

Joan Carles Palerm Berrocal, amb DNI nº 41452857-A amb adreça postal a l'apartat de correus nº 1189 de la ciutat d'Eivissa, en nom 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 de reforma de la carretera de Sant Antoni a Eivissa (Proyecto de Trazado "Desdoblamiento Carretera Ibiza-San Antonio (C-731)" con clave CA-0008.03) una vegada analitzat el mateix, dins del termini establert, DEMANA LA SEVA RETIRADA pels motius següents:

1: PROJECTE SOBREDIMENSIONAT

El projecte presentat 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 si bé suposarà una millora puntual en la seguretat de la xarxa, produirà la redistribució del risc cap a les vies de servei i connexions projectades.

Les problemàtiques puntuals de saturació i perillositat 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 tingui caràcter d'autovia amb 3 carrils per sentit, incloent el carril de servei, i molt menys la necessitat de que les connexions siguin a diferent nivell. Tampoc està justificada la necessitat de realitzar totes les connexions, especialment en el tram situat entre les discoteques, a través de rotondes el que obliga al disseny de tot un conjunt de carrils accessoris que en el tram mencionat suposen a la pràctica un total de 9 carrils.

Per tot l'exposat a aquest punt, es demana també la retirada del projecte presentat, per tal de reconsiderar les necessitats reals i el seu redimensionament.

2. INSUFICIENT I DEFICIENT ANÀLISI DE L'IMPACTE AMBIENTAL

L'EIA presentat es insuficient i presenta clars errors i mancances. Així, per exemple, destaca que l'empresa no ha realitzat un anàlisi rigorós de les espècies de fauna i flora afectades i ha infravalorat l'impacte de la via sobre el paisatge. Per altra banda part dels impactes que es produiran per les obres no han estat inclosos a l'anàlisi. En aquest sentit convé destacar l'impacte resultant de l'explotació de les pedreres previstes per a l'obtenció del material per a les obres. Tampoc es valora l'efecte de la reapertura de antigues pedreres, a dia d'avui abandonades i regenerades de manera natural. Segons el projecte es planteja la possibilitat de fer servir 4 pedreres avui inactives. Es evident que es fa necessari un millor anàlisi de l'impacte paisatgístic

resultat d'aquesta reapertura i més tenint en compte la dependència del turisme de la nostra economia i l'impacte negatiu que pot provocar. Aquest impacte serà especialment greu tenint en compte que totes les pedreres previstes es troben a les rodalies de la mateixa carretera de sant Antoni i que hem de recordar que es la més utilitzada de l'illa. Una de les mancances importants en l'anàlisi del projecte damunt el paisatge es la valoració de l'impacte visual dels terraplens i talussos que es projecten per als vials i connexions a les rotondes. Hem de recordar que tindran una alçada propera als 8 metres. No s'han analitzat de manera individual sinó de manera global i superficial.

De la mateixa manera, l'anàlisi de la fauna és molt parcial, es molt escàs i basat en suposicions i no en treball de camp. A més a més té errors molt significatius, com l'afirmació de que no hi ha gaires endemismes a l'illa i minimitzant l'efecte damunt les poblacions. Hi ha errors importants com el fet de que dels dos únics endemismes que es mencionen un es la geneta i l'altre "diferents subespècies de lacèrtids" volen referir-se suposadament a la nostra sargantana, de la qual només una de les desenes de subespècies descrites viu a l'illa. Això ens dona idea de la capacitat tècnica i el treball previ realitzat per l'equip redactor a l'hora de realitzar l'EIA. També és pobre l'anàlisi de la fauna ornítica de la zona. Només volem destacar com exemple que al no contemplar l'anàlisi del projecte els efectes de la reobertura de les 4 pedreres inactives s'obvia l'importància de les mateixes per als rapinyaires diürns (xoriguers) i nocturns (olibasses) que crien als talussos. L'impacte sobre la fauna es valora de manera global com "moderado-severo", però reconeix que l'impacte damunt les espècies que fan servir els torrents serà "severo", i tot i així no menciona cap mesura correctora.

