

Las Islas Baleares han experimentado un notable aumento de la urbanización, tanto en sus zonas litorales como en el interior. Una tercera parte de todo lo construido se concentra en el primer kilómetro del litoral. Hasta el año 2000 las superficies artificiales se incrementaron un 41,4% en Baleares, uno de los aumentos más elevados de toda España, a costa de superficies forestales y boscosas.

# Islas Baleares



Sierra de la Tramuntana,  
Mallorca





## **Es necesario que no se lleven a cabo más obras en la costa que supongan daños ambientales. La ampliación de Port Adriano en Calvià es uno de los peores ejemplos en toda Europa del desprecio con el que las administraciones tratan a la normativa ambiental.**

El archipiélago balear se enfrenta a un nuevo ciclo con el cambio de gobierno tras las últimas elecciones autonómicas. El reto es grande, ya que en los últimos cuatro años, Baleares ha sufrido proyectos muy agresivos en su frágil territorio.

La actuación de la justicia en casos como la trama de corrupción urbanística en Andratx, que inició en el mes de mayo su periplo en los juzgados, o la investigación de los delitos de prevaricación y cohecho en torno al Plan Territorial de Mallorca deben suponer un punto de inflexión sobre la sensación de impunidad que se ha vivido en ciertos momentos en las islas y que debe ser completamente desterrada. Normativas como el Decreto para paralizar determinadas actuaciones urbanísticas “inasumibles”, como han sido denominadas por el Govern Balear, son esperanzadoras y deben continuar.

Es necesario que no se lleven a cabo más obras en la costa que supongan daños ambientales. La ampliación de Port Adriano en Calvià es uno de los peores ejemplos en toda Europa del desprecio con el que las administraciones tratan a la normativa ambiental, sin que nadie haga nada por detenerlos. Los 80 expedientes que la Demarcación de Costas de Baleares ha abierto contra construcciones ilegales en Baleares deben acabar en demolición si la Ley de Costas así lo determina. El objetivo de recuperar el dominio público marítimo-terrestre debe ser prioritario en el litoral balear.

Por último, una mirada al nivel de contaminación de las aguas de las Islas Baleares muestra que, aunque no existen grandes focos industriales, los efectos de los vertidos residuales y el tráfico marítimo están afectando al buen estado de las aguas costeras. Depuradoras, desaladoras y embarcaciones comerciales y de recreo son las mayores responsables de esta mala situación. Es vital que las administraciones de Baleares pongan remedio a este problema de forma urgente. Entre las medidas a llevar a cabo, es prioritaria la elaboración de un plan de actuación contra la contaminación marina provocada por vertidos de hidrocarburos y accidentes marítimos.

Y algo más lejos de la costa, la propuesta para la creación de una reserva marina al sur del archipiélago balear, para proteger la zona de cría de las cuatro especies de túnidos más importante de todo el Mediterráneo, entre los que se encuentra el atún rojo, es vital para asegurar la supervivencia no sólo de estas especies y sus hábitats, sino de industrias tan importantes como la pesquera.



1



2

## Degradación por urbanismo

El pasado otoño el Govern Balear aprobó un Decreto-Ley con una serie de medidas cautelares contra el urbanismo que ha predominado en el archipiélago en los últimos años. Las medidas afectan, en un principio, a 1.516 hectáreas (1.230 en Mallorca y 268 en Ibiza) donde se han suspendido los procedimientos administrativos y las autorizaciones o licencias de edificación de dos hoteles, dos complejos de ocio y varias urbanizaciones. Destaca la paralización de dos proyectos sobre los humedales urbanos de **Ses Feixes** (Ibiza) y **Ses Fontanelles** (Palma).

La medida ha desactivado la ejecución de las obras con licencia o la presentación de proyectos nuevos. La decisión está basada en el intangible concepto de “actuación contra el urbanismo inasumible”. Las medidas se mantendrán hasta que se apruebe el correspondiente instrumento de ordenación a cargo de los respectivos Consells insulares, con la intervención de los ayuntamientos y de los propietarios de los terrenos. Con estos instrumentos de ordenación se fijarán los nuevos parámetros para la edificación en las Áreas Naturales de Especial Interés (ANEI). Un ejemplo de lo que puede suponer la efectividad en la aplicación del decreto se encuentra en **Benirràs** (Ibiza), donde se están produciendo importantes desacuerdos a la hora de pactar la ordenación urbanística de este enclave de **San Joan** debido a un conflicto entre el Consell y los propietarios de los terrenos, que pretenden construir más de 100 viviendas en un espacio protegido íntegramente por la normativa.

La iniciativa de este Decreto, traducido en un anteproyecto de Ley de Medidas Urgentes para el Territorio, puede llegar a ser muy positiva, si no se rebaja la filosofía con la que inicialmente fue planteada y no se siguen permitiendo actuaciones como las llevadas a cabo en los últimos años.

