

Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

CONSELLERIA D'HABITATGE, TERRITORI I MOBILITAT

9428

Resolució de la directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental per la qual es formula la declaració d'impacte ambiental sobre el projecte d'aparcament públic temporal a l'aire lliure al polígon 21 parcel·la 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulària des Riu (167A-22)

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 23 de maig de 2024, vist l'informe i proposta de resolució rectificació d'errors de la resolució de la directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental per la qual es formula la declaració d'impacte ambiental sobre el projecte d'aparcament públic temporal a l'aire lliure al polígon 21, parcel·la 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulària des Riu, de 16 de juliol de 2024, i d'acord amb l'apartat 1 de l'article únic del Decret 5/2024, de 29 de maig, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i la disposició transitòria primera del Decret llei 3/2024, de 24 de maig,

RESOLC FORMULAR

La declaració d'impacte ambiental sobre el projecte d'aparcament públic temporal a l'aire lliure al polígon 21 parcel·la 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulària des Riu, en els termes següents:

DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL

El projecte objecte del present informe es trobava inclòs a l'annex 2, grup 4 apartat b, de la Llei 11/2006, de 14 de setembre, d'avaluacions d'impacte ambiental i avaluacions ambientals estratègiques a les Illes Balears.

En data 6 d'abril de 2016, el president de la CMAIB va resoldre subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària: «*Subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte Aparcament públic temporal a l'aire lliure Es Pouet de Talamanca al polígon 21 parcel·la 213 en el municipi de Santa Eulària des Riu, promogut per la Sra. Maria Tur Riera, d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, d'avaluacions ambiental.*»

Per tant, amb caràcter previ a la seva autorització administrativa, procedeix formular la seva declaració d'impacte ambiental, d'acord amb l'art. 41 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Antecedents:

1.- En primer lloc, respecte a la informació pública del projecte, l'òrgan substantiu aporta certificació acreditativa que l'expedient de declaració d'interès general a sòl rústic, per a un aparcament públic temporal a l'aire lliure, al polígon 21 parcel·la 213 (abans parcel·la 217), es Pouet de Talamanca, Jesús, terme municipal de Santa Eulària des Riu, així com l'estudi d'impacte ambiental del projecte, han estat sotmesos a informació pública mitjançant publicació al BOIB núm. 28, de **7 de març de 2017**, i al tauler d'anuncis i edictes electrònics del Consell Insular d'Eivissa (<https://seu.conselldeivissa.es>), sense que s'hagin formulat al·legacions al referit projecte.

D'acord amb l'establert a l'article 33.3 de la Llei 21/2013: «... Els tràmits d'informació pública i de consultes **tenen una vigència d'un any des de la seva finalització**. Transcorregut aquest termini sense que l'òrgan substantiu hagi donat trasllat de l'expedient a l'òrgan ambiental, de conformitat amb l'article 39.4, per a l'avaluació d'impacte ambiental ordinària, l'òrgan substantiu ha de declarar la caducitat dels tràmits esmentats.»

Tenint en compte que el registre d'entrada de trasllat de documentació realitzat per l'òrgan substantiu data del 04/10/2022, d'acord amb l'esmentat article la informació pública havia caducat.

En segon lloc, tal com s'indica en el requeriment signat per la cap del Servei de Territori del Consell d'Eivissa, en data 12/04/2021 «*En data 11/03/2021, REG 8045, va tenir entrada en aquest Consell, Proyecto de instalación para un aparcamiento privado de uso público de vehículos y remolques para embarcaciones y motos de agua*», redactat per l'enginyer industrial Sr. Antonio Roig Marí, amb visat 130409/0009 de 12/01/2021, amb emplaçament a la parcel·la 213 polígon 21, Cap Martinet, Jesús, TM de Santa Eulària des Riu. Segons es fa constar en el justificant de registre d'entrada, **es tracta d'un projecte modificat**, segons les directrius del Servei de Costes i Litoral. **Atès que l'esmentat projecte modifica tota la documentació anterior (projecte i estudi d'impacte ambiental)**, per tal de poder continuar amb la tramitació de l'expedient de referència, s'hauria de requerir la següent documentació i/o aclariments: -Nou Estudi d'impacte ambiental,