L'anàlisi de la flora també es mostra insuficient i demostra que no s'ha fet un treball de camp acurat. Si bé es cert que en bona part es tracta de vegetació ruderal i camps de conreu hi ha una falta d'anàlisi de la vegetació dels torrents que travessa la carretera, els quals son tractats com corredors biològics, on basant-se en la bibliografia, però demostrant un clar desconeixement de la zona situen comunitats de baladre.

L'avaluació presentada, a més a més, deixa, en moltes ocasions, les mesures correctores sense definir, remittint-se al projecte d'explotació, com en el cas de les mesures per reduir la contaminació per pols durant la construcció de la via projectada, a pesar de que considera que el seu impacte serà "moderado-severo" sobre la vegetació propera. No es contempla quins son els principals residus tòxics perillosos produïts durant el procés d'execució de les obres 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.

3. INFRAVALORACIÓ DE L'EFECTE BARRERA RESULTANT I INSUFICIÈNCIA DE LES SOLUCIONS CONTEMPLADES

Es destriable que l'efecte barrera que aquest projecte causarà es infravalorat a aquesta avaluació a pesar de que es evident que provocarà la separació de les poblacions dificultant l'intercanvi genètic i afavorint les plagues. No s'ha fet un anàlisi de la fauna realment afectada i simplement es comenta que "pueden tener relación con la obra" l'ericho, el rat grill, el conill, el ratolí i la geneta. Es molt important l'anàlisi de la

problemàtica i les espècies afectades per tal de dissenyar els corredors i infraestructures per tal de reduir l'efecte barrera de la manera adequada. Al projecte només es consideren el torrent d'es Fornàs i el de Buscastell com a principals corredors, si bé la seva ubicació no fa que en el futur siguin suficients, especialment per la geneta. De fet només es dona una solució o mesura correctora per evitar aquest fet, deixar la mediana oberta per que pugui passar la llum al punt on es troben els torrents (trams de 50 metres d'amplada) que considerem clarament insuficient. Altres mesures per al correcte disseny de les travessies per a la fauna ha de ser tingudes en compte. Així per exemple es pretén encimentar els llits sota la via dificultant la seva utilitat com a pas per a la fauna. Es fa necessari incorporar millores al projecte per tal d'aconseguir reduir l'efecte barrera de la via i habilitar altres específics per a micromamífers al llarg de la via. La valoració de l'impacte de l'efecte barrera es considera a l'EIA com "moderado con pasos para la fauna", pero malauradament el projecte no te previstos aquests espais de manera adequada.

L'efecte de la via i les canalitzacions de drenatge previstes damunt la hidrologia de la zona tampoc es valora correctament. No es te en compte la pèrdua d'infiltració en la recarrega dels aquífers a una illa tant necessitada d'aquest recurs, ni es preveuen mesures per garantir que no es produeixin episodis de contaminació del sòl i els aquífers de la zona.

4. NO ES PREVEUEN MESURES PER A EVITAR LA POSSIBLE DESTRUCCIÓ DE JACIMENTS ARQUEOLÒGICS

L'equip redactor indica que els únics jaciments propers hi son a Can Jurat i puig d'en Valls i que no es probable que hi existeixi cap altre afectat per les obres. Per aquest motiu no fa cap recomanació i no es farà un anàlisi acurat durant la fase de construcció. Aquesta mancança no es justificable i hauria de ser revisada a un futur projecte.

