

Article Opinió - Ramon Orfila - S'han de posar límits al creixement?

El debat s'ha obert aquesta vegada amb les propostes que, de manera recent, ha formulat AENA, d'ampliar els aeroports de Barcelona i Palma. I la polèmica s'ha fet més intensa atès l'abast de les propostes inicials que s'han posat sobre la taula i que, als ulls de moltes entitats, i fins i tot des de la perspectiva de moltes institucions públiques, sobrepassen els límits que qualsevol política mínimament sostenible podria aguantar sense entrar en contradiccions flagrants.

Així, la proposta d'AENA per a l'aeroport Josep Tarradellas parteix d'una anàlisi que situa les actuals instal·lacions al límit de la seva capacitat, de tal manera que si tenen un sostre de 55 milions d'usuaris, el 2019 ja va arribar als 52,6 milions de passatgers i, per tant, és l'hora de fer una ampliació si no es vol que l'aeroport col·lapsi. I fan una proposta d'arribar a una capacitat de 70 milions de passatgers.

De manera immediata, ecologistes, entitats ciutadanes i fins i tot els ajuntaments més directament implicats, Barcelona i el Prat, han manifestat la seva oposició al projecte, amb una actitud que ja suposa un canvi en positiu, en el sentit que, fins fa molt poc, hauria primat la competència amb l'aeroport de Madrid, que va arribar als 61,7 milions en nombre de passatgers, per damunt de qualsevol plantejament de sostenibilitat, i ara almenys prima el debat de la sostenibilitat.

Pel que fa a la proposta d'ampliació de l'aeroport de Palma, AENA ho justifica amb el plantejament ja prou conegut de que l'ampliació incidiria en el desenvolupament econòmic, comercial, industrial i turístic de les Illes i de Mallorca en particular, segons consta a l'estudi d'impacte ambiental presentat per AENA.

Palma, que el 2019 va rompre esquemes augmentant un 2,2% els passatgers respecte del 2018, fregant els 30 milions, s'ampliaria si finalment s'aprova el projecte, per poder fer front a una demanda prevista de 34 milions per al 2025, per molt que AENA raoni que l'ampliació no té perquè implicar cap augment en el nombre de vols previstos per als anys vinents.

El procediment d'avaluació ambiental que iniciarà, de manera immediata, la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears, és molt probable que finalitzi amb l'emissió d'un informe negatiu, si hem de fer cas de les manifestacions fetes a través dels mitjans de comunicació per part d'Antoni Alorda, el seu president, però cal no oblidar que aquesta avaluació, tot i tenir un caràcter preceptiu, també és cert que no és vinculant per als cassos de les obres d'instal·lacions de titularitat estatal i promogudes per l'administració de l'Estat. La Comissió exigirà, segurament, que es realitzi un estudi previ de capacitat de càrrega de l'Illa de Mallorca, però si l'informe no vincula l'Estat, serà com batre ferro fred.

La Plataforma contra l'ampliació, creada per pressionar les administracions públiques, té molt clar que l'objectiu d'AENA és incrementar el nombre de vols, i fer-ho especialment quan la demanda és més alta, és a dir, en els mesos en els que Mallorca ja està saturada per la ingent

quantitat de turistes que col·lapsen totes les instal·lacions i desborden els serveis de l'illa i no es pot permetre cap nou increment de la població resident a la temporada alta sense afectar la qualitat de vida dels habitants de Mallorca, a més d'afectar igualment la pròpia qualitat de l'oferta turística.

El debat és obert, i entitats com el GOB, que han jugat un paper vital per aconseguir aturar el creixement urbanístic desordenat dels anys 80 i 90, plantegen la necessitat urgent i vital de marcar límits al creixement urbanístic, que implica un creixement de la població i que afecta la mobilitat i pot col·lapsar els equipaments més primordials, com son el subministrament d'aigua i el tractament de les aigües grises.

I fa temps ja que fan propostes concretes, però, sobretot, que intenten provocar un debat cada dia més necessari sobre els límits que no podem sobrepassar.

Ja el 2016, Miquel Camps, en nom del GOB, escrivia el següent:

“Enguany, que tornem a superar els nombres, tothom parla de la massificació. Tanmateix, com que la temporada turística s'ha anat escurçant, és sobre la part central de l'estiu quan fa negoci la part més representativa del sector turístic -la de sol i platja-, al temps que hi pivoten molts llocs de feina. Tot i que són llocs de curta durada i condicions discutibles.

Per la part ambiental, també és difícil apostar per incrementar la pressió humana sobre l'illa en primavera i tardor si no s'esbrinen a la vegada maneres de baixar la pressió en els mesos centrals. Hi ha recursos com l'aigua que ja s'estan esgotant de veritat. I això no és cap exageració.

Potser és l'hora d'obrir el debat i convidar a la taula gent que està fent coses noves i no els representants de sempre. Potser també buscar la vida que existeix més enllà del turisme. És hora de pensar-hi i no només de demanar que ho solucionin altres. D'allò que sigui capaç de fer la gent conscienciada dependrà que Menorca segueixi sent un territori on la bellesa no claudica”.

Era l'agost del 2016, fa més de tres anys, i les propostes que venen de fora, com les que fa AENA, demostren que és més urgent que mai afrontar aquest debat, i que possiblement a Menorca, el moment actual, amb la revisió del PTI, no es pot destorbar més, si volem que aquest instrument d'ordenació del territori i de l'oferta turística resulti efectiu i vagi en la línia de marcar els ara més necessaris que mai límits al creixement, i l'aposta pel desenvolupament, que és evidentment una altra cosa.