

Desembre de 2002

Joan Carles palerm Berrocal, con DNI 41.452.857, como Presidenta de la Sección Insular de Eivissa del Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GEN-GOB Eivissa), entidad declarada de Utilidad Pública, con domicilio a efectos de notificación en el apartado 1189 de Eivissa, CP 07800

Y en respuesta al escrito de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, relativo a la Evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Ibiza, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988 que desarrolla el RD1302/86 modificado por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, expone las siguientes

## CONSIDERACIONES

### **No se trata de un resumen de la EIA, sino del proyecto de ampliación**

El documento presentado supone una versión reducida del proyecto previsto, pero no evalúa su impacto. Se trata de una simple enumeración de las modificaciones y actuaciones previstas y la superficie a ocupar sin ni siquiera especificar si se desarrolla en el interior de las instalaciones actuales o bien de si es necesario la ampliación de los terrenos pertenecientes al estado por medio de compra o expropiación. No se valora tampoco la naturaleza del terreno, su valor ecológico, las dificultades técnicas ni las consecuencias ambientales de cada actuación.

### **No se adapta a la normativa de EIA al no aparecer partes importantes como la evaluación de los impactos, medidas correctoras,...**

La Memoria-Resumen del proyecto, remitida para que se emitan sugerencias que permitan facilitar la elaboración del estudio de impacto ambiental, presenta importantes deficiencias en el apartado de Análisis ambiental. Cabe aquí recordar que el artículo 6 del Reglamento del RD 1302/1986, establece que la evaluación de impacto ambiental debe comprender, al menos, la estimación de los efectos sobre la población humana, la fauna, la flora, la vegetación, el Patrimonio Histórico, etc.

Una memoria resumen no puede abarcar en su totalidad los estudios técnicos realizados ni la justificación de las medidas correctoras a aplicar en cada caso, pero si tendría que dejar claras las líneas maestras para adaptarse a la normativa básica de evaluación de Impacto Ambiental (EIA). La falta de la caracterización de los impactos previstos en la ejecución de las obras y posterior funcionamiento del aeropuerto, así como las medidas correctoras y alternativas básicas para reducir el mismo son posiblemente la mayor carencia del documento presentado. Este incumplimiento de la normativa ambiental tiene que ser cubierta por el EIA y es totalmente injustificable.

### **El documento presenta información deficiente en relación a los aspectos biológicos de la zona**

Se menciona este hecho porque la memoria del proyecto se limita a recoger un breve comentario sobre la vegetación general de la isla a partir de la vegetación climática esperada, sin analizar en profundidad la propia de la zona donde se prevén las actuaciones, tal y como hace también en el apartado de fauna, donde se demuestra un desconocimiento sobre el terreno, aportando datos únicamente de las Salinas. Por ello apartado de fauna también presenta serias deficiencias, lógico dado las 17 líneas que ocupa este apartado.

Es significativo que el apartado de vegetación incluya únicamente 2 folios Dina4, la mitad de los cuales corresponden a la descripción de los cultivos realizados en la zona. Aun así la información presentada implica errores o carencias como por ejemplo los que se refieren a la vegetación existente en el sector norte y noroeste del aeropuerto. Según el estudio se limitan a 3 formaciones vegetales: Frutales de secano, Labor intensiva y Areas forestales (estas en las montañas de la Serra Grossa). En esta zona y directamente afectada por la ampliación se encuentra el complejo dunar de es Codolar, donde hay presentes especies vegetales y animales de interés. Otro ejemplo es la presencia de la asociación Chritmo-Limonietum en todo el litoral, incluido el de es Codolar y que la memoria indica sólo en el límite con el mar de las colinas situadas al sur del aeropuerto.

### **El documento presentado no hace referencia a cuales son los impactos previstos por la actuación y los mapas presentados no se corresponden con la realidad.**

Es preocupante que en el documento presentado no se plasmen los impactos reales sobre el terreno que tendrá dicha ampliación. La memoria resumen presentada carece de elementos que permitan evaluar el impacto real del proyecto si no se conoce previamente la zona donde se pretenden realizar las obras. La única referencia es un plano con la clasificación del terreno colindante al aeropuerto, en buena parte afectado por el mismo. Falta un análisis de los valores ambientales de la zona afectada, así como estudios de fauna y flora presentes y el impacto sobre las mismas.

Ademas los planos presentados contienen errores importantes que pueden dar idea de un impacto menor al real si no se conoce la zona.

