



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

10037 *Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre l'aparcament Sa Barralina I al parc natural Es Trenc-Salobrar, TM Campos (120A/18)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 41.3 de la llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 14 de setembre de 2018,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

El projecte objecte del present informe es tramita pel procediment d'avaluació ambiental ordinària segons el grup 10 (Projectes en espais naturals protegits) de l'annex I de la Llei 12/2016 (Projectes sotmesos a l'avaluació d'impacte ambiental ordinària), de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, que inclou, al seu punt 10, els aparcaments.

Informació del projecte

- 1.El projecte té per nom "Projecte de construcció de l'aparcament Sa Barralina I al Parc Natural d'Es Trenc (T. M. Campos)".
- 2.La parcel·la on es preveu ubicar l'aparcament està classificada com a sòl rústic ANEI, segons la Llei 1/1991 d'Espai Naturals. És gairebé plana i està dividida en tres parts. El projecte constructiu afectaria el terç superior. Presenta vulnerabilitat d'aquífers moderada. Una petita fracció és APT de carreteres, a les vores dels camins municipals 9003 i 9011. El camí 9011 ve de la carretera Campos-Sa Ràpita, mentre que el 9003 és el que va al nucli de Ses Covetes.
- 3.El projecte preveu un aparcament públic sobre una superfície de 15456 m² per a unes 497 places. Les dimensions de cada una d'elles són de 4.5x2.5 m però, segons el projecte, no es delimitaran al ferm.
- 4.L'aparcament comptarà amb un habitacle per al personal encarregat de les tasques de control i seguretat, juntament amb un sanitari químic.
- 5.Es realitzarà un enjardinament de 1230 m². Es faran servir arbres (pins) cada 5 metres, i altres set espècies arbustives per naturalitzar l'indret i separar parterres. Les plantes són de baixos requeriments hídrics i adaptades a les característiques ambientals de l'indret.
- 6.Les tasques prèvies consistiran en l'eliminació de la vegetació existent, i l'explanació del terreny, amb lleugera inclinació als costats per permetre un adequat drenatge.
- 7.Caldrà realitzar una connexió a la xarxa elèctrica situada a uns 100 m, atès que la parcel·la no disposa d'aquest servei i l'electricitat és necessària per a la maquinària de control d'accessos i pagament. L'aparcament no gaudirà d'il·luminació. La potència necessària és de 5 kW.
- 8.El material per al ferm serà tot-u.

Elements significatius de l'entorn del projecte

La parcel·la 214 del polígon 21 de Campos es troba sobre Sòl Rústic protegit ANEI. És gairebé plana.

La zona pertany a la Unitat Paisatgística (UP) número 7 del PTM. Es troba inclosa dins l'àmbit del Parc Natural maritimoterrestre d'Es Trenc-Salobrar de Campos.

D'altra banda, està integrat dins la XN2000, més concretament dins el LIC i ZEPA ES0000037 Es Trenc-Salobrar de Campos. Aquest LIC compta amb pla de gestió aprovat mitjançant el Decret 14/2015, de tal manera que en l'actualitat té la consideració de ZEC.

Altres aspectes ambientals rellevants de l'espai són que està considerat com a IBA (Important Bird Area) per SEO/BirdLife, atès els valors ornitològics amb què compta.

Pel que fa als hàbitats presents directament a l'indret, no sembla haver-n'hi cap, segons la capa d'hàbitat de 2005 del visor de la IDEIB. Al mapa de sota es pot veure en verd l'espai ocupat pels hàbitats Phillyreo mediae-Rhamnetum angustifoliae i Anthyllido cytisoidis-Teucrietum majorici. Aquest hàbitat no té la consideració de prioritari. És prou comú a les Illes i no és present a l'àmbit de l'aparcament (recordem que



tota la superfície es correspon amb un camp de conreu de secà).

El parc natural compta amb una gran varietat d'hàbitats diferents. Destaca el sistema dunar de la platja, però també les salines del Salobrar. A banda, hi ha massa forestal, garriga i savinar. Pel que fa als usos tradicionals, a la zona nord i centre podem trobar camps de conreu de secà i zones d'explotació ramadera.

