



Assumpte: Exp PDP-041/1

Joan Carles Palerm Berrocal, amb D.N.I. nº 41452857-A amb adreça postal a l'apartat de correus núm 1189 de la ciutat d'Eivissa, C.P 07800, en nom i representació del GEN-GOB Eivissa, entitat sense ànim de lucre i declarada d'utilitat pública per el Consell de Ministres, legalment constituïda, amb NIF núm G-07089600, compareix i exposa:

Que trobant-se en termini exposició pública i d'al·legacions l'anomenat "Projecte bàsic modificat núm 2 del Port Esportiu sa Punta" i de l'Avaluació d'Impacte Ambiental, per a la construcció d'un Port Esportiu a l'indret conegut com "Sa Punta des Molí, TM d'Eivissa, (BOIB núm 74 de 23/5/2006), vol deixar constància de les al·legacions següents:

1: INADMISIBLE AFECTACIÓ DE LES PRADERES DE POSIDÒNIA OCEÀNICA

El projecte presentat te clarament un alt impacte ambiental fins i tot si es donen per bones les valoracions de l'empresa Duna Balear, contractada per la promotora, i els beneficis de les mesures correctores proposades. De fet si es tenen en compte les matrius de interaccions (tant la prèvia a l'aplicació de mesures correctores, la matriu gràfica d'impactes, com la matriu d'impactes residuals) es veu clarament com **es donen tota una sèrie de impactes negatius en el medi natural, recursos i paisatge i els impactes positius que se suposen al projecte son exclusivament en el medi socioeconòmic.** A més a més, la major part d'aquests impactes negatius tenen un caire permanent, irreversible i molt greu en molts de casos.

Per altra banda hi ha moltes interaccions que al nostre s'avaluen a la baixa, el que fa que l'efecte de les mesures correctores es sobrevalorin. Això és especialment greu en el cas de la praderia de Posidònia oceànica de la zona que es veurà greument afectada. La realitat és que, com el mateix informe reconeix, **un mínim de 120.000 m2 (encara que possiblement molts més) de pradera desapareixeran i amb ells un espai de gran valor natural i amb importants efectes per a la conservació de la platja de Figueretes com a espai d'aprofitament públic i turístic. Hem de recordar que el mateix estudi d'AIA detalla que es tracta d'una pradera en bon estat de conservació i d'alt valor.**

Les dimensions del projecte previst i ara a exposició pública provoquen una amplificació dels seus efectes negatius. Coincidim per això amb els tècnics redactors en la seva afirmació "No existe una mesura correctora directa que permeti reduir esta incidència, salvo que se trate de:

- Reducir la superficie en planta de la instalación (alternativas de diseño).
- Cambiar el emplazamiento del puerto a una zona menos poblada de praderas (alternativas de localización).
- Reducir superficie y modificar emplazamiento (alternativas mixtas)."

No estam d'acord però que l'opció adequada per reduir aquest gravíssim impacte sigui la acceptació per part de la Conselleria de Medi Ambient d'una mesura compensatòria que, per altra banda, com vorem, resulta inviable.

La mesura compensatòria proposada a aquest projecte no ofereix cap garantia de significar la regeneració, ni tan sols parcial, del mal que es produiria de desenvolupar-se aquest o altre projecte semblant a la zona. Els ritmes de creixements de la posidònia impedeixen aconseguir la regeneració d'un alger a escala humana. **Farien falta segles, sinó mil.lenis per aconseguir que la Posidònia desenvolupes una pradera en bon estat i madura com la present a la zona. Hem de recordar que com el mateix estudi menciona a aquesta zona la pradera fins i tot ha aconseguit desenvolupar-se i formar un escull el que dona idea de la potencia i qualitat de la pradera.**

És pràcticament impossible que la plantació suposi la recuperació de la pradera. Es considera que la colonització d'uns pocs metres precisa de segles (Marbá, N & Duarte, CM 1998. Rithome elongation and seagrass clonal growth. *Mar. Ecol. Prog. Ser.* 174).

