

DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
OTAA Girona

Pl. Pompeu Fabra, 1 | 17002 Girona

Assumpte: Consideracions a l'avaluació d'impacte ambiental i continguts a l'estudi d'impacte ambiental del projecte d'aeròdrom del terme municipal de l'Escala

EXPOSA

Que l'entitat i la plataforma que representa té com a objectius l'estudi, la defensa i la conservació del medi ambient i del territori.

Que com sigui aquests objectius interessin al bé comú i com a tal estan reconeguts a l'article 45 de la Constitució Espanyola.

Que la Sala Segona del Tribunal Suprem, en sentència dictada el 30 de novembre de 1990, en vista el recurs del sumari 12/85 de la Secció Tercera de la Audiència Provincial de Barcelona, reconegué el dret a gaudir del medi ambient com a dret fonamental dels ciutadans espanyols.

Aquesta entitat defensa que "la integració de la conservació de la natura en el procés de presa de decisions socioeconòmiques és indispensable, i que hi ha una clara interdependència entre el manteniment de la integritat dels sistemes naturals i culturals i la provisió d'opcions socials i econòmiques atractives i amb futur. No es podrà avançar cap a la sostenibilitat si no s'assoleix una relació equilibrada entre les necessitats socials, l'activitat econòmica i el funcionament dels ecosistemes, que proveeixen els serveis

ambientals essencials, dels quals depèn no sols la qualitat de vida, sinó fins i tot la pròpia existència humana” (Josep M^a Mallarach a Revista de Girona).

PRIMER. REDEFINICIÓ DELS IMPACTES D'UN AERÒDROM I L'ÚS I INTERÈS PÚBLIC DE MANTENIR UN ESPAI AERI NET I UN TERRITORI AGRARI TRANQUIL.

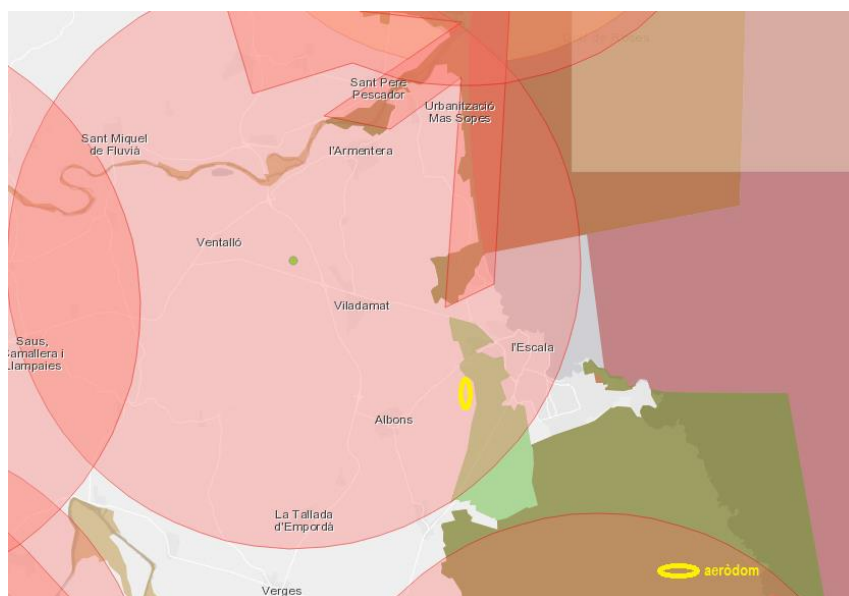
Davant la revolució tecnològica que estem vivint cal replantejar la necessitat d'ocupar l'espai aeri mitjançant usos privats. L'ús particular dels drons (com a mecanisme volador que més ús se n'està fent a nivell particular) està replantejant la planificació i els permisos d'ús de l'espai aeri.