El plano de información urbanística presenta deficiencias importantes en la representación del Parque Natural de Ses Salines, apareciendo en el plano únicamente parte de la zona húmeda. Buena parte de los terrenos pertenecientes al parque aparecen como suelo apto para urbanizar, areas forestales y de servicios. Esto es especialmente grave en los terrenos situados al oeste del actual aeropuerto y que son afectados en el proyecto previsto. En esta zona se encuentran sistemas de dunas interiores incluidos en el P.N. y que ademas estan incluidos en el dominio público marítimo y por tanto

afectados por la ley de Costas. De hecho la presencia de las dunas hizo que este dominio público se ampliara de los 100 metros habituales hasta los 300 metros en buena parte de la zona.

### **El documento presentado obvia el efecto sobre el P.N. de Ses Salines**

El error en la representación gráfica del P.N. antes mencionado se repite en el texto donde se dice que el aeropuerto linda al sur con el Parque Natural, cuando la realidad es que el Parque discurre por la línea de dominio público al oeste y noroeste del aeropuerto donde esta prevista la mayor parte de la ampliación.

Es importante incorporar a la EIA de la planimetría del P.N. de Ses Salines (Ley 17/2001 del Govern Balear) y del PORN del mismo ya que este se encuentra directamente afectado. En concreto la plataforma de aviación comercial y el puesto de estacionamiento aislado ocuparan terrenos incluidos en la zona periférica de protección del Parque y la zona de servicios los propios terrenos del Parque Natural.

### **Se esconden actuaciones importantes sobre el medio ambiente. por ejemplo la desviación de torrentes, modificación del trazado de carreteras, construcción sobre las dunas de es codolar, ...**

La realización de las obras previstas en el proyecto implicará la necesidad de actuaciones sobre un torrente, que suponemos que tendrá que ser modificado y reconducido hasta su llegada al mar por fuera de las instalaciones aeroportuarias. En el texto presentado no se hace referencia al mismo, ni a su posible modificación. Esta ausencia es significativa, dado el interés ambiental que tienen los hábitats de ribera mediterráneos y su papel en la circulación y posterior infiltración en el acuífero del agua de lluvia. Esta infiltración se vera imposibilitada si se opta por encauzar el torrente en un lecho de hormigón o similar.

Lo mismo ocurre con la carretera que discurre por el noroeste del aeropuerto y que llega hasta los apartamentos Pepe. Tampoco hay referencias en el texto acerca de la necesidad de la modificación de su trazado, si bien puede verse en los planos presentados cual sera su nuevo trazado. Este no aparece justificado y simplemente transcurre paralelo al limite previsto para el nuevo aeropuerto. La zona por donde pretende ser construida la nueva carretera es en buena parte un sistema dunar de interés y forma parte del Parque natural de Ses Salines (Ley 17/2001 del Govern de les Illes Balears). Es evidente que no se ha estudiado correctamente la zona, los impactos directos del proyecto, ni las medidas alternativas para reducir los impactos sobre el medio.

### **La previsión de aumento de pasajeros se estima sobredimensionada y se aleja de los límites de sostenibilidad.**

La ampliación del sistema aeroportuario se justifica por la previsión de alcanzar un volumen de pasajeros de 7 millones en el año 2015. Esta previsión se estima sobredimensionada ya que se basa únicamente en los niveles de saturación del aeropuerto los fines de semana de la temporada alta. No se justifica la capacidad real de la isla y de su oferta hotelera de acoger ese volumen de incremento.

Por otra parte, el alcanzar esta cifra de visitantes no es lo deseable ya que las infraestructuras y servicios insulares serían incapaces de soportar este volumen de visitas concentradas en los meses de temporada alta a los que el plan pretende dar una salida. El efecto indirecto que puede provocar la ampliación sobre la isla no ha sido tenido en cuenta por los redactores del documento presentado. Esta saturación de las infraestructuras como carreteras, servicios sanitarios o depuradoras tendrá un impacto social importante y no se ha tenido en cuenta a la hora de desarrollar el proyecto de ampliación ni en la memoria resumen de la EIA. En algunos casos como es el de las depuradoras puede tener un efecto ambiental muy negativo.

### **Falta de eficiencia. Contradicción con el RD 2591/1988 sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.**

El proyecto propone una gran ampliación del edificio terminal de pasajeros. Es decir, se plantea una actuación para más que duplicar las actuales instalaciones, que recordemos se modificaron en 1996 duplicándose el número de puertas de embarque.

