



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT, AGRICULTURA I PESCA

4723

Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el projecte aparcament transitori al camí de Favàritx, TM Maó (5A/2019)

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 març de 2018,

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

Antecedents

L'accés a la zona del far de Favàritx dins el Parc natural de s'Albufera des Grau és realitzat a través del camí de far Cf-1 titularitat del Consell Insular de Menorca. Es tracta d'una zona molt visitada que no compta amb aparcaments regulats. Els marges del camí no estan delimitats i a mesura que augmenta l'afluència de cotxes es generen zones d'aparcament no regulat en els marges del camí d'accés al far, creant retencions, embussos i problemes de seguretat.

Atesos els problemes de mobilitat en aquesta zona protegida, des del juny de 2018, s'ha establert una restricció d'accés dels cotxes en el tram final del camí de Favàritx amb un sistema de vigilància. Es pot accedir a la zona a peu o amb un nou transport públic de línia regular gestionat pel Consell Insular de Menorca per tal de garantir l'accés. Segons converses mantingudes amb tècnics del parc, l'any passat hi havia una barrera a "Son Camamil.la", a uns 500 m abans de l'aparcament, a l'alçada del desvio a "Les bateries". Es va tancar l'accés allà i, com no hi havia cap aparcament, els cotxes estaven obligats a tornar enrere.

És al Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG) del Parc Natural de s'Albufera des Grau on es delimiten les zones destinades als equipaments d'aparcament i es fixen les característiques (capacitat de càrrega, tipus de coberta, restauració, etc.).

Segons el Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN) el PRUG s'havia d'aprovar en un termini màxim de dos anys. Encara s'està tramitant el PRUG raó per la qual, per pal·liar els problemes de mobilitat que es poden generar mentre s'aprova, es presenta un projecte d'aparcament temporal de 5.420 m².

Tramitació

Atesa la naturalesa del projecte aquest expedient es troba inclòs al grup Grup 10 punt 10 de la llei 12/2016 d'avaluació ambiental a les illes balears: aparcaments en espai natural protegit o espais protegits Xarxa Natura 2000, d'acord amb la Llei 42/2007 i la Llei 5/2005, en zones humides incloses en la llista del Conveni de Ramsar i en zones especialment protegides d'importància per a la Mediterrània (ZEPIM) del Conveni per a la protecció del medi marí i de la regió costanera de la Mediterrània.

Per tant és necessària una Avaluació d'Impacte Ambiental Ordinària i ha de seguir la tramitació ambiental establerta al títol II, capítol II, secció 1^a de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, el present projecte vol ser un estudi d'impacte ambiental ordinària.

1. Informació del projecte: objecte, ubicació i descripció

Les obres objecte del present projecte són l'adequació dels terrenys per ordenar i executar un aparcament temporal, que ocupa una superfície de 5.420 m² i pot albergar 200 places d'aparcament d'utilitaris i tres estacionaments d'autobusos. A més, permetrà poder realitzar el canvi de sentit de vehicles llargs sense haver d'arribar al final del far. El Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG) del parc natural de l'Albufera des Grau, en tràmit d'aprovació, preveu establir un aparcament regulat per a 200 vehicles a la zona de les antigues bateries o una altra propera permès al PRU. Mentre s'aprova el Pla i per tal de minimitzar els problemes de mobilitat s'ha decidit realitzar aquesta dotació d'aparcament temporal.

Els terrenys que s'utilitzaran de forma temporal per l'aparcament pertanyen a la finca de Capifort, situada al T.M. de Maó, parcel·la 2 del polígon 19, al marge sud est de la carretera que condueix al far de Favàritx, concretament en el seu PK- 6+100.

Les obres necessàries per a aquesta actuació són:



1. Nova construcció per a l'ampliació de l'entrada al solar, dotant d'un ample mínim de 5 metres, incloent el subministrament i col·locació de barreres d'ullastre de caràcter menorquí. La sortida ja la trobem en condicions òptimes.
2. Adequació de les dues zones d'entrada i sortida, consistent en realitzar un pavimentat d'unes transicions entre l'asfalt actual i l'accés a la parcel·la, de 50 m² que permeti amb facilitat l'entrada i sortida del pàrquing. Aquest paviment es realitza mitjançant la capa base de 15 cm de formigó tipus HM-20 i la col·locació d'un mallat d'agafada. La intenció d'aquesta actuació es evitar el trencament del ferm d'aglomerat en les maniobres d'entrada i sortida, ja que el desnivell entre la carretera i la parcel·la és considerable. També pretén donar continuïtat a les aigües pluvials d'escorrentia de les voreres del camí
3. La formació d'un pas pluvial per donar continuïtat a les aigües pluvials d'escorrentia, per sota de les actuacions d'entrada, per evitar d'aquesta manera que l'aigua del marge entri a la zona d'aparcament.
4. L'anivellació i regularitat uniforme de les terres de la tanca, amb compactació de la terra vegetal de la zona destinada a aparcament, que s'estima d'un gruix mitjana de 20 cm. Només es donarà anivellació i compactació a les zones de rodat, amb la intenció de marcar al terreny les zones de trànsit i les zones d'estacionament.
5. Delimitació del perímetre d'estacionament, en especial el lateral Est i sud, mitjançant la col·locació d'estaques de fusta de dos metres d'alçada i d'un diàmetre de 10 cm, situades a una distància de 3 metres. Aquestes estaques suportaran un tancament metàl·lic de malla de 10 x 10 cm d'acer inoxidable amb roques a la part inferior per a evitar que els vehicles i les persones hi puguin accedir al flux d'aigua o torrent superficial que desemboca a la cala d'Es Portitxol. La tanca es col·locarà al lateral sud-est, al costat del torrent i en el seu lateral Sud-oest, amb la resta de la tanca.
6. Delimitació interior de les places d'aparcament mitjançant la col·locació d'estaques de fusta a manera d'ordenació de l'aparcament en tres grans franges d'aparcament, lligades amb corda interior. Les estaques d'un diàmetre de 15 cm i una alçada de 1 metre, es col·locaran en el centre de les dues línies d'aparcament, a una distància de 5 metres, marcant els eixos d'estacionament. Totes les estaques tindran la possibilitat de retirada durant els mesos hivernals, permetent d'aquesta manera que les terres es puguin tornar a llaurar.
7. Instal·lació d'un plafó informatiu de situació i ordenació de l'estacionament, que es trobarà situat a l'entrada del mateix.
8. Instal·lació de senyalització vertical indicant entrades i sortides de l'aparcament, també s'inclou la senyalització horitzontal a la carretera actual, amb el pintat de fletxes indicatives d'entrada i sortida, un Stop a la sortida i un símbol de pàrquing per a l'entrada.
9. Nova construcció de tres cantonades situades posteriorment a la sortida de la parcel·la, situada al Pk -6+200, amb la creació d'un pas de vianants d'una amplada d'1 metre per als vianants i de mínim 5 metres per el pas de vehicles (generalment barreres tancades), incloent el subministrament i col·locació de barreres d'ullastre de caràcter menorquí.

2. Elements ambientals significatius de l'entorn del projecte

Diagnòstic territorial

El projecte del nou aparcament de Favàritx es troba situat al Parc Natural de s'Albufera des Grau, una àrea de Menorca catalogada com a Xarxa Natura 2000, on trobem una zona LIC (Lloc d'Importància Comunitària) i una zona ZEPA (Zona d'Especial Protecció per a les Aus). El Parc Natural de s'Albufera des Grau està regulat pel Pla Especial de Protecció de s'Albufera, que es va aprovar el 18 de novembre de 1988, posteriorment pel Decret 50/1995, en el qual es declara com a parc natural i pel Decret 51/2003 on s'amplia, i finalment pel Pla d'Ordenació de Recursos Naturals (PORN), aprovat el 16 de Maig de 2003.

Segons el plànol 5 de l'annex cartogràfic del Pla d'Ordenació dels Recursos Naturals (PORN) del Parc Natural de s'Albufera des Grau, les actuacions que es preveuen realitzar a Favàritx es troben en una Àrea d'Aprofitament condicionat a conservació. Segons l'article 24 sobre els usos, la zona es pot dedicar, de manera secundària, a usos turístics, de lleure o d'educació sempre i quan no alterin els valors ambientals.

Els terrenys pertanyen a la finca de Capifort, situada al T.M. de Maó, parcel·la 2 del polígon 19, al marge sud est de la carretera que condueix al far de Favàritx, concretament en el seu PK- 6+100.

La parcel·la té dues entrades, la primera que trobem en direcció al far té una amplada de 3.2 metres, i la segona, de recent construcció, té una amplada lliure de 5 metres, amb una separació de 25 metres.

Diagnòstic ambiental

S'ha realitzat una caracterització de la zona, un inventari ambiental, on es descriu el medi físic (geologia i geomorfologia, climatologia, hidrologia) i biòtic i biodiversitat (flora i fauna, espais naturals) i medi socioeconòmic.

En relació a la flora, i la fauna en la zona del nou aparcament no es troba cap espècie catalogada com a amenaçada.