La pista d'un aeròdrom no es pot avaluar i analitzar com l'ocupació d'un terreny limitat i concret, sinó que cal fer extensiu els impactes a l'ús associat a aquesta pista: sorolls, ocupació d'espai aeri, impactes i efectes negatius pels veïns, impactes i efectes negatius a la biodiversitat i la contribució de gasos d'efecte hivernacle a l'atmosfera.

Caldria considerar l'espai aeri d'interès públic i general.

Per poder plasmar la complexitat de l'espai aeri, es proposa la consulta dels permisos per poder fer volar un dron a l'Alt Empordà (un mecanisme aeri sense pilot molt més fàcil, més innocu, amb menys impacte que un aeroplà) . Una de les eines més emprades per poder-ho consultar és la web: <https://drones.enaire.es/>

Segons aquesta web:



Segons aquest plànol, la zona de l'àmbit del projecte (amb un cercle de color groc) es troba en zona d'alerta perquè es troba dins l'àrea de seguretat de l'aeròdrom de Viladamat i no està permès el vol de drons excepte que hi hagi coordinació amb l'aeròdrom.

Per aquesta raó, es considera que construir i fer ús d'un aeròdrom particular en una parcel·la privada és igualment incompatible amb la proximitat de l'aeròdrom de Viladamat. Per altra banda, cal tenir en consideració l'espai aeri necessari per aquests vols i l'afectació, evidentment, de tots els veïns de la zona i del medi ambient.

Cal tenir en compte que a molts pocs metres de distància es disposa d'aeròdroms públics que en poden fer ús també (aeròdrom d'Empuriabrava, ultralleuger de Viladamat i Ordis) i potser no cal anar implementar nous projectes irrespectuosos amb el paisatge, amb la seva tranquil·litat, amb la seva naturalesa,... Aquesta seria l'alternativa zero que cal ser avaluada.

Malauradament, i com sempre succeeix, aquest projectes són viables en zones lliures de grans infraestructures, en espais lliures ben conservats. Per aquesta raó, es considera encara menys viable. Per altra banda, cal planificar aquesta tipologia de projectes i cal posar-hi límits. Es plantegen moltes qüestions de planificació sectorial que cal considerar i que anirem desenvolupant tot seguit.

SEGON. COMPATIBILITAT ENTRE EL PROJECTE D'AERÒDROM I LA LLEI DE CANVI CLIMÀTIC.

La llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic té com a finalitat reduir les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle i la vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic, afavorir la transició cap a una economia neutra en emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. I per a poder-ho aconseguir es planteja contribuir a la transició cap a una societat en què el consum de combustibles fòssils tendeixi a ésser nul, amb un sistema energètic descentralitzat i amb energies cent per cent renovables, fonamentalment de proximitat, amb l'objectiu d'aconseguir un model econòmic i energètic no dependent dels combustibles fòssils ni nuclears el 2050.

Segons l'article 24 de transport i mobilitat de la llei:

1. Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense

emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, i concretament han d'anar encaminades a:

a) La racionalització de la demanda de mobilitat i transport privat tant de mercaderies com de persones per a optimitzar el conjunt de la xarxa d'infraestructures de transport públic mitjançant l'adopció d'instruments de gestió, informació i foment del transport públic.

La llei del canvi climàtic fa incompatible la realització d'un nou aeròdrom que té com a objectiu el gaudi personal o el turisme mitjançant vols d'ultralleugers.

