

SUGERENCIAS DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN PARA LA ELABORACIÓN DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA E INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA REVISIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE ALICANTE

1.- Sobre las previsiones de la demanda

a) Falta de horizontes temporales

Es inaudito que las previsiones que se hacen en este Informe Preliminar del Plan Director del Aeropuerto de Alicante lo sean de forma atemporal, y solamente atendiendo a los horizontes de tráfico previstos. Ya el redactor nos advierte de tamaña incongruencia, nunca vista en cualquier estudio de demandas que conozcamos, que en pura lógica siempre ha de tener un horizonte temporal, cuando nos dice que

“Es importante destacar que el análisis de las necesidades se realiza tomando como base los horizontes de tráfico previstos, y no los años horizonte en los que se espera alcanzar los citados valores de tráfico. Por este motivo, a lo largo del presente documento, únicamente se hará referencia a los distintos horizontes (1,2,y 3) sin asociarlos a un año en particular.”(subrayado nuestro)

Esas previsiones se presentan en la Tabla 2 “Previsiones de tráfico” (pág.11).

Tabla 2. Previsiones de tráfico para los horizontes de estudio

	Pasajeros Comerciales	Pasajeros Totales	Aeronaves Comerciales	Aeronaves Totales	Mercancías Totales	PHD	AHD
Horizonte 1	13.875.000	13.914.000	116.700	121.500	4.326.000	5.600	43
Horizonte 2	16.835.000	16.884.000	139.700	145.800	5.084.000	6.400	48
Horizonte 3	20.160.000	20.219.000	165.000	172.900	6.143.000	7.200	53

PHD: Pasajeros Hora Día

AHD: Aeronaves Hora Día

Fuente: Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Alicante

En otras previsiones hechas por AENA para otros aeropuertos y otros Planes Directores (por ejemplo los Planes Directores que ahora mismo se encuentran en el trámite de información pública, como el de Manises-Valencia o el de Ibiza) se presentan los horizontes habituales como Horizonte 1 (año 2010), Horizonte 2 (año 2015) y Horizonte 3 (año 2020).

El redactor es seguro tenía en mente esos horizontes temporales habituales, cuando señala más adelante en la página 9 que

“Con respecto a esta tabla, debe entenderse el concepto de año, asociado con un horizonte determinado como “el año en el que, con los datos actuales, se prevé alcanzar el tráfico horizonte”, siendo por tanto una referencia exclusivamente temporal”.

¿En qué quedamos, hay horizonte temporal o no? ¿Cuál es año asociado a un horizonte determinado? En la Tabla 2 “Previsiones de tráfico” no existe ninguna columna que señale los horizontes temporales, como ya nos ha advertido anteriormente el redactor. Por eso encontramos inexplicable este mismo párrafo insertado más adelante, común en otros Planes Directores, que se refiere a horizontes

temporales, pero que por razones no suficientemente explicadas no existen en este documento preliminar. El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha de corregir esas insuficiencias en el estudio de la demanda y de las previsiones de tráfico aéreo.

b) Situación de crisis económica internacional y grave recesión duradera en Reino Unido

Además pensamos que en la elaboración del Plan Director del Aeropuerto de Alicante y del ISA se ha de tener en cuenta la recesión económica por la que atraviesan todos los países europeos desde 2007, debido a la crisis financiera y el estallido de la “burbuja inmobiliaria”. Esa recesión es particularmente importante en el caso del Reino Unido, principal origen y destino de los pasajeros internacionales del aeropuerto de Alicante, agravada por la disminución radical del valor de la libra frente a la moneda europea.

El tipo de cambio que ha oscilado en los últimos tres años entre 0,70 a 0,80 libras por cada euro subió a casi alcanzar la paridad entre las dos monedas a finales de 2008. Ahora está a 0,854 euros por cada libra (12 de junio de 2009). Si tenemos en cuenta que en enero de 2008 el cambio estaba en 0,582 libras por euro, la libra ha perdido más de un 30% de su cotización en el último año y medio.

