

**L**a llei de mesures urgents per al territori, aprovada pel Parlament fa dues setmanes, què implica?

—Ordre i sistematització, després d'uns quants anys en què la política territorial s'ha fet com tothom sap que s'ha fet. A més, aquesta llei implica una altra manera d'enfocar la política territorial. En lloc de tendir a consumir cada vegada més i més terreny, d'una manera molt irresponsable, ara es tendeix a protegir el màxim terreny possible per garantir el millor recurs econòmic de les illes Balears, que és el territori i el paisatge. És a dir, es tracta de garantir el futur d'una economia com la nostra, bàsicament turística, i alhora de garantir la qualitat de vida dels ciutadans mitjançant la preservació de l'entorn en les millors condicions possibles.

—Les indemnitzacions a propietaris poden ser tan importants com din el PP? Sigui com sigui, s'ha previst quin en serà el cost?

—Anem a pams. Primer de tot vull dir que, quan s'ha aprovat una llei proteccionista del territori, mai no s'ha fet una previsió de fons per a hipotètiques reclamacions i, si escau, indemnitzacions que calgués pagar. En segon lloc, curiosament, els qui demanen aquesta provisió són els qui en el passat han aplicat una política territorial que ara és als tribunals. En tercer lloc, les possibles indemnitzacions són molt de mal preveure, per una banda; i, per una altra, si es poden preveure no és oportú de fer-les públiques per raó d'oportunitat. En quart lloc, si finalment s'ha de fer front a indemnitzacions doncs es farà, perquè s'ha de tenir clar que protegir territori no és gratuït, té un cost i s'ha d'assumir. I en cinquè lloc, alguna vegada, amb algunes altres mesures proteccionistes, s'han hagut de pagar obres ja fetes, però no les expectatives de guany. En resum: si s'han de pagar indemnitzacions ja veurem quines són i de quines quantitats. En qualsevol cas, això no ens pot aturar a l'hora de protegir el nostre territori que, cal repetir-ho, és un bé econòmic i social.

—Com afecta els camps de golf, la llei?

—Els afecta moltíssim. Queda derogada la llei de camps de golf del 1988, que estimulava exageradament la cons-



## “Estic molt preocupat pel conveni dels ferrocarrils”

Gabriel Vicens (Inca, 1961) és conseller de Mobilitat i Ordenació del Territori del Govern de les Illes Balears pel Bloc (PSM).

trucció de camps a Mallorca. Ara s'opta per l'interès general basat en criteris d'oportunitat. És a dir, l'administració determina, segons la quantitat de camps de golf que hi ha, quins es poden fer de nous, el quals, emperò, estaran sotme-

sos a condicionants com ara que siguin regats amb aigua depurada, quin impacte paisatgístic podrien significar o si és sostenible el nombre de camps de golf en un territori determinat...

—I la planta hotelera annexa que solen portar els camps de golf?

—Desapareix totalment, tant la residencial com la turística. Com és sabut, sovint les promocions de camps de golf no se sostenien tant per si mateixos com pel negoci immobiliari que duïen associat: hotels de quatre estrelles, apartaments, etc. A partir d'ara aquests usos resten prohibits.

—El sector hotelier no es queixa d'aquesta mesura?

—No, no hem tingut oposició a



aquesta llei en aquest sentit. Més aviat al contrari. De fet, les declaracions públiques que han fet respecte a aquesta llei el Foment del Turisme i més sectors del món turístic han estat positives, perquè cada vegada més s'estén la convicció que cal canviar l'estat de la situació tradicional. No es pot continuar fent malbé el territori perquè el turisme en viu, del territori. Si aquesta llei ha tingut oposició ha estat política, de la dreta, del PP. Però crec que la majoria dels sectors econòmics la veuen bé. I això és positiu perquè reflecteix que ocorre a la societat, on cada vegada hi ha més sensibilitat a l'hora de protegir el territori i la natura.