1. Sierra de la Tramuntana, en Mallorca

2. Muro, a las puertas del Parque Natural de s'Albufera (Mallorca)

## Irregularidades urbanísticas en los tribunales

### IBIZA. SANT JOSEP

El Ministerio Público ha apreciado indicios provisionales de delito contra la ordenación del territorio y de tráfico de influencias en los casos de Cala Molí y Cala Carbó en los que están imputados el ex arquitecto municipal, Antonio Huerta Briz; su hijo, Antonio Huerta Chamorro; la pareja de éste y arquitecta, Pilar Fernández; y el aparejador municipal, Julio Blanco.

En el caso de **Cala Molí** se investiga la construcción de una urbanización que invadió un área natural de interés especial (ANEI), según denunció el Grup d'Estudis de la Naturaleza. La obra fue paralizada por el Ayuntamiento de Sant Josep.

Continúa también la investigación de la causa de **Cala Carbó**, por un presunto delito de negociaciones prohibidas para funcionarios y tráfico de influencias en la que también está imputada la arquitecta Pilar Fernández como cooperadora necesaria.

El fiscal considera clave aclarar el apoyo del ex arquitecto municipal al proyecto presentado por Pilar Fernández en contra de lo que determina el régimen de incompatibilidades para funcionario público. El Colegio de Arquitectos balear se ha personado en la causa.

### MALLORCA

La Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Balears (TSJB) investiga la comisión de los presuntos delitos de prevaricación, uso de información privilegiada, cohecho y tráfico de influencias en el proceso de gestación y aprobación en 2004 del **Plan Territorial de Mallorca (PTM)**, que permitió, bajo la fórmula de Área de Reconversión Territorial (ART), la recalificación de un millón de metros cuadrados de fincas de uso agrícola y ganadero en varios municipios de Mallorca: Pollença, Campos, Marratxí y Lluçmajor.

Las sospechas recaen sobre políticos, empresarios y altos funcionarios o técnicos que habrían colaborado en esta trama de corrupción, cuyas ganancias, en forma de plusvalías, la Fiscalía cifra en 297 millones de euros. De momento, ha sido imputado el ex conseller de Medio Ambiente Jaume Font.

A finales de mayo, se conocía que el juez Miguel Florit, que investiga el caso, había remitido una providencia a Rosa Estarás, presidenta del PP en Baleares, para que dejara de presionar a testigos y de interferir en las labores de instrucción del caso porque podría ser encausada por un delito de obstrucción a la Justicia. También ha sido advertida Mabel Cabrer, ex consellera de Obras Públicas y diputada, por interferir en el proceso.<sup>CXLIV</sup>

### MALLORCA. ANDRATX

La **Operación Voramar** comenzó en 2006 a investigar el mayor escándalo de corrupción urbanística hasta el momento en el archipiélago balear. En total una causa con 68 causas separadas que tiene como imputados al ex alcalde del municipio, Eugenio Hidalgo; al ex director general de Ordenación del Territorio del Govern Balear, Jaume Massot; al ex celador municipal de obras de Andratx, Jaume Gilbert; a María Isabel Seguí Capó, ex responsable de Urbanismo del Consistorio mallorquín y a Manuel Zapata López, promotor inmobiliario y socio de Hidalgo. En marzo se supo que Gilbert había llegado a un acuerdo con la Fiscalía Anticorrupción y con las acusaciones particulares para autoinculparse en todas las piezas de la causa en las que esté imputado. En mayo comenzó el primer juicio por la construcción de un chalé en un espacio protegido con una licencia para un almacén agrícola y que ha supuesto la primera condena para Hidalgo y Massot. El primero ha sido condenado a cuatro años de cárcel y el segundo a tres años y seis meses. Gilbert ha sido condenado a cuatro meses de prisión.



La construcción en primera línea de costa es muy frecuente en Baleares

## Plan Territorial de Mallorca: recalificaciones a la carta

La Fiscalía Anticorrupción ha presentado una querrela por una presunta trama de corrupción político-empresarial en torno al Plan Territorial de Mallorca aprobado en 2004. Se investigan los delitos de uso de información privilegiada, tráfico de influencias, prevaricación y posible cohecho. Las sospechas recaen sobre políticos, empresarios y altos funcionarios o técnicos que habrían colaborado en la trama urbanística.

Según la investigación, bajo la fórmula de "Áreas de Reconversión Territorial" (ART) se recalificaron fincas que antes tenían un uso agrícola-ganadero marginal por un importe que, hasta el momento, la Fiscalía cifra en 297 millones de euros.