En el caso de la economía británica las previsiones más generalizadas no son de crecimiento del PIB a corto plazo, como señala erróneamente el documento presentado por AENA, para el FMI (Tabla 1 de la pág. 10), sino de de recesión y decrecimiento. En concreto, según la Oficina de Estadísticas Nacionales de Reino Unido en su segunda estimación del Producto Interior Bruto (PIB) del primer trimestre de 2009, la caída del PIB fue del 1,9% intertrimestral, la mayor desde el tercer trimestre de 1979. El dato coincide con el primer cálculo oficial y con la previsión de los analistas. Si se compara con el mismo periodo del año anterior, el descenso del PIB fue del 4,1%. Esto supone el mayor decrecimiento desde el cuarto trimestre de 1980.

En marzo de 2009 el FMI anticipó una contracción del PIB del Reino Unido del 3,8% para este año 2009 y de un -0,2% para 2010, frente al -2,8 y +0,2 por ciento pronosticados a fines de enero de 2009. Según la mayoría de los economistas, esta contracción convertiría a Gran Bretaña en el país desarrollado más afectado por la crisis. Muchos creen que podríamos estar ante un panorama catastrófico con una contracción del 5,0% como mínimo. En opinión del Grupo Atradius, la cifra del 5% podría resultar incluso demasiado optimista. Actualmente las previsiones del FMI para el Reino Unido son aun peores, de un descenso del 4,1% para 2009 y de un 0,4% para 2010. Fuente: **World Economic Outlook (April 2009)** (<http://www.imf.org/external/country/GBR/index.htm>)

Los datos publicados por las autoridades británicas ponen de manifiesto el impacto de la recesión sobre los bolsillos de los ciudadanos. Entre enero y marzo de 2009, el gasto de los hogares se redujo un 1,2% intertrimestral, el mayor descenso desde el cuarto trimestre de 1980.

c) Contracción del mercado inmobiliario y del turismo residencial británico

Además en la elaboración del bosquejo de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Alicante (incluida en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, ISA), AENA ha de tener en cuenta la contracción del mercado inmobiliario en la costa de Alicante, mercado que tenía un fuerte componente internacional, especialmente de origen británico. Los altos precios de las viviendas, el descenso del valor de la libra, las incertidumbres ligadas a las informaciones en la prensa y medios británicos sobre la

inculcación de los derechos de los propietarios que han adquirido residencias en la costa valenciana y se han visto inmersos en expropiaciones o cargas urbanísticas por la tramitación de Programas de Desarrollo de Actuaciones Integradas (PAIs), son algunas de las causas de esa abrupta disminución del mercado inmobiliario con origen y demanda británica. Los sucesivos informes del Parlamento Europeo, el último de ellos el llamado Informe Auken, en los que se detallan los abusos y corrupción ligados a la tramitación de proyectos urbanísticos bajo la legislación valenciana (antes la LRAU, ahora la Ley Urbanística Valenciana) y española, han tenido un efecto demoledor en las expectativas de bienes inmobiliarios en la costa valenciana. Esos informes reflejan la interposición de miles de quejas y peticiones tramitadas por la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, vehiculizadas la mayoría de ellas a través de asociaciones de residentes europeos y valencianos, como “Abusos Urbanísticos No”.

Una parte importante del turismo británico ha sido turismo residencial, ligado a la compra de segundas residencias o de cambio de residencias para la población que se jubilaba o prejubilaba con anticipación. El ISA debería estudiar las implicaciones de todo ello en la demanda de vuelos internacionales, especialmente en las compañías de bajo coste, en el aeropuerto de Alicante.

d) Disminución del tráfico aéreo debido a la crisis económica

Las previsiones del ISA deberían tener en cuenta que la recesión económica está provocando también disminuciones en el PIB español, que pueden prolongarse varios años. Las actuales previsiones de la Comisión Europea para el PIB español son de una tasa negativa del 3,6% en 2009 y una disminución de un 1% para 2010. El FMI prevé¹ una disminución del 3% y del 0,7%, respectivamente.