Aquesta afirmació està recolçada per diversos casos documentats científicament. Possiblement el més conegut es el de la Badia de Villefranche-sur-mer (França) o 50 anys més tard de l'afectació d'una pradera de Posidònia per una bomba de la segona Guerra Mundial la regeneració no arribava al 40%, i això que no es tractava de la creació d'una nova extensió, sinó de la recuperació d'una prèviament existent. Es pot consultar aquestes dades i fins i tot plànols de la situacions en 1943 i 1983 al Quadern de Pesca nº 5 (pagines 35 i 36) editat per la Conselleria d'Agricultura i Pesca del Govern Balear.

Al mateix Quadern es poden trobar referències d'estudis experimentals per comprovar la possibilitat de trasplantar posidònia per recuperar alguers degradats o crear-ne de nous (estudiat molt especialment per Molenaar i Meinesz). Tots aquests estudis confirmen que només és possible en espais amb condicions òptimes per a la posidònia, però sempre necessitant un temps molt llarg que qualifiquen de segles per a desenvolupar un alguer. **Possiblement per reconstituir l' escull-barrera situat al raser de l'illot de ses Rates i afectat pel projecte serien necessaris mil.lenis i, més probablement, no s'aconseguiria mai.**

De fet, recentment, un informe elaborat per la Unitat de Biologia Marina de l'Universitat d'Alacant, a petició d'Adena, sobre la possibilitat de trasplantar 30 Has de posidònia afectades per l'ampliació del Port de Campomanes, a Altea, ha conclòs que fer-la efectiva suposaria invertir un termini de 1.800 anys i un cost econòmic de 100 milions d'euros. És a dir, resulta del tot inviable.

Volem manifestar també **que els redactors de l'AIA no han estudiat l'efecte que tendria sobre conservació i regeneració de les praderes pitiuses de posidònia l'extracció de les 500.000 llavors de Posidonia que consideren precises per a la desenvolupar la germinació i plantació d'exemplars de posidònia per a la regeneració d'alguers com a mesura compensatòria. Una actuació com aquesta mai podria ser aprovada sense tenir garanties de que el seu efecte damunt les praderies d'Eivissa i Formentera, algunes de les quals estan catalogades com a Be Patrimoni de l'Humanitat, no sigui negatiu. És a dir, que per posar en pràctica una mesura compensatòria amb pràcticament nul·les possibilitats d'èxit, ni tan sols a llarg termini, es podria posar en perill l'adequada conservació de la resta de praderes.**

2.-NO ES CONTEMPLA EN ABSOLUT LES AFECTACIONS QUE POT PRODUÏR EL PORT ESPORTIU A LA RIQUESA ARQUEOLÒGICA D'AQUEST INDRET.

La riquesa arqueològica d'aquest sector, els barris de ses Figueretes i es Viver, situats a la banda de ponent de la ciutat d'Eivissa es coneguda des de principis del segle XX.

Han estat també nombroses les troballes de caràcter submarí distribuïdes per aquest sector fins a l'illa de ses Rates; promogudes per la Conselleria de Cultura del Consell d'Eivissa i Formentera els anys 2002-2003, es varen realitzar dos campanyes de prospecció i excavació arqueològiques submarines realitzades per l'empresa INSUB.

Els resultats d'aquestes campanyes varen demostrar la riquesa i la importància arqueològica d'aquesta badia de es Viver i ses Figueretes. Es varen localitzar concentracions de bales de fona, evidències d'una possible batalla naval. Finalment, es plantejava la possibilitat de l'existència de vaixells esfondrats.

Les conclusions d'aquestes intervencions subaquàtiques recomanaven la necessitat de realitzar noves prospeccions exhaustives per delimitar els sectors localitzats, localitzar de nous i l'excavació dels mateixos.

