

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

2330

Resolució del president de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental sobre el projecte d'ampliació d'aparcament públic al nucli urbà de Sant Climent a la finca Mussuptà des Cosí, polígon 13, parcel·la 14.T.M. Maó (80a/2019)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 15 de gener de 2020, i d'acord amb l'article 10.1.a) del Decret 4/2018, de 23 de febrer, pel qual s'aproven l'organització, les funcions i el règim jurídic de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrer de 2018),

RESOLC FORMULAR

L'informe d'impacte ambiental sobre el projecte d'ampliació d'aparcament públic al nucli urbà de Sant Climent a la finca Mussuptà des Cosí, polígon 13, parcel·la 14, en els termes següents:

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

Des del punt de vista ambiental, el projecte es tramita pels articles 45-47 de la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental.

D'acord a la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental a les Illes Balears està inclòs a l'Annex II, Grup 4 (Projectes d'infraestructures), epígraf 4 (aparcaments i marines seques en sòl rústic).

Per tant, s'ha de seguir la tramitació ambiental com a Avaluació d'Impacte Ambiental Simplificada establerta al capítol II secció 2ª de la Llei 21/2013, així com complir amb les prescripcions de l'article 17 de la Llei 12/2016, de 17 d'agost, d'avaluació ambiental de les Illes Balears que li siguin d'aplicació.

2.Descripció i ubicació del projecte

El projecte té com a objecte l'ampliació de l'actual aparcament públic a l'entrada del nucli urbà de Sant Climent, a la finca Mussuptà des Cosí, polígon 13, parcel·la 14 del T.M. de Maó, amb 954 metres quadrats de superfície addicionals, que pertanyen a la parcel·la rústica de propietat privada amb referència cadastral 07032A013000140000UL.

Avui dia, compta amb un aparcament de 1700 m² i 53 places, insuficient per a la demanda actual, sobretot a l'estiu.

L'actuació es desenvolupa al Nord de la parcel·la actual, ampliant el 50% l'espai disponible amb una cabuda de 39 noves places, en sòl rústic comú en la categoria de transició.

Es projecten els mateixos acabats que l'actual aparcament, paviment d'asfalt, que ajudarà a evitar les infiltracions al subsòl i a conduir les aigües a l'embornal existent. La proposta del projecte dona continuïtat al pendent existent adaptant-se al pendent natural del terreny 1,5%, sent el punt més elevat la base del nou mur de paret seca, que es construirà reutilitzant l'actual. El punt de recollida de residus es manté i es reubica per a facilitar l'accessibilitat dels veïns i la maniobrabilitat dels camions de recollida.

3.Avaluació dels efectes previsibles

Les obres generaran els següents impactes: pèrdua de sòl, eliminació de vegetació i molèsties a la fauna, generació de residus, emissions de pols i altres materials, emissions de gasos i sorolls, risc de contaminació de sòls i aigües, paisatge i població.

Els impactes més importants a la fase d'explotació seran el risc de contaminació de sòls i aigües, emissions de gasos i sorolls, consum energètic, contaminació lumínica, impacte paisatgístic.

4.Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

D'acord amb l'article 46 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, s'han realitzat consultes a les següents administracions previsiblement afectades per la realització del projecte a: Departament de Mobilitat del Consell Insular de Menorca, Servei de Canvi Climàtic i atmosfera, Direcció General de Recursos Hídrics. A dia d'avui dins l'expedient consten el informes següents:



I. Dia 11 de juny de 2019 tenen entrada amb núm. de registre 728 del SAA ofici i informe per part del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera informant el següent:

Per tal de donar compliment a l'article 20.1 .a) de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica, s'hauria de fer un vertader estudi d'alternatives de mobilitat per tal d'evitar dur a terme una mesura com la presentada, que comportarà major ús del transport privat de combustió interna i, per tant, induirà més emissions a l'atmosfera i més problemes de mobilitat.