No està directament afectat per APRs, si bé hi ha l'APT de carreteres als camins 9003 i 9011. APR d'incendis al sud est i APR d'inundacions al nord.

Resum del procés d'avaluació

Tramitació

Des del punt de vista ambiental, el projecte es tramita pels articles 33-44 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental.

Segons l'article 14.1 de la Llei 12/2016, d'avaluació ambiental de les Illes Balears,

Han de ser objecte d'avaluació d'impacte ambiental ordinària els projectes següents, públics o privats:

Els projectes inclosos en l'annex I, i també els projectes que es presentin fraccionats i assoleixin els llindars de l'annex I mitjançant l'acumulació de les magnituds o les dimensions de cadascun.

(...)

(...)

(...)

El supòsit del projecte es pot considerar inclòs dins l'annex I, grup 10 (Projectes en espais naturals protegits) punt 10 Aparcaments.

Fase de consultes

S'han efectuat consultes a:

- Servei de Residus i Sòls Contaminats.
- Servei de Protecció d'Espècies.
- Servei d'Espais Naturals (Parc Natural maritimoterrestre d'Es Trenc-Salobrar de Campos).
- Servei de Planificació al Medi Natural.
- Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl.
- Direcció General de Recursos Hídrics.
- Direcció Insular de Territori i Paisatge.
- Direcció Insular d'Infraestructures i Mobilitat.

S'ha rebut resposta del Servei de Residus i Sòls Contaminats, Servei d'Espais Naturals, Servei de Planificació al Medi Natural i del Servei de Protecció d'Espècies.

S'ha rebut una al·legació, de Maria del Salvador Mas Fiol (RE CMAAP núm. 13748, de 13/06/2018), en la que proposa reconsiderar la ubicació de l'aparcament, que si es vol construir s'hauria de plantejar la senyalització d'un itinerari per a vianants fins la platja i que es faci un pla de mobilitat de tota la zona (no només la ZEC).

Anàlisi tècnica de l'expedient

El parc natural d'Es Trenc és una àrea protegida sotmesa a una elevada pressió antròpica, especialment durant els mesos d'estiu. La qualitat de les aigües de bany, la riquesa paisatgística, la naturalitat del sistema dunar, tot plegat fa que sigui una de les platges més visitades i conegudes de Mallorca tant a nivell dels residents com dels turistes. Aquest fet determina que, fins i tot, s'estigui ultrapassant la capacitat de càrrega de l'ecosistema, especialment els dies festius o caps de setmana de l'estiu.

En ser una platja no urbana el sistema de transport més utilitzat per arribar-hi és l'automòbil particular. Existeixen tres aparcaments privats que donen (o donaven) servei d'estacionament a la platja: Es Cremat i Ses Covetes I i Ses Covetes II. Els dos darrers foren clausurats per l'ajuntament de Campos, mentre que el d'Es Trenc (Es Cremat), que si que està en funcionament, té una capacitat per acollir uns 1000 vehicles.





Tanmateix, aquest aparcament resta totalment insuficient durant els mesos d'estiu, i es produeixen continus embossos i problemes circulatoris tant al camí d'accés a l'aparcament, com al camí que du a Ses Covetes.

La normativa bàsica sobre el parc és la Llei 2/2017, de 27 de juny, de declaració del Parc Natural Maritimoterrestre Es Trenc-Salobrar de Campos. En l'annex cartogràfic 3 de la Llei, s'indiquen itineraris i ubicacions dels possibles aparcaments, seleccionats en base a criteris ambientals i d' idoneïtat funcional.

Entre d'altres qüestions, la disposició addicional de la Llei estableix unes mesures a aplicar en tant no s'aprovi definitivament el PORN, per a la qual cosa s'ha establert un termini de dos anys des de l'aprovació de la Llei (disposició transitòria primera). Un dels aspectes que tracta és el de la capacitat màxima total dels aparcaments del Parc Natural, que es limita a 1500 vehicles (disposició transitòria cinquena). També s'obliga a què la titularitat d'aquests aparcaments sigui pública, fet que determina que, si escau, caldrà dur a terme el procediment d'expropiació forçosa.