Las recientes estadísticas de AENA ya reflejan el impacto de la recesión económica en el volumen de pasajeros que utilizan el aeropuerto de Alicante. En abril de 2009 se produjo una disminución del total de pasajeros de un 6,1% respecto al mismo mes de 2008, frente al 5,1% del conjunto de aeropuertos españoles y de un decrecimiento del primer cuatrimestre de un 14,8%, frente al 14,7% global.

En mayo de 2009 la disminución de pasajeros fue un poco mayor que en abril en Alicante, del 9,3% frente aun global de 11,9% global. En los primeros cinco meses de 2009 la disminución de pasajeros en Alicante ha sido de, 13,4% frente a un 14% global. Haciendo una extrapolación a todo el año 2009, y suponiendo un descenso de ese 14% en el número total de pasajeros, la cifra total sería de 8.237.344 pasajeros, muy cercana a la cifra de pasajeros del año 2003 (8.195.539). Esas cifras actuales están muy alejadas de las previsiones planteadas por AENA para el Horizonte 1 (¿año 2010?) que ascienden a 13.875.000 pasajeros.

El descenso en el consumo de queroseno² en España ha sido en el 1er. Trimestre de 2009 de un 16,5% respecto al mismo trimestre de 2008, correlativa al descenso de pasajeros.

e) Disminución del tráfico aéreo debido a la implantación de la alta velocidad

Además AENA debería tener en cuenta en la elaboración del Plan Director y del ISA la puesta en marcha para 2013 de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Alicante. El impacto en el trasvase modal de viajeros del avión al ferrocarril será mayor que los ya vistos en la línea Madrid-Sevilla y de la línea Madrid-Barcelona, dada la mayor cercanía entre los destinos y la superioridad del confort del ferrocarril (trayecto estación a estación en los centros de las ciudades, sin esperas en embarques y recepción de

¹ Fuente: Página web del Fondo Monetario Internacional, <http://www.imf.org/external/country/ESP/index.htm>

² El consumo de queroseno en el 1er. Trimestre fue de 1.101.298 t de queroseno en 2009 frente a 1.319.010 t en 2008.

Fuente: Página web de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, <http://www.cores.es>

maletas, retrasos y molestas medidas de seguridad) en cortas distancias. En 1992, año de la inauguración del AVE Madrid-Sevilla la distribución modal era 67% avión y 33% ferrocarril. Año tras año esa distribución fue invirtiéndose y 10 años después se llegó al 16% avión y 84% ferrocarril, con reducciones paulatinas de la parte del avión.

La organización Eurocontrol³ (European Organisation for the Safety of Air Navigation) en sus distintos informes sobre cambios en los patrones de consumo del transporte, en los que pronosticó el impacto de la evolución futura del servicio de alta velocidad en el sector aéreo, apuntaba que concretamente España era el país europeo donde se registraría la mayor reducción de esta modalidad de transporte, estimada muy conservadoramente en un 4%. La realidad ya está rebasando este augurio.

El fenómeno ha sido percibido por muchas líneas europeas de corta distancia, en Europa y otras regiones como el noreste de Estados Unidos. Siguiendo la filosofía de “si no puedes contra ellos, únete”, algunas aerolíneas europeas están utilizando la estrategia de la complementariedad: recortan su número de vuelos con los aeropuertos principales, sustituyéndolos por plazas reservadas en trenes de alta velocidad o han ofrecido estos viajes en tren como alternativa al recorrido.