Si, com a resultes d'aquests estudi, es conclou que no hi ha cap altra alternativa que la presentada inicialment, s'haurien de tenir en compte els condicionants següents:

1. Segons indicacions de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica:

- S'hauria de cobrir l'aparcament de plaques fotovoltaïques.
- Plantejar un enllumenat de baix consum.
- Posar punts de recàrrega de vehicle elèctric, començant per 1 per cada 40 places i amb un plantejament de futur d'un punt per cada 5. . Habilitar aparcaments específics per a vehicles amb emissions directes zero, a més de les pròpies dels punts de recàrrega.
- La llei indica que s'ha de fer una anàlisi del seu impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle directes i induïdes, així com mesures destinades a minimitzar-les o compensar-les en cas que no es puguin evitar. En aquest sentit, es podria estimar l'emissió de CO2 generat durant la fase de construcció i la d'explotació i fer mesures de compensació del tipus, per exemple, reforestació a altres indrets, treballs per a la conservació de la posidònia, generació de renovables a d'altres instal·lacions...

No s'estableixen mesures per a la prevenció de pols i gasos durant la fase de construcció. S'haurien d'establir mesures i plantejar un pla de vigilància ambiental per tal de registrar el seu seguiment. Es recomanen les mesures indicades a la Guia de prevenció de la contaminació atmosfèrica al sector de la construcció:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_de_prevencia_de_la_contaminacion_atmosfarica_al_sector-de-la-construccion/

2. Segons indicacions de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica:

Les mesures que faciliten el transport privat motoritzat han d'anar acompanyades sempre de mesures que restringeixin el seu ús als nuclis de població. En aquest sentit s'haurien de tenir en compte algunes de les establertes al Pla Marc de Millora de la Qualitat de l'Aire (<http://atmosfera.caib.es>). Entre elles: limitar el trànsit privat dins del nucli urbà a vehicles que no siguin veïnals; millorar dins del nucli urbà la mobilitat de vianants, ciclistes i vehicles alternatius (patinets...). Per fer-ho es poden definir rutes segures i saludables dins del poble, limitar els vehicles privats en segons quins carrers, considerar els carrers secundaris com a ciclocarrers amb preferència de ciclistes i velocitat màxima 30 km/h, habilitar d'aparcaments de bicicletes i vehicles alternatius (patinets...) pel poble.

3. A més, aquestes rutes de vianants i ciclistes han de tenir en consideració els efectes de canvi climàtic, havent d'estar dotades d'arbrat i enjardinat suficient per protegir de la calor extrema. També, com a eina d'adaptació al canvi climàtic, l'aparcament s'haurà de dur a terme amb paviments de drenatge sostenible. I s'hauria plantejar aquest tipus de pavimentació per a la resta del urbà.

II. Dia 09 de juliol de 2019 tenen entrada amb núm. de registre 849 del SAA ofici i informe per part del Departament de Mobilitat informant que el 17 de maig de 2019 es va emetre informe desfavorable pel servei de carreteres atès que el drenatge del nou aparcament ampliat es connectava a una xarxa de 200 mm de diàmetre existent i que quedarà connectada amb la xarxa de pluvials de la carretera Me-12 que no ha contemplat un increment de superfície d'aigües pluvials de l'aparcament.

A més, perquè el projecte pugui obtenir informe favorable ha de incorporar un annex justificatiu del càlcul de la xarxa de pluvials de l'aparcament, on es justifiqui el cabal de càlcul considerat conforme el requeriment de caudals de la instrucció 5,2 IC de Drenatge Superficial de Carreteres, així com una xarxa de pluvials en condicions de seguretat. Atès que es tracta d'un aparcament en rústic i que el municipi no disposa de xarxa de pluvials es considera que el disseny de la xarxa de pluvials de l'aparcament hauria de plantejar un drenatge sostenible, el qual permeti l'emmagatzematge i/o depuració de les aigües pel seu posterior o reincorporació al medi. Per aquest motiu, en el cas que l'alternativa del drenatge sostenible no fos viable per l'existència d'altres riscos ambientals propers, el projecte d'aparcament haurà de preveure un disseny adequat per a la canalització de les aigües pluvials de l'aparcament conforme a la instrucció 5.2-IC de carreteres. D'aquesta forma queda garantit un adequat desguàs de les aigües pluvials provinents tant de la carretera com de l'aparcament.

III. Dia 07 de novembre de 2019 tenen entrada amb núm. de registre 1468 del SAA ofici i informe per part del Departament de Mobilitat del CIM informant que s'han esmenat les deficiències i donant com a favorable la Declaració d'Interès General per a l'execució del projecte.