5.-MANCA DE JUSTIFICACIÓ DEL PROJECTE PRESENTAT

La necessitat de duplicar, o triplicar si tenim en compte el carril de servei, la capacitat de la carretera es més que dubtosa, però a mes a mes el seu disseny amb moltes connexions a traves de rotondes a diferent nivell no està justificat. Altres dissenys menys agressius com les rotondes a nivell i la habilitació de segon carril de manera puntual al tram Sant Rafel-Sant Antoni podrien solucionar els problemes existents amb menys impacte ambiental. Es important destacar que el disseny de les rotondes a diferent nivell implica un major impacte paisatgístic i un major cost econòmic. A mes a mes, el projecte presentat te un excés d'aquestes sortides amb rotondes en el tram Eivissa-Sant Rafel que no es troben justificades. Destaquen en aquest sentit les projectades per donar sortida als usuaris de la via cap a les discoteques Amnesia i Privilege, que obliguen a expropiar gran quantitat de terreny, a construir carrils per a la seva interconnexió (arribant a 9 carrils durant aquest tram) i incrementant l'impacte paisatgístic, quant qualsevol usuari d'aquests locals podria perfectament anar fins a altres rotondes previstes a menys de 2 km i fer un canvi de sentit, reduint considerablement els impactes previstos.

6. MANCA DE INFORMACIÓ I PREVISIÓ RELACIONADA AMB ELS MATERIALS EXCEDENTS

La previsió de terres i altres materials excedents no apareix al projecte. Tampoc quin serà el seu destí. Per al nostre col·lectiu l'única solució es que tot el material acabi a un pedrera abandonada per a la seva regeneració. Aquesta es l'única possibilitat contemplada i es 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 pedrera de l'illa te aprovats a la CBMA els tràmits per a autoritzar l'abocament dels materials de construcció i terres. Falta també l'aprovació del Projecte de restauració de l'activitat i també la construcció de la planta de triatge que es necessitaria prèviament a dipositar 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 transitòries 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.

7. LA MANCA DE RIGOR DE L'EIA ES MOLT CLARA A LES ACTUACIONS RELACIONADES AMB L'INTEGRACIÓ VISUAL DE LA VIA

L'EIA inclou en realitat part del que hauria de ser el mateix projecte d'aquesta infraestructura. Al projecte no hi ha cap línia referent a com siràn els acabats i la jardineria que es farà servir als talussos, voravies o les rotondes. Tota la informació es troba a l'EIA que en realitat no analitza de manera crítica les espècies o les previsions de l'empresa adjudicatària, sinó que l'incorpora donant la impressió de que es te molta cura d'aquesta integració i ocultació de les infraestructures. Es molt lamentable llegir com gairebé tots els noms científics de les espècies vegetals mencionades al text tenen grans errors ortogràfics, donat a entendre que no han estat treballats per personal qualificat per a la realització d'EIA o bé sense cap mena de formació ambiental. A pesar de que es diu que es farà servir flora autòctona es preveu fer servir canyar (*Arundo donax*) per a la recuperació dels torrents, quan aquesta és una espècie introduïda que produeix efectes negatius als torrents. Una altra espècie molt mencionada pels redactors és el xiprers, espècie no autòctona que es pensa fer servir de manera molt important.

8: ES CONTEMPLA UNA PEDRERA ESGOTADA COM A FONT D'ÀRIDS PER A LA CONSTRUCCIÓ DE L'AUTOVIA

Una altra de les irregularitats detectades al projecte de construcció 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 annex núm. 1 del Decret 61/1999, de 28 de maig d'aprovació definitiva de la revisió del Pla Director Sectorial de

Pedreres, catalogada com a pedrera activa fora d'Àrea d'Espacial Interès, 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 que podrien ser considerades com a 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'Espacial Protecció d'interès per la Comunitat Autònoma de les Illes Balears delimitades per la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals".

Per tot l'exposat, no només demanam la no execució de l'autovia sinó que també es reclama la immediata clausura de la Pedrera Can Xumeu al TM de Sant Josep de Sa Talaia per ser contrària al actual manament jurídic.

Joan Carles Palerm

Eivissa, 28 de juny de 2004

HBLE. SR. CONSELLER D'OBRES PUBLIQUES DEL GOVERN BALEAR
CONSELLERIA D'OBRES PUBLIQUES, HABITATGE I TRANSPORTS
Direcció General d'Obres Públiques i Transports
Departament de Carreteres