocitat de 80 km/h (fig. 9).

La proximitat al nucli urbà fa que aquesta via sigui inadequada pels encreuaments que s'hi produiran. La velocitat de 80 km/h també afegeix un factor de risc. Comportarà, a més, una fragmentació del territori i de les comunicacions dels camins rurals.

L'Informe de resposta d'al·legacions (Sagrera, 2021) corrobora que aquesta és la via que es projecta i que un possible canvi de les seves característiques implicaria la modificació puntual del PDSCMa.

D'acord amb el títol V de "Polítiques de mobilitat i transport", de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica (BOIB núm. 27, de 2 de març de 2019), concretament l'article 60, es declara:

“1. Les administracions públiques de les Illes Balears han de promoure la mobilitat sostenible i, de manera especial, han de fomentar:

a) Els plans i projectes orientats a potenciar el model de transport públic, col·lectiu i intermodal, que redueixin l'ús del vehicle privat i promoguin altres formes de transport sostenible, sense emissions de gasos amb efecte hivernacle. b) Els sistemes de gestió de la mobilitat basats en criteris d'eficiència energètica, reducció d'emissions i racionalització de

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA A PROYECTAR SEGÚN PDS DE CARRETERAS	
<i>Clave</i>	2.DUP.01
<i>Actuación</i>	Ronda Norte de Inca
<i>Tipo de actuación</i>	Carretera de 2 carriles y única calzada, con viales de servicio
<i>Longitud</i>	4,82 km
<i>Red en la que se integra</i>	Red primaria básica
<i>Nivel de servicio</i>	D
<i>Velocidad específica mínima</i>	80 km/h
<i>Velocidad de recorrido</i>	80 km/h

Figura 9. Característiques de la via a projectar i secció proposada.

l'ús del vehicle privat. c) La mobilitat no motoritzada, especialment als centres urbans. d) El transport públic col·lectiu intermodal, especialment amb els mitjans de transport que produeixin menys emissions.”

En tot l'Estudi informatiu no s'exposa cap mesura encaminada vers la mobilitat sostenible.

2.3.5. Especial esment al paisatge

El document d'abast deixa clar, en la seva conclusió 6, que “a l'avaluació ambiental de les alternatives s'haurà de fer especial esment al paisatge, a la contaminació acústica, als elements catalogats, a l'afecció sobre la població, fraccionament del territori, APR incendis, al trobar-se alguna de les alternatives molt properes al nucli urbà, a escoles i centres esportius” (CMAIB, 2019).

L'Estudi informatiu (Estrany, 2020) no fa cap menció ni als centres educatius ni al centre esportiu que hi ha a l'àmbit d'actuació. La via projectada se situa a menys de 100 metres de les pistes esportives a l'aire lliure i a menys de 50 metres del centre educatiu.

Tampoc no s'han analitzat els enllaços, no s'ha pogut avaluar la incidència dels desplaçaments als centres educatius ni els possibles problemes en hores punta d'entrada i sortida. L'Estudi ambiental només hi fa referència en allò que implica “Estimación de ocupación según usos del suelo”. En cap cas avalua l'impacte sobre la població que fa ús d'aquests equipaments ni tampoc de l'inconvenient que suposarà per als centres educatius i esportius la proximitat d'una via urbana amb una velocitat màxima de 80 km/h pel que fa a la fragmentació del territori, la contaminació acústica i lumínica, i les emissions a l'atmosfera. L'informe de Sagrera de 2021 afirma: “el análisis más detallado de los equipamientos afectados son objeto del proyecto futuro a desarrollar”. L'omissió de l'estudi dels equipaments, en un traçat total de 4 km, és molt notòria de la poca importància que es dona a la població local, essent tan curt el tram d'estudi i trobant-se tants d'equipaments al seu recorregut: IES Pau Casanoves, UBS So na Monda, CEIP Miquel Durant i Saurina, IES Berenguer d'Anoia, Poliesportiu Mateu Cañellas, Parc de Bombers – Consell de Mallorca.

Pel que fa a la circulació a peu i seguretat dels vianants, es diu: “ los enlaces

se prevé que sean de tipología rotonda [...]no toda interferencia de la futura vía con otros viales ha de ser resuelta mediante un "enlace" la conexión entre la vía principal y otras vías de menor entidad se pueden resolver mediante simples "intersecciones". Qualsevol de les solucions plantejades: rotonda, enllaç i intersecció, no asseguruen la seguretat dels vianants, les bicicletes i la pràctica d'esports, els quals hauran de conviure amb una carretera a 80 km/h de perillositat demostrada.