A la capa d'hàbitats de l'IDEIB apareix una taca que correspon al de torrent i que hi han tres hàbitats possibles: *Holoschoenetum romani*, *Callitricho-Ranunculetum baudotii* i *Helosciadetum nodiflori*.

En relació a la topografia, la zona té una pendent semi uniforme, entre el 6 al 10 %, amb el punt més alt a la part Oest o zona contigua de la carretera i la part més baixa a la zona est, que limita amb un hipotètic torrent o riera, que es troba sec.



En relació a l'aigua, no es troben fonts ni sondejos en la parcel·la d'actuació. L'aqüífer presenta vulnerabilitat baixa. És important, però, destacar que al límit sud del nou aparcament s'hi troba el petit torrent d'Es Portitxol, que acaba desembocant a la cala del mateix nom. El document indica que s'ha tingut en compte aquest torrent en el disseny ja que molt d'aquests torrents creen petites zones embassades amb aigua més permanent, amb un règim d'humitat més alt i amb una gran biodiversitat animal i vegetal, però no s'indica com.

Es presenta un annex hidràulic amb una redacció una mica confosa. Es descriu que els terrenys del solar limiten amb el torrent que recull la conca hidràulica de la zona. Es tracta d'un torrent canalitzat amb paret seca als seus dos costats, pràcticament al llarg de tota la seva conca. La secció és constant, tant a l'inici del solar com al final. Només perd la seva canalització en els voltants de la carretera, en la part més al nord del solar. En la part final del torrent i a escassos metres de l'encreuament inferior de la carretera, trobem que el torrent perd la seva secció canalitzada i queda un tram d'uns 15 metres en forma de "V", amb un amplada de 4 metres i una profunditat d'1 metre.

D'aquesta forma es permet que la maquinària agrícola passi el torrent sense haver de passar per un pont, com succeeix aigües amunt, previ a l'inici del solar d'estudi. Finalment el torrent es perd sota la carretera que connecta amb el far, travessant la paret seca de tancament del solar, amb una secció oberta de 2 metres d'ample i una altura de paret seca d'1.3 metres.

Respecte al petit afluent situat al nord del camí i que pot interpretar-se que travessa la carretera, es representa gràficament però no s'identifica en el terreny probablement per que aquest afluent és curt i de petit cabal. El cabal que recull aquest afluent és absorbit per la cuneta existent del camí i posteriorment és canalitzat sota una berma formigonada. El terreny de l'aparcament no presenta cap erosió pel pas de l'aigua. Després indica que a la zona d'estudi el torrent està canalitzat íntegrament, si bé en alguns punts la paret del mateix presenta algun desperfecte o fins i tot hi ha zones on la vegetació ha crescut en el seu interior. També trobem restes de pedres cobertores de la pròpia paret, caigudes i en el llit del torrent, que el converteixen en un llit poc pla.

L'estudi hidràulic conclou que el cabal que es pot concentrar en la zona del futur aparcament temporal queda canalitzat dins del torrent existent. La zona no ha de sofrir desbordaments, ja que el càlcul s'ha realitzat en el punt més desfavorable i considerant una superfície que està del costat de la seguretat.

L'estudi indica que es realitzarà una "formació d'un pas pluvial" per donar continuïtat a les aigües pluvials d'escorrentia, però no indica clarament què vol dir. S'entén que és la canonada per sota del formigó de l'entrada.

Tot i no trobar-se afectat directament pel projecte en qüestió, trobem una de les basses temporals que existeixen a Menorca, la qual esdevé un indret molt ric en biodiversitat. Aquesta bassa s'anomena "Es Cos des Sídic" (Codi: MEBO36), inclosa en l'inventari de Zones Humides de Menorca (Pretus, 1990) i en el Projecte Life Basses (CiMe, 2005). En aquesta bassa hi destaquen 4 espècies vegetals hidròfiles com ara la *Althenia orientalis* subsp. *Orientalis*, la *Althenia orientalis* subsp. *Betpakdalensis*, la *Ruppia maritima* i la *Lamprothamnium pulposum*.