El tráfico de influencias habría tenido lugar entre 2003 y 2004 y las investigaciones se han centrado especialmente en las ART:

- ART 10.1. **Pollença.** Urbanización de diez hectáreas con viviendas unifamiliares en L'Ullal a cambio de la paralización de la urbanización de Cala Carbó.
- ART 10.3. **Campos.** Desaparición de los hoteles Don Pedro (Pollença) y Rocamar (Sóller) para trasvasar sus plazas a varias fincas de **Sa Ràpita (Campos)** ocupando un total 42,2 hectáreas con hoteles, apartamentos y viviendas unifamiliares. Dentro de la recalificación se incluye una parcela de cuatro hectáreas, que dentro del PTM se denominada "resto del área", a la que se asigna un aprovechamiento hotelero medio, que afecta a un área natural de especial interés (ANEI);
- ART 10.5. **Campos.** Determina la transformación de una antigua vaquería en un centro de interpretación en el Salobar de Campos y a cambio se consigue una urbanización para viviendas plurifamiliares y uso hotelero en 35,2 hectáreas en el mismo municipio;
- ART 10.6. **Marratxí.** Propone el traslado de unos aprovechamientos urbanísticos de Alcúdia a la finca Son Crever, ocupando 32 hectáreas con 1.200 viviendas;
- ART 10.9 T. **Llucmajor.** Permite construir 333 viviendas y una urbanización en Son Verí, ocupando 16,9 hectáreas a cambio de dos inmuebles urbanos y un tramo de vía férrea.

La Fiscalía ha comenzado ya a tomar declaraciones a los imputados y toda la operación se encuentra bajo secreto de sumario.





## Son Bosc (Muro): golf a las puertas de s'Albufera



La zona de Son Bosc linda con el Parque Natural de s'Albufera de Mallorca. Es, por tanto, parte de la zona de influencia del humedal más importante de todo el archipiélago balear. A pesar de no estar protegido al mismo nivel que s'Albufera, su importancia como zona de amortiguación del parque es fundamental, albergando comunidades de alto valor ecológico, entre las que destaca la presencia de una rara orquídea (*Orchis robusta*)<sup>61</sup> y la existencia de una colonia de abejarucos (*Merops apiaster*). En este maravilloso paraje se va a construir un campo de golf.

En 1989 **s'Albufera de Mallorca** fue catalogada como zona RAMSAR, la figura de protección internacional que destaca los humedales más importantes del mundo. Para su desgracia, **Son Bosc** quedó fuera de esta catalogación. En 2003, el Consell de Govern presentó una iniciativa para incorporar Son Bosc a s'Albufera, pero el Ayuntamiento de **Muro** alegó en contra y en 2004, durante el gobierno de Jaume Matas, se aceptó el recurso de anulación de la ampliación del parque. El expediente de ampliación fue *congelado* por el ex conseller de Medio Ambiente, Jaume Font, quien no escondió públicamente su apoyo al campo de golf proyectado en Son Bosc.

Posteriormente se aprobaban las Directrices de Ordenación Territorial de las Islas Baleares y de medidas tributarias<sup>62</sup> prohibiendo las autorizaciones de campos de golf en Áreas de Protección Territorial (APT). Aunque más del 90% del campo de golf está afectado por una APT, al lindar con s'Albufera, la medida llegó demasiado tarde para proteger Son Bosc.

El pasado 11 de enero, en el pleno del Ayuntamiento de Muro, con los votos favorables de Unión Mallorquina (UM) y el Partido Popular, se acordaba informar afirmativamente la concesión de una licencia para la construcción del campo de golf promovido por la empresa Golf Platja de Muro S.A., a pesar de contar con tres informes desfavorables del técnico municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Muro, del Departament de Territori del Consell de Mallorca y de la Conselleria de Presidencia del Govern. El proyecto contaba con la Declaración de Interés General solicitada por el Consell de Mallorca en el año 1999.



[61] La tercera parte de todos los ejemplares de esta orquídea prospera en el Parque de s'Albufera pero el resto (900 de los 1.300 ejemplares) se localizan en la zona de Son Bosc. Esta especie sólo se localiza en tres puntos del mundo: Mallorca, Argelia y Marruecos.

[62] Ley 6/1999, de 3 de abril.

La Secretaría de RAMSAR ha pedido explicaciones a las autoridades españolas sobre el campo de golf. La Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) ha demandado la protección urgente de Son Bosc. Además, el grupo Iniciativa per Catalunya-Verds ha preguntado a la Comisión Europea si el campo de golf es compatible con las políticas comunitarias.

Por su parte, el alcalde de Muro, Jaume Perelló, ha respondido con una propuesta de subida de sueldo a los técnicos que informaron a favor del polémico campo de golf<sup>63</sup>.

## Degradación por infraestructuras

**H**istóricamente, la construcción de infraestructuras en Baleares ha estado muy ligada a un desa-rrollo urbanístico posterior. Al mismo tiempo se alimentaba este urbanismo con dotaciones energéticas y se eliminaban así los límites al crecimiento. Este hecho es de especial relevancia en el caso de las islas, sometidas de por sí a una presión turístico-urbanística sin indicios de remisión a medio plazo.

Durante el último periodo hemos asistido a la realización o planificación de grandes obras de infraestructuras depredadoras del territorio, tales como las autopistas de Ibiza o la ampliación del aeropuerto pitiuso.

En el campo de las infraestructuras, los puertos deportivos ocupan un lugar destacado. La Autoridad Portuaria de Baleares ingresa más de cuatro millones de euros por impuestos sobre embarcaciones de recreo, muy por encima del segundo puerto español que tan sólo supera los 700.000 euros. Actualmente, en Baleares existen 19.000 puntos de amarre, un 12% de la oferta total del Mediterráneo<sup>CXLV</sup>, pero, según el Ejecutivo balear, es necesario incrementarlos “de manera inmediata”, en 5.000. Desde las diferentes asociaciones que representan los clubes náuticos de Baleares son conscientes de que los amarres tienen un límite y de que el turismo de calidad que pretenden promover choca con la excesiva masificación.