Ha sido el caso de Air France, que ha reducido vuelos entre París Charles de Gaulle y Bruselas, ofreciendo a cambio, a sus clientes, asientos reservados en Thalys. Igual hace KLM desde la estación de Amberes y el aeropuerto de Schiphol, mientras que Lufthansa tiene un acuerdo con DB, para vender servicios de tren entre Colonia y Stuttgart y el aeropuerto de Frankfurt, y estudia la posibilidad de otros acuerdos.

Aparentemente, las claves están en la intermodalidad del transporte y la realización de mejoras sustanciales de acuerdo con los criterios que fijan las necesidades del pasajero: puntualidad, eficiencia y flexibilidad.

La puesta en servicio de las líneas de alta velocidad Madrid-Málaga y Madrid-Barcelona han generado un trasvase de viajeros desde otros tipos de transporte, un hecho que se viene reflejando por el descenso en el tráfico de pasajeros que vienen experimentando algunos aeropuertos españoles, como es el caso de Barcelona y Málaga, que registraron retrocesos en 2008 del 4,7 y el 1,2%, respectivamente, por la competencia planteada por las nuevas líneas del AVE entre esas ciudades y Madrid.

El trasvase de pasajeros del avión al AVE ha sido espectacular en el caso del trayecto Madrid-Barcelona: los usuarios de la alta velocidad en larga distancia subieron hasta octubre de 2008 un 28,5%, los de vuelos internos cayeron un 15,9%. Entre Madrid y Barcelona, en menos de un año de servicios, el 40% de desplazamientos se realizan en AVE, en claro perjuicio del avión.

El importante trasvase de clientes del avión al ferrocarril ha producido un deslizamiento muy significativo de la oferta de vuelos y frecuencias de tren. Iberia, por ejemplo realizó en octubre de 2007 un total de 2.312 operaciones en la ruta Madrid-Barcelona, frente a 1.862 el mismo mes en 2008. Spanair, por su parte contrajo en un 35% su número de vuelos. En febrero de 2008, mes de la inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona el 12% de los viajeros utilizaron el ferrocarril y el 88% el avión. En octubre de 2008 el tren transportó el 46% de los pasajeros y las líneas solo lograban conservar el 54% restante. De los datos de la evolución de la oferta de las aerolíneas hasta octubre de 2008 se desprende que el AVE ha arrancado pasajeros principalmente a Iberia y a Spanair. Air Europa se mantiene en los niveles de hace un año y Vueling incluso mejora su posición. Para 2010 se prevé que los viajeros en alta velocidad superen a los que utilizan el avión. El número de pasajeros

³ http://www.eurocontrol.int/corporate/public/subsite_homepage/index.html

del avión Madrid-Barcelona ha disminuido en un 25% entre 2007 y 2008; se ha pasado de 4.861.433 en 2007 a 3.657.907 en 2008.

Un trayecto en donde cabría estudiarse con detalle el impacto de la puesta en marcha de la línea de alta velocidad, por la similitud de las ciudades destino, es el Madrid-Málaga inaugurado en diciembre de 2007. Alicante y Málaga tienen unas características similares en varios parámetros: población, importante peso del sector turístico de la demanda, etc. Durante el año 2008, primer año de la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Madrid-Málaga el número de llegadas de viajeros nacionales en el Aeropuerto de Málaga ha ascendido a un total de 1.410.000, esto supone un descenso importante con respecto a 2007 del 20%, motivado principalmente por el trasvase de viajeros al AVE Madrid – Málaga. Los pasajeros nacionales que volaron de Madrid a Málaga en 2008 se redujeron en un 28% (de 1.546.432 pasajeros en 2007 a 1.114.500 en 2008). El descenso en el total de pasajeros fue del 5,72% (de 13.590.803 a 12.813.472), y la principal causa de ese descenso es la competencia del ferrocarril de alta velocidad.