3. Resum del procés d'avaluació

Fase d'informació pública i de consultes

El 17 de novembre de 2018 es va publicar en el BOIB núm. 144 la informació pública de la declaració d'interès general del projecte constructiu d'aparcament transitori al camí de Favàritx. T.M: de Maó. NO HI HA HAGUT AL·LEGACIONS. Durant al IP han estat consultades les següents administracions:

1. Ajuntament de Maó
2. Parc Natural de S'Albufera des Grau i Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
3. Departament de Domini Públic Hidràulic de la DG de Recursos Hídrics
4. Servei de Costes i Litoral
5. Demarcació de Costes de les IB

S'han rebut els següents informes:

-Informe favorable del Servei d'Aigües Superficials la DG de RRHH (31/1/19), que informa favorablement, a efectes mediambientals i de declaració d'interès general el projecte pel que fa a afeccions a domini públic hidràulic de les aigües superficials a les seves zones de protecció (servitud i policia) i a zones inundables o potencialment inundables. Les obres en la zona de policia precisaran d'autorització administrativa prèvia de la DG de Recursos Hídrics. Aquesta autorització serà independent de qualsevol altra que hagi de ser atorgada pels diferents òrgans de les administracions públiques i, si s'escau, dels propietaris dels terrenys particulars. El promotor, a la sol·licitud d'autorització, adjuntarà projecte, subscrit per tècnic competent, que defineixi amb el grau de detall suficient les obres a realitzar.

-Informe del Servei d'Espais Naturals (13/2/19) que, en relació a l'àmbit del PORN, informa favorablement sempre que





1. la zona condicionada com a aparcament temporal es retorni al seu estat original una vegada es compti amb l'aparcament definitiu, que s'executarà una vegada s'aprovi el PRUG-PGXn2000 des Grau.

2. Es compleixen les mesures correctores incloses a l'estudi s'impacte ambiental del projecte, i en especial que

- per evitar possibles afectacions a les aus de la zona, les obres es realitzin, si s'escau, respectant els períodes de nidificació, que de manera general es troben entre l'1 d'abril i el 30 de juny
- per tal de no afectar espècies terrestres, no es deixaran séquies, solcs o rases a cel obert, i es revisaran a l'hora de començar.

Respecte a l'estudi hidrològic i les seves conclusions i a l'obra consistent en la formació d'un pas pluvial per donar continuïtat a les aigües pluvials d'escorrentia, s'haurà de complir el que determini l'informe de la DG de RRHH, Servei d'aigües superficials, que és l'òrgan competent.

En relació als espais protegits Xarxa Natura 2000 informa favorablement el projecte sempre que es compleixin totes les condicions indicades a l'apartat de consideracions amb relació al PORN ja que no es preveu que puguin afectar apreciablement els hàbitats i les espècies d'interès comunitari del LIC i ZEPA ES0000233 d'Addaia a S'Albufera.

Avaluació d'impacte ambiental

Alternatives

Pel que respecta a les alternatives del projecte, s'analitzen 4 alternatives tècnicament viables, incloent l'alternativa 0, o de no actuació. Totes aquestes alternatives s'han estudiat a partir del mapa de regulació d'aparcament del Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG).

L'alternativa 0, de no actuació, es descarta atesos els problemes de mobilitat existents a la zona que, atès el gran atractiu paisatgístic natural de la zona, incrementa l'afluència de visitants any rere any, sobretot durant els mesos d'estiu. L'increment del turisme altera el patrimoni natural, fa perillar els objectius de conservació que van motivar la protecció de l'àrea i a la vegada és un potencial econòmic per la població de l'illa. D'aquesta manera resulta inevitable i molt convenient gestionar i ordenar correctament l'estacionament.

L'alternativa 1 preveia situar l'aparcament al mateix Far de Favàritx atès que és una zona on el terreny ja ha estat modificat on hi ha zones amb aglomerat. Tot i això, al trobar-se a escassos metres d'una àrea amb molta riquesa ecològica, la bassa d'Es cos des Síndic, haver de passar amb vehicles per zones amb un alt grau de conservació i amb espècies incloses en l'annex I de la Directiva d'Aus 79/409/CEE que crien i ésser d'una mida insuficient, es descarta aquesta opció.

L'alternativa 2 situa l'aparcament a les antigues bateries militars on el terreny ja ha estat modificat i part del ferm està aglomerat, es tracta d'una zona actualment abandonada i per tant, permetria no haver de ocupar cap altre espai actualment ocupat per vegetació. Malgrat això, l'alternativa es descarta per següents motius:

- En primer lloc el terreny són propietat del ministeri de defensa, i actualment no tenen disposició d'utilitat pública.
- El recinte, en el seu estat actual, no està condicionat per albergar un aparcament, i les feines per a la seva adequació requeriria d'actuacions d'importància, importants costos econòmics i la modificació dels terrenys actuals.
- El recinte actual presenta diversos punts de perills d'ensorraments i esllavissades, amb probabilitat elevada de danys d'importància

Finalment es presenta l'alternativa 3, la de situar l'aparcament en la zona indicada, en el marge dret del Pk 6+100 de la carretera CF-1 en direcció a Favàritx. La finca es troba situada en uns terrenys que pertanyen a la finca de Capifort, situada al T.M. de Maó, parcel·la 2 del polígon 19. Exactament, el nou aparcament estarà al marge sud est de la carretera que condueix al far de Favàritx, concretament en el seu PK- 6 + 100. Aquesta parcel·la té executats dos accessos del camí, atès que ja es va utilitzar com aparcament temporal durant l'any 2015: té dues entrades, la primera que trobem en direcció al far té una amplada de 3.2 metres, i la segona, de recent construcció, té una amplada lliure de 5 metres. Estan separades per una distància de 25 metres.