adaptat al nou projecte modificat, signat digitalment per tècnic competent.», el projecte i l'estudi d'impacte ambiental es troben totalment modificats i poden comportar efectes ambientals significatius diferents dels previstos en el projecte i Estudi d'Impacte Ambiental exposats a informació pública. Per tant, seria d'aplicació l'article 38.2 de la llei 21/2013: *«Si, com a conseqüència del tràmit d'informació pública i de consultes a les administracions públiques afectades i a les persones interessades, el promotor incorpora en el projecte o en l'estudi d'impacte ambiental modificacions que comportin efectes ambientals significatius diferents dels previstos originalment, s'ha de fer un nou tràmit d'informació pública i consultes en els termes que preveuen els articles 36 i 37, que, en tot cas, ha de ser previ a la formulació de la declaració d'impacte ambiental.»*

En data 12 de maig de 2023 la CMAIB requereix a l'òrgan substantiu un nou tràmit d'informació pública i consultes.

2.- En data 19 de juliol de 2023 l'òrgan substantiu tramet: consultes i informes rebuts, informació pública i certificació acreditativa, sol·licitud d'inici, documentació tècnica del projecte i Estudi d'Impacte Ambiental.

3.- En data 27 de juliol l'OS tramet l'informe emès en data 20 de juliol de 2023 pel Serveis Tècnics de l'Ajuntament de Santa Eulària d'es Riu del qual se'n deriva la possible inviabilitat jurídica del projecte. **En data de 21 de setembre de 2023 la CMAIB requereix informe sobre la viabilitat del projecte a l'Òrgan Substantiu.**

4.- En data de 18 de desembre de 2023 l'OS tramet informe sobre la viabilitat del projecte.

5.- Durant l'anàlisi tècnica de l'expedient es comprova que l'estudi d'impacte ambiental no aporta una diferenciació de la part executada ni de la part pendent d'executar, i per tant, es requereix **en data de 21 de desembre de 2023 que s'esmenin les deficiències** i se sol·licita que s'aporti el següent contingut:

- Diferenciar, en la descripció general del projecte, la part d'aquest ja realitzada i la no realitzada. A més, en l'anàlisi de les diverses alternatives s'ha d'examinar, en tot cas, com alternativa la reposició al seu estat originari de la situació alterada.
- Diferenciar, en la caracterització i valoració dels efectes del projecte sobre els factors que integren el medi ambient, els corresponents a la part realitzada, mitjançant una anàlisi retrospectiva, i els de la part encara no realitzada, mitjançant una anàlisi prospectiva equivalent a la d'una avaluació d'impacte ambiental.
- Incloure mesures de protecció del medi ambient, que permetin corregir, compensar o revertir impactes causats pels elements del projecte ja realitzats, inclosa l'eliminació d'elements del projecte causants d'impactes severos i crítics; i prevenir, corregir i compensar els impactes previstos per als elements del projecte encara no realitzats.
- Diferenciar, en el programa de vigilància ambiental, les mesures corresponents als elements del projecte realitzats dels no realitzats.

6.- D'acord amb l'article 9.1 de la llei 21/2013, al ser un projecte ja executat no es podria avaluar, però el tercer apartat del punt novè de la Instrucció del conseller de Medi Ambient i Territori per a establir criteris d'actuació i tramitació en relació als procediments d'avaluació ambiental de plans, programes i projectes (BOIB núm.56 28/04/2022) estableix que: *«D'acord amb el règim transitori previst a la disposició transitòria primera de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, no serà d'aplicació el tercer paràgraf de l'article 9.1 d'aquesta llei als projectes que hagin començat el procediment d'avaluació d'impacte ambiental davant l'òrgan substantiu amb anterioritat a l'entrada en vigor de la Llei 9/2018, per la qual es modifica la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. En aquests efectes, quan es resolgui que un projecte que es tramita pel procediment d'avaluació d'impacte ambiental simplificada, s'ha de sotmetre a avaluació ordinària, s'entendrà que el procediment s'inicià amb la tramitació del procediment simplificat o amb la tramitació del document d'abast, si n'hi ha, en el cas d'avaluacions ordinàries»*

7.- Finalment, en data 09 d'abril de 2024 té entrada tramesa de documentació addicional d'esmena de deficiències per part del promotor.