**f) Incidencia de los precios crecientes de los carburantes y del cambio climático.
¿Estabilización o Decrecimiento del tráfico aéreo internacional?**

El ISA debería tener en cuenta las incertidumbres de los costos crecientes de los carburantes a medio/largo plazo en el tráfico aéreo. El barril de petróleo alcanzó a mediados de 2008 una escalada con precios cercanos a los 150 dólares el barril. Después de una posterior bajada espectacular (por debajo de 50 dólares/barril) en las últimas semanas ha retomado la senda alcista hasta superar los 72 dólares/barril. En el último cuatrimestre su precio se ha elevado en un 40%.

Las reservas petrolíferas reconocidas por las principales compañías extractoras no hacen más que reconocer la disminución de las mismas y el horizonte temporal de agotamiento del recurso al actual ritmo de consumo. Las recientes estadísticas publicadas por British Petroleum (www.bp.com) de reservas y consumos de petróleo⁴ dan un horizonte de alrededor de 45 años para su agotamiento total. Hay evidencias de que el llamado “peak oil” o cenit del petróleo, enunciado por Hubbert, está próximo, sino ya lo hemos superado, pues en varias regiones productoras de crudo la extracción está disminuyendo desde hace varios años (EE.UU., Canadá, México, Rusia, Ecuador, Nigeria, Noruega, Reino Unido, Dinamarca, estos últimos extraen en el Mar del Norte, etc) debido al agotamiento de los campos petrolíferos.

Ese panorama conducirá sin duda a tendencias crecientes de precios del petróleo y sus derivados, lo que tendrá una incidencia en los precios de los carburantes y en el tráfico aéreo, que el ISA debería estudiar con detalle. No es descabellado pensar que el tráfico aéreo después de muchos años de crecimientos espectaculares e insostenibles ambientalmente (con un crecimiento medio anual de casi un 4% en los últimos 40 años) pudiera estabilizarse o aun reducirse en el futuro, debido al aumento del precio de los carburantes, el horizonte de agotamiento de los mismos y el elevado impacto ambiental de las emisiones de gases de efecto invernadero. En la actualidad, la aviación representa un 3 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero. No obstante, el rápido crecimiento del sector podría convertirlo a largo plazo en la principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero, a pesar de la mejora del rendimiento energético de las aeronaves. Entre 1990 y 2003, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del tráfico aéreo internacional aumentaron un 73 % en la Unión Europea (UE). Si el crecimiento del sector sigue siendo el mismo, este aumento se elevará al 150 % entre 1990 y 2012.

⁴ BP Statistical Review of World Energy, June 2009 en http://www.bp.com/liveassets/bp_internet/globalbp/globalbp_uk_english/reports_and_publications/statistical_energy_review_2008/STAGING/local_assets/2009_downloads/statistical_review_of_world_energy_full_report_2009.pdf

Además el crecimiento de las emisiones de GEI en el sector de la aviación contrarrestaría los esfuerzos que se están haciendo en otros sectores para conseguir reducciones de GEI.

Ha habido importantes modificaciones legislativas para incluir las emisiones de gases de efecto invernadero de la aviación en el régimen del comercio de derechos de emisión, hasta ahora inexplicablemente excluidas, con el objetivo de reducir las emisiones y conseguir una reducción en 2020 del 30% respecto a los niveles de 1990, para evitar que la temperatura media de la Tierra no se eleve más de 2° C por encima de los niveles de la era preindustrial. Esos niveles de reducción se tendrán que negociar en un protocolo internacional que regule las emisiones a partir de 2012, año de cierre del Protocolo de Kioto.

La Directiva 2008/101/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, modifica la Directiva 2003/87/CE con la finalidad de incluir las actividades de la aviación en el régimen comunitario de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero a partir de 2012, incluyó las actividades de la aviación dentro del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.

Según esa Directiva las emisiones de cualquier aeronave con destino u origen en cualquier aeródromo comunitario deben contabilizarse Recientemente⁵ la Comisión Europea ha modificado la Decisión 2007/589/CE en relación con la inclusión de directrices para el seguimiento y la notificación de emisiones y datos sobre las toneladas-kilómetro resultantes de las actividades de la aviación.