Els terrenys destinats a aparcament corresponen a una zona que actualment no té gaire vegetació, classificada com a cultius extensius de secà amb molt poca massa boscosa, raó per la qual l'àrea a desbrossar és molt reduïda.

Actualment aquest terreny té un ús agrari de secà residual, barrejat amb zones de matolls en el perímetre de la parcel·la o junt a les parets seques i puntualment petites taques de mates disseminades interiorment. De fet, es tracta de gairebé la darrera zona de conreu abans d'arribar al Far de Favàritx, on ja apareixen zones de matollars d'esclerofil·les i arbusts aerodinàmics litorals d'un valor ecològic més elevat.

Remarcant que l'alternativa se situa a un sector que el Pla Rector d'Ús i Gestió (PRUG) del parc contempla com a òptim per a l'aparcament de 200 places. Per tant, des del punt de vista d'hàbitats i cobertes del sòl afectades, l'alternativa 3 és l'ambientalment millor: mínima afecció a zones mediambientalment més sensibles i molt propera al far de Favàritx.



Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

Es presenta una descripció de la metodologia utilitzada, la terminologia de caracterització i valorització d'impactes. Després es presenta una identificació i avaluació d'impactes ambientals superficial, on els impactes es valoren només qualitativament en funció dels atributs establerts per la llei. No es descriuen les accions o elements generadors de l'impacte, els elements del medi receptors d'aquest ni es presenta la matriu d'interaccions. No es diferencia entre la fase de construcció, fase d'explotació i desmantellament. Es presenten directament els impactes sobre cadascun dels medis receptors.

En relació al número de places de l'aparcament, el document no indica ni justifica perquè s'han previst 200 places. Atès que no es presenta un estudi de mobilitat que indiqui l'afluència màxima de vehicles, s'ha consultat al parc i ens han proporcionat un "Resum dades de freqüentació a Favàritx". Es presenten unes dades de cotxes desviats l'any passat a les barreres de l'entrada de Son Camamil·la. L'accés estava tancat i vigilat de 8h a 20h. Els usuaris només podien accedir amb bus des de Maó. Els cotxes que arribaven a aquest punt eren informats i desviats pels vigilants. Els cotxes comptabilitzats han estat: Juny: 160 cotxes/dia, Juliol: 203 cotxes/dia, Agost: 233 cotxes/dia, Setembre: 220 cotxes/dia. Els primer dia d'obertura de la carretera, l'1 d'octubre, es van registrar 342 cotxes de 9 a 14h dirigint-se al Far de Favàritx. Després es va fer un recompte i a l'octubre de 2018 es van registrar uns 100 cotxes diaris de 9 a 14h.

Si l'afluència és tan gran, s'ha d'avaluar la possibilitat de limitar l'accés rodat a la zona i al pàrquing i, a la vegada, proposar mesures per disminuir o temporalitzar l'afluència en cotxe privat: proposar dies alterns d'aparcament per al cotxes segons la seva matrícula (parells o senars) o per fomentar l'ús del transport públic, incentivant amb mesures (bitllets gratuïts o baix preu, etc).

El transport habilitat haurà de seguir funcionant malgrat l'existència de l'aparcament. Totes aquestes mesures repercutiran sobre el canvi climàtic, que tampoc s'ha valorat.

Sembla que es posarà una barrera d'ullastre per gestionar l'accés a la zona, però aquesta està posada després del pàrquing, raó per la qual no es podrà controlar l'afluència de cotxes i l'aparcament. El document no indica clarament el funcionament de l'accés, si hi haurà vigilància, etc..

Es troba més adient posar la barrera més endarrere, abans de l'aparcament, i contractar un vigilant durant tot el dia que controli l'accés a la zona i al pàrquing, i que informi del número de cotxes estacionat. S'haurà d'instal·lar un panell informatiu en un lloc on es pugui donar la volta amb el vehicle i informar a través d'internet de l'estat de les places del pàrquing, que s'actualitzi cada 10 o 20 minuts.