Desde el Govern se afirma que no se van a crear nuevos puertos, pero son varios los proyectos de ampliación que planean sobre el litoral. En Greenpeace abogamos por la reordenación de los amarres existentes para optimizar el uso de los puertos actuales, la creación de varaderos (para botar los barcos al mar) y marinas en seco (en zonas degradadas para acoger embarcaciones en tierra) y por último, en base a la propuesta del proyecto LIFE Posidonia<sup>64</sup>, promover la instalación de boyas flotantes en las calas principales del archipiélago, evitando así la destrucción de las praderas de *Posidonia oceanica* por fondos ilegales<sup>65</sup>.

## Invasión de algas

El Mediterráneo es un paraíso para las algas, con más de 900 especies. De éstas, unas 100 (un 6,5% del total) han sido introducidas por el hombre de forma natural por el estrecho de Gibraltar y el canal de Suez. De este centenar, al menos diez se han convertido en invasoras, modificando irreversiblemente el paisaje submarino del Mediterráneo. En 1995 se introdujo en las Baleares el alga *Lophocladia lallemandi* desde el Indo-Pacífico a través del canal de Suez. Se detectó en ese año por primera vez en Ibiza y en 2006 ya cubría completamente Ibiza, Formentera y el 80% de Mallorca. *Lophocladia* es mucho más agresiva que otra alga invasora, la famosa *Caulerpa taxifolia* que se escapó del acuario de Mónaco expandiéndose por todo el Mediterráneo. Al contrario que *Caulerpa*, *Lophocladia* no se puede retirar manualmente y, por tanto, su impacto es mayor.

[63] Noticia en Última Hora Digital. 25/04/08

[64] Protección de las praderas de posidonia en Lugares de Importancia Comunitaria de Baleares <http://lifePosidonia.caib.es/>

[65] El fondeo de embarcaciones es una actividad muy común en las Baleares y consiste en echar el ancla en una cala o playa sobre el fondo marino a modo de amarre.



## Port Adriano (Calvià): 25.000 m<sup>2</sup> de posidonia destruidos

A pesar de que **El Toro** (Calvià) es una zona muy castigada por proyectos urbanísticos desordenados y excesivos, se ha autorizado la ampliación del puerto deportivo de Port Adriano entre dos zonas protegidas, la reserva marina de El Toro y la reserva marina de las **Islas Malgrats**. Las obras de ampliación para la construcción de 82 nuevos amarres (ahora tiene 404) para barcos de entre 18 y 60 metros, 470 plazas de aparcamiento y una zona de locales comerciales y restaurantes, concluirán en primavera de 2010 y tendrán un coste cercano a los 40 millones de euros. El proyecto de ampliación implica un aumento de un 125% de la superficie de agua del actual puerto y afectará a un gran área del hábitat de *Posidonia oceanica*, protegido por la Unión Europea, como han denunciado en repetidas ocasiones las organizaciones ecologistas.

Representantes de Ocibar, la empresa concesionaria de las obras y de su explotación durante los próximos 30 años, han afirmado que la ampliación no afectaría a las praderas de *Posidonia oceanica*. Ocibar presume, además, de haber modificado el proyecto original por indicaciones del Ministerio de Medio Ambiente para instalar un dique de defensa que ayudará a proteger la playa situada al lado del puerto, ya que "en la zona que dicen los ecologistas no hay posidonia, sólo arena y piedras".

Sin embargo, buceadores del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturaleza (GOB) han documentado en un vídeo la existencia de una extensa pradera de *Posidonia oceanica* en buen estado justo en la zona donde se está construyendo la explanada de ampliación del puerto<sup>66</sup>. El GOB ha calculado que el 30% de la nueva cimentación del puerto se realiza directamente sobre pradera de posidonia. También denuncian que, como era previsible, las obras están generando un impacto en el medio marino circundante mayor al inicialmente previsto. Durante la construcción de la escollera y debido a los temporales, el mar ha arrastrado los escombros aguas adentro extendiéndose a un perímetro mucho mayor al inicialmente previsto en el Informe de Impacto Ambiental aprobado por el Ministerio de Medio Ambiente.

Este no es el único caso de agresiones consentidas oficialmente a un espacio protegido habitado por una especie vital para el buen estado del Mediterráneo. La ampliación de **Port Adriano** vulnera la normativa autonómica, nacional e internacional al destruir una especie emblemática, la *Posidonia oceanica*, declarada como hábitat prioritario para su conservación por parte de la Unión Europea, para que puedan atracar 82 yates de lujo.

## Posidonias gigantes

En mayo de 2006 se halló en las cercanías de las Islas Baleares un ejemplar de *Posidonia oceanica* de ocho kilómetros de largo. Se trata del ser vivo más grande del planeta. Dado que el ritmo de crecimiento de esta planta marina es de unos dos centímetros por año, la edad estimada del ejemplar es de 100.000 años.