IV. Dia 16 de desembre de 2019 tenen entrada amb núm. de registre 1724 del SAA ofici i informe per part del Servei d'Estudis i Planificació informant favorablement amb els següents condicionants:



1. Segons l'art.60.7 del PHIB 2019 s'ha de preveure executar la corresponent xarxa separativa de pluvials, no podent abocar-les a la xarxa de clavegueram, per tant s'ha de preveure la execució d'una xarxa separativa.
2. Si es justifica el punt anterior i per semblança amb l'art.60.4 del PHIB 2019, com les aigües pluvials de l'aparcament que ara s'aboquen són potencialment hidrocarbures, s'haurà de preveure fer un tractament previ abans del seu abocament, que serà, com a mínim, de decantació i separació de hidrocarburs.
3. Respecte a la vulnerabilitat a la contaminació d'aqüífers, s'atendrà el que disposa l'art. 2 punt 1c) del Decret llei 1/2016, i durant el temps que durin les obres, s'han d'adoptar les màximes precaucions per evitar l'abocament de substàncies contaminants (olis, hidrocarburs, etc.) tant de manera accidental com per dur a terme les tasques de manteniment de la maquinària emprada per executar l'obra.
5. Anàlisi dels criteris de l'annex III de la Llei 21/2013

S'han analitzat el criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, d'avaluacions ambientals, en concret:

Característiques del projecte: L'objecte del projecte és l'ampliació de l'actual aparcament públic a l'entrada del nucli urbà de Sant Climent.

L'actuació es desenvolupa al Nord de la parcel·la actual, 954 metres quadrats de superfície addicional que amplien el 50% l'espai disponible, amb una cabuda de 39 noves places, en sòl rústic comú en la categoria de transició. Es projecten els mateixos acabats que l'actual aparcament, paviment d'asfalt, que ajudarà a evitar les infiltracions al subsòl i a conduir les aigües a l'embornal existent.

Ubicació del projecte: l'actual aparcament públic s'ubica a l'entrada del nucli urbà de Sant Climent, a la finca Mussuptà des Cosí, polígon 13, parcel·la 14 del T.M. de Maó, els 954 metres quadrats de superfície que es pretenen ampliar pertanyen a la mateixa parcel·la rústica de propietat privada, referència cadastral 07032A013000140000UL.

No es localitza cap espai Xarxa Natura 2000 a l'emplaçament del projecte o proper a aquest, no s'afecta cap espai de rellevància ambiental dels que defineix la Llei 5/2005, de 26 de maig, LECO. Ni cap àrea de prevenció de riscos (APR). No hi ha elements del patrimoni cultural que es vegin afectats.

S'ubica a la massa 1901M1 Maó, de vulnerabilitat moderada a la contaminació d'aqüífers. És una zona vulnerable per contaminació de nitrats. La zona està afectada per perímetres de restriccions moderades de 2 pous de proveïment urbà.

Referent a les masses d'aigües superficials en aquest sector no hi ha cap massa d'aigua de categoria riu.

Segons la cartografia d'Habitats de les illes Balears (2005) de l'Ideib l'hàbitat més proper es troba a més de 1900 metres.

Al bioatles (quadricula 1x1) no hi trobem espècies catalogades i amenaçades. La Fauna destacable a l'àmbit del projecte: tortuga mediterrània (*Testudo hermanni*), calàpet (*Bufo balearicus*), mussol (*Otus scops*), espècies incloses al Llistat d'espècies en Règim de Protecció Especial (RD 139/2011).

La vegetació existent a les parcel·les es de baix interès ecològic (típica dels camps de la zona i no està afectada per cap figura de protecció), i de baixa productivitat al trobar-se en un estat de desús. Segons el document ambiental s'observen gramínies principalment (*Hordeum leporium*), margarides o bòltx (*Glebonis coronaria*) i algun exemplar de borrajta (*Borago officinalis*). Als marges i sobre les parets seques s'identifiquen les típiques enfiladisses i espinoses com l'arítxa (*Smilax aspera*), l'abatzer (*Rubus ulmifolius*) i l'espinal (*Crataegus monogyna*).

L'impacte visual és de baixa incidència perquè s'integra a un entorn urbà, a continuació de l'aparcament existent, de reduïdes dimensions i amb els mateixos acabats.

Característiques del potencial impacte: Els impactes més significatius durant la fase de construcció: emissions de pols i altres materials, emissions de gasos i sorolls, risc de contaminació de sòls i aigües, destrucció de sòl, efectes sobre flora, fauna, paisatge i població. A la fase d'exploració: el risc de contaminació de sòls i aigües, emissions de gasos i sorolls, consum energètic, contaminació lumínica, impacte paisatgístic.