1. Descripció i ubicació del projecte

L'objecte del projecte és la realització d'un aparcament privat d'ús públic de vehicles i remolcs per a embarcacions i motos d'aigua a l'aire lliure al polígon 21 parcel·la 213, en el terme municipal Santa Eulària des Riu, amb una capacitat de 119 places, de les quals 69 són per remolcs, embarcacions de petita eslora i motos d'aigua, 45 per a turismes i 5 per a turismes adaptats a PMR. La superfície ocupada és de 8.276 m².

D'acord amb l'Addenda d'esmena de deficiències redactades pels enginyers agrícoles Olaya Pina Pérez i Magín Yago Yago en data de març de 2024 (d'ara endavant addenda), l'activitat existeix des de l'any 2011, actualment es troba en funcionament, i la totalitat de les actuacions necessàries per a la posada en marxa ja han estat executades. En conseqüència, en data 02 de maig de 2024, la directora general de Coordinació i Harmonització Urbanística va signar un ofici dirigit cap a l'Òrgan Substantiu indicant *«En data 23 de setembre de 2015 va tenir entrada el projecte de l'assumpte per a la seva avaluació ambiental.*

En data 8 d'abril de 2016 el projecte es va subjectar a AIA ordinària (BOIB núm. 47 de 15 d'abril de 2016). Però no consta a la base de



dades de la CMAIB que s'hagi tramitat dita AIA Ordinària. Així mateix, de la documentació presentada pel promotor es constata que ja s'està exercint l'activitat sense disposar de la corresponent autorització i sense disposar de la preceptiva avaluació ambiental prèvia.

D'acord amb l'article 53 de la Llei 21/2013, la potestat sancionadora correspondrà a l'òrgan substantiu en els projectes privats que hagin de ser autoritzats per l'Administració General de l'Estat i als òrgans que determinin les comunitats autònomes en el seu àmbit de competència. Així doncs, l'article 39 del Decret Legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, estableix a l'article 39 que la potestat sancionadora correspon a l'òrgan substantiu que ha d'autoritzar o aprovar el projecte.

En el mateix sentit, l'article 24 del Decret 3/2022, de 28 de febrer, pel qual es regula el règim jurídic i funcionament de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears i es desenvolupa el procediment d'avaluació ambiental, estableix que correspon a l'òrgan substantiu la potestat sancionadora en matèria d'avaluacions ambientals en els termes que preveu la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental, sense perjudici de les comprovacions o requeriments que pugui fer la CMAIB.

La qual cosa us comunicam als efectes oportuns, atès que d'acord amb l'article 55 de la Llei 21/2013, l'inici de l'execució d'un projecte sotmès a avaluació d'impacte ambiental ordinària o simplificada, sense haver obtingut prèviament la declaració d'impacte ambiental o l'informe d'impacte ambiental, seria constitutiu d'una infracció greu o molt greu, segons el cas.»

Segons s'indica l'activitat s'inicia l'any 2011 a l'extrem sud de la finca d'estudi, amb una superfície de 4200 m².

Les actuacions que es desenvoluparen per a condicionar l'àrea consistiren en restabliment dels murs de pedra seca, desbrossaments i podes de la vegetació existent i aport de graves.

D'acord amb l'addenda, es va traslladar l'activitat a l'àrea on actualment es desenvolupa atès l'informe del Servei de Costes i Litoral de la DG de Territori i Paisatge (Nº Exp.: 3871/20-V) que va informar que calia eliminar l'activitat que es produïa dins la zona de servitud de protecció de domini públic marítimoterrestre. El canvi d'ubicació es realitzà en el període de finals de l'any 2020 i principis de l'any 2021.