[66] [www.gobmallorca.com/eltoro](http://www.gobmallorca.com/eltoro)

## Calvià: una reserva marina de chatarra

En 2005 el Ayuntamiento de Calvià impulsaba, a través de la Fundación Calvià, un proyecto para adquirir, acondicionar y hundir la fragata Baleares frente a su litoral con el objetivo de crear un arrecife artificial para la práctica del buceo. La fragata Baleares es un barco de guerra retirado por la armada de 133 metros de eslora y 4.177 toneladas de peso. La actuación insiste en un modelo fundamentado en la ocupación y destrucción de nuevos territorios naturales para incrementar la oferta turística que, en este caso, busca crear un parque de atracciones submarino.

Tanto Greenpeace como el GOB Mallorca y Ecologistas en Acción se han opuesto desde el primer momento al proyecto. Las razones son varias: en primer lugar, en las Islas Baleares no es necesario crear hábitats artificiales para la vida marina ya que, afortunadamente, su litoral presenta abundantes enclaves favorables para mantener buenas densidades de peces y otros organismos marinos que, por otra parte, son altamente atractivos para el buceo. Tampoco es despreciable el argumento del coste de la operación, un millón y medio de euros, que deberían ser empleados para mejorar la precaria gestión y vigilancia de las reservas marinas en aguas baleares.

También es necesario recordar la normativa ambiental que existe al respecto. El Protocolo para la prevención y eliminación de la contaminación del Convenio de Barcelona de protección del Mar Mediterráneo<sup>67</sup> explicita claramente que queda prohibido el hundimiento de buques al Mediterráneo desde el 31 de diciembre del año 2000. La falta de acción de los países que forman parte de este Convenio ha propiciado que las disposiciones todavía no estén en vigor, lo cual no implica, en ningún caso, que las medidas acordadas en los diferentes protocolos que integran el Convenio de Barcelona no sean las más adecuadas para preservar el Mediterráneo de la contaminación.

Por otra parte, Greenpeace siempre ha defendido la reutilización y el reciclaje, tanto para hacer frente a la crisis de los recursos naturales, como para paliar el creciente problema de los residuos, por lo que el destino final de las 4.000 toneladas de acero de la fragata Baleares debe ser la reutilización y no su depósito en el fondo del mar. Esta afirmación se ve refrendada por la Resolución del Comité Consultivo CECA (Comisión Europea del Carbón y el Acero) de 1997 sobre la clasificación de la chatarra, que establece que "Dado que este material es totalmente reciclable por un número ilimitado de veces sin que se produzcan pérdidas de calidad, su utilización se integra perfectamente en un modelo de desarrollo sostenible dado que se limita el consumo de mineral de hierro, una materia prima no renovable, y se ocasionan considerables ahorros de energía".

En 2007 el Ministerio de Medio Ambiente denegaba el hundimiento de la fragata Baleares, acto que fue recurrido por el Ayuntamiento de Calvià ante la Audiencia Nacional. Greenpeace se ha personado en este caso en apoyo al Ministerio.

## Mallorca: enchufada a la península

Un cable eléctrico unirá la isla de Mallorca con la península. Tendrá capacidad para transportar 300 megavatios (MW) y 244 kilómetros de largo, de los cuales 237 irán por vía submarina. No se ha fijado oficialmente la fecha de entrada en funcionamiento del cable promovido por Red Eléctrica de España (aunque en un principio se habló de 2009), pero sí se ha expuesto a información pública la solicitud de declaración de impacto ambiental.

La construcción de esta infraestructura tiene un coste de 161 millones de euros, que serán pagados por los consumidores de electricidad de toda España.



[67] El Convenio de Barcelona de 1976, modificado en 1995, y los protocolos elaborados en este contexto se proponen reducir la contaminación en la zona del Mar Mediterráneo y proteger y mejorar el entorno marino de esa zona para contribuir a su desarrollo sostenible.

La entrada física del cable por **Santa Ponça** y la construcción de la subestación en esta localidad tendrá un elevado impacto ambiental ya que Santa Ponça, a pesar de ser un entorno muy turístico, posee en sus fondos marinos una de las praderas de *Posidonia oceanica* más densas y mejor conservadas del archipiélago, que se extiende hasta unos 45 metros de profundidad.

El proyecto no valora ninguna alternativa respecto al punto de entrada del cable en Mallorca y, como indica el propio Estudio de Impacto Ambiental, provocará un efecto negativo sobre la pradera submarina.

En el caso de las Baleares, actualmente un 99% de la energía primaria consumida proviene de la combustión de recursos fósiles (75% de derivados del petróleo y 25% del carbón) y sólo un 1% de energías renovables. El transporte consume dos terceras partes de la energía.