**—Quants de camps de golf més es podran fer a Mallorca?**

—No us en puc dir el nombre. Teòricament, amb tots els condicionants que he dit, sí que se'n poden fer uns quants. Però caldrà veure a quines zones i amb quins recursos. El que s'ha acabat és que sorgeixin com bolets, sense control i moltes vegades lligats a l'especulació urbanística.

**—És previst que s'intensifiqui més la protecció territorial en aquesta legislatura? I si és que sí, com?**

—No ens hem de quedar on som. Aquesta llei és un inici de la manera diferent de fer les coses. Ara bé, l'ordenació del territori no és quelcom que sigui responsabilitat d'una sola institució. Hi intervenen totes: consells, ajuntaments, el govern... El marc normatiu és molt complex. Tot i amb això, estic molt esperançat perquè és la primera vegada que hi ha coincidència política al govern, als consells i a molts d'ajuntaments. Tot junts podrem fer molt per a protegir el territori, aquests anys.

**—Estau d'acord, com demana per exemple el GOB, que a Mallorca s'augmenti el mínim per a construir en terreny rústic, de dues quarterades a tres? Ja sé que això és competència del Consell, però hi estariu d'acord?**

—Això és competència del Consell, en efecte. Podria ser una bona mesura, però abans n'hi ha moltes més que es poden aplicar. Per exemple, que la disciplina urbanística fos la que toca, que legissem —com farem— una llei del sòl que aclaresqui la dispersió normativa existent, que aclaresqui la regulació de tipus de sòl... Totes aquestes qüestions són molt importants i poden afectar beneficiósament la protecció del territori. A vegades ens perdem fent normatives molt àmplies que, a més a més, poden crear certa alarma social, i tenim a l'abast tota una colla de mesures efectives i de lleis que només cal fer-les complir de veres.

**—Per què la disciplina urbanística és tan mal de fer complir?**

—Perquè és a les mans dels ajuntaments i és difícil en alguns casos, per la proximitat al ciutadà, aplicar sancions. Ara el Consell de Mallorca hi treballa, en aquest sentit, i tot i que és complicat per l'abundància de normativa i la seva dispersió, crec que també es va pel bon camí per aquest costat.

**—A hores d'ara, quins problemes importants té el territori a les Balears?**

—En té un seguit de bastant greus. Aquestes darreres dècades s'ha crescut cometent errades importants. Una, la poca planificació. Dos, la poca voluntat, o nul·la, d'aplicar la poca planificació existent. Tres, el creixement ha