El punt 5 de la disposició addicional única estableix unes condicions per al manteniment en funcionament de l'aparcament d'es Cremat, entre d'elles la reducció del nombre de places d'estacionament a 400 i que quedi totalment defora de la delimitació actual del DPMT. La zona actual de l'aparcament dins DPMT s'haurà de restaurar. Els accessos a la platja hauran de garantir la no afecció al sistema dunar i resta d'hàbitats.

El projecte de reordenació de l'aparcament d'es Cremat ja ha tengut entrada en la CMAIB dins el procediment d'AIA ordinària.

Existeixen almenys tres informes que figuren a l'expedient (Informe sobre la possibilitat de l'execució d'una zona d'aparcament públic dins l'àmbit de la XN2000 d'Es Trenc-Salobrar de Campos (març 2016), Informe de la ubicació del parking entrada Ses Covetes (març 2016) i Informe de proposta de zones d'aparcament públic en l'àmbit del parc natural d'es Trenc-Salobrar de Campos (novembre 2016)) en els quals s'avalua l'adequació dels diferents emplaçaments seleccionats per als aparcaments, i que serviren com a base per a la delimitació que apareix a l'annex 3 de la Llei. Els tres foren elaborats per tècnics de la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat durant l'any 2016.

De resultes, s'establiren tres ubicacions possibles per a la ubicació dels aparcaments públics del Parc Natural d'Es Trenc-Salobrar de Campos i que reuniren els requisits ambientals necessaris:

1. Sa Barralina I. És objecte del present informe. Parcel·la 214 polígon 21. 15456 m² i capacitat màxima per a 497 vehicles.
2. Sa Ràpita. Parcel·les 228 i 399 del polígon 21. 21186 m² i capacitat màxima per a 706 vehicles.
3. Es Salobrar. Parcel·les 39, 40 i 278 del polígon 17. 16133 m² i capacitat màxima per a 538 vehicles.

És a dir, la capacitat total possible seria de 1741 places d'aparcament, si bé cal recordar que el límit establert per Llei és de 1500, i d'altra banda que encara s'ha d'avaluar ambientalment l'aparcament d'es Cremat, que podrà tenir com a màxim 400 places. Per tant, en primera instància es tramita el procediment del projecte de Sa Barralina I.

Es presenten diferents alternatives.

L'alternativa zero implicaria mantenir la situació actual. Com ja s'ha explicat, en aquests moments la mobilitat és un problema seriós. Els aparcaments estan saturats, fora d'ordenació. Hi ha una forta pressió sobre els nuclis de Ses Covetes i Sa Ràpita. El parc i el ZEC estan ambientalment amenaçats pel gran nombre de vehicles estacionats de qualsevol manera.

Pel que fa a l'emplaçament, no té sentit presentar alternatives, ja que la distribució de les ubicacions ve definida per la Llei de declaració del Parc Natural, en l'annex 3.

Per a l'enjardinament es presenten cinc alternatives, essent la millor valorada la 5, que preveu la plantació d'un arbre (pi) cada cinc metres i fer bardisses per als parterres, amb espècies com mata (*Pistacia lentiscus*), escanya-cabres (*Cneorum tricoccon*), ullastre (*Olea europaea*), ginebró (*Juniperus oxycedrus*), savina (*Juniperus phoenicea* var. *turbinata*) i estepa (*Cistus clusii*). Paisatgísticament seria la més integradora. Respecte a les espècies, possiblement l'escanya-cabres no sigui una espècie pròpia de la zona. Seria recomanable substituir-la per la ginesta borda (*Ephedra fragilis*). El viver forestal de Menut, integrat dins la Conselleria de Medi Ambient, Agricultura i Pesca, podria aportar tot aquest material vegetal per a la revegetació de la zona, informant de la millor metodologia de sembra i garantint la qualitat i l'estat sanitari del material entregat.