Según el Panel Intergubernamental del Cambio Climático el impacto global de la aviación (emisiones de dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno, vapor de agua, aerosoles de sulfato y hollín) es entre 2 y 4 veces la correspondiente a las emisiones de dióxido de carbono. Este cálculo no incluye el efecto poco conocido aún de la formación de cirros.

El Documento de Referencia y el Informe de Sostenibilidad Ambiental deberán contemplar el impacto de las emisiones de GEI resultantes de la ampliación del aeropuerto de Alicante y la legislación comunitaria en vigor, (y el protocolo internacional que se apruebe en continuación del Protocolo de Kioto en vigor a partir de 2012) aplicable al sector de la aviación, y aprobada con el objetivo de limitar las emisiones de GEI en el sector de la aviación.

2.- Sobre la capacidad de la pista del Aeropuerto de Alicante

Se dice en el punto **Diagnóstico global** (pág. 16) que el aeropuerto tiene una capacidad declarada del espacio aéreo de 21 operaciones/hora. Ese dato no es correcto, y entra en contradicción con las determinaciones del vigente Plan Director del Aeropuerto de Alicante, aprobado en 2001 (BOE 3 de agosto 2001) se dice que la capacidad es de 30 operaciones /hora, y con una adecuado apoyo de radar se podría aumentar hasta 40 operaciones/hora, capacidad suficiente para atender la demanda hasta 2015.

En concreto se afirma:

“El aeropuerto dispone en la actualidad de una única pista, de orientación 10-28, de 3.000 x 45 metros, con una capacidad máxima declarada de 30 operaciones a la hora. No obstante, el campo de vuelos, con los procedimientos radar adecuados, podría alcanzar un tráfico sostenido

⁵ Decisión de la Comisión de 16 de abril de 2009, Diario Oficial de la Unión Europea de 23 de abril de 2009.

de hasta 40 operaciones en hora punta, por lo que la pista actual tendría suficiente capacidad, incluso en condiciones IFR, para atender la demanda prevista hasta el horizonte del año 2015.”

Por tanto, pensamos que AENA debe revisar este borrador o Informe Preliminar, pues el anterior y aun vigente Plan Director reconoce una capacidad de la única pista casi doble (40 operaciones/hora), aun en las peores condiciones de navegación (Instrument Flight Rules), que las que se diagnostican en el Informe Preliminar.

3.- Sobre las incompatibilidades de la propuesta de Revisión del Plan Director

El Informe Preliminar detecta varias incompatibilidades de la propuesta de revisión del Plan Director con la ordenación territorial y urbanística de las 273,7 ha que se pretenden ocupar por el aeropuerto en su expansión territorial.

Esas incompatibilidades se pueden resumir en:

a) Planeamiento urbanístico de Alicante y Elche y Catálogo de Zonas Húmedas

Los nuevos suelos que se pretenden ocupar tienen en parte la clasificación de suelos no urbanizables de especial protección (saladares en Elche) o se prevé esa clasificación, como consecuencia de la aplicación de la Ley 11/1994 de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana, que en su art. 15 obliga a que las zonas húmedas catalogadas deban tener esa clasificación en el momento de la revisión de su planeamiento municipal, como es el caso de Alicante. Estamos hablando de los suelos incluidos en la zona húmeda catalogada nº 38 “Saladar de Aguamarga” del Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, aprobado por Acuerdo del Consell de la Generalitat Valenciana de 10 de septiembre de 2002 (DOGV de 16 de setiembre de 2002). Las 23,2 ha del Saladar que se pretenden ocupar en el término municipal de Alicante deben ser clasificadas como suelo de especial protección, de acuerdo con las leyes valencianas y así lo están en la propuesta de PGOU aprobada provisionalmente por el Ayuntamiento de Alicante en la sesión plenaria del 17 de abril de 2009, en el que se acordó someter de nuevo el proyecto de PGOU al trámite de información pública.