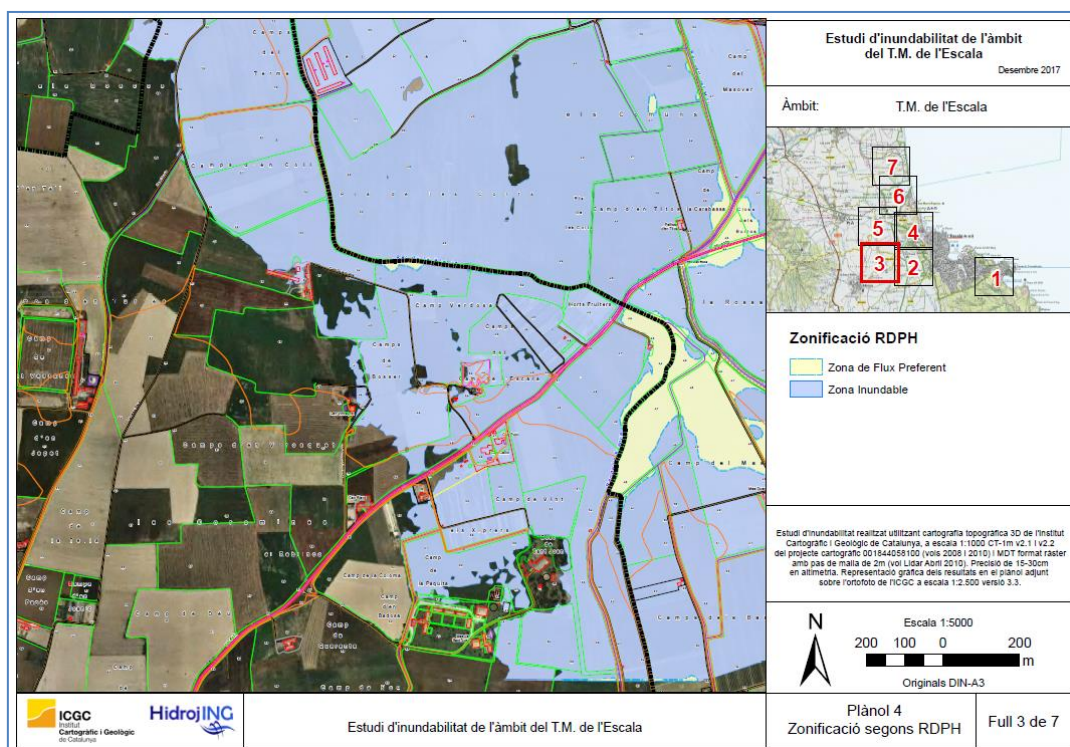
Davant l'emergència climàtica és inconcebible aquests tipus de projectes i totalment contrària a l'esperit i l'articulat de la llei del canvi climàtic.

TERCER. LA PLANIFICACIÓ URBANÍSTICA DEL TERME MUNICIPAL DE L'ESCALA

Cal avaluar la compatibilitat d'aquesta actuació amb el planejament urbanístic municipal. Cal tenir present que l'ajuntament està en fase incipient de revisió del POUM i ja hi ha varis documents previs que estan penjats públicament a la web de l'ajuntament de l'Escala.

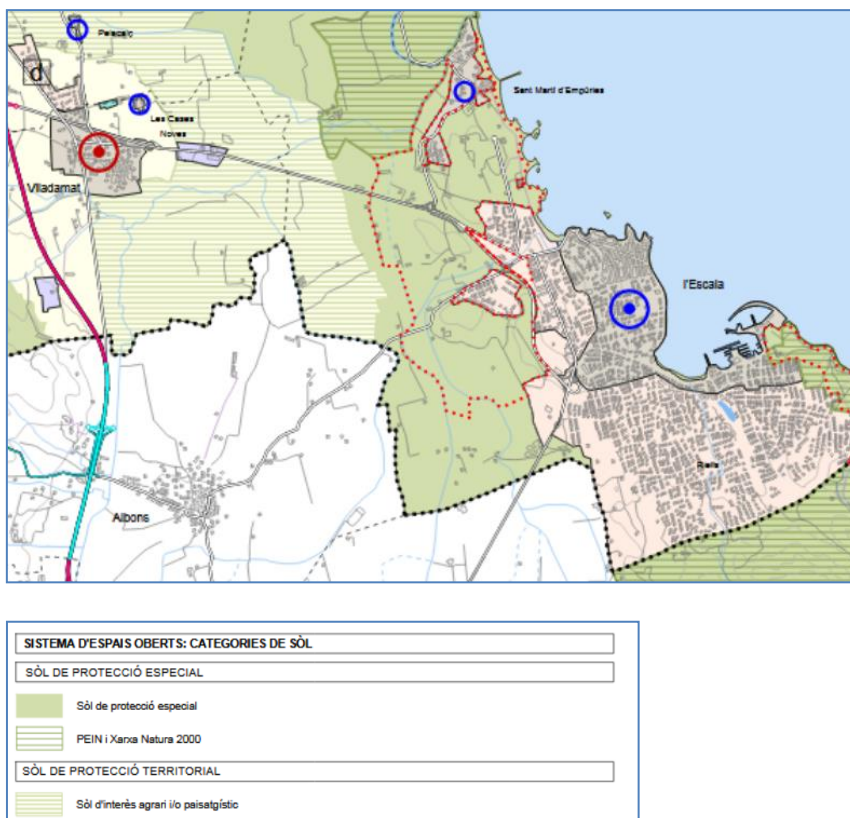
Al següent enllaç es pot consultar aquesta pàgina web: <http://poum.lescala.cat/>

