

Joan Carles Palerm Berrocal, amb DNI N° 41452857A, amb adreça postal a l'apartat de correus N° 1189 de la ciutat d'Eivissa, en nom i representació propi i en representació del GEN-GOB Eivissa, entitat sense ànim de lucre i declarada d'Utilitat Pública pel Consell de Ministres, vol fer constar que :

Tenint coneixement de l'exposició pública del projecte d'autovia de nou accés a l'aeroport de l'illa d'Eivissa, una vegada analitzat el mateix, dins del termini establert, DEMANA LA SEVA RETIRADA pels motius següents:

1. PROJECTE SOBREDIMENSIONAT

El nou accés de l'aeroport es troba sobredimensionat per a les necessitats reals de l'illa d'Eivissa i no suposa la millor solució per als problemes que es presenten a aquesta carretera.

La solució adoptada tindrà un elevat cost econòmic i no suposarà una millora en la seguretat de la xarxa a més d'haver-hi altres vies que necessiten altres actuacions més prioritàries en aquest sentit.

Les problemàtiques puntuals de saturació d'aquesta via precisen d'un estudi de les causes i el disseny de les mesures necessàries per tal de solucionar-les amb el menor cost ambiental i econòmic possible. Això no ha estat així i la proposta presentada deixa de banda altres alternatives com modificacions en els fluxos de vehicles, millora dels transports públic i millora o modificacions de determinats trams del vial.

No es justifica la necessitat de que el vial de circumval·lació de Sant Jordi tingui caràcter d'autovia amb 3 carrils per sentit, incloent el carril de servei, al igual que succeeix amb el tram entre Salines i can Fonoll.

2. AFECTACIÓ DEL PARC NATURAL DE SES SALINES

El projecte presentat, en contra del que manté la memòria del mateix, afecta greument a un espai protegit de gran valor que té la qualificació de Parc Natural, Ses Salines.

En efecte, part del traçat de l'autovia en el tram de circumval·lació a Sant Jordi transcorre per l'interior de la zona perifèrica de protecció del Parc Natural de Ses Salines, aprovada pel Govern Balear i publicada al BOIB. Aquesta zona perifèrica té que servir per fer de tampó i amortiguar els impactes que es puguin produir damunt aquest espai protegit.

Aquest fet és molt greu i, donat que el projecte nega l'afecció de la zona protegida, no s'avalua l'impacte ambiental sobre la mateixa, la qual cosa facilita l'obtenció d'una qualificació positiva del projecte que en cap cas es pot atorgar.

L'afectació no es limita a la zona perifèrica de protecció, sino que part de les obres es realitzen a l'interior del el mateix Parc Natural de ses Salines. En concret es contempla que bona part de l'avacuació del drenatge de l'autovia es realitzi mitjançant una canalització que travessa el Parc, modificant el curs natural d'un torrent i fent arribar l'efluent a aquesta zona humida d'interès internacional, declarada espai Ramsar, Lloc

d'Importància Comunitària, Zona d'Especial Protecció per a les Aus i Parc Natural. Aquesta canalització té previst avacuar a l'interior dels estanys de Sal Rossa.. Les canalitzacions, de formigó i grans dimensions, no s'inclouen al projecte i per tant no han estat avaluades donant la falsa imatge de que no afecten al Parc Natural i evitant que el corresponent estudi d'impacte avaluï el seu efecte, proposi mesures correctores o modificacions del mateix per, com succeeix amb l'afecció de la zona perifèrica, facilitar una avaluació ambiental positiva al projecte

Per tot l'exposat a aquest punt, es demana també la retirada del projecte presentat, per tal de evitar els impactes que suposaria damunt el Parc Natural de Ses Salines i la seva àrea d'influència.

3. INCOMPLIMENT DE LA NORMATIVA D'IMPACTE AMBIENTAL

L'avaluació d'impacte ambiental (AIA) presentat es una avaluació simplificada, quan, per tractar-se d'una autovia (tal i com consta al projecte), precisa d'una avaluació detallada segons el Decret 4/1986 d'impantació i regulació d'Avaluacions d'Impacte Ambiental. Hem de fer constar que el necessari estudi d'impacte detallat que haurà d'acompanyar el projecte d'execució del projecte final, no pot substituir l'avaluació detallada del projecte en sí, ja que cadascun estudia diferents aspectes i proposa mesures correctores a diferent nivell.

4. INSUFICIENT I DEFICIENT ANÀLISI DE L'IMPACTE AMBIENTAL

L'EIA presentat es insuficient i presenta clars errors i mancances. Així, per exemple, destaca l'esmentat al punt 2, en relació amb el Parc natural. Si bé hi ha altres errors o mancances, com és el fet que es menciona que l'única zona d'importància botànica a les zones properes i possiblement afectada es el pla de Vila, no es justifica l'importància del Pla, més bé baixa des del punt de vista botànic, i s'obvien altres zones més importants i properes, com els sistemes dunars de les platges pròximes i, el que és més greu, la vegetació típica de les zones humides present a la zona dels estanys de Sal Rossa i les rodalies del tram final de Platja d'en Bossa. Tampoc es fa esment de les Zones Especials de Conservació per a Plantes (ZECOP) més properes, com la nº 6 (Es Codolar-Es Cavallet), cosa que demostra la manca de coneixement previ de la zona i que aconsellaria, com a mínim, una re-avaluació d'impacte ambiental del projecte.

