

# **INFORME**

***La proposta d'ampliació del Port de  
Palma  
Agost 2008***



***Grup Balear d'Ornitologia i defensa de la Naturalesa  
(GOB)***

## INFORME COMPLET

### 1. FRANCESC TRIAY, PRESIDENT D'APB, PROPOSA UN PROJECTE DE MEGAPORT PER PALMA

Francesc Triay presentà, el mes de setembre de 2007, la comunicació "Pasado, Presente y Futuro del Puerto de Palma de Mallorca" a la *XXV Semana de Estudios del*

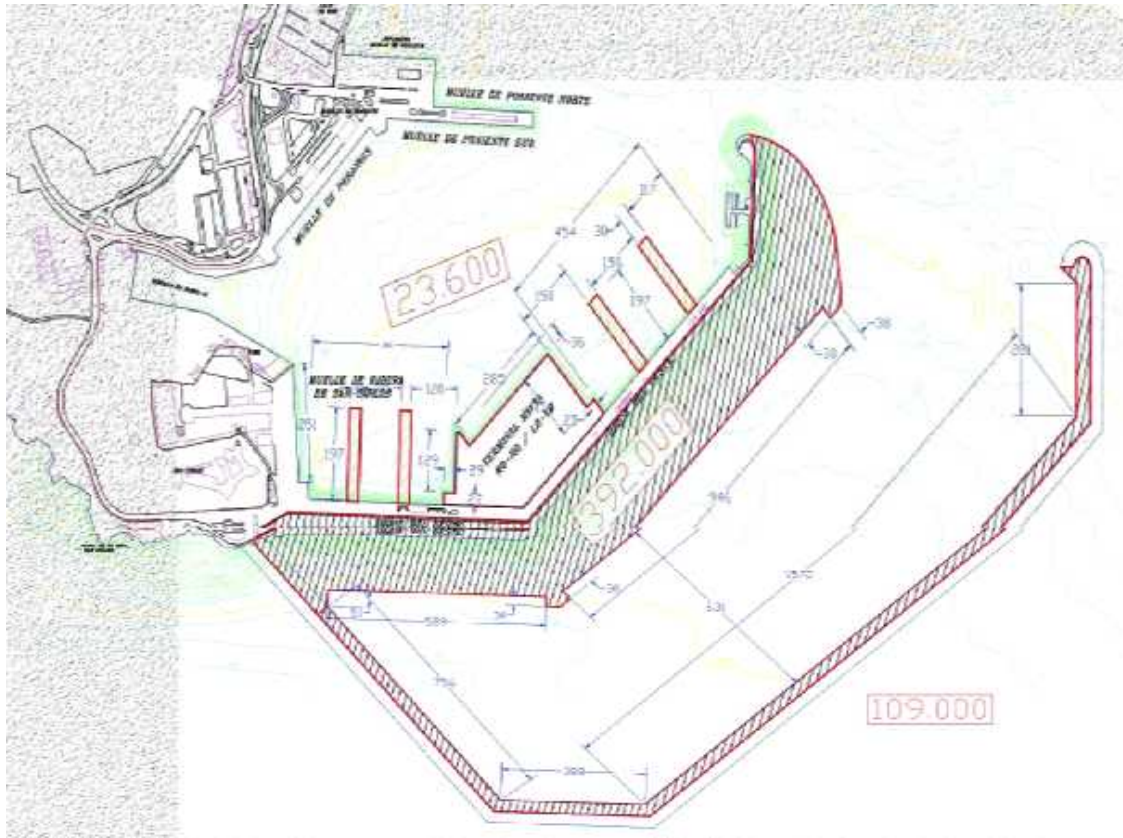
*Mar* [http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc\\_semana25/Pasado\\_presente\\_futuro.doc](http://www.asesmar.org/conferencias/documentos/doc_semana25/Pasado_presente_futuro.doc)

Al l'esmentada comunicació, el President de l'Autoritat Portuària de Balears (APB) explica la història del port i les directrius del futur Pla Director del Port. Crida l'atenció el propòsit d'ampliació del port:

*"la idea es ganar al mar 100 hectáreas de superficie, en la que se ubicarán las zonas de carga y descarga de mercancías, tráfico regular de pasajeros, así como una gran área de mantenimiento y reparación de embarcaciones. Los Muelles de Poniente, en la zona de Paraires, se dedicarán exclusivamente al tráfico de cruceros, mientras que los actuales Muelles Comerciales se integrarán, a través de una profunda remodelación, en un proyecto de puerto-ciudad, con servicio para cruceros de tamaño mediano, buques especiales, yates de gran eslora y zona para eventos náuticos".*

Es a dir, segons l'escrit es pretenen guanyar 100 hectàrees a la mar; també sabem que es preveu una ampliació dels molls de l'entorn de les 44 hectàrees. Per aquells que no tinguin molt clares la superfície que ocuparia, cal recordar que les actuals infraestructures portuàries de Palma ocupen unes **110 hectàrees de molls i 224 hectàrees de làmina d'aigua**. En conseqüència, l'APB proposa una MEGAampliació del port de Palma, que la Cambra de Comerç ja dissenya a aquest mapa disponible al seu portal web,