Totes aquestes dades exposades fan evident la riquesa i el fonamental interès arqueològic d'aquesta badia de es Viver i ses Figueretes, riquesa que encara ni menys coneixem quina magnitud podria tenir i s'ha de definir amb claredat.

La construcció en aquesta zona d'un port esportiu, o de qualsevol altra instal·lació destruiria definitivament tot aquest destacat jaciment submarí, una pèrdua que no ens podem permetre donada l'actual situació d'emergència que pateix el nostre patrimoni. A més a més pensem que la conservació i posada en valor d'aquest gran jaciment podria aportar un gran benefici per la nostra comunitat. Els beneficis socioeconòmics sempre son més perdurables i segurs si tenen com a base la sostenibilitat i la recuperació que si es basen únicament en l'explotació fins l'esgotament dels recursos.

3.- EL PROJECTE SUPEDITA LA PROTECCIÓ AMBIENTAL AL DESENVOLUPISME EN CONSIDERAR NOMÉS ASPECTES DE BENEFICI ECONÒMIC, PERÒ NOMÉS CARA A LA PROMOTORA

Un exemple es la valoració dels impactes de l'activitat constructora. Segons la matriu d'interaccions aquesta activitat només tendria efectes socioeconòmics positius, passant per alt els impactes sobre el medi natural i el paisatge. És lògic que durant la construcció d'una infraestructura com la projectada el paisatge intrínsec i les vistes cap a la zona afectada patiran un impacte negatiu, que afectarà a una zona molt freqüentada (existeix un passeig marítim, a més de trobar-se a la ruta de les embarcacions que circulen entre Eivissa i Formentera). No hem d'oblidar també que es tracta d'una zona turística amb una platja urbana i hotels a primera línia per la qual cosa tindrà una incidència negativa important sobre el teixit socioeconòmic del barri que també ha estat obviat. Tampoc estan valorats negativament la evident interacció de l'activitat constructora amb la qualitat de l'aire i l'ambient sonor, la modificació de la morfologia i dinàmica litoral i la vegetació i fauna de la zona. Tampoc es considera que l'activitat constructora afecti a les comunitats marines a pesar de que es sepulsen un mínim de 120.000 m² de posidònia en bon estat de conservació.

La pràctica desaparició de la platja de ses Figueretes i la perda resultant de la qualitat de l'aigua de bany tampoc es valoren amb prou rigor a la AIA. Sens dubte la bocana del port situada cap a aquesta platja, juntament amb la dificultat de circulació de l'aigua per la presència d'aquest port provocaran que de manera progressiva la qualitat del substrat i de l'aigua de la platja vagi minvant. Aquest fet s'agregarà per la perda d'una important massa de posidònia que és la que proporciona la major part de la sorra a les platges de Balears i la transparència de les nostres aigües. Sobre l'afectació d'una zona litoral de platja, s'ha de recordar allò previst a la legislació de costes.

En qualsevol cas, **l'evolució lògica del pensament racional, ha donat com a camí a seguir el considerar la protecció del medi ambient com a interès públic prevalent en la realització d'obres o projectes. Aquesta evolució, evidentment, no l'han experimentat els promotors d'aquest projecte, que exposen com a úniques suposades virtuts, les de caire econòmic.** Hem de citar aquí J. Jordano, Revista Jurídica del Medio Ambiente (may 2002): *“La evaluación de impacto ambiental es un procedimiento cuyo resultado final, la declaración de impacto ambiental es un acto administrativo de juicio de carácter complejo que tiene por objeto determinar mediante un procedimiento específico la viabilidad ambiental de un proyecto público o privado . La legislación sobre evaluación de impacto ambiental impone con carácter obligado su realización. El incumplimiento del deber de realizar la evaluación de impacto ambiental determina la suspensión del proyecto y el surgimiento de responsabilidades civil y administrativa.*