A més haurà de vigilar que no s'estacioni fora de l'aparcament habilitat. De fet, s'hauria d'avaluar prohibir l'estacionament als vorals del camí amb cartells i senyals que prevegin també el sancionament.

En relació al sòl, està previst anivellar-lo i compactar-lo amb la intenció de marcar al terreny les zones de trànsit i les zones d'estacionament. El propi document indica que el projecte modificarà permanentment el paisatge de la zona afectada, la qual passarà de ser una zona de sòl rústic amb un hàbitat agroforestal d'ullastrar a ser un terreny àrid, compactat i amb un ús d'estacionament, perdent la capacitat agrològica del lloc. És a dir que es tracta d'una actuació permanent. Amb tot, es troba que no és necessari ni correcte realitzar l'anivellació i compactació del terreny.

A l'entrada i sortida es col·locarà una llosa de formigó que eliminarà la capa edàfica existent. En relació a això es troba que es tracta d'una mesura irreversible i atesa la temporalitat del pàrquing, es troba que no és adient. S'hauran de posar plaques de ferro o altre material que permeti la seva retirada després de l'època d'estiu.

Es realitza una delimitació del perímetre d'estacionament amb estaquas de fusta de dos metres d'alçada i un tancament metàl·lic de malla de 10 x 10 cm d'acer inoxidable i pedres en la part inferior, es realitza per tal d'evitar que els vehicles o les persones puguin accedir al torrent. Tot i que indiquen que totes les estaquas tindran la possibilitat de retirada durant els mesos hivernals es troba que les estaquas van clavades i amb la malla metàl·lica no serà fàcil extreure-la cada temporada, sobretot tenint en compte que els recursos de que disposa el parc són limitats. A més, no s'han valorat els impactes d'aquesta reixa. Si els anys anteriors no ha fet falta aquesta mesura no s'entén perquè ara és necessària. Per tant, es troba suficient la delimitació amb estaquas i corda i les explicacions als plafons informatius de la existència del torrent i la seva ubicació.

En relació a les pilones que ordenaran l'estacionament, tot i que aniran clavades al terreny sense utilitzar formigó, serà necessari retirar una capa de terra vegetal per tal de ser compactada i millorar la seva estabilitat, cosa que suposarà un impacte moderat. Totes les estaquas tindran la possibilitat de retirada durant els mesos hivernals, permetent d'aquesta manera que les terres es puguin tornar a llaurar.

En la recol·locació de les senyals verticals i els plafons informatius, aquests s'hauran de reforçar amb una nova base de formigó que suposarà un lleuger moviment de terres, però atès que es tracta d'una mesura d'educació ambiental es troba que l'impacte final serà compatible.



Està prevista la construcció de tres cantonades situades posteriorment a la sortida de la parcel·la amb la creació d'un pas de vianants d'una amplada d'1 metre per els vianants i de mínim 5 metres per el pas de vehicles (generalment barreres tancades), incloent el subministrament i col·locació de barreres d'ullastre de caràcter menorquí. Si actualment hi ha una entrada i sortida que ja s'ha fet servir altres anys, no s'entén la necessitat de realitzar aquestes cantonades, que no són, precisament, una mesura temporal.

En relació la circulació durant la fase de funcionament, indiquen que l'augment de soroll serà superior a l'actual, cosa que no s'entén si l'afluència és tan elevada. Indiquen que l'augment es traduirà en una gran disminució de soroll a tota la resta del cap de Favàritx. No s'avalua l'impacte produït pel fum dels cotxes.

En relació a la hidrologia superficial, el document indica que es vol realitzar la «formació d'un pas pluvial» per donar continuïtat a les aigües pluvials d'escorrentia. No explica exactament en què consisteix l'actuació. Per les partides pressupostàries (excavació amb rasa, subministre i col·locació de canonada) s'evidencia que es farà una rasa per canalitzar el petit torrent estacional existent, però no està clar si només és per sota la llosa de formigó de l'entrada i sortida o si es realitza alguna actuació sobre el torrent.

En relació a la vegetació existent, el document indica que no s'ha detectat cap espècie catalogada com a amenaçada ni de un elevat interès botànic i que el desbrossat del perímetre de les masses boscoses que es troben en la zona d'aparcament eliminaran part de la coberta vegetal de manera permanent, afectant varies espècies identificades, bàsicament ullastres.