[http://www.cambramallorca.com/documentos/Desp\\_334.pdf](http://www.cambramallorca.com/documentos/Desp_334.pdf)



Segons les informacions proporcionades, de paraula i a petició del GOB, per part de l'APB l'ampliació del moll de Paraires s'iniciarà l'any 2009, amb la prolongació de 380 metres del seu dic. A més, el Pla Director del port de Palma proposa la construcció d'un nou MEGAdic del l'Oest, que és molt semblant a la que proposa la Cambra de Comerç, amb 44 noves hectàrees d'esplanades, per a les quals caldrà extreure gairebé 10 milions de m<sup>3</sup> d'àrids.

## 2. LES CONSEQÜÈNCIES DEL PROJECTE DE MEGAPORT DE PALMA

Les MEGAINfraestructures transformen el funcionament econòmic, social i ecològic de qualsevol territori, més encara de les illes. Aquestes transformacions ens allunyen de les fites desitjables de la sostenibilitat. Les MEGAINfraestructures de transports, com aquesta del port de Palma, no tenen en consideració el canvi d'era que implica l'acabament dels combustibles fòssils barats, amb l'inici de l'era dels combustibles fòssils cars, en el seu camí cap al final del petroli.

L'agent que més promou aquest projecte de MEGApport de Palma són els **lobbies turístic, nàutic, constructor i financer**, amb la submissió de pràcticament tot l'espectre polític. L'ampliació de les infraestructures portuàries té diversos motius: en primer lloc, dotar de major superfície per a la descàrrega i emmagatzematge dels materials que importa l'economia mallorquina, amb increments anuals de l'ordre del 10%, al mateix ritme insostenible en que augmenta el nostre consum energètic, l'afluència de passatgers, la producció d'aigua dessalada, l'extracció d'àrids, la incineració de residus, el creixement del parc de vehicles...

En segon lloc, condicionar un espai per promoure l'arribada de **MEGacreuers**

**marítims**, els “gegants de la mar”. Aquests vaixells, dels que es venen com una activitat turística a l'alça, tenen un escàs impacte econòmic als ports d'acollida. Els creuers són propietat de societats arrelades en paradisos fiscals i amb bandera de conveniència, com passa també amb els petrolers com ara el *Prestige*. La *Commonwealth*, és a dir Gran Bretanya, domina aquest sector. El resultat és que els creuers són una mena de paradisos fiscals i laborals, tal com ha denunciat la IFT, Federació Internacional dels Treballadors del Transport (<http://www.itfglobal.org/index.cfm>).

Aquests vaixells tenen una capacitat que varia entre 2 mil i 4 mil places. L'estada mitjana d'aquestes ciutats flotants és de només 1.49 dies. El model turístic dels creuers sol ser de servei tot inclòs. Els creueristes es gasten a les illes Balears de mitjana uns 55.52 euros al dia ([http://www.inestur.es/documentos/779\\_es.pdf](http://www.inestur.es/documentos/779_es.pdf)). Els creuers han de ser contemplats com a ciutats flotants, que generen residus i demanden recursos naturals, proveïts i abocats a Mallorca ([http://www.oceana.org/fileadmin/oceana/uploads/europe/reports/cruise\\_ships\\_eng.pdf](http://www.oceana.org/fileadmin/oceana/uploads/europe/reports/cruise_ships_eng.pdf)). Així passa amb l'aigua i els fems, que hem de tractar amb els pressuposts públics balears, amb instal·lacions que hem de suportar aquí tot l'any. Els MEGACreuers augmenten la demanda d'aquests productes, desenquadrant les previsions dels plans, com per exemple el Pla Hidrològic. En quina mesura retribueixen aquests serveis els MEGACreuers? En el cas dels grans contaminadors, s'hauria d'establir el principi de qui contamina paga. Els MEGACreuers són “pobles flotants” sense control social ni polític. Tot plegat, fa pensar que es tracta d'un negoci molt poc rendible socialment.

En tercer lloc, l'ampliació del port de Palma que s'anuncia pretén desplaçar usos portuaris des del Moll Vell a la zona de ponent, per convertir el Moll Vell en una zona d'oci de marcat caràcter el·litista, com va demostrar el projecte d'òpera de Santiago Calatrava. Alternativament, el Moll Vell ha de complir una funció de connexió entre la ciutat i el port, per uns usos més populars i menys el·litistes.