Tanmateix, és la pròpia llei de costes la que admet l'accelerat deteriorament de la qualitat del litoral, constatant *“A esta situación se ha llegado, en general, en*

actuaciones inconexas, sin la necesaria coordinación entre la legislación del dominio

público marítimo y la del suelo, sin tener en cuenta la interacción tierra-mar, ni la necesidad de establecer medidas que garanticen la conservación de estos espacios singularmente sensibles al deterioro, ni los costes externos a la propia acción ni la rentabilidad o valor social del medio.” A aquest grau d’anàlisi, que es feia fa ja gairebé 20 anys, tampoc han arribat encara els promotors d’aquesta iniciativa, tot i que en aquest cas estam davant l’afectació d’espais extremadament valuosos i sensibles.

El propi reglament que desenvolupa la Llei de costes estableix un documents mínims d’obligada presentació en el cas de projectes d’obres al litoral que, entre d’altres coses obliga a incloure:

“El estudio básico de dinámica litoral a que se refiere el artículo 91.3, se acompañará como anejo a la Memoria, y comprenderá los siguientes aspectos:

a) Estudio de la capacidad de transporte litoral.

b) Balance sedimentario y evolución de la línea de costa, tanto anterior como previsible.

c) Clima marítimo, incluyendo estadísticas de oleaje y temporales direccionales y escolares.

d) Batimetría hasta zonas del fondo que no resulten modificadas, y forma de equilibrio, en planta y perfil, del tramo de costas afectado.

e) Naturaleza geológica de los fondos.

f) Condiciones de la biosfera submarina.

g) Recursos disponibles de áridos y canteras y su idoneidad, previsión de dragados o trasvases de arenas.

h) Plan de seguimiento de las actuaciones previstas.

i) Propuesta para la minimización, en su caso, de la incidencia de las obras y posibles medidas correctoras y compensatorias.

Per altra banda, l’art 93 d’aquest reglament, per assegurar l’ús públic que han de tenir les platges estableix: *“La disminución significativa de la superficie de playa existente, causada por las actividades proyectadas, deberá, en su caso, ser compensada con otra equivalente, a crear o regenerar en la zona, sin que esta compensación sea condición suficiente para que, en su caso, el título se otorgue”*. Donada l’afectació d’una zona de platja, segons l’AIA de bona qualitat pel bany, i la impossibilitat i poca idoneïtat, per raons de caire ambiental, de la creació de platges artificials, aquest és un nou argument en contra d’aquest

projecte i una mostra més que està decantat cap a interessos privats molt allunyats de l'interès públic.

4.- L'AVALUACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL NO CONTEMPLA LES GREUS AFECTACIONS QUE SUPOSARÀ AQUESTA INSTAL·LACIÓ SOBRE EL LITORAL, ESPECIALMENT SOBRE EL DE LA RESERVA NATURAL DE SES SALINES

Un altre greu problema, de conseqüències irreversibles, que no es reflexa a la matriu d'interaccions, és l'impacte de l'activitat dels amarres sobre l'avifauna i les comunitats marines. **Com el mateix estudi incorpora, la gran majoria dels turistes nautics es dirigeixen cap als illots inclosos al Parc Natural de ses Salines i a les platges del nord de Formentera que pateixen una gran pressió per aquest fet. L'instal·lació d'un volum d'amarres tant important a la mateixa porta de es Freus incrementaria enormement aquesta pressió i el seu impacte.** De fet l'AIA al seu punt 3.4.3. reconeix una previsió de increment del trànsit marítim en un 32% el que es totalment inacceptable. Hem de recordar també que un dels problemes més importants del Parc Natural de ses Salines es el fondeig de vaixells a l'interior de la seva zona marina. Per aquest motiu enguany està previst l'inici d'un projecte pilot amb 150 insuficients punts de fondeig per evitar l'efecte de les àncores damunt la pradera de posidònia declarada LIC i Patrimoni de l'Humanitat (mentre **el 95 % del Parc segueix sent considerat de fondeig lluire**). Ara mateix, abans de la construcció d'aquest port els mesos de juliol i agost es contabilitzen mes de **600 embarcacions ancorades a aquesta zona. L'increment del 32% del trànsit marítim donarà un colp de mort a aquest espai tan valuós i d'unes praderies de les que depen la qualitat del bany i la propia existencia de les platges del nord de Formentera, les mes importants des del punt de vista biològic i també turístic de l'illa.**