Per tant, d'acord amb l'esmentada addenda d'esmena del projecte la superfície total que s'utilitza actualment com a aparcament nàutic és de 8.276 m², reduint la superfície d'actuació que consta en el projecte de referència, firmat per l'enginyer D. Antonio Roig Marí, amb número de visat 130409/0009 i data 12/01/2021. Igualment, les places d'aparcament es redueixen de 144 a 119 i s'ajusten d'acord amb la següent taula:

Tipologia Places	Unitats
Remolcs embarcacions petita eslora i motos nàutiques	69
Turismes	45
Turismes adaptats a PMR	5
Total Places	119 ud
Total Superfície	8.276 m ²

2. Elements territorials i ambientals significatius de l'entorn del projecte

- L'àmbit del projecte es desenvolupa a sòl classificat com a Sòl Rústic Protegit-Àrea de Prevenció de Riscs d'Incendis, una petita part com a Sòl Rústic Forestal (SRC-F) i una petita part a APR d'erosió.
- El projecte queda fora de l'àmbit dels espais naturals protegits per la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO) i tampoc forma part de Xarxa Natura 2000.
- A la zona no hi ha cursos d'aigua, drenatges superficials ni risc d'inundació. Es troba a més de 500 m de la zona humida de Ses Feixes de Talamanca, on no es preveu que l'activitat tingui cap afecció.
- Respecte a les aigües subterrànies, la zona d'actuació se situa sobre una àrea denominada 2003M2 «Roca Llisa», en mal estat químic i quantitatiu. No es troben a zona vulnerable a la contaminació per nitrats d'origen agrari d'acord amb el Decret 18/2023 de 27 de març i es troba a una conca associada a una zona sensible a eutrofització, d'acord amb el Decret 49/2003, de 9 de maig.

La vulnerabilitat a la contaminació dels aquífers a la zona és entre moderada i alta, deguda a la permeabilitat dels terrenys i a la proximitat del nivell freàtic a la superfície dels terrenys, que d'acord amb l'estudi d'impacte presentat es troben a uns 10 m.s.n.m.

- La totalitat de la zona d'actuació es troba qualificada segons el IV Pla Forestal 2015-2024 com Zona de Risc Alt d'incendi forestal.

El conjunt territorial on es pretén ubicar el projecte es caracteritza per presentar un ambient bastant antropitzat, limitant amb vials asfaltats, zones urbanitzades i una presència turística important amb la presència de zones de bany, restaurant i establiment de quiosc de platja i rampa

de varada d'accés d'embarcacions al mar.

Existeixen altres sectors que limiten amb la parcel·la que es corresponen a antics conreus i terrenys actualment ocupats per arbrat de secà.

A la zona del seu límit de llevant existeix un sistema forestal bastant estructurat com pinar amb savines i espècies arbustives de caràcter forestal.

A la pròpia parcel·la la vegetació és escassa i bastant degradada pel trànsit rodat, encara que es mantenen alguns peus de pins bastant madurs.

6. Segons la quadrícula 5x5 amb el codi 912 del Bioatles de la IDEIB que ocupa la totalitat de la superfície de la parcel·la consta la presència de les espècies catalogades següents: Arpella cendrosa (*Circus pygargus*), Toret (*Ardeola ralloides*), Serp blanca (*Zamenis scalaris*), Eriçó (*Atelerix algirus*), Dragonet rosat (*Hemidactylus turcicus*), Dragó (*Tarentola mauritanica*), Noneta (*Hydrobates pelagicus melitensis*), (*Xerocrassa caroli caroli*), (*Xerocrassa ebusitana ebusitana*), Sargantana de les Pitiüses (*Podarcis pityusensis*), Gavina roja (*Ichthyaetus audouinii*), Mussol banyut (*Asio otus*), Ratapinyada de vores clares (*Pipistrellus kuhlii*), Fonoll marí (*Crithmum maritimum*), (*Diplotaxis ibicensis*) i Setge (*Helianthemum marifolium* subsp. *Origanifolium*).