En la justificación de esta ampliación se esgrime que se está alcanzando una saturación de la capacidad de acogida de pasajeros y mercancías, especialmente de carácter estacional. No obstante, el estudio olvida mencionar que la saturación de la terminal de pasajeros sólo se roza algunos fines de semana de julio y agosto, que concentran gran cantidad de movimientos en el aeropuerto. Pero el resto de días de la semana, incluidos los viernes del resto del año, las instalaciones aeroportuarias están todavía lejos de su congestión como podría comprobarse en los registros de entradas y salidas del Aeropuerto.

Por tanto, al proponerse duplicar unas instalaciones que actualmente sólo registran congestión entre seis y ocho días al año, se está vulnerando claramente la necesidad de contemplar la gestión eficiente de cualquier instalación pública y, en concreto, se entra en contradicción con lo establecido en el Artículo 8 del RD 2591/1988 que dicta que “El sistema general aeroportuario (...) deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto...”.

Esta incompatibilidad con la norma aumenta por el hecho de que el aeropuerto dispone de otros mecanismos para evitar la congestión, a partir de redistribuir de una manera más racional las operaciones a lo largo de la semana.

**Relación entre capacidad del aeropuerto y modelo de desarrollo. Contradicción con la Ley 6/1999 de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares. Contradicción con el Plan Territorial Insular (en fase de presentación de un avance)**

El carácter de isla y de importante destino turístico que ostenta Ibiza, otorgan a las dimensiones del aeropuerto una trascendencia estratégica en el modelo de desarrollo que este territorio pueda definir cara al futuro. En un territorio limitado, el aeropuerto es la puerta de entrada que condiciona o puede condicionar seriamente la presión humana que se ejerza sobre la isla.

De hecho, la presión humana creciente -que se traduce en un crecimiento urbanístico muy rápido y en un mayor consumo de recursos naturales y producción de residuos- se ha identificado como la principal causa de problemática respecto de las posibilidades de sostenibilidad del modelo de desarrollo de la isla. Y en este sentido, abundan las reflexiones autorizadas que relacionan la capacidad de acogida del aeropuerto con el previsible crecimiento urbanístico

La adecuación a los límites y escenarios de sostenibilidad sería impensable en el marco de un sobredimensionamiento de las capacidades operativas del aeropuerto. La experiencia en otros destinos insulares mediterráneos y atlánticos, nos enseña que a pesar de las limitaciones impuestas en los instrumentos de planificación y las restricciones urbanísticas, éstos resultan absolutamente ineficientes ante procesos de elevada presión de la demanda.

Para más abundar en lo reseñado, cabe apuntar la contradicción que las propuestas de actuación en el aeropuerto de Ibiza presentan con respecto a la Ley 6/1999 de las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares. En su artículo 64 se establece que: *“Sense perjudici del que s’estableix als articles 47 i 50 d’aquesta llei i pel que fa a les infraestructures aeroportuàries, no s’autoritzaran, fora de l’actual delimitació de la zona de serveis, noves infraestructures aeronàutiques, públiques o privades, si no és per a millores ambientals, protecció civil o interès militar.”* La complementación de esta disposición con el artículo 50 remite al Plan Territorial de la isla de Ibiza el estudio sobre la dimensión adecuada de la zona de servicios, así como de la habilitación de la pista de rodadura como pista de vuelo. Siendo que el Plan Territorial se halla en fase de Avance, cabe esperar a su aprobación definitiva para evitar la contradicción con la Ley 6/1999. En el avance presentado el PTI propone la mejora de la pista de rodadura y que las posibles mejoras deben de realizarse en el interior del actual espacio aeroportuario. Por otra parte el

avance del PTI mantiene las consideraciones del Plan de Ordenación de la Oferta Turística (POOT) del Govern Balear y aprobado por el ejecutivo anterior en el que se establecimiento de la congelación de la oferta hotelera, permitiendo únicamente la creación de nuevas plazas con sustitución de plazas viejas y obsoletas manteniendo un crecimiento prácticamente cero. Esto implica que la capacidad de acogida de turistas por parte de las islas esta muy limitada y es imposible que el volumen de visitantes previsto por AENA pueda realmente alcanzarse sin favorecer a la oferta no reglada y por tanto ilegal, perjudicando a las empresas turísticas legales.