L'avifauna, especialment les aus marines que nidifiquen als illots (destacant la gavina corsa (*Larus audouinii*) i el virot petit (*Puffinus mauretanicus*)) també patirà un increment de la pressió que pot afectar especialment a les colònies de cria. Al igual que l'efecte de l'activitat del trànsit dels Vaixells damunt les praderies als punts de destí de les embarcacions, l'efecte negatiu del trànsit damunt l'avifauna no s'ha inclòs a la matriu.

L'augment de vaixells empitjorarà sense cap dubte el greu problema d'abocaments de matèria orgànica i productes químics a la mar que, ja actualment, suposa un gravíssim problema que provoca la proliferació de comunitats d'algues que asfixien la posidònia, privant-la de llum solar i provocant una mimva important en la qualitat de la pradera

5.- EL PROJECTE PRETEN CONDICIONAR LA PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA DE LA CIUTAT. NO S'ADAPTA A LES INFRASTRUCTURES EXISTENTS SINÓ QUE PRETEN QUE, AMB SOUS PÚBLICS, AQUESTES SINGUIN ADAPTADES A LES NECESSITATS QUE GENERARÀ EL PROJECTE

Un altre aspecte curios es la valoració positiva del efecte del port una vegada construït i en explotació damunt del trànsit rodat i peatonal. A pesar de que els carrers actualment existents no són suficients durant la temporada turística per assumir el trànsit amb fluidesa i als problemes derivats del transport dels nostres visitants als hotels situats a la zona del carrer Carles Roman que obliga a aturar el tràfic per a les operacions de càrrega i descarrega dels passatgers i el seu equipatge l'impacte negatiu que provocarà l'increment en la densitat del trànsit (ja saturat) no es menciona a la matriu. **Hem de recordar que està previst un aparcament de prop de 800 places i, per tant, l'increment de la circulació a la zona és més que previsible. També és destacable que aquest increment precisarà, segons els tècnics que han realitzat l'AIA, la modificació d'un carrer actualment d'un sol sentit per a fer-ho de doble direcció i així facilitar la sortida i el fluxe del trànsit del port. Curiosament aquesta modificació apareix al text com a recomanació per a les autoritats municipals, la qual cosa vol dir que el trànsit generat provocarà un colapse a la zona i que l'única possibilitat de solventar-lo és facilitar al promotor un vial de sortida amb sots públics cosa que, com a mínim, sembla una presa de pel als ciutadans, més i més una vegada que l'Ajuntament de Vila s'ha manifestat en contra d'aquest projecte i són més les signatures recollides en contra que a favor del mateix .**

6.- DIVERSES QUESTIONS SOBRE LES INTERACCIONS ENTRE EL PORT ESPORTIU PROJECTAT I EL MEDI

Les mesures correctores proposades difícilment tindran l'efecte que es manifesta al document en exposició pública.

Per exemple, resulta difícil admetre un impacte nul del dragat sobre la qualitat de l'aigua de bany de les 2 platges existents a la zona, sobre tot a Figueretes

Pitjor és el cas de les interaccions c-19, c-21, c-23 i c-26 que relacionen l'efecte sobre les comunitats marines de la construcció dels diferents dics i estructures portuaries. Les mesures 14, 16, 17 i 18 apenes tindran un efecte reductor de l'impacte (recordem que al menys s'afectarà segons el projecte a 120.000m² de praderia en bon estat) i es únicament per la "mesura correctora" que els autors del text reibaxen l'efecte. Com hem comentat a un altra al·legació sembla que això no es possible, per la qual cosa no s'hauria d'acceptar aquesta pretesa disminució del efecte damunt de les comunitats marines.