7. Respecte a la presència d'Hàbitats d'Interès Comunitari (HIC), segons el Mapa General d'Hàbitats Interès Comunitari 2022 Illes Balears l'àmbit del projecte limita per l'est amb:

- Hàbitat 5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics amb una cobertura del 5 %.
- Hàbitat 9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics amb una cobertura del 70%.

8. Referent al paisatge, l'EsIA qualifica la parcel·la com a de fragilitat visual baixa, tot i l'alta concentració d'observadors a l'estiu, atès que la superfície efectiva de la conca visual real i la permeabilitat visual cap a la parcel·la són molt reduïdes.

9. Quant al Patrimoni, l'EsIA indica que d'acord amb el catàleg de Patrimoni històric del municipi, no hi ha constància de la presència de restes arqueològiques a l'àmbit del projecte, ni de béns d'interès cultural, ni d'altres bens catalogats. Els elements més pròxims són els jaciments arqueològics sa Punta, ubicat a 140 metres al sud-oest i la urbanització Can Pep Simó, a 600 metres al Nord-est.

10. Segons la normativa sectorial en seguretat aeronàutica de la cartografia del Ministeri de Foment, el projecte es localitza dins de les servituds d'aeròdrom i radioelèctriques i servitud d'operació, de l'aeroport d'Eivissa.

3. Resum del procés d'avaluació

3.1. Fase d'informació pública

- L'òrgan substantiu aporta certificació acreditativa d'una primera informació pública efectuada mitjançant publicació al BOIB núm. 28, de 7 de març de 2017. Atès que el trasllat de documentació realitzat per l'òrgan substantiu era de data del 04/10/2022 i d'acord amb l'establert a l'article 33.3 de la Llei 21/2013, la informació pública havia caducat. A més, el projecte i l'estudi d'impacte ambiental sotmesos a informació pública es trobaven totalment modificats i podien comportar efectes ambientals significatius diferents dels previstos en el projecte i Estudi d'Impacte Ambiental que varen ser exposats a informació pública. Per tant, en data 12 de maig de 2023 la CMAIB requereix a l'òrgan substantiu un nou tràmit d'informació pública i consultes.
- L'OS envia certificat signat a juliol de 2023 en el qual es certifica: «Que l'expedient de declaració d'interès general a sòl rústic per a un aparcament públic temporal a l'aire lliure, al polígon 21 parcel·la 213, es Pouet de Talamanca, a Jesús, terme municipal de Santa Eulària des Riu (expedient núm. 056/11 SR – expedient electrònic núm. 2018/00000205R), així com l'estudi d'impacte ambiental de l'esmentat projecte, han estat sotmesos a informació pública mitjançant la seva publicació al BOIB núm. 69, de 25 de maig de 2023 i al tauler d'anuncis i edictes electrònics del Consell Insular d'Eivissa (<https://seu.conselldeivissa.es>). No consten, a data d'avui, al·legacions al referit projecte.»

3.2. Consulta a les administracions afectades

D'acord amb l'art. 37 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es va sol·licitar consulta a les següents administracions afectades:

1. Consell d'Eivissa:

- Secció de Medi Ambient del Departament de Presidència i Gestió Ambiental.

2. Demarcació de Costes en Illes Balears.

3. Direcció General de Territori i Paisatge



- Servei de Costes i Litoral.

4. Direcció General d'Espais Naturals i Biodiversitat

- Servei de Gestió Forestal.

5. Direcció General de Recursos Hídrics

- Servei d'Estudis i Planificació.