De la mateixa manera, l'anàlisi de la fauna és molt parcial i té errors molt significatius, com l'inclusió de la "comadreja" a la fauna eivissenca, quan aquest mamífer no ha tingut mai cap població a l'illa, També és pobre l'anàlisi de de la fauna ornítica de ses Salines, que com hem dit és ZEPA, on nomes es mencionen 3 espècies, obviant del tot les més importants.

És destacable que l'efecte barrera que aquest projecte causarà es infravalorat a aquesta avaluació. De fet no es dona cap solució ni mesura correctora per evitar aquest fet, el que considerem clarament insuficient i ha de ser tingut en compte.

L'avaluació presentada, a més a més, deixa, en moltes ocasions, les mesures correctores sense definir, remitent-se al projecte d'explotació, com en el cas de les mesures per reduir la contaminació acústica o quins son els principals residus tòxics perillosos i com es pensen tractar. Aquest darrer punt és molt important ja que a l'illa d'Eivissa hi ha una

mancança d'empreses autoritzades per a la gestió de residus perillosos i pot ser una problemàtica important durant l'explotació del projecte si no es preveu amb antelació. En el cas de la contaminació acústica, la mateixa documentació reflexa que, a pesar de les mesures presentades, hi haurà punts que superaran els nivells màxims legals establerts i que seran necessàries diferents accions correctores, però no defineix quines deixant-lo per el moment de la construcció de la via, el que considerem inadequat.

L'efecte de la via i les canalitzacions de drenatge previstes damnunt la hidrologia de la zona tampoc es valora correctament. No es té en compte la pèrdua d'infiltració en la recarrega dels aquífers a una illa tant necessitada d'aquest recurs, la gran quantitat de molins i sènies al Pla de sant Jordi, part dels quals estan afectats pel projecte, donen idea de l'importància hidrològica de la zona, que recull bona part de l'aigua ploguda a la Serra Grossa. Aquesta escorrentia es desviada a traves de canals de ciment al projecte.

5.-MANCA DE JUSTIFICACIÓ DEL PROJECTE PRESENTAT

La necessitat de projectar una autovia no està justificada al projece. Les úniques dades aportades son els IMD dels trams, pero no s'idica com es varen realitzar les medicions ni quins son els valors mensuals. A més a més hi ha trams afectats per la nova autovia projectada que presenten creixements negatius d'aquests índex que no justificarien la necessitat de comptar amb una via de 3 carrils (contant amb el de servei). Així, per exemple, el tram que uneix la PM-802 i l'areroport presenta un descens del 17'34% l'any 2002 i l'acumulat entre els anys 2000 i 2003 presenta una davallada del 9,7 %.

El projecte presentat és una modificació del projectat inicialment (4-CA9755-EI), incorporant les característiques d'autovia, el que obliga a adoptar mesures com baixar la rasant i fer pasos inferiors. Les raons per fer aquest canvi i adoptar la via ràpida no apareixen al projecte ni a les justificacions del mateix. Així, al punt 6.2.5 Definició de la solució correcta, es diu que les glorietses d'accés a Sant Jordi i Platja d'en Bossa poden fer-se a nivell sense interferir en la fluïdesa del trànsit i la velocitat de la via. Es menciona que es fan sotanivell per assegurar-se el seu correcte funcionament en cas d'incrementar-se molt el nombre de vehicles usuaris de la via. L'única possibilitat de produir-se un important increment del trànsit podria ser una hipotètica ampliació de l'aeroport, projecte que conta amb el rebuig de bona part de la població i que considerem que ha de ser impedit al PTI.

Tampoc es pot justificar les infraestructures per construir una autovia d'aquestes característiques, amb passos sotanivell a les interseccions, amb limitació de velocitat a 80 km/h com es diu al projecte.

6.- DOCUMENTACIÓ INSUFICIENT

Les obres de drenatge i canalització necessàries per a la via prevista (per mor del seu disseny per sota del nivell actual) son molt importants al projecte. A la documentació presentada no es tracta degudament el tema.

El resultat dels càlculs de les necessitats del drenatge de la via condiona la necessitat de realitzar infraestructures per la seva avacuació. La solució proposada es a traves de 3 grans canalitzacions, en part aprofitant lleres existents, bona part encimentades.

La situació dels canals i el seu disseny no estan inclosos a la documentació del projecte i per tant no han estat inclosos a l'AIA ni s'han proposat mesures alternatives ni correctores. Aquest fet és molt important ja que, com s'ha dit abans, una de les canalitzacions previstes afecta directament al Parc Natural de Ses Salines i condueix l'aigua canalitzada fins l'interior de la mateixa zona humida.