2.3.6. Protecció del patrimoni històric, dels sistemes de drenatge i del patrimoni etnològic hidràulic

A l'estudi de drenatges que trobem a l'"Anejo 2.4" podem veure que l'escala d'estudi no és l'adequada. S'analitza a nivell macro, i cal veure i analitzar el territori –i, per tant, realitzar l'estudi– a nivell micro. No es té en compte la xarxa local d'albellons, sínies, fonts, pous i sondejors que abasteixen els conreus i els habitatges de la zona. Molts d'aquests pous i albellons tenen un destacat valor patrimonial, prova d'això és la sol·licitud de catalogació d'alguns d'ells, com la lliurada al Departament de Cultura, Patrimoni i Política Lingüística a través del Registre Electrònic General de l'Administració General de l'Estat amb número d'entrada 200119877171 i data 24/11/2020, amb relació a un sistema d'albellons i pous de ventilació amb clar valor etnològic. No s'ha analitzat aquest impacte ni s'han fet prospeccions sobre el territori que tinguin en compte el valor patrimonial de la zona de la Font Vella, i les venes d'aigua que proveïen o abasteixen encara els qanats i els pous del voltant. Els albellons són uns dels únics romanents de la particularitat etnològica dels sistemes d'abastament d'aigua i regadiu del Raiguer.

Tampoc no s'ha aplicat cap mesura de protecció dels camins rurals, com pot ser el camí des Secretari o camí de ses Cimenteres, ni s'observa cap protecció per al GR-222 que discorre per Inca.

La resposta a les al·legacions (Sagrera, 2021) és que l'escala de l'Estudi és adequada per fer una franja de reserva i que posteriorment ja s'analitzarà. Tornam a estar davant d'una preponderància de l'instrument i la defensa del dret que hi hagi carreteres, per sobre de tots els altres drets com a anar a peu, al patrimoni, al paisatge, etc. En la resposta a les al·legacions, sobre els elements catalogats, també se'n renten les mans dient que "los aspectos referentes a la revisión de los elementos del catálogo son ajenos a las competencias de esta administración, y ajenos al procedimiento objeto del presente informe", quan és el mateix Consell de Mallorca qui té un Departament de Patrimoni que és qui vetlla per la protecció d'aquests elements que el Departament de Carreteres vol destruir

Cal destacar que aquesta gran quantitat de trànsit motoritzat provoca greus conseqüències al nucli urbà, com l'afavoriment de la presència d'una marcada illa de calor nocturna que manifesta diferències de temperatura de fins a 5,7 °C entre el centre urbà i el seu entorn rural. És un fet que demostra un cop més la necessitat de desenvolupar treballs de planificació urbana amb criteris

ambientals, per promocionar així la mobilitat sostenible (Alomar Garau *et al.*, 2021).

Una de les pròpies conclusions de l'Estudi ambiental estratègic (Pomar i Fuertes, 2020) és la següent:

“Si bien la alternativa 5 es la que menos espacio ocupa, no cumple las funciones de una variante, dado que discurre por suelo urbano, fraccionando una zona de equipamientos deportivos y educativos con importante acceso de población joven, donde se pierden los beneficios de una variante que separa los usos de circulación de los otros usos urbanos”.

Està deixant en evidència la fricció entre el disseny de Carreteres i el teixit urbà, sense haver entrat en el fons de la matèria, ja que és un estudi per encàrrec.

2.4. Anàlisi social

La justificació que fa el canvi de traçat i la presentació de la “mitja ronda”, d'acord amb l'Estudi ambiental estratègic, és l'EIA; es justifica la modificació del traçat i de l'Estudi informatiu original amb la següent argumentació: “per tal de tenir en compte la participació ciutadana, els instruments de consulta i l'expressió de l'opinió social”. Per altra banda, aquesta participació ciutadana no ha sortit fruit de cap procés, sinó de la pròpia protesta.

La qüestió de la Ronda Nord ha ocupat les pàgines de l'actualitat política des del seu primer disseny el 1987. Durant la legislatura 2011-2015 amb el govern del Partit Popular (PP), es va presentar el primer projecte executiu, rebutjat pels partits de l'oposició, en aquell moment Partit Socialista Obrer Espanyol (PSOE) i MÉS per Mallorca. El canvi de govern del 2015 va portar a la signatura del Protocol, un protocol incomplet per ambdues administracions a dia d'avui.