6. Ajuntament de Santa Eulària des Riu.

3.3. Informes rebuts

i. Informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl signat en data de 04 de juliol de 2023 que informa: *«L'afecció al medi del projecte és relativa atès que no hi ha cobertura vegetal, llevat d'uns pocs pins. Hi ha una compactació evident del terreny que ha perdut les seves característiques agrícoles. Per la part del risc d'incendi forestal les instal·lacions han de tindre una franja d'autoprotecció amb les característiques indicades a la Resolució del conseller de Medi Ambient i Territori, de 15 de febrer, que envolti les zones on limita amb vegetació forestal. No pot haver-hi matolls en contacte amb vehicles ni remolcs.»*

ii. Informe del Servei d'Estudis i Planificació signat en data de 07 de novembre de 2023 que informa favorablement amb condicions: *«- El projecte ha de preveure la reutilització de les pluvials recollides i tractades a la mateixa parcel·la, per reutilització pel reg de la vegetació de l'aparcament o per evitar emissions de pols en cas de necessitat.*

- El Pla de vigilància ha de preveure explícitament el control diari de vessaments accidentals i el manteniment periòdic del separador de greixos durant les fases de construcció i funcionament.»

iii. Informe de la Secció de Medi Ambient del Departament de Presidència i Gestió Ambiental que fa una sèrie de consideracions tècniques: *«... Per altra part, destacar que segons l'apartat Gestió de l'explotació de l'aparcament del EIA s'ofereix la possibilitat de contractar una sèrie de serveis addicionals com varada i «botadura» d'embarcacions, serveis de neteja, manteniment i «repostage» a realitzar al Port d'Eivissa, trasllats, així com gestions que els clients necessitin amb empreses de serveis nàutics. Donat que a l'Estudi d'Impacte Ambiental en l'apartat de medi socioeconòmic comenta que l'entorn urbà on s'ubica la parcel·la compta amb xarxes d'abastament d'aigua, però que no es preveu cap instal·lació d'aquestes xarxes pel recinte de l'aparcament projectat, es considera important aclarir que el servei de neteja no es realitzaria dins de les instal·lacions de l'aparcament. En cas que aquest servei de neteja si que fos un dels serveis a realitzar dins del recinte de l'aparcament es deuria de considerar com una acció potencialment impactant a analitzar en el procés d'avaluació d'impactes (consum d'aigua, dispersió de líquids resultants de la neteja, etc.).*

Independentment de tot l'anterior, existeix actualment ús d'aparcament: Nàutic Sa Punta, dins de la mateixa parcel·la cadastral i que ocupa parcialment part del projecte d'aparcament en tramitació i objecte d'aquest informe. En aquest sentit, es considera necessari procedir al desmantellament de les instal·lacions actualment en ús i procedir a l'execució de la restauració territorial del sector de la parcel·la on actualment té ús d'aparcament i que quedarà fora de la superfície on es projecta aquest nou aparcament, objecte del present informe.»

iv. Informe del Servei de Costes signat en data de 24 de maig de 2023 que conclou: *«... aquesta DGTP no hauria d'autoritzar-lo ja que estaria fora de la ZSP. No obstant sí que haurà sol·licitar autorització en aquesta DGTP pel que fa al tancament, la restitució del terreny i qualsevol altra intervenció que pugui sorgir en el desenvolupament del projecte. Per això s'hauran de calcar bé en el projecte, les tres línies representades dels plànols 108 i 104 de la DPMT esmentats.»*

4. Integració de l'avaluació

4.1. Alternatives

- Alternativa 0: Tenint en compte que és una activitat que s'està implementant actualment, l'alternativa 0 consistiria en la reposició dels terrenys a l'estat original. L'EsIA la descarta perquè agreujaria la problemàtica d'aparcament de la zona.

- Alternativa 1: Consistiria a desplaçar l'activitat al lloc on s'executava l'any 2011, és a dir, a l'àrea de ZSP del DPMT. Es descarta, atès que no solucionen els problemes d'aparcament de la zona, la superfície de 4.200 m2 només permeten l'obtenció de 70 places d'aparcament, a més de la dificultat de la tramitació.

- Alternativa 2: és l'alternativa recollida a l'estudi d'impacte ambiental de referència i en el projecte firmat per l'enginyer D. Antonio Roig Marí, amb núm. de visat 130409/0009 i data 12/01/2021, que preveu l'ocupació de 10.219 m² de superfície, i la disposició de 144 places, 50 per vehicles (45 per a turismes+ 5 per a PMR) i 94 per a remolcs d'embarcacions de petita eslora i motos nàutiques.