També s'han presentat alternatives per al ferm, un total de sis. Els materials proposats són tot-u, sòl-ciment, graveta, mescleres bituminoses, formigó i rajola. El material tot-u ha estat considerat l'idoni, per ser el més econòmic, de manteniment més simple, més integrat paisatgísticament i, en cas d'haver-se de desmantellar, amb un operatiu més senzill. S'hauria de considerar la possibilitat d'establir de qualche manera marques delimitadores de cada plaça d'aparcament. Així l'ordenació dels vehicles a l'interior de l'aparcament quedaria millor regulada i seria més senzill determinar les places encara vacants per als usuaris. Complementàriament seria convenient que existís un

conjunt de panells electrònics informatius que anessin indicant en temps real la disponibilitat de places als diferents aparcaments. Aquests panells es podrien col·locar a les carreteres principals, a punts estratègics de pas dels visitants de la platja d'Es Trenc, i així anar ordenant la circulació evitant les aglomeracions.

Pel que fa als accessos a l'aparcament, es proposen dues alternatives. La primera suposaria fer un únic accés per la part sud est. La segona en tendria dos: un per la part nord per a turismes i un altre per al bus llançador a la part sud est. El primer té l'avantatge de què el nombre de places d'aparcament seria superior. El segon, en canvi, permetria la maniobrabilitat de la llançadora i, en cas que s'omplís l'aparcament, facilitaria la maniobra dels vehicles. Aquesta alternativa seria compatible amb la prohibició de vehicles de no residents al nucli de Ses Covetes. L'alternativa dos és la que resulta millor valorada a l'EIA.

En conclusió, l'opció seleccionada per l'EIA seria la consistent en ferm de tot-u; enjardinament amb pi cada cinc metres i parterres amb bardisses integrades per set espècies autòctones de baix requeriment hídric; i accessos en base a dos punts d'entrada/sortida.

La intenció és que els usuaris accedeixin a la platja des de l'aparcament mitjançant un sistema de llançadores, de tal manera que es descongosti el trànsit de vehicles al camí d'accés a Ses Covetes.

La fitxa normalitzada de dades (FND) del ZEC ES0000037 indica la presència d'un gran nombre d'espècies diferents, algunes d'elles de la Directiva Aus (Directiva 2009/147/CE). Entre la fauna, destaca la presència de moltes espècies d'aus, especialment vinculades a la zona humida del Salobrar. També algunes espècies de flora pròpies de la zona. Altres espècies de flora d'interès presents al ZEC serien l'*Helianthemum caput-felis* i dues saladines (*Limonium migjornense* i *L. antoni-llorensi*). Totes elles es troben ben lluny de la ubicació proposada per a l'aparcament de Sa Barralina I.

Tanmateix, com hem dit, la major concentració de biodiversitat rellevant des del punt de vista de conservació es dona a la zona del Salobrar. La zona dunar i els salobrars tenen també una gran importància per la fragilitat i singularitat dels ecosistemes. En la part marina del ZEC la praderia de posidònia (hàbitat prioritari de la Directiva) gaudeix de bona salut.

La zona concreta on es preveu fer-hi l'aparcament (Sa Barralina I) és un camp de conreu de secà, sense construccions. És un terreny que ha estat alterat tradicionalment pel llaurat. En conseqüència, les espècies presents són les que es sembren periòdicament i aquelles que apareixen als límits de la parcel·la, freqüentment de tipus oportunista i sense gaire importància des del punt de vista de conservació.

L'EIA indica la possible presència de diferents aus estepàries, com el sebellí (*Burhinus oedicnemus*), la terrola (*Calandrella brachydactyla*), la sòl·lera (*Emberiza calandra*) i la cucullada (*Galeria theklae*). Aquestes espècies són habituals a zones obertes de pastures, com seria el cas de Sa Barralina. Nidifiquen al terra. El període de nidificació abasta entre els mesos de març i juliol. Per tant, és convenient que les obres, que segons el projecte han de tenir una durada de quatre mesos, es duguin a terme fora d'aquest interval. L'època més recomanable seria l'hivern, atès que l'afluència de vehicles és mínima i la possible afecció a la fauna, també. Aquesta mesura ja apareix recollida a l'EIA.