Al plànol adjunt es pot observar com la línia de delimitació està per sobre de la vegetació però no s'indica exactament la vegetació a desbrossar i els peus arboris afectats. No es presenta un fotomuntatge per a veure com quedarà la zona. Es troba que talar peus arboris i desbrossar vegetació per realitzar un aparcament temporal en una zona protegida, dins d'un parc i afectada per Xarxa Natura 2000, no s'hauria realitzar. El document indica que malgrat que la zona es vegi afectada, això suposarà un impacte molt positiu per la conservació de la flora del cap de Favàritx. Aquesta afirmació és parcialment correcta perquè el fet d'habilitar el pàrquing per a proporcionar més places és important, però el que representa una vertadera millora de conservació de la zona serà la limitació de l'accés rodat a la zona mitjançant la barrera que impedirà que els cotxes aparquin a les voreres.

En relació a la fauna, els sorolls que produirà la maquinària durant la fase d'execució produiran una lleugera molèstia als animals, tot i que l'impacte més important serà si es fa en el període de nidificació de les aus. Ens trobem en una zona on s'han catalogat dos espècies d'aus amenaçades com el corriol camanegre o el picaplatges petit. Tot i ser espècies d'elevada importància ecològica, no es considera que el projecte del nou aparcament de Favàritx les pugui afectar.

A més, també podem trobar la presència d'espècies endèmiques de coleòpters, algun rèptil catalogat com la tortuga mediterrània o amfibis que en altres parts del món es troben amenaçades i que per tant serà important tenir-les presents durant l'execució de l'obra per no afectar-les. De fet, indica el document, es poden localitzar en el torrent temporal que es troba a la banda sud, i la presència de persones i vehicles podria afectar greument aquest ecosistema i per tant es considera un impacte moderat que podrà ser minimitzat sempre i quan es segueixin les mesures preventives oportunes. Es troba que no és correcte valorar un impacte greu com a moderat sense indicar clarament quines són les mesures proposades.

En relació al paisatge, el projecte del nou aparcament modificarà permanentment el paisatge de la zona afectada, la qual passarà de ser una zona de sòl rústic amb un hàbitat agroforestal d'ullastrar a ser un terreny àrid, compactat i amb un ús d'estacionament, perdent la capacitat agrològica del lloc. Malgrat que aquest impacte és elevat, el fet d'evitar modificar el paisatge del Cap de Favàritx el convertirà amb un impacte compatible. No s'està d'acord amb aquesta afirmació perquè no es té en compte el fet de que aquest aparcament és temporal i que, com s'ha comentat abans, el que representa una vertadera millora per al paisatge serà la limitació de l'accés rodat a la zona mitjançant la barrera que impedirà que els cotxes aparquin a les voreres. Es troba que no s'hauria de compactar ni modificar el terreny.

La carretera que va en direcció el far de Favàritx i que passa per davant del nou aparcament coincideix amb un tram del camí de cavalls. Aquest camí es senyalitzarà correctament i el fet d'evitar l'ús dels vehicles a partir del pàrquing, convertirà aquest camí en un tram més segur pels seus usuaris.

En relació als residus, el document indica que, atès que no es porta ni extreu material de la zona afectada, l'impacte d'aquests serà inexistent. La previsió de material de residus es resumeix en dues partides:

- 1.D'una banda les restes vegetals del desbrossament del solar, el qual quedarà acopiat a la part de la parcel·la no afectada per l'aparcament
- 2.I per l'altra, les restes de material tipus sorra, grava o argila de la neteja i execució de les dues entrades i de la construcció de les noves cantonades.

Pel que fa al material de restes vegetals, es considera que no cal una gestió dels residus. Els restes de residus vegetals haurien de ser tractats com estableix la llei.





Per altra banda, s'adjunta un programa de control de residus, on indica que es preveuen materials de demolició però no s'entén d'on provenen.

Es presenten mesures ambientals tot i que no especifica qui les haurà d'executar. Com a mesura correctora i/o compensatòria, totes les zones afectades per les obres amb caràcter temporal seran restaurades per poder crear nous hàbitats per la fauna o reconvertir els vells. El document indica que durant la fase de funcionament, serà important controlar l'accés d'usuaris al parc natural, posant especial èmfasi a l'horari nocturn, moment en que la contaminació lumínica pot afectar més a les espècies d'aus més joves. Recomanen que durant els períodes més alt d'afluència turística, un educador ambiental pugui explicar als usuaris del pàrquing la importància d'aquestes noves restriccions.

El projecte té un pressupost de gairebé 30.000 euros.

Es presenta un programa de vigilància ambiental per garantir el correcte compliment de les mesures preventives i correctores. Si durant l'obra es detecten nous impactes no previstos, s'hauran de definir immediatament les corresponents mesures correctores.