L'alternativa queda descartada perquè per poder accedir al bancal situat a l'oest del recinte, seria necessari trencar part del mur de pedra seca existent a la part sud-occidental de la finca, el qual conforma un dels bancals existents a la finca des d'almenys l'any 1956, a més d'haver d'emplenar amb terra el desnivell existent entre els bancals.

- Alternativa 2 modificada: per l'anterior, la propietat desisteix de l'ús de l'esmentada àrea que compte amb una superfície de 1.943 m². Per tant, l'àrea que s'està explotant actualment i es pretén legalitzar té una superfície de 8.276 m² amb una capacitat de 119 places, de les quals 69 són per remolcs, embarcacions de petita eslora i motos d'aigua, 45 per a turismes i 5 per a turismes adaptats a PMR. D'acord amb l'addenda d'esmena de deficiències, aquesta opció és l'alternativa seleccionada.

- Alternativa 3: consistiria a dimensionar l'aparcament per poder cobrir les necessitats d'aparcament futures, és a dir, incrementar la superfície contemplada a l'alternativa 2 modificada amb 12.000 m² més, ocupant els terrenys agrícoles d'elevat valor ecològic i paisatgístic.

Referent a l'avaluació de les alternatives, els criteris que s'han tingut en compte són: Integració paisatgística, ocupació del sòl, augment de seguretat i legalitat, reducció problemàtica i contribució dinamisme i viabilitat econòmica.

4.2 Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

Les principals accions generadores d'impacte a les fases de construcció i funcionament (fases que es troben totalment executades) es resumeixen d'acord amb l'addenda d'esmena de deficiències:

- Condicionament dels terrenys: desbrossament de la vegetació herbàcia i arbustiva, aport, estesa i perfilat d'una capa de graves procedent de pedrera d'uns 5 cm de gruixa en una superfície d'uns 540 m². Moviments de terra necessaris per a l'execució de la rasa de cimentació del mur de tancament perimetral confrontant al carrer Calàndria.
- Aport de materials: estesa d'una capa de graves de petita granulometria, procedent de pedrera d'uns 5 cm de gruixa en una superfície d'uns 540 m².
- Funcionament de maquinària: s'hi ha empleat maquinària amb intensitat sonora alta com desbrossadores, motoserres, retroexcavadores, camions durant un període curt de temps, s'indica que les obres duraren 10 dies.
- Inversió i feina: no es considera significatiu per la inversió, envergadura i duració de l'obra.
- Presència d'aparcaments: possible erosió pel trànsit rodat, modificació de les vies de drenatge i possible contaminació de les superfícies pluvials i subterrànies pel vessament accidental de lubricants, combustibles i refrigerants, influència sobre el paisatge.
- Presència d'elements constructius: els elements fixos executats són el mur de fàbrica de color blanc confrontant al vial d'accés, la restauració de murs de pedra seca, porta i barrera enlairaible, tancament de seguretat, grava i caseta prefabricada.
- Funcionament de l'aparcament: generació de renous i pols, tractament silvícola de prevenció d'incendis, efecte positiu sobre el trànsit rodat i de vianants i es milloren les condicions de seguretat i riscos, creació de llocs de feina i millora de l'oferta turística i recreativa.
- Equipament i senyalització: els elements de senyalització, extintors i papereres tenen poca influència visual.

Fase Manteniment: (fase a desenvolupar)

Les principals accions generadores d'impacte d'aquesta fase:

- Manteniment de superfície i instal·lacions: abans de l'inici de cada temporada seran necessaris desbrossaments arbustius, i podes dels arbres, aport de graves, a més d'un manteniment general de les instal·lacions.
- Instal·lació/retirada equipament desmuntable: els mesos d'abril i octubre són els mesos que s'instal·len i retiren els equipaments.
- Inversió i treball: les tasques de manteniment o reparació crearan llocs de feina de manera temporal.

A pesar de tot, ni a l'EsIA ni a l'addenda, s'avalua una fase de desmantellament.