Greenpeace ha demandado al Govern Balear que haga un análisis exhaustivo del potencial de las energías renovables en el archipiélago para evaluar la viabilidad técnica y económica de un suministro eléctrico 100% renovable, considerando todas las opciones posibles: mantener los dos sistemas eléctricos independientes actuales (Mallorca-Menorca e Ibiza-Formentera), un sistema eléctrico balear único, o la interconexión eléctrica con la península. Una vez hecho esto, el Govern debería marcar objetivos a largo plazo (porcentaje a alcanzar de renovables hasta llegar al 100%, eficiencia energética y reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>) y planificar hacia esos objetivos.



Central térmica de Alcudia, Mallorca. Sólo el 1% de la energía producida en Baleares es renovable

## Degradación por contaminación

**A** pesar de que en las Islas Baleares no existen polos químicos o industrias petroquímicas, los efectos de la contaminación en sus aguas litorales son reseñables. Las presiones más significativas derivadas de actividades humanas, como la urbanización en zonas costeras, el turismo, las cargas y vertidos procedentes de la agricultura y la industria, el tráfico marítimo y la influencia de la pesca, son las que más afectan a las aguas costeras<sup>CXLVI</sup>. Las fuentes de contaminación puntual más frecuentes en el litoral balear son las depuradoras, desaladoras y embarcaciones, tanto de recreo como comerciales y de transporte de pasajeros y/o mercancías.

El vertido de aguas residuales en Baleares supone también un grave problema. Procedentes de las numerosas urbanizaciones costeras que no están conectadas a las redes de alcantarillado o con fosas sépticas incorrectamente construidas, las aguas terminan desembocando en los acuíferos y en las aguas costeras, fenómeno agudizado por las características geológicas del archipiélago balear, donde son abundantes los terrenos calizos y los fenómenos kársticos. Sin embargo, también se producen graves vertidos procedentes de ciudades con plantas depuradoras y redes de alcantarillado en funcionamiento. Es el caso de los dos mayores incidentes de estas características producidos en las costas de **Palma**, como consecuencia de la rotura de tuberías que transportaban aguas residuales.

Baleares, por su situación geográfica, está expuesta a sufrir vertidos de hidrocarburos como consecuencia del intenso tráfico marítimo. El traslado de materiales es una de las principales fuentes de contaminación por combustibles de los océanos y, en el caso de las Islas Baleares, la práctica totalidad del aprovisionamiento se realiza por barco. El grupo de expertos sobre aspectos científicos de la protección del medio ambiente marino de Naciones Unidas (GESAMP) estima que los barcos son responsables del 37% de la contaminación marina<sup>CXLVII</sup>, que se calcula en 457.000 toneladas anuales.

La contaminación marina por hidrocarburos desde los barcos se produce de diferentes maneras. Junto a los grandes vertidos debidos a accidentes de buques que transportan fuel, los pequeños, pero continuados episodios de vertidos desde los barcos por fugas intencionadas u operaciones de rutina como la limpieza de sentinas, son altamente preocupantes.

Un ejemplo de esta situación ha sido el caso del buque "Don Pedro". Este barco encalló a una milla del puerto de Ibiza produciendo un vertido de unas 50 toneladas de fuel que terminó afectando al **Parque Natural de ses Salines**. El pecio sigue todavía en el punto donde naufragó.

### Bahía de Palma: la bahía de los 1.001 vertidos

La bahía de Palma de Mallorca es uno de los puntos de la costa balear donde la contaminación es más grave como consecuencia de los vertidos de aguas residuales y el intenso tráfico de buques comerciales y de recreo, que provocan frecuentes pérdidas de hidrocarburos. Así queda reflejado en los informes de la Agencia Europea del Medio Ambiente, que señalan el entorno de Palma como una de las "zonas de mayor preocupación ambiental" en el litoral mediterráneo<sup>CXLVIII</sup>.

Según la Direcció General de Recursos Hídrics del Govern de les Illes Balears, las principales fuentes de contaminación puntual en la bahía de Palma son: el Puerto y la ciudad de Palma, el Club de Mar, el Real Club Náutico de Palma, el Club Náutico Portitxol, el Club Marítimo Levante, el Club Náutico Cala Gambes, el Club Marítimo Sant Antoni, el Club Marítimo el Arenal, los emisarios de aguas residuales urbanas de Palma y el Arenal, los residuos de la desaladora de Palma y el vertido de las numerosas urbanizaciones costeras en el entorno de la bahía<sup>CXLIX</sup>.

Las dos Estaciones de Depuración de Aguas Residuales (EDAR) de Palma de Mallorca vierten, sobre todo en periodo estival (el pasado año fue durante 4 meses), y cuando son mayores los volúmenes de aguas residuales tratadas<sup>CL</sup> y más altos los niveles de la bacteria fecal E. coli<sup>CLI</sup>, situándose muy por encima de los límites que fija la Conselleria de Sanitat i Seguritat Social del Govern Balear.



A este problema se añade el vertido directo de aguas residuales sin tratar a la bahía. El último caso se produjo por la rotura de una tubería en la red de conducción de aguas fecales en el tramo comprendido entre las estaciones de impulsión de Aduanas y Baluard provocando, el pasado mes de febrero, el vertido de 5.100 m<sup>3</sup> de aguas fecales a la bahía de Palma<sup>CLII</sup>. Se trata de uno de los mayores vertidos de esta clase en el área, el segundo en apenas seis meses, después del sucedido el pasado verano en la playa de Cala Major.

Es evidente que las EDARs y el alcantarillado están subdimensionados y en mal estado, lo cual produce repetidos vertidos al mar de colonias de bacterias fecales y de aguas sin depurar. A pesar de ello, EMAYA, el ente encargado de la depuración en Palma, en un ejercicio de transparencia, publica las analíticas de las aguas que vierte al mar, aunque no recoge estos episodios de vertidos sin depurar al mar.

Al torrente **Gros**, que desemboca en la bahía, vierten las aguas de refrigeración de la central térmica de ciclo combinado de Ca's Tresorer y el rechazo de salmuera de la desaladora de Palma. El GOB y CCOO<sup>CLIII</sup> denunciaban recientemente el vertido intencionado de más de 3.000 litros de hipoclorito sódico al terreno permeable donde se ubica la planta. No se trata de un incidente puntual ya que, como también denuncia el sindicato<sup>CLIV</sup>, dos años antes se produjo otro vertido de más de 10.000 litros de este mismo producto. El principal problema de estas emisiones es que el acuífero está conectado con las aguas de la bahía de Palma, por lo que el vertido contaminante se extiende rápidamente.

## Buque Don Pedro: tocado y hundido

El intenso tráfico marítimo en las Islas Baleares ya ha producido varios incidentes. El último de ellos se produjo en Ibiza en julio de 2007, y estuvo protagonizado por el hundimiento del buque Don Pedro de la compañía Iscomar. En la actualidad el pecio se encuentra tumbado lateralmente sobre el fondo marino, a unos 40 metros de profundidad, y a una milla de la entrada del puerto de Ibiza.

El accidente causó una importante marea negra al escapar del buque más de 50 toneladas de fuel. Además de contaminar las playas próximas, alcanzó el espacio protegido de **ses Salines**. En la actualidad las administraciones todavía están valorando qué hacer con el barco siniestrado, siendo dos las soluciones que se barajan: la primera sería extraer el pecio para llevarlo a desguace y posterior reciclado de su chatarra, solución apoyada por los grupos ecologistas y el Consell de Ibiza; la segunda consistiría en dejarlo hundido, tras unas costosas labores de descontaminación, solución avalada por el Ministerio de Medio Ambiente.

Greenpeace considera que sería un mal precedente mantener el buque siniestrado en el fondo del mar y seguir considerando nuestros mares como un vertedero, especialmente en un espacio natural protegido como ses Salines. Debería asegurarse el reflotamiento y posterior reciclaje del Don Pedro con todas las garantías ambientales. Además, este accidente convierte en urgente la elaboración de un Plan de Actuación en caso de contaminación marina, tanto por los excepcionales valores naturales de las islas, como por el alto riesgo de contaminación debido al tráfico marítimo.

Por otra parte, en la actualidad está en marcha la ejecución de una nueva fase de la ampliación del puerto de Ibiza que contempla la construcción de una plataforma de hormigón de 85.000 m<sup>2</sup> sobre la bahía, al abrigo del dique de 516 metros construido a partir del islote de **Botafoc**. Para ello, será necesaria la extracción de 510.000 m<sup>3</sup> de arenas y lodos contaminados y su posterior vertido al noreste de **Formentera**. Los propios informes del Gobierno balear<sup>CLV</sup> reconocen la existencia de mercurio como uno de los elementos contaminantes de los sedimentos dragados<sup>CLVI</sup>. También recogen informaciones de la presencia del alga invasora *Caulerpa racemosa* con lo que se pondrán en peligro los fondos marinos del **Parque Natural de las Salinas de Ibiza y Formentera** y de la **Reserva Marina des Freus**. Además, no se ha tramitado autorización alguna para el vertido de estos fangos y se pretende reutilizar la misma empleada en la construcción y operaciones de dragado del dique en 2001.

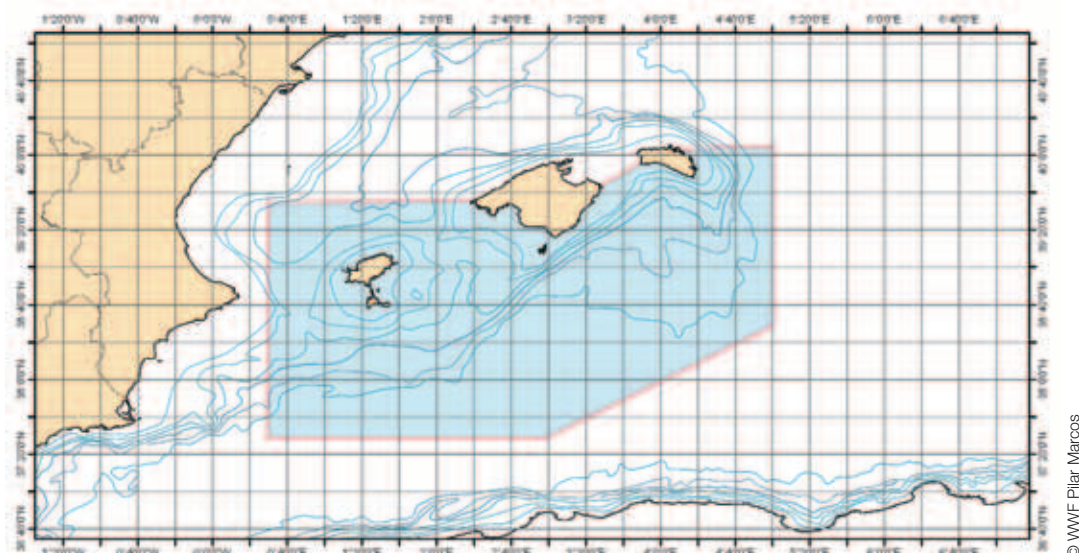
## Baleares: un santuario pionero para el atún

El atún rojo es una de las especies claves en los ecosistemas marinos mediterráneos. Sin embargo, la especie está tan amenazada que su pesquería en el Mediterráneo está al borde de la desaparición, víctima de una brutal sobrepesca durante la última década. En los últimos años se ha podido demostrar, sin espacio para la duda, que las capturas de atún rojo han sido superiores a las 50.000 toneladas anuales. Se trata de un escándalo mayúsculo que ha convertido a esta pesquería –en la que legalmente se pueden capturar 32.000 toneladas cada año– en una de las que cuentan con mayores niveles de pesca ilegal en todo el mundo. Unos pocos piratas del atún se han apropiado de un recurso que nos pertenece a todos los que vivimos en el Mediterráneo.

Excesos como estos no salen gratis. El año pasado, los científicos recomendaron un nuevo plan de recuperación para la especie con capturas que no superaran las 15.000 toneladas. Pero nuevamente la falta de responsabilidad de las administraciones a cargo de la gestión de esta pesquería –y la capacidad de presión de una industria que mueve miles de millones de euros cada año– pudo más que el riesgo de desaparición de uno de los grandes depredadores mediterráneos. La Comisión para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT en sus siglas inglesas) aprobó el año pasado un plan llamado “de recuperación del atún rojo” que permitirá capturar 29.500 toneladas en 2007 con reducciones progresivas para llegar hasta las 25.500 toneladas en 2010, casi el doble que lo recomendado por los científicos.

Los problemas a los que hace frente la pesquería son bien conocidos e incluyen: elevados niveles de pesca ilegal, no declarada y no regulada; exceso de capacidad de la flota pesquera (existen barcos en número y con una potencia suficiente para capturar el doble de la cuota legal existente para la especie); no declaración de capturas y deficiente calidad de los datos proporcionados por los países que participan en la pesquería, expansión geográfica de las flotas atuneras a todo el Mediterráneo sin dejar un sólo refugio para el atún, y un conocimiento deficiente de algunos parámetros básicos de la biología de esta especie. El caso del caladero balear es paradigmático de lo que está sucediendo en la pesquería. En esta zona del Mediterráneo, las flotas atuneras solían realizar capturas que rondaban las 14.000 toneladas. En 2005 ya sólo fueron 2.000.

El del atún rojo es un caso claro del fracaso de la gestión internacional de los recursos pesqueros comunes, víctima de la codicia de unas pocas empresas que cuentan con el apoyo incondicional de los Gobiernos de la región. Se imponen pues, nuevas herramientas. La declaración de un Santuario para los atunes en aguas baleares debería permitir al atún rojo recuperarse, y convertiría a las Islas Baleares en una referencia internacional para la conservación de los atunes. A tal efecto, Greenpeace y WWF/Adena han elaborado una propuesta conjunta que llevarán a los foros internacionales. En las aguas propuestas como Santuario no sólo se reproduce el atún rojo, ya que se han encontrado larvas de las seis especies de atunes en ellas: el atún rojo (*Thunnus thynnus*), el atún blanco (*T. alalunga*), la melva (*Auxis rochei*), la bacoreta (*Euthynnus alleteratus*), el bonito (*Sarda sarda*) e incluso el atún listado (*Katsuwonus pelamis*). Los beneficios de la propuesta para la conservación del Mediterráneo serían, por tanto, enormes.



# Puntos negros en Islas Baleares

- 1. Mallorca. Pollença, Campos, Marratxí. Llucmajor.** Plan Territorial Insular. Corrupción urbanística.
- 2. Mallorca. Muros. Son Bosc.** Campo de golf lindando con parque natural.
- 3. Bahía de Palma.** Contaminación severa por aguas residuales e hidrocarburos.
- 4. Mallorca. Calvià.** La ampliación Port Adriano destruye praderas submarinas.
- 5. Mallorca. Santa Ponça.** Cable submarino para transportar electricidad causa afecciones a praderas submarinas.
- 6. Mallorca. Calvià.** Proyecto de hundimiento de fragata militar.
- 7. Ibiza. Puerto de Ibiza.** Contaminación por vertidos. Ampliación del puerto. Hundimiento del buque Don Pedro.