La FND també cita diferents espècies de ratapinyades com *Myotis emarginatus*, *M. myotis*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rh. hipposideros* i *Rh. mehelyi*. La darrera de totes es considera extinta a les Balears en l'actualitat, ja que la cita més recent coneguda és molt antiga. Totes aquestes espècies són cavernícoles, i no hi ha cap cova rellevant ocupada per quiròpters dins el ZEC. Per tant, la justificació de la presència en la fitxa es deu amb tota seguretat a citacions d'animals que sobrevolen el Salobrar a la cerca d'aliment. Aquestes espècies no es veurien afectades pel desenvolupament del projecte.

L'informe del Servei de Protecció d'Espècies és favorable, sense cap tipus de condicionant, circumstància que fa palesa la compatibilitat del projecte amb la conservació de la biodiversitat.

L'EIA presenta una acurada descripció del paisatge present a la zona. Segons l'EIA, l'impacte paisatgístic previst és poc important, atès que les parets seques limítrofes ja tapen la visual i, amb les tasques d'enjardinament, els arbres (pins) que es sembraran col·laboraran a disminuir l'efecte de l'aparcament respecte al medi que l'envolta.

En la relació de potencials impactes derivats de l'execució i funcionament de l'aparcament de sa Barralina I, els principals es produiran en la fase constructiva de l'aparcament, atès que caldrà eliminar la vegetació present (en tot cas, pastures de secà), explanar el terreny, disposar el material tot-u, realitzar l'enjardinament, situar la caseta per al personal juntament amb el sanitari químic i dur el corrent elèctric fins la parcel·la. Com ja hem esmentat amb anterioritat, a la parcel·la objecte d'estudi no hi ha APRs directament afectades, ni hàbitats singulars. La vegetació present és la pròpia de l'activitat agrària. Si les obres es duen a terme en l'època adequada, no hi ha perill d'afectar les possibles aus estepàries nidificants.

Existeix una paret seca que separa la part superior de la parcel·la (on es preveu executar el projecte d'aparcament) de la part intermèdia. Aquesta paret serà desmuntada i, posteriorment, tornada a muntar en els límits de l'aparcament.

És important recordar que la ubicació de l'aparcament ve imposada per la Llei 22/2017, de declaració del Parc Natural Marítimoterrestre d'Es Trenc-Salobrar de Campos, en l'annex 3, fet que, de qualche manera, ha condicionat l'avaluació ambiental del projecte.



Possiblement la circumstància que genera més problemes a l'àmbit és la que té a veure amb la mobilitat. Durant l'estiu, i especialment els dies festius i caps de setmana, el nombre de vehicles que es dirigeixen cap a la platja d'Es Trenc es pot comptar per milers. L'aparcament d'Es Cremat ràpidament queda saturat, a l'igual que la zona de Ses Covetes i la zona de Sa Ràpita més propera al Club Nàutic. Aquest fet determina moltes dificultats i molèsties als residents. D'altra banda, els camins no estan dimensionats per assumir aquest volum de trànsit. Sovint són vials més propis d'un únic sentit que de dos. Per tant, a zones estretes hi ha dificultat per a que passin dos vehicles alhora. Els embossos són habituals i els vehicles no tenen llocs adequats per canviar de sentit.

Existeixen tres possibles accessos a la platja d'Es Trenc: un és únicament per a vianants des de Perengons (Colònia de Sant Jordi), altre pel camí que condueix a l'aparcament d'Es Cremat i el darrer és el que va cap al nucli de Ses Covetes. Els dos darrers permeten l'accés de vianants i vehicles motoritzats.