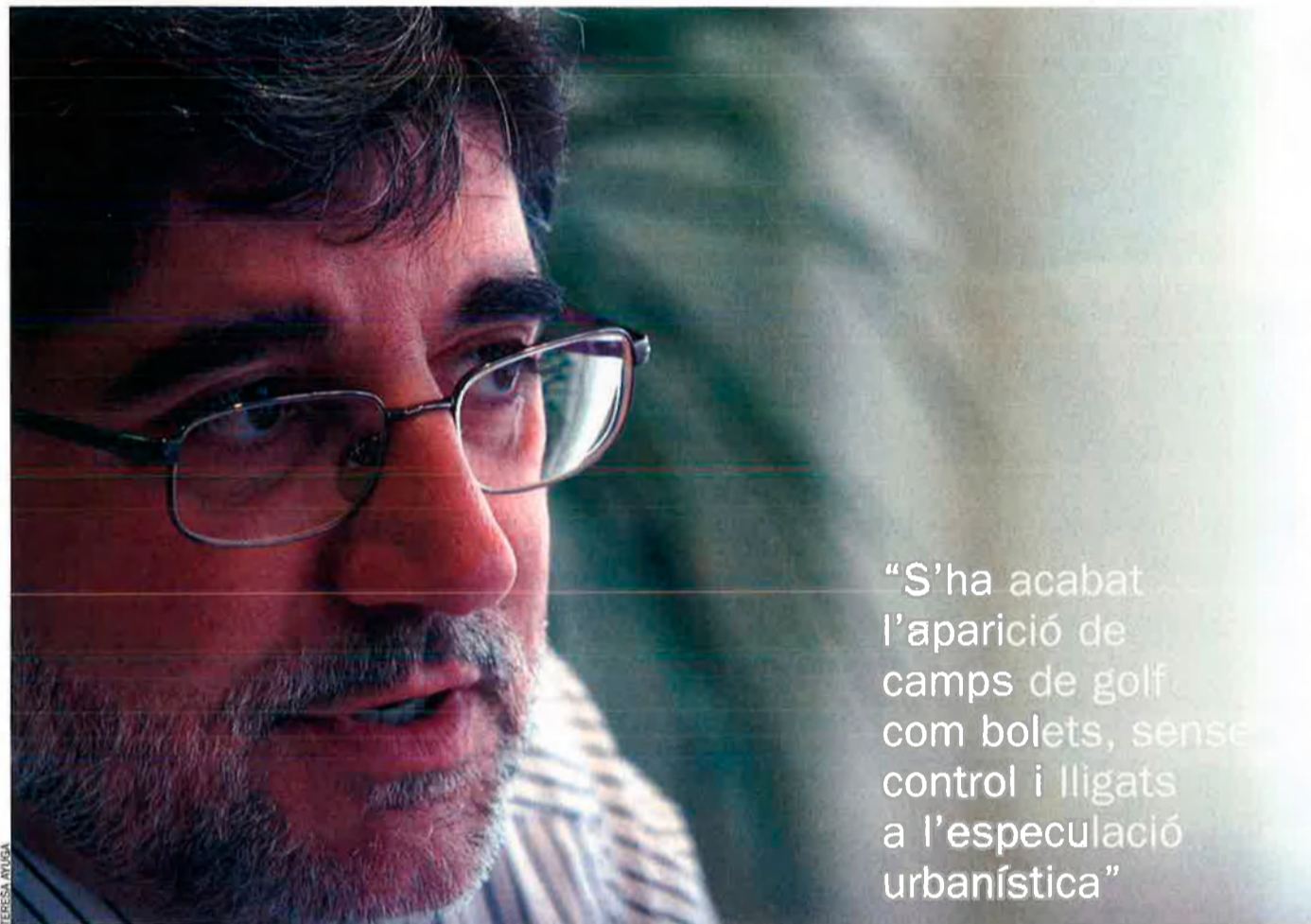
estat exagerat i desequilibrat. Quatre, zones previstes com a turístiques s'han convertit en residencials, amb la qual cosa s'han originat problemes de mobilitat, i cal tenir en compte que territori i mobilitat són elements que depenen l'un de l'altre. I cinc, que s'han produït impactes territorials i urbanístics que no es poden assumir en un territori tan limitat com unes illes i que viuen de la qualitat paisatgística. Sobre això cal esmentar la urbanització del litoral i també la pressió cap a l'interior de l'illa de Mallorca. Justament tot això ho començam a rectificar.

**—Com es pot combinar la pressió demogràfica que implica necessitat de més habitatges amb la preservació del territori i el creixement sostenible?**

—És difícil. No us ho puc negar. No és al nostre abast d'evitar l'augment de població. Això és un fet i, a més, pretendre posar portes a aquest fenomen és entrar en aspectes delicats i que topen amb la llibertat de moviment de les persones. Ara bé, sí que és a les nostres mans no provocar un efecte crida, que és el que s'ha fet aquests darrers anys, mitjançant una política urbanística desassenyada. A banda d'això, la cosa més important és racionalitzar el creixement urbanístic. Hem de continuar creixent, però el quid està a determinar el com. El que no es pot fer és créixer, com s'ha fet, incontroladament. Això no és sostenible en unes illes com les nostres.

