



16/06/2009

Josep Foguet Coll, amb DNI [REDACTED], com a President de la Secció Insular de Menorca del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, entitat declarada d'Utilitat Pública, amb domicili a efectes de notificacions al Carrer Camí des Castell, 53 de Maó

I en referència a l'anunci publicat al BOE 122 de 20/05/09 relatiu a **l'explotació de llocs d'amarrament a la ribera nord del port de Maó (E.M. 261) mitjançant concessió administrativa**, en el termini d'exposició al públic presenta les següents

ALLEGACIONS

No es valora l'impacte ambiental de l'increment de llocs d'amarrament.

El projecte planteja passar de una capacitat de 242 embarcacions a 442. Malgrat que es suposi que alguns d'aquests nous llocs han de servir per reubicar les embarcacions que fins ara es trobaven fondejades (que en cap moment en quantifiquen), la capacitat de vorera augmentaria un 82 %.

En aquest context, es troba a faltar la valoració sobre l'impacte ambiental que pot causar el corresponent increment de tràfic marítim, tant a la zona que ens ocupa com a la resta de litoral de l'illa.

No es valora l'impacte del potencial desplaçament d'amarres a altres indrets.

Amb els progressius processos de privatització que Autoritat Portuària està impulsant en el port de Maó, s'està provocant un desplaçament d'embarcacions que abandonen el seu lloc habitual d'estada al port, degut al gran augment de preus que després apliquen les empreses concessionàries.

Així ha passat amb el port d'hivernada (que es va traduir amb una gran pressió sobre la cala des Grau), està passant ara amb el tram que gestiona Trapsa (amb increment de pressió a Addaia) i és probable que passi també amb la vorera nord. De fet, cal recordar que el Plec de Basses del concurs de la vorera nord, que va regir la concessió que ara presenta aquest projecte, ja deia que es mantindrien les tarifes que fins ara pagava la gent que tenia amarre, fins l'aprovació de l'Acta de Reconeixement de les obres; després s'aplicaran les noves tarifes.

Res fa pensar, idò, que aquest cas hagi de ser diferent dels demés. Però atès que la Llei d'impacte ambiental diu que els impactes s'han de valorar de manera sinèrgica, cal demanar que s'inclougui també l'estudi sobre els efectes que aquesta concessió i aquest projecte poden causar sobre altres indrets del litoral.

El fet que la competència d'Autoritat Portuària es limiti al port de Maó no evita aquestes conseqüències esmentades, que es podrien solucionar amb una adequada coordinació entre administracions (cosa que també demanen les lleis).

No es detallin les extraccions de morts i cadenes existents.

El projecte no inclou cap inventari en relació a la quantitat d'elements de llast (morts de formigó, cadenes i altres elements) que es troben a la zona objecte de concessió. Es limita a posar una partida global per a la seva retirada, però d'aquesta manera no es pot garantir la necessària neteja prèvia de residus, que caldria demanar a una intervenció actual com la que es pretén. Tampoc a l'estudi d'incidència ambiental s'ha observat cap referència a aquesta qüestió.

Es demana que es relacionin i situïn els objectes que s'han d'extreure, tant per poder valorar si el pressupost d'aquesta partida és adequat com perquè l'administració que atorga les autoritzacions pugui comprovar que les extraccions realitzades s'avenen amb el compromís adquirit.

No s'han estudiat les afectacions a les comunitats d'algues i fanerògrames.

La documentació exposada al públic tampoc incorpora cap zonificació de les àrees que poden albergar comunitats d'interès (*Posidonia*, *Cymodocea*, *Cystoseira*...). Sense aquesta informació, és difícil valorar la compatibilitat ambiental d'algunes de les actuacions proposades.

De fet, la memòria d'incidència ambiental esmenta a les Mesures moderadores, que *“Para evitar la afectación de comunidades de fanerógramas marinas por ocupación física del espacio, se debe realizar una cartografía bionómica en los tramos de actuación.”*

Generalment, els valors ambientals del port de Maó es situen a la part més exterior, atès que a la part interior és on operen els grans vaixells, que han transformat de manera molt significativa les característiques del fons. Per aquests motius, es demana que, com a mínim, i mentre no es fa l'estudi bionòmic citat, es deixin fora de les actuacions la caleta i el tros de litoral que queden a llevant de la cala principal de Cala Llonga.

Cal incorporar sistemes d'estalvi d'aigua.

El malbaratament d'aigua és una de les característiques de la nàutica, que li aporta més mala imatge. Al port de Maó, és ben freqüent a l'estiu observar mànigues d'aigua permanentment obertes per si algú ho necessita. Mentrestant, s'estan plantejant grans inversions públiques per solucionar el greu problema de sobre explotació d'aqüífers que pateix l'illa.

Per aquests motius, es demana que qualsevol nova concessió quedi condicionada a la instal·lació de sistemes temporitzadors de servei d'aigua, que impedeixin que el poder adquisitiu es transformi en mal ús de l'aigua. Així mateix, totes les mànigues haurien d'anar dotades amb pistola de tancament automàtic quan ningú les usa.

Salvaguardar el valor paisatgístic de Venecia

El projecte preveu importants intervencions en aquest singular edifici. Es plantegen la nova construcció de la coberta, els balcons exteriors i d'altres, degut al mal estat de manteniment.

Es demana que qualsevol intervenció contempli el manteniment de l'aspecte original, no només en quant als elements i materials (que ja es contempla) sinó també en la percepció visual. Així, seria d'agrair que la coberta torni a incorporar el màxim de teules velles, que la façana mantengui una textura similar a l'original, que les llenyes rebin un tractament d'aspecte envellit, etc.

SR. PRESIDENT D'AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS.
MINISTERI DE FOMENT.