L'any 2008 la direcció general de Biodiversitat va començar un estudi de mobilitat de l'indret a la consultoria CINESI. L'estudi (Pla de Mobilitat Sostenible d'Es Trenc i Salobrar de Campos) va determinar l'existència de tres aparcaments públics de titularitat privada: Es Cremat, Ses Covetes i carretera de Ses Covetes. Els dos darrers, com ja hem esmentat, foren clausurats per l'ajuntament de Campos els anys 2015 i 2010, respectivament. Hi ha també una petita zona d'aparcament a la vora del restaurant Es Trenc, per a ús de clients. L'estudi de CINESI es va fer en base a dos dies de feina de camp. Per abastar la màxima diversitat es va escollir un dia feiner (16/07/2008, dimecres) i un festiu (20/07/2008, diumenge). L'accés a l'aparcament d'Es Trenc presentava uns màxims a les 12:00-13:00 hores en ambdós casos. La major densitat de sortides es produïa a les 17:00 el dimecres i a les 18:00 el diumenge. Ara bé, la diferència de magnitud entre ambdues afluències de vehicles era de l'ordre del 139%. A Ses Covetes, la diferència era del 127%.

Pel que fa a la capacitat de càrrega de la platja, CINESI considera (segons la bibliografia consultada), que cada visitant precisa d'un espai de 15m². Considerant les dades de superfície útil de la platja i el nombre de visitants (que accedeixen a peu o amb vehicle), els valors indiquen que la sobreesaturació mitjana de la platja durant l'any 2008 era del 18%. La demanda de places d'aparcament a Es Cremat durant els dies festius de l'estiu és de 1300 (recordem que l'aforament és d'un màxim de 1000 places).

Els camins tenen el ferm en mal estat. Es troben a la vora d'un espai natural sensible però els cotxes, en les seves maniobres, sovint circulen pels vorals, afectant la vegetació i provocant erosió. L'amplada no és l'adequada per a un vial de doble sentit, la qual cosa obliga els cotxes a aturar-se per deixar passar els que venen en sentit contrari o ocupar les voreres dels camins. A més, els vehicles (especialment al nucli de Ses Covetes) aparquen a zones no habilitades (fins i tot prohibides) disminuint encara més la superfície transitable. El caos circulatori, sobre tot en hores punta, és molt evident.

D'altra banda, els cotxes abans aparcaven al voral del camí d'accés a Ses Covetes (camí 9003) gairebé al llarg d'un quilòmetre, tot i que això estava totalment prohibit.

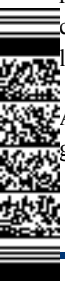
Recordem que l'estudi de CINESI fou realitzat l'any 2008. De llavors ençà han passat deu anys en els quals el nombre de turistes que arriben a les Illes s'ha vist incrementat en gran mesura. La situació exposada per CINESI i les dades aportades han quedat obsoletes. És a dir, la situació actual, amb més visitants i menys places d'aparcament disponibles (per la clausura dels dos pàrquings de Ses Covetes) encara és pitjor.

En aquests moments el camí 9003 des d'on es preveu construir l'aparcament fins gairebé l'entrada al nucli de Ses Covetes és zona regulada com a ORA per l'ajuntament de Campos. Els vehicles estacionen en cordó. El camí no disposa de vorera, de tal manera que els vianants han de caminar grans distàncies pel ferm de la carretera, per on transiten els vehicles. Això, evidentment, genera un problema de seguretat vial important.

El fet que una carretera estreta ja disposi d'una zona ORA encara fa que l'espai disponible per a la circulació sigui més limitat. Les llançadores són com a minibusos i per tant tenen majors dimensions que els automòbils particulars. És previsible que els problemes circulatoris, de mantenir-se la situació actual, no es solucionin per complet amb el nou sistema de llançadores.

L'aparcament de Sa Barralina és una passa important, i pot donar una resposta parcial a la saturació circulatoria existent al parc natural durant els mesos d'estiu si bé la seva construcció hauria d'anar complementada amb altres mesures. L'instrument legal que permetrà implementar les mesures necessàries per gestionar adequadament la mobilitat de la zona serà el futur PORN del Parc. Així, seria convenient que aquesta norma inclogués un apartat específic amb mesures per regular la mobilitat de la zona, fomentant l'ús de mitjans alternatius d'accés a la platja i desincentivant la utilització de cotxes. D'altra banda, seria convenient limitar l'accés de vehicles al nucli de Ses Covetes només als residents, transport públic o autoritzats administrativament. Totes les mesures han de tenir com a element vertebrador aconseguir la conservació dels valors naturals de l'espai protegit i el gaudi públic ordenat, la qual cosa inclou que la circulació de les persones es faci amb les màximes condicions de seguretat.