Un dels documents que s'hi troba és l'avaluació de la inundabilitat de l'àmbit del projecte.



Aquest és el plànol que correspon a l'àmbit del projecte i concorda en una àrea inundable. Evidentment, l'activitat d'un aeròdrom és incompatible amb una zona recurrentment inundable.

Per altra banda, el PGOU de l'Escala no està adaptat a les directius del Pla Territorial Parcial de Comarques Gironines (PTPCoMGi), però aquest no és motiu que dirimeixi del seu compliment, doncs segons l'ordenament jurídic és de rang superior.



Segons aquest plànol d'ordenació del PTPCoMGi l'àmbit del projecte es troba en un sòl de protecció territorial d'interès agrari i/o paisatgístic.

El pla en qüestió distingeix tres motius pels quals el sòl ha d'ésser considerat sòl de protecció territorial i en conseqüència ha de ser preservat o se n'ha de condicionar la transformació a un suficient interès territorial. El sòl d'interès agrari i/o paisatgístic

assenyala àrees d'activitats productives agràries de significació territorial i que alhora són terrenys que aporten paisatges significatius o identitaris de l'àmbit territorial i també en terrenys que per estar molt poc contaminats per l'edificació convé mantenir en el període de vigència del pla com espais no urbanitzats estructuradors de l'ordenació del territori.

Es considera que la definició d'aquesta tipologia de sòls segons la normativa associada al Pla Territorial de Comarques Gironines és incompatible amb la instal·lació d'un aeròdrom.

L'article 2.9 de la normativa del PTPCmGi, en el seu apartat 5 diu literalment:

El sòl de protecció territorial pot ser objecte d'actuacions d'urbanització, o en general de transformació, només en els següents casos:

a) Sòl d'interès agrari i/o paisatgístic Per extensió d'àrees urbanes amb estratègies de creixement moderat o mitjà, de canvi d'ús i reforma o de millora i compleció, d'acord amb l'apartat 2 de l'article 2.4. Excepcionalment, i amb especial consideració del valor agrari del lloc que es proposa transformar, de les alternatives possibles i de la integració paisatgística necessària, actuacions d'interès territorial no previstes pel Pla mitjançant el procediment que estableix l'article 1.14. Si, per raons d'interès general, fos necessària la classificació d'alguna peça aïllada per a la continuïtat d'alguna activitat, aquesta s'ha d'ajustar als criteris restrictius de l'apartat 6 de l'article 2.15

Es considera que aquest projecte no s'ajusta a cap de les consideracions de l'article 2.9 i, per tant, és una activitat incompatible segons el PTPComGi.

QUART. PARÀMETRES RELLEVANTS NO CONSIDERATS EN L'ESTUDI ACÚSTIC.