Atesa la natura de l'activitat a desenvolupar, si s'apliquen adientment les mesures preventives i correctores no s'espera que hi hagi impactes significatius.

Conclusions de l'informe d'impacte ambiental

Primer: No subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte d'aparcament públic al nucli urbà de Sant Climent a la finca Mussuptà des Cosí, polígon 13, parcel·la 14, atès que es preveu que no tindrà efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, sempre i quan es compleixin els següents condicionants:



- Realitzar una prospecció prèvia a l'entrada de maquinaria pesada per tal de retirar els exemplars de tortuga mediterrània (Testudo hermanni) que hi pogués haver a la parcel·la. En cas de trobar-ne, contactar amb el Servei de protecció d'Espècies per tal de seguir-ne les seves prescripcions i realitzar una correcta gestió dels individus que es localitzin.
- Controlar l'ocupació de l'espai i aprofitar els excedents de terra.
- Els residus produïts seran entregats a gestor autoritzat i reutilitzats els que siguin aprofitables.
- Per disminuir els impactes sobre l'atmosfera, els acopis de materials s'hauran de ruixar amb aigua, engravillar les zones d'entrada i sortida de camions, regar la zona per disminuir l'emissió de pols i els dies de molt de vent aturar les obres, limitar la velocitat dels vehicles i cobrir els camions i les zones de dipòsits.
- Les tasques que generin renou es duran a terme en horari diürn, en dies laborables i sense sobrepassar els límits legalment establerts.
- La paret seca que delimita l'aparcament serà aprofitada i traslladada per a construir el nou límit del mateix, s'haurà de vigilar l'acabat del mur de paret seca perquè sigui semblant a les parets existents.
- Comprovar el correcte acabat de la pavimentació amb aglomerat asfàltic i que s'hagin respectat les pendents per tal d'assegurar que l'aigua d'escorrentia dreni correctament cap els embornals existents.
- Vigilar el correcte funcionament de la maquinària. També s'ha de preveure evitar l'abocament de substàncies contaminants (olis, hidrocarburs, etc.), i en el cas que es produïssin seran recollits i entregats a gestor autoritzat.
- S'haurà de preveure un pla de vigilància ambiental per tal de registrar el compliment de les mesures correctores i preventives.
- Durant la fase d'explotació s'haurà de fer un programa de manteniment de l'aparcament.
- Plantejar un enllumenat de baix consum que compleixi amb l'ordenança municipal de contaminació lumínica. S'hauria de preveure cobrir l'aparcament de plaques fotovoltaïques.
- Posar punts de recàrrega de vehicle elèctric, començant per 1 per cada 40 places i amb un plantejament de futur d'un punt per cada 5. Habilitar aparcaments específics per a vehicles amb emissions directes zero, a més de les pròpies dels punts de recàrrega.
- Complir els condicionants de l'informe del Servei d'Estudis i Planificació de la Direcció General de Recursos Hídrics de dia 16 de desembre de 2019:

a) Segons l'art.60.7 del PHIB 2019 s'ha de preveure executar la corresponent xarxa separativa de pluvials, no podent abocar-les a la xarxa de clavegueram, per tant s'ha de preveure la execució d'una xarxa separativa.

b) Si es justifica el punt anterior i per semblança amb l'art.60.4 del PHIB 2019, com les aigües pluvials de l'aparcament que ara s'aboquen són potencialment hidrocarbures, s'haurà de preveure fer un tractament previ abans del seu abocament, que serà, com a mínim, de decantació i separació de hidrocarburs.

Segon.- Es publicarà el present informe d'Impacte Ambiental a la seu electrònica de la CMAIB i al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. A més, es donarà compte al Ple de la CMAIB i al subcomitè d'AIA.

Tercer. L'informe d'impacte ambiental perdrà la seva vigència i cessarà en la producció dels efectes que li són propis si, una vegada publicat en el BOIB, no s'hagués procedit a l'aprovació del projecte en el termini màxim de quatre anys des de la publicació, d'acord amb el que disposa l'article 47.4 de la Llei 21/2013.

Quart.- L'informe d'Impacte Ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte, si és el cas, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 47.5 de la Llei 21/2013.

Cinquè.- Aquesta resolució s'emeta 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, 21 de gener de 2020

El president de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