Qualsevol projecte d'aquestes característiques ha d'estudiar, necessàriament, l'efecte d'aquests vessaments damunt la flora i fauna de la zona, la possibilitat de contaminació de l'espai protegit per plom i metalls pesats que s'acumularan a les vores de la via, l'impacte produït durant el seu recorregut al Parc i proposar mesures correctores i fins i tot alternatives al canal projectat.

Les altres dos canalitzacions s'haurien d'incloure també a la documentació i a l'estudi d'impacte. De fet, una d'aquestes, de 286 metres es justifica per la modificació i edificació a un dels actuals torrents, sense valorar la possibilitat d'actuar damunt el mateix torrent eliminar les infraestructures il·legals situades al domini públic hidràulic.

7: IMPOSSIBILITAT DE RECUPERACIÓ DE MATERIALS EXCEDENTS TAL I COM ES PREVEU AL PROJECTE.

La previsió de terres i altres materials excedents és impressionant. Es calcula que sumaran un total de 1.000.000 de m³. la seva valoració a l'EIA es positiva ja que es contempla que tot el material acabarà a un pedrera abandonada per a la seva regeneració. Aquesta és l'única possibilitat contemplada i és la que el nostre col·lectiu considera que seria l'única adient. Per això volem fer constar que seria obligatori el seu compliment però, a dia d'avui, cap de les 3 pedreres previstes (Sta Barbara, Can Gallego i Cala Tarida) no tenen aprovats a la CBMA els tràmits per a autoritzar l'abocament dels materials de construcció i terres. Manca també l'aprovació del Projecte d'Restauració de l'activitat i també la construcció de la planta de triatge que es necessitaria previament a depositar els residus a la pedrera escollida.

La regulació de l'abocament de runes i residus de construcció i la seva autorització compta amb el Decret 10/2000 de 4 febrer pel qual es fitxa provisionalment i en caràcter d'extrema urgència, el triatge i l'abocament de residus de la construcció i demolició i l'Ordre de 28 de febrer de 2000 sobre mesures transitories per a l'autorització i de instal·lacions de valorització i eliminació de residus de la construcció i demolició, que han de complir-se abans de l'inici de les obres d'aquest projecte.

És important destacar un altre destí no seria acceptable ja que el volum dels materials previstos és molt important. Hem de recordar que el volum final disponible al femer de ca na Putxa, una vegada finalitzades les obres d'adequació que s'estan realitzant a l'actualitat, és de 2.339.215 m³ (total net de residus que es podran dipositar) i que les runes previstes l'ocuparien pràcticament en un 50%.

8: ES CONTEMPLA UNA PEDRERA ESGOTADA PER SUBMINISTRAR ELS ÀRIDS PER A LA CONSTRUCCIÓ DE L'AUTOVIA

Una altra de les irregularitats detectades al projecte de construcció del de l'autovia, és la inclusió de la Pedrera de Can Xumeu, ubicada al TM de Sant Josep de Sa Talaia com a un dels punts d'origen d'extracció d'àrids per a l'execució del projecte.

Tot i que la nomenada pedrera està inclosa al anexe núm 1 del Decret 61/1999, de 28 de maig d'aprovació definitiva de la revisió del Plan Director Sectorial de Pedreres, catalogada com a pedrera activa fora d'Àrea d'Especial Interés, amb núm d'ordre 18, núm. autorització 187 i data d'alta de 26 d'abril de 1966, la realitat és una altra ben diferent ja que la totalitat de l'extracció actual es troba ubicada dintre del ANEI núm. 8 d'Eivissa, Serra de Ses Fontanelles-Serra Grossa, per la qual cosa totes les actuacions que es portin a terme a la mencionada pedrera seran contràries al manament jurídic vigent a les Illes Balears, per tant, actuacions il·legals, amb grau tan elevat que es podrien considerar delictes.

En concret, s'està vulnerant la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals, al seu article núm. 22 on diu que "no es permetrà l'obertura de noves pedreres llevat de casos excepcionals en què per motius d'interès públic així ho prevegi a un indret determinat el Pla Director Sectorial de Pedreres".

Així mateix també s'incompleix el Decret 61/1999, de 28 de maig, d'aprovació definitiva de la revisió del Pla Director Sectorial de Pedreres, al seu article núm .7.2, on diu que "no es podran autoritzar noves pedreres en l'àmbit de les Àrees d'Especial Protecció d'interès per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears delimitades per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'Espais Naturals".

I, vista l'exposició, no només és un clar motiu més per la no execució de l'autovia sinó que també es demana la immediata clausura de la Pedrera Can Xumeu al TM de Sant Josep de Sa Talaia, per ser contrària al actual manament jurídic.

Curiosament, al projecte presentat, s'esmenta la zona de Serra Grossa, juntament amb ses Salines, com els espais naturals més propers a l'autovia, en els quals, s'afirma, no es produeix cap actuació.

Joan Carles Palerm

A Eivissa a 15 de maig de 2004