A tenor de lo expuesto, se entiende que cabe considerar el efecto de condicionante de primer orden que ejerce el aeropuerto en el desarrollo de la isla y, por tanto, en lo que se refiere a las *interacciones ecológicas y ambientales clave* que se mencionan, como parte obligatoria a considerar, en el Reglamento para la ejecución del RD de Evaluación de Impacto Ambiental.

### **Contradicción con la voluntad de desestacionalizar la actividad turística**

También en este caso pueden ser de utilidad las reflexiones que se plantean en el Avance del Plan Territorial Insular, cuando se analizan las debilidades de la actual oferta turística. La llegada de visitantes a Pitiusas se produce, casi en exclusiva, en los meses de verano, siendo la estacionalidad una de las principales ineficiencias de su modelo turístico actual con intensos impactos sobre el modelo territorial y los recursos de la isla. Ante este tipo de reflexiones, la ampliación prevista en la terminal de Pasajeros del Aeropuerto, sólo serviría para facilitar el incremento de usuarios durante la temporada alta (puesto que durante la baja, como se ve, las instalaciones están absolutamente infrautilizadas), lo cual se orienta hacia una política contraria a la voluntad de tender a una desestacionalización del fenómeno turístico, que permita mayor rentabilidad a las instalaciones turísticas y un aumento de la ocupación laboral durante los meses de temporada baja.

### **Contradicción con la voluntad de aumentar la calidad turística**

La congestión de turismo los viernes de julio y agosto no se produce sólo en la Terminal de Pasajeros del Aeropuerto de Ibiza, sino que este intenso intercambio de personas se materializa también en saturación en las carreteras, en las flotas de autobuses y taxis, en el personal destinado a adecuación de alojamientos y, en definitiva, a la calidad del servicio que recibe y percibe el visitante.

Ante esta situación, apostar por facilitar en el aeropuerto el incremento de pasajeros en unos días donde todos los servicios turísticos se ven desbordados, va frontalmente en contra de cualquier política de aumento de la calidad turística. Y ello es así porque el aeropuerto no puede cerrar los ojos a los efectos que su capacidad de operación provoca en toda la isla, mucho más allá de lo que ocurra estrictamente en el recinto aeroportuario.

### **Contradicción con la voluntad de rebajar la dependencia turística de los turoperadores.**

La actual situación dificulta una evolución de la oferta turística hacia la calidad, por lo cual es necesario ir estableciendo mecanismos que disminuyan el peso específico del turismo mediatizado por turoperador.

Cabe tener muy presente estas reflexiones, puesto que las congestiones, antes analizadas, de los viernes de julio y agosto se producen precisamente debido a los intereses de determinados intermediarios. Por ello, se desaconseja una vez más la apuesta de ampliar la Terminal de Pasajeros para permitir un mayor flujo de usuarios en estos días, y se pide de nuevo, como alternativa, una política de redistribución de operaciones hacia otros días menos densos en vuelos y pasajeros.

### **Las reformas necesarias para la ampliación implican actuaciones sobre el dominio público litoral y esto no ha sido previsto en el plan**

Una de las deficiencias graves importantes detectadas en la memoria resumen es el hecho de que no se recoge en el mismo la existencia de zonas de dominio público marítimo afectadas por las obras de ampliación. En concreto en el noroeste del actual aeropuerto la presencia de las dunas de Es Codolar. En esta zona, incluida dentro del Municipio de sant Joseph el deslinde realizado por parte de la Dirección General de Costas y que ya se encuentra finalizado para todo el municipio, alcanza en algunas zonas mas de 200 metros desde la línea de costas. La omisión de este dato es muy importante y muestra el desconocimiento real de la zona por parte de los redactores y la escasa documentación buscada para la realización del estudio. Este hecho desautoriza el documento y a nuestro juicio obliga a realizar un mayor esfuerzo para conseguir reducir al mínimo el impacto de la obra prevista.

### **Se ocupan terrenos dunares, habitat prioritario en la Directiva Hábitat de la UE**

Como se ha comentado anteriormente el sistema dunar de es Codolar, incluido en el Dominio Público Marítimo se ve afectado por la ocupación de sus terrenos y la situación de infraestructuras como el torrente artificial previsto para modificar el torrente de sa Font y el nuevo trazado de la carretera que transcurrirían por el interior del sistema citado.

Es importante destacar que este es un habitat considerado prioritario por la Directiva Habitat de la UE (Directiva 92/42 CEE). Por este motivo se hace necesario revisar las actuaciones previstas para evitar el impacto sobre el sistema dunar.