Segons l'estudi acústic i les àrees sensibles a l'operació aèria, es diu literalment:

"l'aeròdrom de l'Escala es troba situat al nord del barri de Vilanera, que és una segons l'ajuntament de l'Escala. A més, com s'observa en la figura, l'entorn de l'aeròdrom es traba en zona rural amb alguns identificadors que es podrien veure afectats per el soroll: cases rurals, que no són ni residències permanents ni, en cap cas, centres d'educació, instal·lacions sanitàries ni centres esportius"

Aquesta descripció ignora dos vectors claus en la tramitació del projecte:

1. A 150 metres es troba el Parc Natural del Montgrí, illes Medes i Baix Ter.
2. A uns 600 metres hi ha el nucli de les Corts, on hi ha vivendes de primera residència, i a 800 metres Camp de Pilans que correspon a un sòl urbà consolidat.

L'Ajuntament de l'Escala té una normativa específica de la contaminació acústica mitjançant l'ordenança reguladora del soroll i les vibracions, que diu literalment:

a) Zona de sensibilitat acústica alta (A)

- (A1) Espais d'interès natural, espais naturals protegits, espais de la xarxa Natura 2000 o altres espais protegits que pels seus valors naturals requereixen protecció acústica. També s'hi inclouen les zones tranquil·les a camp obert que es pretén que es mantinguin silencioses per raons turístiques, de preservació de paisatges sonors o de l'entorn. En qualsevol cas, s'han de tenir en compte les activitats agrícoles i ramaderes existents. Els seus valors límit d'immissió poden ser més restrictius que els de les restants àrees de la zona de sensibilitat acústica alta i poden ser objecte de declaració com a zones d'especial protecció de la qualitat acústica (ZEPQA).

- (A2) Centres docents, hospitals, geriàtrics, centres de dia, balnearis, biblioteques, auditoris o altres usos similars que demanin una especial protecció acústica

- (A3) Habitatges situats al medi rural Habitatges situats al medi rural que compleixen les condicions següents: estar habitats de manera permanent, estar aïllats i no formar part d'un nucli de població, ésser en sòl no urbanitzable i no estar en contradicció amb la legalitat urbanística.

- (A4) Àrees amb predomini del sòl d'ús residencial. S'inclouen els interiors d'illa d'ús residencial exclusiu. Les zones verdes que es disposin per obtenir distància entre les fonts sonores i les àrees residencials no s'assignaran a aquesta categoria acústica, sinó que es consideraran zones de transició.

Cal tenir en compte que a pocs metres de distància de l'aeròdrom es troben els límits del Parc Natural del Montgrí, Illes Medes i Baix Ter. I per tant, l'estudi ignora la proximitat d'un espai protegit que es trobaria en zona de sensibilitat alta.

Per altra banda, ignora que de manera molt pròxima a l'aeròdrom hi ha dos nuclis residents de l'Escala, les Corts i Camp de Pilans. En ambdós casos hi ha residents anuals. Per tant, no és veritat que tan sols hi ha població de segona residència.

En el següent plànol es situa l'aeròdrom i alhora l'àmbit protegit del Parc Natural.



La distància, aproximada, entre la part més nord de l'aeròdrom i l'espai protegit (zona de sensibilitat acústica alta) és de 150 metres.

En el següent plànol es pot veure la proximitat del sòl urbà consolidat de camp de Pilans i el nucli de les Corts. Entre l'aeròdrom i cap de Pilans hi ha 800 metres i al nucli de les Corts, uns 600 metres.



Aquests dos paràmetres (proximitat d'un espai natural d'especial protecció i nuclis urbans) no han estat considerats en l'estudi acústic.