b) Plan de Acción Territorial de Prevención de Riesgo de Inundación (PATRICOVA)

Parte de los terrenos que se quieren ocupar, y en particular los pertenecientes al Saladar de Aguamarga (29,5 ha) son suelos con riesgo 4 de inundación y por tanto incompatibles para un uso urbanístico de ampliación del aeropuerto. Ese riesgo es el que corresponde a una probabilidad de inundación de un año cualquiera entre 0,01 y 0,04, o sea con un periodo de retorno entre 25 y 100 años, y un calado máximo menor a 80 cm.

En particular las Normas Urbanísticas del PATRICOVA prohíben en su artículo 22.2 una gran cantidad de usos en terrenos con riesgo 4 entre los que se encuentran: viviendas, estaciones de suministro de carburantes, centros escolares, sanitarios o deportivos, establecimientos hoteleros, e infraestructuras puntuales estratégicas (estaciones depuradoras, plantas potabilizadoras, transformación y almacenamiento de energía, etc). No aparece citada de forma explícita la instalación aeroportuaria, pero creemos que alguno de esos usos citados ya la imposibilitan. Además no parece que sea compatible la existencia de un riesgo de inundación en terrenos donde se vaya a ubicar una pista de aterrizaje de aviones.

c) Plan Especial de Usos e Infraestructuras “Ciudad de la Luz” y PATEMAE

Ese Plan Especial aprobado por la Conselleria de Territorio y Vivienda y el PATEMAE prevén el desvío de la CN-332 que atraviesa el Saladar de Aguamarga y su paso por la Sierra de Colmenares en un túnel, para enlazar con la Vía Parque Alicante-Elche. La prevista ampliación del aeropuerto en este Estudio Preliminar de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Alicante haría imposible ese desvío, tal y como está proyectado.

d) Carreteras CN-332, CN-338 y CN-340

La ampliación del aeropuerto ocupa estos viales, que deberían modificar su trazado. En el caso de la CN-332 se prevé su desdoblamiento. Vemos dificultades en esa modificación de tres carreteras nacionales.

En conclusión, creemos que como dice en la Descripción del Proyecto (Anexo II) de la Declaración de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto de Alicante, publicada en el BOE de 30 de septiembre de 2003:

“El aeropuerto, en su localización actual, tiene un escaso margen de desarrollo debido a las limitaciones de la orografía circundante: especialmente la Sierra de Colmenar (y el Saladar de Aguamarga, añadiríamos nosotros) y la presión que sobre él ejercen las edificaciones de su parte sur además de las impuestas por los núcleos urbanos de El Altet y Torrellano.”

No acabamos de entender cuando se dice que *“la gestión de los intereses públicos y la satisfacción de las necesidades colectivas exige que el ejercicio de las competencias se haga de una forma racional, evitando contradicciones, para lo cual se deberán establecer los mecanismos de cooperación y coordinación que procedan entre las instituciones involucradas ...”*. Nosotros pensamos más bien que las propuestas de revisión del Plan Director deben de ser compatibles con la ordenación territorial y la normativa ambiental existente en la zona donde se actúe.

4.- Sobre la necesidad de un adecuado estudio de alternativas

El estudio de alternativas para la ubicación de la segunda pista proyectada es claramente insuficiente. Las dos alternativas se sitúan al norte de la actual pista, la primera de 2.600 m de longitud cuyo eje estaría situado 1.430 m al norte y decalada hacia el este, y la segunda con el mismo eje pero con una longitud de 3.000 m.

La alternativa 2 ocuparía una mayor cantidad de suelo de la zona húmeda protegida, debido a la mayor longitud de la pista. Estimamos que no es necesaria una longitud de 3.000 m para la segunda pista, pues la mayoría de los aviones para un alcance típico de 1.000 millas náuticas (Dash 8- Q 300, CRJ 200, A-319-100, A-320-200, B-737-800) necesitan alrededor de 2.600 m como máximo para aterrizar o despegar⁶. En todo caso mediante una adecuada gestión, la primera pista podría reservarse para los aviones más grandes y pesados, con alcances mayores y dejar la segunda para los alcances típicos de las 1.000 NM.