**—Parlem del metro de Palma: quan funcionarà?**

—No és fàcil de respondre. Tenim confiança que aviat, a l'estiu. Però no m'hi vull engrunar els dits, perquè la situació que ens trobarem era ferotge. Qualsevol pot veure, i tenim els papers per a demostrar-ho, l'enorme quantitat de coses que hem fet per arreglar-lo. I encara no hem acabat. Com es pot explicar que s'hagi fet una obra tan malament? Jo no m'ho explico. Havia de valer 235 milions, en costà 315 i encara no sabem què ens costaran totes les obres que hi fem perquè pugui funcionar. El crèdit per al metro l'hauré de pagar fins el 2031. Ens han hipotecat per a aquesta enorme quantitat, a tants d'anys, i a més el fan malament. Quan l'acabem de pagar ben bé ens haurà costat, interessos inclosos, uns



“S’ha acabat l’aparició de camps de golf com bolets, sense control i lligats a l’especulació urbanística”

500 milions d’euros. Però no és només el que ha costat i ens costarà. El pitjor és la vergonya de com s’ha fet. No és una estació, una zona concreta, que tingui problemes, no: és un desastre tot. Com volen que l’engeguem, en aquestes condicions? És impossible. I quan ens diuen [es refereix al PP] que tenim interès a no engegar-lo... és que és ridícul! El primer interessat que funcioni és el govern. Però que funcioni bé, sense posar en perill els usuaris. Crec, com us he dit, que a l’estiu, més aviat al final que no al principi, es podrà posar en funcionament. El que no farem és la irresponsabilitat d’obrir-lo si no està tot en condicions d’ús òptimes per als ciutadans.

—**Considereu que Mallorca és una gran àrea metropolitana després de les grans obres de carreteres i autopistes fetes a l’illa la legislatura passada?**

—Es obvi que si no ho és en té característiques. Es deixa notar amb la mobilitat. Cada vegada hi ha més

necessitat de donar resposta a aquest fenomen. Per això precisament plantejam el tramvia de la badia de Palma que uniria Lluçmajor amb Calvià passant per Palma i que podria descongestionar moltes vies ara plenes de cotxes particulars. El que s’ha de fer és planificar el transport públic per donar resposta a aquesta nova realitat a la qual fèiem referència. Justament és el que no s’ha fet aquests últims anys en dur a terme algunes obres d’infraestructures viàries: no s’ha previst quins problemes de mobilitat implicarien. I ara en pagam les conseqüències. Tant els era fer un metro —que no es justificava pel nombre d’usuaris possible— com una autopista. La qüestió era fer coses, fer-se la foto de premsa i poca cosa més.

—**Segons les promeses de Zapatero, han d’arribar molts milions d’inversions a les Balears, especial en ferrocarrils. Però fins ara, quan fa un any de les eleccions, encara no s’ha concretat res. Com està el conveni del tren?**

—Us ho dic amb absoluta sinceritat: estic molt preocupat pel conveni dels ferrocarrils. Ja hauria de funcionar. I no funciona. Ens prometeren que arribarien abans de les eleccions generals i res. Llavors, que el signaria el govern en funcions, i tampoc. I ara començam a fer els pressupostos per a l’any que ve i no sé res. Arribarà el conveni? Doncs no ho sé. Per això estic molt preocupat. Ara, us ho diré clar: d’una manera o d’una altra, les promeses fetes respecte al ferrocarril s’han de complir. Les hem de complir. Si Madrid no ens fa cas, haurem de fer-ho nosaltres sols. Amb fons propis. Perquè el que hem promès ho hem de fer. Però la veritat, ja us ho dic: a les reunions que hem tingut a Madrid, per preveure la quantitat a invertir... doncs no en vàrem sortir gens contents. I permeteu-me que no us en doni més detalls, però estic molt preocupat.

*Miquel Payeras*