Segons l'Ordenança reguladora del soroll i les vibracions de l'ajuntament de l'Escala, els valors límits d'immissió responen a aquesta taula:

2. Valors límit d'immissió			
Zones de sensibilitat acústica i usos del sòl	Valors límit d'immissió en dB(A)		
	$L_d(7\text{ h} - 21\text{ h})$	$L_e(21\text{ h} - 23\text{ h})$	$L_n(23\text{ h} - 7\text{ h})$
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA ALTA (A)			
(A2) Predomini del sòl d'ús sanitari, docent i cultural	50	50	40
(A3) Habitatges situats al medi rural	52	52	42
(A4) Predomini del sòl d'ús residencial	55	55	45
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA MODERADA (B)			
(B1) Coexistència de sòl d'ús residencial amb activitats i/o infraestructures de transport existents	60	60	50
(B2) Predomini del sòl d'ús terciari diferent a (C1)	60	60	50
(B3) Àrees urbanitzades existents afectades per sòl d'ús industrial	60	60	50
ZONA DE SENSIBILITAT ACÚSTICA BAIXA (C)			
(C1) Usos recreatius i d'espectacles	63	63	53
(C2) Predomini de sòl d'ús industrial	65	65	55

L_d , L_e i L_n : índexs d'immissió de soroll en els períodes de dia, vespre i nit, respectivament.

Els resultats obtinguts de l'estudi acústic es mostren en la següent taula:

Medida	LA_{eq} dBA	LC_{eq} dBC	LAI_{eq} dBA	LA_{90} dBA	LA_{30} dBA
Punto P1	46.2	74.0	54.2	39.1	48.6
Punto P2	40.8	68.7	45.9	35.0	43.7
Punto P3	42.0	63.0	45.1	37.0	44.5
Punto P4	38.9	53.6	43.7	31.8	40.0
Punto P5	38.5	57.6	41.3	29.1	41.3
Punto P6	53.8	60.5	56.6	34.7	57.2

Tabla 1. Niveles de presión sonora medidos en los puntos indicados

L'estudi ha considerat en tots els punts d'estudi que les zones de sensibilitat són baixes, incomplint els requisits de l'ordenança que regula els sorolls de l'ajuntament de l'Escala pel que fa als dos vectors que s'han argumentat en aquest apartat.

CINQUÈ. ESTUDI D'ALTERNATIVES

Segons el document ambiental exposat, els promotors del projecte no estudien alternatives segons les següent raons:

"No s'han estudiat altres alternatives d'ubicació diferents a la seleccionada, ja que aquesta és la única implantació que permet desenvolupar l'activitat projectada, de centre de vol, amb garanties de dimensions mínimes i utilitzant les bones orientacions i els vents de la zona."

L'estudi d'alternatives no és un precepte que es consideri en base al caprici del promotor, sinó que és un precepte normatiu que tot projecte ha de complir.

Segons l'article 29 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el promotor ha de presentar davant l'òrgan substantiu, juntament amb la documentació exigida per la legislació sectorial, una sol·licitud d'inici de l'avaluació ambiental estratègica simplificada, acompanyada de l'esborrany del pla o programa i d'un document ambiental estratègic que ha de contenir, com a mínim, la informació següent:

....

h) Un resum dels motius de la selecció de les alternatives previstes.

Demanem que es consideri l'alternativa zero que implica no construir l'aeròdrom privat, i utilitzar els aeròdroms preexistents a la comarca.

Per tot plegat, **DEMANEM**

1. Que es tingui en consideració aquestes aportacions i suggeriments al projecte d'aeròdrom de l'Escala.
2. Que aquesta entitat sigui tinguda com a interessada i, d'acord amb el que disposa l'article 35,a) de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, modificada per la Llei 4/1999, de 13 de gener, la Llei 55/1999, de 29 de desembre, (d'incorporació de la Directiva 90/313/CEE a l'ordenament intern espanyol) també sol·licitem que se'ns notifiqui qualsevol acte o resolució adoptat en la tramitació d'aquest expedient.

IAEDEN-Salvem l'Empordà