El seguiment previst es veurà reflectit en un cronograma i durarà com a mínim un període d'un any, allargant-se en funció de la capacitat que tingui el medi natural per adaptar-se a la nova situació.

S'haurà de preveure el desmantellament complert de la zona amb la finalitat que el terreny recuperi el seu estat original. Es prendran les mesures correctores necessàries per tal d'eliminar o disminuir l'impacte ambiental associat. El responsable del correcte desmantellament i de l'execució de les mesures proposades serà el promotor.

Amb tot, es troba que el projecte i l'EIA són molt esquemàtics i poc detallats. Es troba a faltar la descripció de les solucions aplicades altres anys (existència de barrera, vigilants, ect). Algunes de les actuacions estan indicades, però poc explicades o justificades. A més, hi han determinades actuacions permanents que faran que el terreny no pugui recuperar el seu estat original i que no estan suficientment justificades.

Atesa la temporalitat del projecte i l'especial zona on es realitzen, s'haurien de realitzar les mínimes actuacions i intervencions sobre el terreny. Per aquesta raó es proposa una sèrie de canvis al projecte.

Finalment, atès l'impacte positiu que suposarà el projecte, el caràcter temporal d'aquest i la necessitat ambiental urgent de posar solució al problema mentre s'aprova el PRUG per tal de minimitzar al màxim els impactes per a la temporada vinent.

Conclusions

Per tot l'anterior, es formula la declaració d'impacte ambiental favorable a la realització del projecte constructiu d'aparcament transitori al camí de Favàritx. T.M: Maó, promogut pel Consell Insular de Menorca, atès que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius sobre el medi ambient, sempre que es compleixi els condicionats següents:

- 1.Si és possible, posar la barrera més endarrere, abans del pàrquing, i contractar un vigilant durant tot el dia que controli l'accés a la zona i al pàrquing i que informi del número de cotxes estacionats. S'hauria d'instal·lar un panell informatiu situat en un lloc on es pugui donar la volta amb el cotxe en el cas que estigui ple, així com informar a través d'internet de l'estat de les places del pàrquing, actualitzant cada 10 o 20 minuts
- 2.No realitzar cap anivellament ni compactament del sòl de les zones de trànsit o les zones d'estacionament que modifiqui permanentment el terreny
- 3.Si és possible, no realitzar lloses de formigó a l'entrada i sortida del pàrquing. Utilitzar plaques de ferro o altre material que permeti posar la canonada per sota i es pugui retirar cada temporada.
- 4.No utilitzar tancament metàl·lic de malla d'acer inoxidable, delimitar només amb les estakes i la corda
- 5.No realitzar cap actuació sobre el torrent. Caldrà tenir en compte l'informe de la DG de Recursos Hídrics que indica que les obres en la zona de policia precisaran d'autorització administrativa prèvia de la DG de Recursos Hídrics.
- 6.No realitzar la construcció de tres cantonades situades posteriorment a la sortida de la parcel·la amb la creació d'un pas de vianants d'una amplada d'1 metre per els vianants i de mínim 5 metres per el pas de vehicles, a no ser que es justifiqui i sigui absolutament indispensable
- 7.No desbrossar o talar peus arboris. Delimitar les zones vegetades amb estakes i cordes sense realitzar cap acció sobre la vegetació a no ser que sigui plenament justificada
- 8.Preveure el desmantellament complert una vegada que l'aparcament es situï a la seva ubicació definitiva amb la finalitat que el terreny recuperi el seu estat original. Prendre les mesures correctores necessàries per tal d'eliminar o disminuir l'impacte ambiental associat. El responsable del correcte desmantellament i de l'execució de les mesures preventives o correctores proposades, serà el promotor.
- 9.Incloure, al pressupost del projecte i l'EIA, les partides mediambientals de les mesures a aplicar
- 10.Seguir oferint transport públic malgrat l'existència de l'aparcament.
- 11.Es compleixi amb l'informe del Servei d'Espais Naturals.



Es recomana:

1. Avaluar la possibilitat de proposar mesures per disminuir o temporalitzar l'afluència en cotxe privat: proposar dies alterns d'aparcament per al cotxes segons la seva matrícula (parells o senars) o per fomentar l'ús del transport públic, incentivant amb mesures (bitllets gratuïts o baix preu, etc).

2. Estudiar la possibilitat de prohibir i sancionar l'estacionament als vorals del camí, i indicar-ho amb cartells i senyals informatives.

En relació a les mesures proposades, es recomana establir clarament les competències entre les diferents administracions implicades per tal d'establir qui les executa.

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, 25 d'abril de 2019

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