Creemos que se deberían plantear otras posibles alternativas de ubicación de la pista, por ejemplo al sur de la actual y al oeste de la población de l'Altet, para minimizar la ocupación de suelos protegidos de alto valor ecológico. Además cabría estudiar otra orientación para esa segunda pista que no tuviera la dirección paralela a la primera sino con un orientación noreste-suroeste, o noroeste-sureste, incluso con

⁶ I. Memoria, Cap. 4 Necesidades Futuras, pág. 18 y 19 del Proyecto de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Valencia, ahora mismo en periodo de información pública.

algún punto de intersección con la primera pista, como ocurre con las dos primeras pistas del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Se debería minimizar el impacto (ruidos, ocupación de viviendas) que pudiera tener esa segunda pista en la población de la pedanía de l'Altet.

5.- Sobre la caracterización ambiental del Saladar de Aguamarga

La caracterización ambiental que se hace de la zona en el Informe de Evaluación Preliminar es muy pobre e insuficiente, dando una imagen de pobreza de los valores ambientales, muy lejana a la realidad de los terrenos que se quieren ocupar (casi 30 ha). Se debería redactar un capítulo aparte en el ISA con una caracterización ambiental del Saladar de Aguamarga, haciendo especial referencia al apartado de avifauna y de la flora halófila existente en esa zona húmeda catalogada y protegida, tanto por la Generalitat Valenciana como por el Plan Hidrológico de la Cuenca del Júcar⁷.

Algunas de las especies presentes en el Saladar se encuentran en el Catálogo Valenciano de especies de Flora Amenazada, recientemente publicada en el DOCV de 26 de mayo de 2009, como especies vigiladas o vulnerables: *Senecio auricula*, *Althenia orientalis* (única representación en la Comunidad Valenciana⁸) o *Cynomorium coccineum*, además de varios endemismos ibéricos del género *Limonium*.

Entre la avifauna censada y con citas documentadas⁹ encontramos especies interesantes que están catalogadas como vulnerables o consideradas en peligro de extinción: la avoceta, la garza real, el chorlito chico y grande, la curruca tomillera, el flamenco, la cerceta pardilla, la gaviota de Audouin, la gaviota enana, la gaviota sombría, la gaviota cabecinegra, la cigüeña negra, el aguilucho lagunero, la cigüeñela, el alcaraván común, el charrán común y patinegro, la tarabilla norteña, terrera marismeña, pagaza piconegra, la agachadiza común, el correlimos zarapitín, gordo y menudo, entre otras.

También en esa zona húmeda hay una magnífica representación del grupo de los reptiles y en especial de los saurios: lagartija colirroja, lagartija colilarga, lagarto ocelado, lagartija cenicienta, salamanquesa común, eslizón ibérico, culebra bastarda, culebra de escalera, etc. Entre los insectos hay que destacar numerosos coleópteros de las familias de los Tenébridos y Carábidos, y del suborden de los Heterópteros (chinchas del suelo).

⁷ Orden de 13 de agosto de 1999 por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de Cuenca del Júcar, aprobado por el Real Decreto 1664/1998, de 24 de julio.

⁸ Biodiversidad vegetal y hábitats singulares del término municipal de Alicante, Manuel B. Crespo y Elena Camuñas, Universidad de Alicante y Ayto. de Alicante, diciembre 1998.

⁹ El Saladar de Aguamarga y la playa del Saladar, Programa Aula Abierta, Itinerarios Urbanos, Ayuntamiento de Alicante, 1991; La Matruca nº 12 y otros números, Amigos de los Humedales del Sur de Alicante (<http://ahsa.org.es>).