En quart lloc, una altra motivació del projecte de MEGApport de Palma és l'ampliació de les instal·lacions esportives per a embarcacions de gran eslora, com ja s'ha fet al port del Toro, *port Adriano*. Aquests altres MEGAIots no són per al gaudi de la població local i constitueixen el bé més car dels que importam a les illes Balears. Els MEGAIots s'importen majoritàriament de paradisos fiscals, com per exemple les Illes Caiman. La presència de MEGAIots de luxe a les illes Balears està íntimament vinculada amb aquestes plataformes opaques de les finances mundials, conegudes per la seva cobertura del frau fiscal, la corrupció, el tràfic de drogues, el terrorisme, etc. Així doncs, el projecte de MEGApport de Palma presenta connexions amb fluxos financers poc transparent, que es beneficien de la inversió pública dels impostos dels ciutadans de les illes Balears. La gran concentració de MEGAIots a les illes Balears respon a interessos financers especulatiu; igual que fan les companyies de lloguer de cotxes, que superat el període de carència els venen amb guanys fiscals (perquè cobren més IVA del que pagaren), a les illes Balears suportam ports d'amarratge de MEGAIots, comprats a paradisos fiscals per després vendre'ls amb guanys basats en l'evasió, quan no en el frau fiscal.

En quart lloc, el MEGApport de l'APB pretén mantenir les altes taxes de benefici del sector de la construcció i l'obra pública, que beneficien en primer lloc a les empreses de la construcció i la promoció, i a les entitats financeres. Com a mostra,

segons el *Colegio Superior de los Colegios de Arquitectos de España*, el marge net de les promotores es multiplicà per 3 en 8 anys. El govern presidit per Francesc Antich ha anunciat ja la seva intenció de fer una "injecció de liquiditat al sector de la construcció" per tal de mantenir aquestes taxes de benefici: [www.caib.es/pidip/annexes/763940.ppt](http://www.caib.es/pidip/annexes/763940.ppt). Promotors, constructors i entitats financeres es veuen beneficiats per ajuts públics en l'obra pública, que els converteix en un sector fortament subvencionat.

### **3. UNA DESPESA PÚBLICA RÈCORD EN BENEFICI DE LES MEGAEMPRESSES**

El projecte de MEGAport de Palma proposat per l'APB es preveu que tingui un cost d'uns 1.000 milions d'euros. Aquesta seria una de les majors despeses en obra pública mai realitzada a Mallorca. En comparació, per exemple: el nou conveni de carreteres preveu per Mallorca la despesa de 431 milions d'euros i el nou conveni ferroviari té prevista una despesa de 443,75 milions d'euros. Encara és més greu que no tota la inversió prevista sigui pública, sinó que es faci una crida a la "iniciativa privada" dels empresaris interessats i amb prou capital. La participació de la iniciativa privada en aquest MEGAport és d'enormes transcendència per a la societat balear present i futura. Les inversions privades, a diferència de les públiques, aniran només adreçades a satisfer les seves ànsies de beneficis.

### **4. EN CONCLUSIÓ**

- El projecte de MEGAport de Palma de l'APB pot suposar l'increment de una extensió del port de 44 hectàrees de molls i de 100 hectàrees de làmina d'aigua.
- El seu cost es calcula en 1.000 milions d'euros, per instal·lacions portuàries que promouran més afluència de MEGAcreeuers i trànsit de mercaderies, empitjorant la insostenibilitat de la nostra economia.
- La seva execució dóna prioritat al benefici de les MEGAempreses constructores i gestors del projecte de MEGAport.
- El MEGAport suposaria una passa més enllà cap a la insostenibilitat de les Balears.
- **El MEGAprojecte de l'APB fa 3 anys que es tramita, sense informació i debat públic. Per al GOB és essencial que la ciutadania decideixi quin port volem a Palma.**

### **5. EL GOB PROPOSA LA GESTIÓ PÚBLICA MESURADA I SOSTENIBLE**

Les inversions en infraestructures s'han de fer de forma consensuada; un consens que vagi més enllà del pacte entre la classe política i l'empresarial. Els recursos financers públics són escassos, i el seu destí hauria d'estar guiat pel principi de satisfer o cobrir les necessitats del major ventall de membres de la nostra societat. Quin ample sector de la societat proposaria la construcció dels MEGAports de Palma i d'Eivissa? El bon funcionament del port de Palma es pot resoldre amb una millor gestió portuària, amb una reordenació dels usos, sense l'ampliació. Entenem que la participació de capital privat en el projecte dóna prioritat als seus beneficis, per sobre dels interessos generals de la ciutadania.

## **6. EL GOB DEMANA INFORMACIÓ I DEBAT PÚBLIC SOBRE L'AMPLIACIÓ DEL PORT DE PALMA**

Un projecte tan important com el presentat per l'APB ha de seguir els procediments d'informació i debat públic més rigorosos. Fins a dia d'avui, només es té notícia pública del projecte d'APB per una comunicació del Sr. Francesc Triay a la *XXV Semana de Estudios del Mar*, fa gairebé un any. Aquesta situació és un insult a la ciutadania, que es manté premeditadament al marge del projecte de futur més important per a Palma i per a les illes Balears.