En els antecedents es declara que els objectius del Protocol són: 1. Coordinació de les administracions en temes de mobilitat. 2. Pacificació del trànsit intern a Inca. 3. Connexió dels pobles Mancor de la Vall, Selva i Escorca amb la Ma-13. 4. Avanç del projecte d'accés a Lloseta des de la Ma-13 (Consell). 5. Actuacions a escala local (Ajuntament d'Inca).

La tramitació que es va dur a terme va ser l'aprovació pel Ple de l'Ajuntament d'Inca el 20 de novembre de 2017, el registre d'entrada al Consell el 21/03/2018 i la seva signatura al Consell el maig de 2018. Les actuacions estaven previstes per als anys 2018 i 2019, per tant, abans de la situació COVID.

De les tretze actuacions previstes només se n'han fet quatre, tres s'han iniciat i sis estan pendents. Així es demostra la manca d'efectivitat del Protocol i la necessitat de revisió d'aquest. Durant el temps d'exposició pública del darrer disseny s'ha produït també una absència de debat al Ple municipal, mentre el batle actual Virgilio Moreno desviava l'atenció dient que era un tema del Consell. A la vegada el conseller de Mobilitat Ivan Sevillano afirmava públicament que

era una petició de l'Ajuntament d'Inca. Aquesta manca de transparència va portar que al procés d'exposició pública es reviscolàs l'associació creada el 2014 per oposar-se al gran projecte, i que fes una campanya per ampliar el període d'exposició pública i arribàs a aconseguir més de 500 al·legacions.

El 2020 de l'actuació 9, d'ampliació del carrer del Puig de Massanella, en va sortir un disseny propi de via urbana, realitzat per l'urbanista J. Ll. Salas, que podria extrapolar-se a la necessitat de connectar la carretera de Selva amb la d'Alcúdia. Per salvar la usurpació feta a la reserva d'espai amb Espacio Ronda i

Núm.	Institució	Actuació	Estat
1	Consell	Variant Nord des d'accés Ma-13 rotonda Santa Magdalena fins a Ma-2130 cra. Selva.	En tramitació.
2	Consell	Resta de la Ronda prevista, afectada al PDSC i per atendre "futures necessitats". Es farà estudi de necessitats.	Pendent.
3	Consell	Millora estètica de les rotondes competència del Consell dins Inca	Fet
4	Consell	Millora de l'asfaltatge de rotonda Ma-3440 i rotonda de l'avinguda dels Reis Catòlics, i construcció de carril bici.	Iniciat l'asfaltatge. No s'ha construït el carril bici.
5	Consell	Accés per a vianants a l'Hospital d'Inca des de la rotonda de la Gran Via de Colom.	Pendent. Només es va fer l'anunci en precampanya de 2019.
6	Consell	Construcció de la rotonda Ma-3240 intersecció camí Vell de Muro.	Pendent. Licitat 2021, junt amb rotonda de Costitx i reasfaltatge d'Inca fins a Sineu.
7	Consell	Continuació del carril bici Ma-113A de Binissalem-Lloseta fins a Inca "rotonda de la Ford".	Pendent.
8	Consell	Millora paisatgística de talussos de la carretera Ma-13 (autovia) al seu pas per Inca.	Pendent.
9	Consell	Aportació econòmica per a l'ampliació del carrer del Puig de Massanella.	L'Ajuntament ha presentat projecte el 2020. Problemes per part del Consell, ja que afecta la reserva viària de la Ronda.

Núm.	Institució	Actuació	Estat
10	Ajuntament Inca	Reducció de la velocitat al centre històric.	Fet (Diario de Mallorca. 24/7/2021).
11	Ajuntament Inca	Donar continuïtat a la xarxa de carril bici existent.	Pendent. Només s'ha ampliat entre Asinca i Sallista.
12	Ajuntament Inca	Nous aparcaments dissuasius.	Nous aparcaments habilitats: avinguda d'Alcúdia, Toninaina, Palau Esports.
13	Ajuntament Inca	Tram entre rotonda de Reis catòlics i rotonda Sencelles, condicionament com a tram més urbà, disminuint velocitat i eliminant dos carrils de circulació	S'ha reduït la velocitat, però no s'han eliminat els dos carrils de circulació.

Taula 3. Avaluació de les actuacions acordades al Protocol entre el Consell i l'Ajuntament.

el CEIP Miquel Duran i Saurina, es podria soterrar la via en el tram coincident amb el parc de la Mediterrània.

3. CONCLUSIONS

Un cop analitzat l'objecte d'estudi i les seves implicacions en l'urbanisme, en l'ordenació del territori, en els aspectes ambientals i socials, es poden extreure les següents conclusions. La primera és la disfunció de l'actual Pla de Carreteres, que té 29 rondes previstes, de les quals en dotze anys només s'ha executat el 24 %. L'actual Pla obvia la definició de l'article 19.4 de rondes urbanes dissenyant-les com a com a "xarxa viària complementària" destinada a grans trànsits d'interès general, mentre que la definició per la Llei 5/1990, de carreteres seria una "xarxa local i rural". El disseny de les rondes urbanes és una funció pròpia de l'urbanisme, si bé els ajuntaments poden establir acords amb els consells insulars.

En el moment de presentació de la darrera proposta de disseny de Ronda el 2020 no s'havia fet cap estudi de mobilitat rigorós des de 2008, i el document presenta una sèrie d'omissions, errors i referències anteriors a 2013, que demostren com només s'ha optat per modificar l'Estudi informatiu presentat el 2013 amb lleugeres modificacions. Si bé es presenta un traçat nou, aquest no queda suficientment justificat en qüestions de mobilitat i afecta un conjunt nou de parcel·les que fins ara no s'havien vist implicades. El malestar entre els veïnat és evident, ja que ja fa 34 anys que hi ha terrenys afectats per la Ronda Nord d'Inca i, mentre no s'executi cap solució, els seus béns en qüestió no poden tenir cap altre destí que el manteniment i l'espera. Mentrestant la ciutat d'Inca requereix de solucions

de mobilitat que responguin a les necessitats de mobilitat interna i externa. El Protocol signat entre el Consell de Mallorca i l'Ajuntament al 2018 ha demostrat la seva manca d'efectivitat, i s'hauria d'analitzar, en el marc de la revisió del Pla de Carreteres. El malestar social expressa una disfunció dels poders públics en la resolució d'un assumpte d'interès general com és la connectivitat urbana. A més, l'escala emprada i el procediment seguit no garanteixen la protecció ambiental ni dels camins, ni béns patrimonials, ni l'estructura hidràulica, ni tampoc el benestar i la salut de les persones, perquè no té en compte els equipaments educatius, sanitaris, esportius, i el disseny d'un vial de velocitat 80 km/h no és compatible amb el passeig a peu, la pràctica d'esports o les bicicletes.

Una de les possibles sortides que es pot donar a aquesta situació és la d'obtenir una declaració ambiental desfavorable, pels motius anteriorment exposats; conforme a les lleis de carreteres, d'urbanisme i de règim local, signar un nou conveni entre l'Ajuntament i el Consell de Mallorca per dissenyar, projectar i executar una ronda urbana, d'acord amb l'actual PGOU d'Inca, el qual no va tenir contestació. El disseny es pot assemblar a l'escollit a Crist Rei Nou per ampliar el carrer del Puig de Massanella. La Ronda és una oportunitat per tancar la trama urbana i crear una trobada harmoniosa amb el sòl rústic, i així evitar deixar cap sector de sòl sense ordenar.

4. REFERÈNCIES

Ajuntament d'Inca. 2012. Catàleg d'elements d'interès artístic, històric, ambiental i patrimoni arquitectònic del terme municipal d'Inca. Memòria i plànols. Redacció: Portal Forà Dinamització Cultural.

Alomar Garau, G.; Rotger Pujadas, C.; Lacomba Moreno, N.; Aguiló Rodríguez, M. 2021. "Aportación al estudio de la isla de calor nocturna de una ciudad mediterránea de interior: Inca (Mallorca)". *Geographicalia*, 1-12.

Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears. 2019. Informe referent al document d'abast de la variant Nord d'Inca en el terme municipal d'Inca. 21/10/2019, de Puig Carbonell, M.; Femenia Riutort, M.

Estrany Pieras, M. 2018. Modificación puntual del estudio informativo de la variante norte de Inca (carretera Ma-13). Consell de Mallorca. Departament de Territori i Infraestructures. 303 pp, amb 6 annexos i plànols.

Estrany Pieras, M. 2020. Estudio informativo de la Variante de Inca. tramo entre la Ma-2130 y la Ma-13. Junio de 2020. Consell de Mallorca. Departament de Territori i Infraestructures. 385 pp, amb 7 annexos i plànols.

Ginard, A.; Estrany, J. 2012. "Un plànol del nucli urbà d'Inca (1808). Context històric i georeferenciació." XIII Jornades d'Estudis Locals d'Inca, 31-46. <https://doi.org/10.3306/JELINCA.13.31>.

IBESTAT. 2020. Inca, població per entitat singular de població (nucli i disseminat). Municipi en xifres.

J. Estrany Bertós. 2001. Per Inca hi passen torrents. Ajuntament d'Inca (ed.).
Pomar i Gomà, A.; Fuertes Salom, C. 2019. Documento Inicial Estratégico. Modificación plan aprobado Variante de Inca. Tramo entre las Carreteras Ma2130 (Selva) – Ma13 (Alcúdia). Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria de Planes y Programas. Enero 2019. Promotor: Consell de Mallorca. 101 pp.

Pomar i Gomà, A.; Fuertes Salom, C. 2020. Estudio Ambiental Estratégico. Estudio Informativo Variante de Inca, modificación del tramo comprendido entre la Ma-2130 (Lluc) y la Ma-13 (Autopista Palma-Sa Pobla). Junio 2020. Promotor: Consell de Mallorca. 141 pp.

Petrus, J. M. 2016. "Anàlisi territorial del poblament recent a les Illes Balears (2000-2015)." XVII Jornades d'Estudis Locals d'Inca, 7-41. <https://doi.org/10.3306/JELINCA.17.07>.

Rotger, C., & Estrany, J. 2020. "Anàlisi geogràfica de la Ronda Nord." XXI Jornades d'Estudis Locals d'Inca.

Sagrera Clota, M. A.; de Pablo Escolá, A.; Giménez Serra, J. A.; Hauf Colom, M. J. 2021. Informe técnico de respuesta a las alegaciones recibidas durante el procedimiento de información pública del Estudio Informativo y Estudio Ambiental Estratégico para la determinación de la franja de reserva de la variante de Inca, tramo entre LA MA-2130 Y LA MA-13. CLAVE 18-25.0-EI. Servei de Direcció i Control d'Obres. Consell de Mallorca. 9/05/2021. 182 pp.

NORMATIVA

Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears.

Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears (LUIB).

Sentència resolució del Tribunal Superior de Justícia de Balears núm. 244/1998, Sala Contenciosa, Secció 1, 28/04/1998 (Recurs núm. 606/1995).

PLANS

Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (Illa de Mallorca). Consell de Mallorca. Departament d'Obres Públiques. Novembre 2009. Consultors: Global PM i CINESI.

Pla d'Acció de Mitigació del Canvi Climàtic a les Illes Balears 2013-2020. Govern de les Illes Balears. Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient i Territori. Aprovat el 9/4/2014. 158 pp.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible d'Inca (PMUS). 2014. Ajuntament d'Inca. Redacció: CINESI.

Pla Territorial de Mallorca (PTM). 2004. Consell de Mallorca.

Revisió del Pla Director Sectorial de Carreteres (illa de Mallorca) (PDSCMa). 2009. Aprovat pel Ple del Consell de Mallorca el 3 de novembre de 2009.

Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU). Memòria i plànols. 2012. Ajuntament d'Inca.

TEXTOS ELECTRÒNICS

Mallorca Actual. "L'Hospital Comarca d'Inca tindrà un nou eix cívic d'accés" [en línia]. [ref de 10/12/2021] Disponible a web: <<https://mallorcaactual.com/art/18872/lhospital-comarcad-inca-tindra-un-nou-eix-civic-daccess>>

Diario de Mallorca. (24/7/2021) "Inca fija una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora en la mayoría de vías" [en línia]. [ref. de 10/12/2021]. Disponible a web: <https://www.diariodemallorca.es/part-forana/2021/07/24/inca-fija-velocidad-maxima-30-55375060.html>

Diario de Mallorca. "El Consell declara la emergencia climática ante duras críticas vecinales y ecologistas" [en línia]. [ref. de 12/12/2021] Disponible a web: <https://www.diariodemallorca.es/mallorca/2019/10/10/consell-declara-emergencia-climatica-duras-2837502.html>