Algunes propostes en aquest sentit i que es podrien incorporar a l'apartat corresponent del PORN, prèvia la valoració dels responsables de la gestió de l'espai, serien les següents:



- Seria interessant fer un estudi de la mobilitat actual de la zona, avaluant els mateixos elements de l'estudi de CINESI de 2008, de tal manera que els resultats siguin comparables. Les conclusions permetran establir la millor estratègia per posar remei al problema.
- Si és possible, incrementar l'amplada dels camins d'accés i millorar-ne el ferm.
- L'accés al nucli de Ses Covetes, almenys durant els mesos d'estiu, hauria de quedar limitat als residents. Caldria posar barreres automàtiques, sistemes de pilons automàtics, lectors de targetes, etc.
- Per aconseguir una amplada efectiva del ferm pel que fa a la circulació dels vehicles, seria convenient eliminar la zona ORA al llarg del camí de Ses Covetes, atès que l'aparcament de Sa Barralina ja n'assumirà les funcions.
- S'hauria de crear un itinerari específic per a bicicletes i vianants amb les condicions de seguretat vial necessàries des dels diferents aparcaments, també Sa Barralina. Cal proporcionar alternatives als visitants que no vulguin fer servir la llançadora per accedir a la platja.
- Complementàriament, hi podria haver qualche sistema de préstec o lloguer de bicicletes, i zones d'estacionament de les mateixes a la zona que es consideri més adient des del punt de vista ambiental prop de la platja.

En resum, no es preveu que el projecte constructiu de l'aparcament de Sa Barralina hagi de causar impactes negatius rellevants sobre el medi natural, el Parc Natural Maritimoterrestre d'Es Trenc-Salobrar de Campos i la XN2000 si es duen a terme les mesures protectores i correctores de l'Estudi d'Impacte Ambiental i els condicionants proposats als diferents informes. Ara bé, seria convenient que el futur PORN del Parc establís les mesures per regular adequadament la mobilitat dins l'àmbit (especialment durant els mesos d'estiu) evitant les molèsties a residents i visitants i conservant els valors ambientals de la zona. Al present informe es presenten algunes de les propostes que es podrien incorporar.

Conclusions

Per tot l'anterior, es formula la **DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL FAVORABLE** del Projecte d'aparcament Sa Barralina I al Parc Natural maritimoterrestre Es Trenc – Salobrar de Campos (T. M. Campos), promogut per la Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat, al concloure's que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius, sempre que es compleixen les mesures incloses en l'EIA i els condicionants següents:

- Tal i com indica l'informe del Parc Natural maritimoterrestre Es Trenc-Salobrar de Campos, de 28/05/2018, cal complir les mesures proposades en l'EIA i, a més, cal que durant la fase de construcció "es separin les restes vegetals (arbres, rels, matolls) recollits durant la preparació del terreny, triturar i aprofitar a la fase d'enjardinament com a mulching, amb la finalitat d'aportar matèria orgànica al sòl, retenir la humitat, protegir les arrels de canvis bruscs de temperatura i protegir la terra de l'erosió".
- El Servei de Residus i Sòls Contaminats informa, respecte al projecte presentat, que:
 1. Al punt 5.1 de la pàgina 11 diu que "es farà neta tota la zona d'arbres, arrels, mata, fems i qualsevol material perjudicial per a l'actuació. Tots els rebujos seran transportats a abocador autoritzat". S'haurà d'especificar la gestió i el gestor final d'aquests residus donat que, a l'illa de Mallorca no hi ha cap instal·lació (abocador) destinada al dipòsit final de residus.
 2. A la pàgina 16 es diu que els residus 17 01 07 Residus de construcció i demolició seran destinats a l'eliminació i transport a abocador. Per tant, cal revisar el destí d'aquest residu per tal que compleixi amb el Pla director sectorial per a la gestió dels residus de construcció-demolició, voluminosos i pneumàtics fora d'ús de l'illa de Mallorca (BOIB núm. 141 de 13/11/2002).
 3. A la pàgina 17 es diu que el residu 17 05 04 Terres i restes procedents de l'excavació, seran destinades a la reutilització, per tant és precís justificar el compliment de l'Ordre APM/1007/2017, de 10 d'octubre, sobre normes generals de valorització de materials naturals excavats per a la seva reutilització en operacions de rebliment i obres distintes a aquelles en els que es va generar.
 4. A la pàgina 15 es descriu una zona d'emmagatzematge de residus perillosos, i a la pàgina 12 s'indica que no es preveu la generació de residus perillosos derivats de l'ús de substàncies com a dissolvents, pintures, etc., i dels seus envasos contaminats. Cal especificar si es generaran altres residus perillosos diferents als esmentats.
 5. A la pàgina 10, es fa referència al Gabinet d'Inspecció de Residus (GIR), organisme del que desconexim l'existència.
 6. A la pàgina 58 de l'estudi d'impacte ambiental, en relació als efectes sobre la geologia i el sòl, s'informa que no es preveuen efectes durant l'exploració de l'aparcament. Caldria valorar el risc de contaminació del terreny, justificar la no necessitat d'impermeabilitzar el terreny previ a l'aplicació del material proposat (zahorra) i una recollida de pluvials per dirigir-les a un separador d'hidrocarburs, així com descriure quin protocol es seguiria en cas de fuga accidental d'alguna substància perillosa.

-Segons els informes tècnics del Servei d'Assessorament ambiental:

1. Cal substituir l'espècie *Cneorum tricoccon* del llistat de plantes a sembrar per una altra com la ginesta borda (*Ephedra fragilis*), més pròpia de l'hàbitat i molt millor adaptada al tipus de substrat.
2. Cal trobar un sistema per delimitar cada plaça d'aparcament, ja que el projecte indica que no n'hi haurà cap i, d'aquesta manera, quedí perfectament clar el nombre de places existents i l'aparcament i circulació de vehicles pel seu interior estigui correctament regulat.
3. Cal posar senyals verticals electròniques que vagin informant en temps real de les places disponibles als diferents





aparcaments públics del Parc Natural d'Es Trenc-Salobrar de Campos, de tal manera que s'evités l'afluència de cotxes a pàrquings ja saturats. La ubicació podria ser en punts estratègics d'accés als pàrquings, en els llocs que es considerin més favorables (per exemple, intersecció del camí 9011 amb carretera de Campos-Sa Ràpita, entrada des de la carretera a la Colònia de Sant Jordi, nucli de Campos, ..., fins i tot a l'autovia).

4. Cal que el futur PORN del Parc Natural marítimoterrestre des Trenc-Salobrar de Campos inclogui un apartat específic sobre la mobilitat dins l'espai protegit, fonamentat (si escau) en un estudi de mobilitat actualitzat, i que contempli mesures com l'ampliació i millora del ferm en els camins d'accés; limitació de l'accés al nucli de Ses Covetes només per a residents, transport públic i autoritzats (almenys durant els mesos d'estiu); creació d'itineraris que permetin als vianants, ciclistes, etc., que no vulguin fer ús de les llançadores, accedir a la platja des dels aparcaments amb les condicions de seguretat necessàries; i suprimir la zona municipal d'estacionament regulat (ORA) per permetre una major amplada del ferm i atès que la seva funció serà assumida per l'aparcament de Sa Barralina I. Aquestes mesures (i altres que es puguin proposar) hauran de ser valorades per l'organisme gestor del parc a fi i efecte d'incorporació a l'articulat del PORN.

Aquesta Declaració d'impacte ambiental s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'obtenció de l'autorització.

Palma, a 19 de setembre de 2018

El president de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