No podem estar d'acord amb el suposat efecte de les mesures 20 i 22 sobre el paisatge intrínsec (F7 i F10). **Per molt bon tractament paisatgístic de les infraestructures del port que es realitzi i la presència d'una pantalla vegetal, aquestes mai podran substituir el luxe que s'oposa per a la zona turística de Figueretes tenir un espai obert a la mar davant dels hotels i des del qual es pugui divisar l'illa de Formentera. La diferència de la qualitat del paisatge actual des de la platja serà abismal i, a pesar de les mesures correctores, no només s'hauria de mantenir la categoria Negatiu, sino incrementar-la a molt negatiu.**

En relació al consum elèctric de les diferents instal·lacions del port (F16, F24) s'ha de dir que les mesures correctores semblen totalment insuficients. A pesar de que el consum total no puposa un gran volum en comparació al total del municipi creim que una infraestructura com aquesta no hauria de construir-se a Balears sense garantir la seva independència energètica (i fins i tot aconseguir sobreproducció per vendre a xarxa). La simple promesa de l'estudi de la viabilitat de l'instal·lació de col·lectors solars no sembla suficient.

Un altre impacte valorat a la baixa després d'incorporar les mesures correctores és el F27 (activitats dels amarres/contaminació marina). Les mesures previstes en general es refereixen a mesures a l'interior del port esportiu previst i a la informació referent a bones practiques per als clients. No es te en compte que no tots els vaixells, per la seva antiguitat, disposen a l'actualitat de sentines estanques i per tant una part d'ells eliminaran els seus residus fora del port. Aquest fet no permet rebaixar el seu efecte fins a considerar-lo nul. Hi ha que afegir que no tothom te el comportament cívic necessari i no per explicar o difondre unes bones practiques aquestes es compliran.

Les mesures (M38 i M39) per reduir l'efecte del trànsit sobre els espais naturals (F42) també es basen en la difusió de bones practiques. Com ja s'ha dit, només l'increment del trànsit previst (32% segons el propi document d'AIA) fa que la saturació i les molesties sobre les aus marines, els fondeigos sobre la posidònia i els desembarcament a illots d'alt valor ambinetal siguin practicament inevitables. Per aquest motiu considerem que a pesar de les mesures correctores l'impacte seguira sent molt negatiu.

L'existència d'impactes no incorporats a les matrius i la valoració optimista de les mesures correctores, especialment per part de la mesura addicional, produeixen un fals efecte d'una reducció important dels impactes que consideram que no es correspon amb la realitat.

El document de l'AIA admet com a impacte negatiu, sense possibilitat de mesura compensatòria alguna, la necessària extracció d'àrids a les pedreres de l'illa, per a la construcció del port. Aquest vum d'extracció, que seria molt important i, donada la situació de les pedreres a l'illa d'Eivissa, enclavades la majoria a l'interior d'Espais Naturals protegits, suposaria una afectació greu i irreversible sobre el medi natural i el paisatge. A més el volum d'àrids que s'extreu actualment per a la construcció dels projectes viaris en marxa ja suposa un impacte prou inasumible com per afegir-n'hi de nous sense mesurar les conseqüències

Per tot l'exposat, se sol·licita la retirada d'aquest projecte, per no ajustar-se als més bàsics principis de sostenibilitat, suposar un gravíssim i irreversible atemptat contra el litoral pitiús, posar en greu perill les praderies de posidònia oceànica declarades Patrimoni de la Humanitat i la pròpia Reserva Natural marina de ses Salines d'Eivissa i Formentera i

atemptar contra l'interès general i el más bàsics criteris de sostenibilitat ambiental

Joan Carles Palerm Berrocal
GEN-GOB Eivissa

Eivissa, 21 de Juny de 2006

CONSELLERIA D'OBRES PÚBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS

