



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

3417

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears sobre el nuevo enlace Ma-13, pk 14 + 800, polígono Son Llaüt, TM Santa María (67a/17)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 22 de febrero de 2018,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

1. Antecedentes

a. El 27 de septiembre de 2016 se publica en el BOIB núm. 123 el anuncio del Consell de Mallorca de información pública del proyecto de nuevo enlace de la Ma-13, PK 14,800 (polígono de son Llaüt), términos municipales de Santa María del Camí y Consell.

b. En fecha 09 de mayo de 2017, con registro de entrada núm. 10299 de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca (CMAAP), entró oficio de solicitud de 5 de mayo de 2017 por parte del director insular de Territorio e Infraestructuras para la emisión de declaración de impacto ambiental por parte del órgano ambiental en relación al proyecto mencionado en el título. Se adjunta proyecto de ejecución y estudio de impacto ambiental.

c. Con la solicitud para la emisión de declaración de impacto ambiental se adjunta copia del oficio de notificación de 13 de septiembre de 2016 de la resolución de la consejera ejecutiva de Territorio e Infraestructuras de aprobación inicial del proyecto, de tramitación de la información pública, de tramitación del estudio de impacto ambiental y de consulta a las administraciones afectadas.

d. Con la solicitud para la emisión de declaración de impacto ambiental se adjunta copia de los oficios de solicitud de consulta a las siguientes administraciones afectadas con fecha de salida del registro general del Consell de Mallorca (CM) de 5 de octubre de 2016: Ayuntamientos de Santa María del Camí (núm. de salida: 22079 y de entrada: 3089 de 7 de octubre de 2016) y de Consell (núm. de salida: 22078 y de entrada: 2986 de 7 de octubre de 2016); Dirección General de Recursos Hídricos (núm. de salida: 22077 y con entrada sin número el 10 de octubre de 2016) y Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos (núm. de salida: 22080 y de entrada sin número el 10 de octubre de 2016) de la CMAAP; Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes (núm. de salida interno del CM: 5789 y con entrada interna del CM sin número el 10 de octubre de 2016) y Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Departamento Insular de Territorio e Infraestructuras del Consell de Mallorca (núm. de salida interno del CM: 5788 y con número de entrada interna del CM: 6279 el 10 de octubre de 2016).

e. Con la solicitud para la emisión de declaración de impacto ambiental se adjunta copia de la certificación de 7 de diciembre de 2016 del secretario general del Consell de Mallorca de no haber recibido el registro general alegaciones durante el período de información pública. Se adjunta también alegación de 18 de enero de 2017 con número de entrada 1409 del registro general del Consell de Mallorca, fuera del plazo de información pública y oficio de respuesta por parte de la dirección de la obra el 20 de febrero de 2017.

f. Con la solicitud para la emisión de declaración de impacto ambiental se adjuntan los siguientes informes:

i. Tres oficios con informes del Servicio de Ordenación del Territorio con fechas 22 de noviembre de 2016 (núm. de salida interno del CM: 6917 y con número de entrada interna del CM: 7277, ambos de 23 de noviembre de 2017), 6 de abril de 2017 (núm. de salida interno del CM: 1691 y con número de entrada interna del CM: 2590, ambos de 7 de abril de 2017) y de 20 de abril de 2017 (núm. de salida interno del CM: 1908 y con número de entrada interna del CM: 3029, ambos de 21 de abril de 2017), los tres en relación a la consulta efectuada.

ii. Oficio e informe por parte de la dirección de obra (núm. de registro de salida interno del CM: 7706 de 23 de diciembre de 2016) con fecha 19 de diciembre de 2016 en respuesta al informe del Servicio de Ordenación del Territorio de fecha 22 de noviembre de 2016 y oficio de 11 de abril de 2017 (núm. de registro de salida interno del CM: 1775 de 12 de abril) por parte de la dirección de obra hacia el mismo servicio solicitando escrito aclaratorio en relación al informe de 6 de abril de 2016.

iii. Oficio e informe de 14 de febrero de 2017 por parte del Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes del CM en relación a la consulta efectuada (núm. de salida de registro interno del CM: 753 de 7 de marzo de 2017 y número de entrada interna del CM: 1723, de 8 de marzo de 2017).



iv.Oficio e informe de subsanación de deficiencias (núm. de salida de la CMAAP: 5351 de 4 de abril de 2017 y número de entrada del CM del CM: 10212, de 6 de abril de 2017) y oficio y informe en relación a la consulta efectuada (núm. de salida de la CMAAP: 6080 de 19 de abril de 2017 y número de entrada del CM del CM: 11984, de 24 de abril de 2017) por parte del Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos.

v.Escrito del Departamento de Territorio e Infraestructuras de la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del CIM de 7 de febrero de 2018 y núm. registro CMAAP 3170, de 8 de febrero de 2018.

2.Información del proyecto

a.Las actuaciones previstas se sitúan en terrenos de los términos municipales de Santa Maria del Camí y Consell.

b.El proyecto prevé un nuevo enlace que conecte la vía Ma-13A con la autovía Ma-13 a través de un vial de doble sentido de 11 metros de sección total, en parte aprovechando un camino existente (llamado Camí de Terme y que coincide con el límite de los dos términos municipales), y en parte con su prolongación discurriendo por parcelas privadas para conseguir mejor conectividad entre ellas y evitando un giro del camino existente que no resulta óptimo para la circulación de vehículos pesados.

c.El enlace con la autovía, en el punto del puente existente, se resuelve con dos rotondas elevadas a ambos lados creando los carriles de incorporación correspondientes, mientras que el nuevo punto de conexión en "T" con la Ma- 13A se resuelve con una rotonda en superficie para dar solución a giros a la izquierda.

d.La sección viaria prevista por el nuevo camí de Terme consiste en dos carriles de 3,50m de ancho, 1 m de zona arcén y el espacio necesario de berma que oscila entre 0,50m y 1,50m.

e.Respecto a los elementos propios de la infraestructura, en las rotondas se prevén barreras de seguridad de hormigón tipo BHSEJO ("New Jersey") y luminarias tipo led.

f.Se prevén pantallas acústicas en dos puntos donde hay viviendas.

g.Los nuevos cierres con fincas privadas propuestos tienen tipologías variadas según los tramos y propiedades.

3.Elementos significativos del entorno del proyecto

Diagnóstico territorial y ambiental

La construcción de la carretera tendrá una consecuente disminución en los núcleos de población de: molestias; contaminación acústica; contaminación directa a áreas residenciales por gases nocivos procedentes de combustión de combustibles fósiles con las positivas implicaciones que tiene para la salud de los habitantes; peligrosidad; y siniestralidad. Y particularmente en el caso de los habitantes de Consell por causa de la reducción de la distancia al principal polo de atracción de la red viaria mallorquina, la ciudad de Palma, se obtendría una mayor eficiencia energética y menor contaminación por la disminución de tiempo invertido y de consumo de combustibles fósiles.

El informe del Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes detecta en el trazado del proyecto una casa protegida en el catálogo de Santa María (nº 174) cercana a la traza propuesta y aunque no plantea condiciones de actuación el proyecto deberá plantear las actuaciones necesarias para proteger su integridad y entorno.

El aumento del conjunto de las actividades antrópicas y la frecuentación sobre el conjunto territorial que provoca una nueva carretera, a nivel biótico determina efectos significativamente negativos sobre la fauna además de los efectos derivados de la fragmentación territorial irreversible que determinan las ocupaciones de infraestructuras lineales. La tendencia actual de fragmentación del espacio rural lleva implícita la ocupación del suelo con usos urbanos, periurbanos e industriales conectados por servicios generales que en otro caso no tendrían razón de ser, la creación de nuevos cierres, de pantallas visuales, condicionamientos de caminos, instalación de servicios, etc.

Se afecta en alta intensidad y/o magnitud con usos urbanos del espacio rural, lo que puede acabar abocando a la disfuncionalidad del área y que pierda su funcionalidad como tal de manera implícita sin que cambie la calificación urbanística.

Especies con algún tipo de protección que tienen sus áreas de distribución en el entorno rural y agrícola pueden ser afectadas además de convertirse en una frontera infranqueable para algunas de estas, entre otras destacan: *Galerida theklae*, *Sylvia balearica*, *Tyto alba alba*, *Upupa epops*, *Otus scops*, *Falco tinnunculus*, *Milvus milvus*, *Aquila pennata*, *Atelerix algirus*, *Macropododon mauritanicus*, *Troglodytes troglodytes*, *Burhinus oedipnemus*, *Calandrella brachydactyla*, *Circus pygargus*, *Alectoris rufa*, *Lanius senator*, *Carduelis carduelis*, *Emberiza calandra*, *Cisticola juncidis*, *Saxicola torquata*, *Luscinia megarhynchos*, *Jynx torquilla*, *Streptopelia decaocto*, *Streptopelia turtur* y *Bubulcus ibis*.

Se pueden afectar los cursos ambientales, la recarga de acuíferos por el cambio de la dinámica hidrológica superficial, así como ser

contaminados por falta de sistemas de protección y depuración, por vertidos durante la obra o por uso de pesticidas.

La desnaturalización, el desequilibrio, la desarmonía estética provocada por la brusca ruptura de la carretera no desaparece nunca, las infraestructuras lineales, por sus requerimientos de trazado y conexión a menudo independientes de las referencias del territorio perceptible, son una infravalorada intrusión en el paisaje, agravada por su envergadura física. El proyecto no ha tenido en cuenta publicaciones como la del CIM Bases para una Estrategia del Paisaje de Mallorca o estudios específicos que diagnostican las necesidades paisajísticas de la zona. Se desnaturaliza el paisaje no empleando materiales y tipologías de construcción tradicionales en toda la obra y propone una iluminación en un entorno rural que contribuye a la contaminación lumínica.

Por otra parte no se ha hecho un estudio de movilidad que indique la frecuentación del tráfico no rodado por el camí de Terme y por lo tanto se desconoce qué influencia puede tener sobre el mismo el proyecto de ampliación del trazado, especialmente en el puente existente.

4. Resumen del proceso de evaluación

Fase de información pública y de consultas

De acuerdo con el artículo 37.4 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, hay que someter el proyecto a información pública durante un plazo de treinta días.

Durante la exposición pública se han consultado las siguientes administraciones afectadas con fecha de salida del registro general del Consell de Mallorca de 5 de octubre de 2016:

i. Ayuntamiento de Santa Maria del Camí (núm. de salida: 22079 y de entrada: 3089 de 7 de octubre de 2016).

ii. Ayuntamiento de Consell (núm. de salida: 22078 y de entrada: 2986 de 7 de octubre de 2016).

iii. Dirección General de Recursos Hídricos (núm. de salida: 22077 y con entrada sin número el 10 de octubre de 2016).

iv. Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos (núm. de salida: 22080 y con entrada sin número el 10 de octubre de 2016).

v. Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes (núm. de salida interno del CM: 5789 y con entrada interna del CM sin número el 10 de octubre de 2016).

vi. Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Departamento Insular de Territorio e Infraestructuras del Consell de Mallorca (núm. de salida interno del CM: 5788 y con número de entrada interna del CM: 6279 el 10 de octubre de 2016).

A fecha de realización del presente informe únicamente se han recibido los siguientes informes:

a. El Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca emite tres oficios con informes con fechas 22 de noviembre de 2016, 6 de abril de 2017 y de 20 de abril de 2017, los tres en relación a la consulta efectuada. El de fecha 22 de noviembre de 2016 dice en las consideraciones técnicas que se observa que queda interrumpido el tramo del camí de Terme remanente sin posible conexión con el vial proyectado y concluye al respecto que hay que mantener la conexión viaria del tramo del camí de Terme remanente con el nuevo vial proyectado. También dice que el proyecto técnico no contempla ninguna medida de integración paisajística aunque se haya previsto en el Estudio de Impacto Ambiental la plantación de vegetación para minimizar impacto de las nuevas rotondas elevadas. También se considera que las pantallas acústicas previstas en el proyecto generan un impacto visual negativo. Continúa: Aunque la valoración de la nueva propuesta sea compatible con el paisaje y no se trata de zonas sensibles, como el estudio de impacto ambiental lo define, el paisaje rural es el dominante. Por lo tanto se considera que requiere la preservación de sus valores igual que la mejora del paisaje cotidiano cercano a él, de acuerdo con los criterios generales del Convenio Europeo del Paisaje. Concluye: El proyecto debería tener en cuenta las determinaciones que contemplan las Bases para una Estrategia de Paisaje en Mallorca. Concretamente las actuaciones previstas en la ficha P5 del Anexo del documento: Acondicionamiento paisajístico de un tramo de carretera entre Santa María y Consell previstos los siguientes objetivos:

- Continuidad visual para los usuarios de la carretera.
- Continuidad funcional. Itinerario cívico de conexión entre los núcleos de Santa María y Consell.
- Corrección de impactos visuales negativos.
- Tratamiento de los accesos a los núcleos.

Continúa: Se debe incorporar al proyecto las medidas correctoras previstas en el Estudio de Impacto Ambiental así como la minimización del impacto generado por las pantallas acústicas con la plantación de vegetación cercana y la utilización de tipologías y materiales más idóneos al entorno. Y además también concluye: De acuerdo con los criterios del Convenio Europeo de Paisaje antes mencionado se considera conveniente, siempre que sea técnicamente posible, incorporar medidas correctoras a la nueva actuación con la plantación de vegetación cercana a ella con el fin de minimizar el impacto visual generado.

También dice: El proyecto de nuevo trazado y enlaces no hace referencia a la compatibilidad de la propuesta con la movilidad no motorizada tal como define la Norma 62. Y concluye: Es necesario justificar que se garantiza la continuidad de paso del tránsito no motorizado a lo largo de la Ma13 en el nudo propuesto, principalmente porque se trata de una red viaria incluida dentro de las rutas de interés cultural.

El informe de 6 de abril de 2017 expone la adenda al proyecto por parte de la dirección de obra de plantaciones como medida correctora en relación a todo lo expuesto en su informe de 22 de noviembre de 2016.

El informe de 20 de abril de 2017 expone la adenda al proyecto por parte de la dirección de obra además de plantaciones como medida correctora en relación a todo lo expuesto en su informe de 22 de noviembre de 2016, también la modificación por parte de la dirección de la obra de las pantallas acústicas proponiendo texturas y colores más integrados en el entorno.

b.La Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad, en concreto la dirección del proyecto, emite oficio e informe en respuesta al informe del Servicio de Ordenación del Territorio con fecha 19 de diciembre de 2016 y oficio de 11 de abril de 2017 por parte de la dirección de obra hacia el mismo servicio solicitando escrito aclaratorio en relación al informe de 6 de abril de 2016. El informe de 19 de noviembre expone que no modifica la continuidad de paso de tráfico no motorizado en la Ma-13A; que no contempla las Bases para una Estrategia del Paisaje porque no son legislación vigente; que no es necesario mantener la continuidad del cami de Terme para que se garantiza acceso a todos los vecinos, e introduce elementos incompatibles con la seguridad vial y la protección acústica. Y que se introducirá vegetación según criterios del Convenio Europeo del Paisaje como medida correctora.

c.El Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes del Consell de Mallorca emite oficio e informe 14 de febrero de 2017 en relación a la consulta efectuada, donde se informa que el trazado del proyecto no se han detectado elementos declarados BIC ni BC. Que se ha detectado una casa protegida en el catálogo de Santa María (nº 174) cerca de la camada del Terme y muy próxima a la traza propuesta.

d.Se reciben en la CMAIB oficio e informe de subsanación de deficiencias y oficio e informe en relación a la consulta efectuada por parte del Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos, donde se informa que el proyecto no está dentro del dominio público hidráulico de las aguas superficiales, ni en sus zonas de protección (servidumbre, policía), ni en las zonas inundables o potencialmente inundables.

Fuera del plazo de información pública se recibe una alegación de 18 de enero de 2017 con número de entrada 1409 del registro general del Consell de Mallorca en relación a la imposibilidad de acceder a la finca Maynou, que recibe respuesta a un oficio por parte de la dirección de la obra el 20 de febrero de 2017 señalando el cambio de marca vial para permitir el acceso.

5.Análisis técnico del expediente

1. Se presentan cinco alternativas de trazado incluida la alternativa cero:

Alternativa 0. No se hace ninguna actuación: en este caso, el terreno no sufrirá ningún tipo de modificación. Es descartada por el promotor por considerar que no afecta de manera significativa a ninguna área natural, hábitat, especie o recurso natural, se supone que no resuelve el problema que en la actualidad supone acceder a los polígonos de Santa Maria del Camí y de Consell que se encuentran situados en las proximidades de la carretera Ma-13A. Actualmente, el acceso a los mismos se realiza atravesando alguno de los dos municipios nombrados con anterioridad, provocando el paso de tráfico de vehículos pesados por centros de los núcleos de población, dificultando el transporte de los núcleos urbanos y de las propias mercancías, además de ocasionar problemas de contaminación del aire, la actividad y la seguridad. Todo esto unido a la propia accesibilidad de la población que, para llegar a los puntos de las poblaciones más próximos a los polígonos, y cercanos a la Ma-13A también se ven obligados a atravesar estas poblaciones, generando también molestias a los residentes afectando negativamente a las condiciones de residencia y la movilidad sin vehículos propios de las zonas urbanas.

Alternativa 1. Consiste en hacer coincidir el eje de la nueva carretera que comunica el camino del término con la Ma-13A por su trazado actual. Se descarta por el promotor porque la superficie de expropiación es muy superior a otras alternativas, además de que afectaría a más casas habitadas. También obligaría a un giro en el trazado en planta que no resulta ideal para la circulación de vehículos pesados.

Alternativa 2. Consiste en hacer coincidir el eje de la nueva carretera, como prolongación de la existente, y diseñar la intersección con la Ma-13 con un tipo "intersección en T". Se descarta por el promotor al considerar perjudicial para la fluidez del tráfico el giro a izquierda en la intersección con la Ma-13.

Alternativa 3. Es una modificación puntual de la alternativa 2. En este caso, para facilitar la incorporación de los vehículos pesados a su llegada a la Ma-13A, se ha previsto la ejecución de una rotonda que evita los giros a la izquierda. Se descarta por el promotor para que aunque mejora el problema surgido con la intersección en T en la llegada con la Ma-13A, la capacidad de la carretera queda limitada como consecuencia de las dimensiones del tablero del paso superior existente.

Alternativa 4. Es una modificación puntual de la alternativa 3, se desplaza parcialmente el eje de la carretera para permitir en un futuro la

construcción de un nuevo tablero. Es la alternativa seleccionada por el promotor como trazado en planta para desarrollarse en el proyecto de ejecución. Las expropiaciones afectan en su totalidad a terrenos sin casa donde habitan, por lo que la interferencia con los vecinos es menor. La intersección en rotonda con la Ma-13A permitiría un tránsito fluido de los vehículos pesados en todos los sentidos de circulación. A esta solución, se aumenta el diámetro de las rotondas del paso superior y se desplaza el eje de la carretera para poder permitir la construcción de un nuevo panel adosado al existente.

2. El proyecto muestra su vertiente positiva en diversos aspectos relacionados con la movilidad pues provocará una menor frecuentación de tráfico motorizado pesado por las calles de los núcleos de población de Santa Maria del Camí y Consell que ahora debe atravesarlos para acceder a los respectivos polígonos industriales. La construcción de la carretera tendría una consecuente disminución en los núcleos de población de: molestias; contaminación acústica; contaminación directa a áreas residenciales; gases nocivos procedentes de combustión de combustibles fósiles con las positivas implicaciones que tiene para la salud de los habitantes; peligrosidad; y siniestralidad. Y particularmente en el caso de los habitantes de Consell por causa de la reducción de la distancia al principal polo de atracción de la red viaria mallorquina, la ciudad de Palma, se obtendría una mayor eficiencia energética y menor contaminación por la disminución de tiempo invertido y de consumo de combustibles fósiles.

3. El proyecto informa que en la zona no hay ningún elemento catalogado como Bien de Interés Cultural (BIC) o Bien Catalogado (BC), según la ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Illes Balears. El informe de 14 de febrero de 2017 por parte del Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes del CM informa que el trazado del proyecto se ha detectado una casa protegida en el catálogo de Santa María (nº 174) cerca de la camada del Terme y muy cercana a la traza propuesta aunque no determina las medidas a tomar. Es por ello que el proyecto deberá plantear las actuaciones necesarias para proteger dicha edificación de una afección contra su integridad y definirá adecuadamente las acciones paisajísticas integrales adecuadas para producir la mínima afección a su entorno de naturaleza rural. Del mismo modo se deberá tratar los Bienes de Interés Cultural catalogados por las NNSS de los ayuntamientos implicados, y los bienes localizados con posterioridad al registro de BIC.

Sin embargo, los movimientos de tierras pueden hacer aparecer nuevos yacimientos arqueológicos no conocidos o no planteados en el Documento Ambiental. En caso de aparecer restos arqueológicos se debe proceder inmediatamente a la paralización de las obras e informar de ésta a la administración competente en materia de Patrimonio, quien deberá tomar las medidas oportunas de protección sobre el nuevo yacimiento. Sólo se harán aquellos movimientos previstos en el proyecto y nunca otros sin una nueva autorización previa.

4. El aumento del conjunto de las actividades antrópicas y la frecuentación sobre el conjunto territorial que provoca una nueva carretera, a nivel biótico determina efectos significativamente negativos sobre la fauna además de los efectos derivados de la fragmentación territorial irreversible que determinan las ocupaciones de infraestructuras lineales. La tendencia actual de fragmentación del espacio rural lleva implícita la ocupación del suelo con usos urbanos, periurbanos e industriales conectados por servicios generales que en otro caso no tendrían razón de ser, la creación de nuevos cierres, de pantallas visuales, condicionamientos de caminos, instalación de servicios, etc. Además una nueva carretera funciona como polo de atracción para la ampliación de las áreas urbanas e industriales que conecta así como para nuevos desarrollos urbanísticos de las áreas colindantes o cercanas. Todo ello hace que se afecte en mayor intensidad y/o magnitud con usos urbanos del espacio rural, lo que puede acabar abocando a que el área pierda su funcionalidad como tal de manera implícita sin que cambie la calificación urbanística.

5. El emplazamiento de nuevas infraestructuras lineales determina la pérdida de territorio empleado para Especies de Interés Comunitario o con algún tipo de protección que tienen sus áreas de distribución en el entorno rural y agrícola, además de convertirse en una frontera infranqueable para algunas de estas. Para este tipo de áreas de distribución, destacan la *Galerida theklae*, *Sylvia balearica*, *Tyto alba alba*, *Upupa epops*, *Otus scops*, *Falco tinnunculus*, *Milvus milvus*, *Aquila pennata*, *Atelerix algerius*, *Macroptodon mauritanicus*, *Troglodytes troglodytes*, *Burhinus oedipnemus*, *Calandrella brachydactyla*, *Circus pygargus*, *Alectoris rufa*, *Lanius senator*, *Carduelis carduelis*, *Emberiza calandra*, *Cisticola juncidis*, *Saxicola torquata*, *Luscinia megarhynchos*, *Jynx torquilla*, *Streptopelia decaocto*, *Streptopelia turtur* y *Bubulcus ibis*, algunas presentes de manera cierta determinado por su inclusión en Bioatlas 5x5, otros con presencia potencial.

6. Las áreas rurales juegan un importante papel como zona de nidificación, campeo y refugio, por lo que a nivel biótico la construcción de una carretera presenta impactos muy negativos por la pérdida de espacio para una nueva infraestructura de origen antrópico y de las actividades humanas, que no debemos dejar de lado, afectan a la calidad del aire y del ambiente sonoro y lumínico. En este sentido contribuyen negativamente el aumento de la contaminación lumínica para las emisiones de luces nocturnas de los vehículos motorizados, las nuevas farolas que se proyectan, los ruidos y el proceso constructivo, los primeros afectarían de manera indefinida al área y los inconvenientes del proceso constructivo no significarían impacto apreciable si se respetan una serie de condiciones.

Sin embargo, aunque es cierto que la construcción de la carretera si podría representar un impacto significativo, hay maneras de reducir este impacto que deben ser adoptadas como la creación de pasos de fauna permanentes con plataformas laterales en el interior de los pasos para facilitar el paso de pequeños animales en caso de inundación siguiendo las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente. Durante la época de construcción, con motivo de la existencia de una población de *Atelerix algerius*, se evitará su afección inspeccionando diariamente el terreno afectado por las obras y trasladando a una zona segura los ejemplares encontrados. Además, se protegerán adecuadamente las acequias para evitar que ejemplares caigan al interior, se tendrá un



cuidado periódico de éstas, se construirán plataformas laterales en el interior de los pasos, y se actuará con cuidado de que no sufran atropellos de vehículos o maquinaria.

7. Coincidiendo con una etapa de grandes cambios en los usos del suelo, el paisaje se ha incorporado, poco a poco, a la agenda política europea y al debate ciudadano sobre el territorio. La política del paisaje ha avanzado sobre todo en el nivel regional y local, en la que se configuran y se viven preferentemente los paisajes, y en la que reside también la competencia constitucional para el gobierno del territorio. La antigua noción de paisaje circunscrita a configuraciones naturales y culturales excepcionalmente valiosas se ha visto superada por el reconocimiento de que cada territorio manifiesta paisajísticamente una fisonomía singular y plurales imágenes sociales, responde a un contexto de movilidad creciente y de relación de los ciudadanos con el paisaje en las sociedades urbanas desarrolladas, tanto con los paisajes «ordinarios» y cotidianos de los desplazamientos metropolitanos como con los paisajes «buscados» en el tiempo y la movilidad del ocio y el turismo. La Estrategia Territorial Europea (ETE) trata de las «amenazas sobre los paisajes culturales» y de la necesidad de una «gestión creativa» como uno de los objetivos políticos para el territorio de la Unión, se refiere, a muchos de los paisajes rurales y urbanos de Europa, y no sólo en el catálogo de los más notables o mejor conservados.

Es el Convenio Europeo del Paisaje (Consejo de Europa, 2000) lo que asume plenamente el sentido territorial de la cuestión paisajística, es decir, la idea innovadora desde el punto de vista científico, jurídico y político, que todo territorio es paisaje, que cada lugar se manifiesta en la especificidad del paisaje, independientemente de la calidad y del reconocimiento y la estima social que merezca. Tiene una motivación eminentemente social y fundada en tres nociones esenciales: territorio, percepción y carácter, fundamentos que pueden sintetizarse en calidad de vida, identidad y en el reconocimiento del concepto de ser un recurso económico de interés general.

El paisaje es, al mismo tiempo, un indicador y un objetivo de sostenibilidad; es un indicador desde el momento que constituye la manifestación visible y sensible de los procesos territoriales que actúan sobre los recursos naturales y culturales. En la fisonomía del territorio no hay todas las explicaciones de los problemas que la aquejan, pero un diagnóstico territorial desde el paisaje permite, también a los paisajes rurales, detectar problemas que de otro modo pasarían inadvertidos. Como objetivo de desarrollo sostenible, se debe garantizar a largo plazo la identidad y la diversidad de los territorios, con la integración de los cambios derivados del crecimiento en las trazas de los paisajes heredados, y con la salvaguarda de los valores paisajísticos más valiosos.

La calidad del paisaje constituye, además de un elemento de identidad y de calidad de vida, un factor clave de sostenibilidad y competitividad del territorio, tanto en las áreas urbanas y turísticas como en las rurales. Velar por su conservación, gestión y mejora, potencia, al mismo tiempo, el capital territorial y la capacidad de atracción de empresas de sectores económicos innovadores y de turismo de calidad. Todo esto explica el interés y las posibilidades de los trabajos de evaluación paisajística para mantener el carácter y los valores del paisaje como elemento vertebrador de un modelo territorial de calidad.

8. El Plan territorial concreta de forma sintética la diversidad paisajística insular en un total de nueve unidades de paisaje, referidas a grandes zonas del territorio con unas características paisajísticas y ambientales homogéneas. Estas unidades son, al mismo tiempo, resultado de la agregación de una treintena de piezas menores que tienen un paisaje más definido y concreto. El Plan atribuye para estas zonas regímenes de protección, incidiendo en objetivos como la conservación de los elementos etnográficos, la preservación de la estructura natural del terreno ante posibles movimientos de tierras y la creación de separaciones y pasos de fauna para facilitar el movimiento de la fauna silvestre. No se puede dejar de lado la riqueza y el interés de los elementos constitutivos, tanto físicos y ecológicos como culturales. Esta división no es más que un intento de salvaguarda de los valores del paisaje en el suelo rústico a partir de la cual se regulan los usos del suelo no urbanizable de acuerdo con los valores que merecen ser conservados, dentro de las diferentes escalas de su realidad material.

Una parte muy importante del modelado histórico y de la gestión del paisaje insular es a cargo de la explotación agropecuaria del suelo. Es más, muchos de los valores morfológicos, etnográficos y estéticos, además de los biológicos y los ecológicos, del paisaje mallorquín están estrechamente ligados a las prácticas agrarias, tradicionales y modernas, y la organización de los usos del suelo dentro de las explotaciones. La agricultura produce también bienes públicos o externalidades positivas como el paisaje, que vuelven especialmente importante en espacios y sociedades como la mallorquina, altamente urbanizadas pero con una superficie todavía muy importante de suelo rústico y, más concretamente, de terrenos agrarios y forestales bien conservados.

9. El estudio paisajístico del proyecto valora el paisaje como "moderado" al tiempo que determina la calidad de la zona de actuación con ausencia de relevancia. Establece una gran capacidad de absorción de la zona centrándose en conseguir unos acabados constructivos correctos y un adecuado tratamiento de la vegetación en los taludes, balsa de decantación y entre el vial y los paneles acústicos.

Pero a pesar de todo no considera una intervención en el entorno de manera global para mejorar los impactos y conseguir una integración paisajística plena. Debería haber considerado los efectos generados en el paisaje para cada actuación propuesta, especialmente para las acciones que alteran la fisonomía, la dinámica o los valores intrínsecos. Así como debería haber aportado criterios y medidas de integración y tratamiento del impacto paisajístico alternativos.

Aunque encontramos una descripción gráfica y escrita del paisaje previo a diferentes escalas de percepción con las características esenciales del puesto, los factores de visibilidad y los componentes y valores del paisaje donde se interviene, se hace en falta una valoración de la



implicación de la introducción de una infraestructura de características de servicio urbano-periurbano-industrial de gran tamaño en un entorno rural. Hubiera sido deseable que el estudio paisajístico incluyera una descripción más profusa, gráfica y escrita, de la intervención, incluido un análisis de los efectos paisajísticos de la actuación propuesta con el objetivo de prever el paisaje que resulta, incidiendo en los factores morfológicos, de volumen y de extensión, de pautas de agrupamiento o repetición, de texturas y tratamientos superficiales, así como con los elementos complementarios.

El proyecto recibe una serie de consideraciones por parte del Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca en consulta de 22 de noviembre de 2016. El proyecto coincide en su inserción con el tramo de la carretera Ma-13 A estudiado particularmente en la ficha P5 de las Bases para una Estrategia del Paisaje de Mallorca. Desarrollo del Convenio Europeo del Paisaje, ficha que abarca un ámbito más amplio. Las necesidades paisajísticas del contexto están por tanto diagnosticadas, con un estudio de intervención concretado, aunque sin un proyecto desarrollado. A pesar de todo el proyecto de la nueva carretera fragmenta este tramo de inserción con la rotonda de conexión sin tratar la problemática de manera global y acoger el estudio paisajístico integral previo. Es aquí donde la consulta del servicio de Ordenación del Territorio gana importancia técnicamente, porque no sólo es plausible, sino paisajísticamente viable hacer caso de sus planteamientos integrales que detectan carencias. Es cierto que gracias a su consideración el proyecto de la nueva carretera varía los pies de vegetación sustituyéndolos por pies de vegetación autóctona siguiendo los criterios del Convenio Europeo del Paisaje, sin embargo se pierde una oportunidad de reducir al mínimo el impacto sobre el paisaje.

Es por ello que este informe analiza a continuación las diversas consideraciones del Servicio de Ordenación del Territorio no añadidas al proyecto para considerar su aplicación como medidas correctoras para minimizar las afecciones sobre el paisaje y la ocupación del suelo rústico por parte de un sistema general de servicio a comportamientos típicos urbanos, periurbanos e industriales:

a.El informe dice en las consideraciones técnicas:

-El proyecto técnico no contempla ninguna medida de integración paisajística aunque se ha previsto en el Estudio de Impacto Ambiental la plantación de vegetación para minimizar impacto de las nuevas rotondas elevadas. También se considera que las pantallas acústicas previstas en el proyecto generan un impacto visual negativo.

-Aunque la valoración de la nueva propuesta sea compatible con el paisaje y no se trata de zonas sensibles, como el estudio de impacto ambiental lo define, el paisaje rural es el dominante. Por lo tanto se considera que requiere la preservación de sus valores igual que la mejora del paisaje cotidiano cercano a él, de acuerdo con los criterios generales del Convenio Europeo del Paisaje.

En la conclusión del informe dice:

Hay que tener en cuenta que la desnaturalización del paisaje, el desequilibrio, la desarmonía estética provocada por la brusca ruptura de la carretera no desaparece nunca, las infraestructuras lineales, por sus requerimientos de trazado y conexión a menudo independientes de las referencias del territorio perceptible, son una infravalorada intrusión en el paisaje, agravada por su envergadura física. Es un criterio general válido para todos los trazados de infraestructuras lineales reducir la fragmentación física del territorio y los cambios de configuración de los terrenos necesarios para su construcción. Hay que prever que el respeto al paisaje comportará una mayor longitud que la que requiere un trazado que responda sólo a criterios funcionales, como parece ser el caso. El proyecto adoptará las soluciones adecuadas para minimizar y/o amortiguar su presencia en el paisaje rural.

El estudio hace este diagnóstico en el contexto de un trazado tradicional de carretera con usos atípicos en los bordes de la carretera (polígonos industriales, almacenes ...), impactos visuales negativos (instalaciones industriales, cierres dañados ...), donde se busca la mejora de accesibilidad cívica en el polígono industrial de Son Llaüt (no únicamente la motorizada como plantea el proyecto en consideración) y como ya se ha hecho notar todo ello en un paisaje rural dominante y con la sierra de Tramuntana en el fondo, que es lo que encontrarán los usuarios de la nueva carretera.

El estudio de la ficha P5 busca en la Ma-13A lo que desde este informe también se plantea para el nuevo tramo de carretera: la homogeneidad de percepción de los usuarios (conductores, ciclistas, peatones ...); un ajardinamiento visible y acusado no únicamente puntual y de barrera frente a los principales impactos constructivos, que dé carácter singular y reconocible en el lugar, o se usen especies vegetales frondosas (almeces, cipreses, pinos) y especies arbustivas ornamentales para confección de setos (rosal silvestre, zarzamora ...); que se habilite un itinerario continuo pavimentado para tráfico de peatones y bicicletas; masas frondosas de ocultación de volúmenes industriales discordantes (pinar) en el polígono de Son Llaüt y en el de Consell; y que se traten de manera singular los accesos a los núcleos.

Hay que evitar que la creación de una nueva carretera en un entorno rústico gane protagonismo paisajístico desnaturalizando por completo y se debería seguir el espíritu y condiciones de la norma 22 del Plan Territorial de Mallorca. La tipología de construcción y los materiales previstos (por muros, cerramientos, barandillas, pantallas acústicas fonoabsorbentes, etc.) deberán ser de tipología tradicional y colores terrosos u ocres y, coherentes con el entorno del lugar y su ámbito visual para reducir el impacto visual y permitir la máxima integración paisajística. No se podrán optar por opciones con acabados de hormigón, en el caso de los cierres se deberá optar por los planteados en el propio proyecto de piedra o de arenisca, en ningún caso se podrá prescindir de ellos a lo largo de la nueva carretera; las pantallas acústicas fonoabsorbentes de hormigón o aluminio son una grave anomalía en medio de un paisaje rural y deberán cumplir las mismas condiciones en

cuestión de materiales, pudiendo optar también por opciones de metacrilato con pared inferior de piedra o piedra arenisca y perfiles con colores terrosos o ocres y texturas rugosas y en el caso de las casetas de control eléctrico si se mantienen también deberán adaptarse a la tipología de construcción tradicional en la construcción y las puertas; las barreras de seguridad no podrán ser en ningún caso de hormigón sino adaptadas a la tipología de construcción tradicional; parece que el proyecto ha vegetado las rotondas elevadas en los lados cercanos a la Ma-13A, pero también deberán presentar vegetación en los taludes externos visibles de la nueva carretera y los caminos y carreteras colindantes que no son la Ma-13.

b.El informe dice en las consideraciones técnicas:

-El proyecto de nuevo trazado y enlaces no hace referencia a la compatibilidad de la propuesta con la movilidad no motorizada tal como define la Norma 62.

En la conclusión del informe dice:

-Hay justificar que se garantiza la continuidad de paso del tránsito no motorizado a lo largo de la Ma13 en el nudo propuesto, principalmente porque se trata de una red viaria incluida dentro de las rutas de interés cultural.

La norma 52 y 62 establecen:

Norma 52: Las actuaciones y propuestas destinadas a la mejora de la red de carreteras [...] así como el resto de las contempladas en el Plan Director Sectorial de Carreteras, deberán tener en cuenta la posibilidad de establecer rutas cicloturísticas, incorporando medidas con el fin de facilitar su uso por ciclistas [...].

Norma 62: [...] La ordenación sectorial de carreteras deberá integrar los principios de movilidad sostenible y segura y habrá que incorporar medidas de interacción positivas con opciones de movilidad no motorizada -viales no motorizados- o de transporte público incluida la intermodalidad. En este sentido se entiende por movilidad sostenible y segura: el conjunto de intervenciones que debe permitir moverse de una manera segura, económica y eficiente sin sacrificar otros valores humanos y ecológicos. Igualmente la planificación y la ejecución del sistema viario [...] deberán prever la integración paisajística y la integración de otras infraestructuras existentes para minimizar el impacto visual global y armonizar el conjunto con el entorno.

Las actividades ciclistas relacionadas con el ocio y la práctica deportiva están experimentando un auge creciente en nuestra sociedad, que además se refleja por igual entre la población residente y la población turística. Este apogeo requiere la adecuación de vías apropiadas para la práctica de estas actividades, desde el punto de vista de la seguridad, del interés paisajístico de los itinerarios, de la disponibilidad de servicios básicos, etc.

Además, hay que situar esta conveniencia de adecuación de vías ciclistas en el contexto actual de las crecientes fricciones e interferencias entre vehículos motorizados y bicicletas. En efecto, cada vez se hace más urgente la necesidad de segregar el tráfico motorizado y el ciclista, sobre todo para garantizar la seguridad de ambos tipos de vehículos, si bien con riesgos más elevados para los usuarios de la bicicleta.

La red viaria terciaria es un valioso recurso para la práctica ciclista. En este caso, el camino del término que se pretende modificar es empleado para cicloturistas que quieren acceder a las poblaciones de Consell y Santa Maria del Camí desde el área del Pla de Mallorca y al contrario. La vía proyectada conecta directamente con las vías de la Red cicloturística del Plan de Intermodalidad del Plan director sectorial de transporte de las Illes Balears así como es cercana a dos rutas de las 16 presentadas en la Internationale Tourismus-Börse Berlin (ITB Berlin) 2016 por parte del Consell de Mallorca. Así como la nueva rotonda de la Ma-13A se construye en una red viaria incluida dentro de las rutas de interés cultural según plantea el informe de 22 de noviembre de 2016 del servicio de Ordenación del Territorio.

Teniendo en cuenta que la ampliación de la vía y el nuevo tramo se proyectan en base a acoger principalmente el tráfico de vehículos pesados que con destino o procedencia de los polígonos de Son Llaüt y de Consell, nos encontramos con una casuística doble: en primer lugar, la vía se proyecta como vía habitual de circulación de vehículos pesados aunque no se analiza la influencia del tráfico de vehículos ciclistas que podría anular la eficiencia de la medida proyectada; y en segundo lugar las fricciones habituales entre vehículos motorizados y bicicletas serán superiores por causa de un mayor porcentaje al habitual de vehículos pesados, aumentando la peligrosidad para los usuarios ciclistas habituados a usar esta vía, así como para los cicloturistas.

No solo eso, el proyecto incluso se plantea que el paso por el puente no es del todo apropiado para vehículos no motorizados y peatones y por ello prevé que los ejes de la carretera queden alineados para una ampliación del puente en un futuro indeterminado. En atención a la diversidad de los usuarios que optan por una movilidad no motorizada y que en este momento no se sabe ni tipo ni número, parece que sería lo más adecuado condicionar la ejecución del proyecto a que dentro del programa de vigilancia y control se realizará, desde el momento de la inauguración del enlace, un control de aforo de bicicletas y un estudio de movilidad en relación con el tráfico no motorizado y la problemática suscitada. Con los datos obtenidos periódicamente se podrá evaluar la necesidad o no de tomar medidas como la ampliación del puente, creación de pasarelas...



10. En cuanto a la red de drenaje (torrentes, simas, badenes, etc) interceptada por la carretera, se deberá conservar y dar continuidad, procurando mantener los cursos naturales. Las simas existentes deberán mantenerse (no se deben taponar y son recomendables tareas de limpieza y mantenimiento) ya que se consideran fuentes de recarga de los acuíferos. Si se quieren aprovechar las simas para verter las aguas de la carretera como parece que se quiere hacer deberán instalar los sistemas de protección y depuración necesarios (decantadores de sólidos y de hidrocarburos, embalse, etc.) para minimizar el riesgo de contaminación de los acuíferos. Además, durante el tiempo que duren las obras se deberán tomar las máximas precauciones para evitar vertidos de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos...) tanto de manera accidental como en los trabajos de mantenimiento de la maquinaria que se emplee para la ejecución de la obra, tal y como se contempla en el documento ambiental visto. Y con posterioridad a las obras, se evitarán métodos de control de la vegetación con pesticidas en los bordes de la carretera y se emplearán sistemas mecánicos.

7. Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental favorable a la realización proyecto de nuevo enlace de la Ma-13, PK 14,800 (polígono de son Llaüt), términos municipales de Santa Maria del Camí y Consell, promovido por el Consell de Mallorca y Ministerio de Fomento al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos, siempre que se cumplen las medidas incluidas en el EIA y los condicionantes:

1. Se garantizará la integridad física y paisajística del entorno de la casa protegida en el catálogo de Santa María (nº 174) cercana a la traza propuesta detectada en el informe del Departamento de Cultura, Patrimonio y Deportes del Consell de Mallorca. La continuidad del proyecto pasará por la obtención de un informe favorable por parte de la administración competente en materia de patrimonio con instrucciones al respecto.

2. En caso de aparecer restos arqueológicos se procederá a la paralización de las obras y se informará de ésta enviando el informe a la administración competente en materia de Patrimonio, quien tomará las medidas oportunas de protección.

3. Se ha de crear pasos de fauna permanentes con plataformas laterales en el interior de los pasos para facilitar el paso de pequeños animales en caso de inundación siguiendo las Prescripciones Técnicas para el Diseño de Pasos de Fauna y Vallados Perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente, y durante la época de construcción, con motivo de la existencia de una población de *Atelerix algirus*, se evitará su afección inspeccionando diaria y exhaustivamente el terreno afectado por las obras y trasladando a una zona segura los ejemplares encontrados. Además, se protegerán adecuadamente las acequias para evitar que ejemplares caigan al interior, se tendrá un cuidado periódico de éstas, se construirán plataformas laterales en el interior de los pasos, y se actuará con cuidado de que no sufran atropellos de vehículos o maquinaria.

4. El proyecto adoptará las soluciones adecuadas para minimizar y/o amortiguar su presencia en el paisaje rural. Por este motivo:

-En un plazo de seis meses se redactará un proyecto de adecuación paisajística. El proyecto adoptará las soluciones adecuadas para minimizar y/o amortiguar su presencia en el paisaje rural en el ámbito del espacio de la carretera a ejecutar y de la carretera de Inca entre los polígonos existentes. Abarcará tanto los terrenos que actualmente son de titularidad del CIM como aquellos incluidos en el área de protección territorial de la carretera. Las bases metodológicas de este proyecto se encuentran en la ficha P5 de las Bases de Estrategia del Paisaje. El CIM impulsará la ejecución del mismo y la formalización de los convenios necesarios para llevarlo a cabo.

-Con el fin de evitar que la creación de una nueva carretera en un entorno rústico gane protagonismo paisajístico desnaturalizándolo por completo, la tipología de construcción y los materiales previstos (para muros, cerramientos, barandillas, etc.), cuando sea pertinente, deberán ser de tipología tradicional y colores terrosos u ocres y, coherentes con el entorno del lugar y su ámbito visual para reducir el impacto visual y permitir la máxima integración paisajística.

-En el caso de las pantallas acústicas fonoabsorbentes de hormigón o aluminio deberán cumplir las mismas condiciones en cuestión de materiales, pudiendo optar también por opciones de metacrilato con pared inferior con acabados o revestimientos tradicionales de piedra seca, piedra lisa o arenisca y perfiles con colores terrosos u ocres y texturas rugosas. También aquellas de madera o de hormigón poroso de color terrón si van revestidas de *Hedera helix* acompañadas de *Cupressus sempervirens* y con perfiles no metálicos con materiales de construcción tradicional.

-Lo deseable en zonas rurales la ausencia de luz, y según las indicaciones para rotondas de la Orden circular 36/2015 no es necesario alumbrar la rotonda. Sin embargo, si fuera completamente necesario, sería conveniente que el tipo de iluminación fuera el de las áreas clasificadas como E1 en la Orden citada.

-El proyecto ha vegetado las rotondas elevadas en los lados cercanos a la Ma-13, pero también deberán presentar vegetación en los taludes externos visibles de la nueva carretera y los caminos y carreteras colindantes que no son la Ma-13.

5. Se redactará un Plan de Vigilancia Ambiental y se nombrará un auditor ambiental. Dentro del Plan de Vigilancia Ambiental desde el momento de la inauguración del enlace el promotor llevará a cabo un control de aforo de bicicletas y un estudio de movilidad en relación con el tráfico no motorizado y la problemática suscitada. Con estos datos, el primer año, y después cada dos años, se definirá si es necesaria la ampliación del puente o la creación de una plataforma ligera para bicicletas.

6. Si se quieren aprovechar las simas para verter las aguas de la carretera como parece que se quiere hacer deberán instalar los sistemas de



protección y depuración necesarios (decantadores de sólidos y de hidrocarburos, balsa, etc.) para minimizar el riesgo de contaminación de los acuíferos. Además, durante el tiempo que duren las obras se deberán tomar las máximas precauciones para evitar vertidos de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos...) y se evitarán métodos de control de la vegetación con pesticidas en los bordes de la carretera y se emplearán sistemas mecánicos.

Esta propuesta de DIA se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización. En concreto, no se ha entrado a valorar la necesidad o no de declaración de interés general del proyecto.

Palma, 28 de febrero de 2018

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