Els principals impactes seran els següents:

a) Atmosfera

* Contribució al canvi climàtic: l'emissió de gasos d'efecte hivernacle del projecte a la fase de construcció va ser de 1.805,13 kg de CO₂ (1,8 tones). Per a la fase de funcionament s'estima, que l'emissió de gasos d'efecte hivernacle del projecte amb la reducció del nombre d'aparcaments a 119, un total de 176 tones/any.

L'EsIA no presenta cap mesura compensatòria, ni compleix amb l'article 65 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica «*Els aparcaments privats d'ús públic vinculats a una activitat econòmica, quan disposin de més de 40 places, han de reservar per a ús exclusiu de vehicles lliures d'emissions un percentatge de places no inferior al 2 %, que s'ha d'incrementar progressivament en els termes que s'estableixin reglamentàriament.*»

Per altra banda, d'acord amb l'EsIA no s'estimen consums d'energia atès que s'indica que l'aparcament projectat no compte amb cap



instal·lació elèctrica, no existeix connexió a xarxes de distribució ni tampoc instal·lacions generadores d'energia pròpies (mitjançant instal·lació fotovoltaica, eòlica o generador). Contràriament al que indica l'EsIA, les fotografies de l'addenda d'esmenes mostren la presència d'un quadre elèctric en les immediacions de la caseta de control. I des de l'exterior de l'aparcament es poden observar punts de llum, càmeres de vigilància, antena, etc.

Per tant, l'EsIA no hauria valorat adequadament el consum d'energia.

Es fa una omisió accidental o deliberada d'accions generadores d'impacte.

*Emissions de pols i renous: durant la fase d'execució, les actuacions realitzades, com l'aplec de materials d'obra i l'ús de maquinària sorollosa, pogueren afectar la qualitat de l'aire (emissions de renous i vibracions, pols...), tot i que tant el volum de material necessari, com el temps d'execució de l'obra, varen ser molt reduïts. D'altra banda, durant la fase de funcionament, es produiran renous pel trànsit dels vehicles dels usuaris i l'aparcament de vehicles i remolcs.

b) Sòl i subsòl

*Alteracions de la morfologia del terreny: l'aport de materials externs comporta un canvi en la morfologia de la zona. El trànsit de vehicles i maquinària d'obra pogueren produir la compactació dels terrenys. Per altra banda, els efectes del trànsit i estacionament de vehicles i remolcs a l'àrea d'estacionament a la fase de funcionament seran la possible erosió i degradació i compactació de la capa superficial del sòl.

* Ocupació: d'una superfície d'uns 540 m2 amb una capa de graves procedent de pedrera d'uns 5 cm de gruixa.

Segons indica l'addenda, l'activitat es va traslladar de la zona de servitud de protecció del domini públic terrestre a l'àrea que s'està utilitzant actualment i es vol legalitzar, per tant, caldria analitzar l'estat de restauració de l'esmentada àrea.

c) Hidrologia

A la fase de construcció l'addenda identifica que es produïren impactes per:

* Aport de materials: l'acopi de les graves i l'arrossegament de materials fins per les pluges, es descarten efectes importants donada l'escassa quantitat de materials aportats.

* Funcionament de maquinària: els impactes sobre la hidrologia superficial per la modificació de les vies d'escorrentia per la compactació produïda per les màquines i vehicles d'obra i la possible contaminació per arrossegament de vessaments puntuals de lubricants, combustibles i refrigerants. Els valoren com de baixa importància atès que les obres es pogueren realitzar en dies sense pluja i la limitada presència de maquinària tant en nombre com en temps.

Referent a la hidrologia subterrània, indiquen que també es va poder produir la possible contaminació per vessaments puntuals de lubricants, combustibles i altres productes procedents de la maquinària i vehicles d'obra, però igualment, indiquen que va ser poc probable atesos la poca maquinària utilitzada i la poca durada de les obres. Per altra banda, justifiquen que l'aquífer situat sota la parcel·la no es troba explotat ni pareix probable que existeixi cap nivell explotable perquè el subsòl es troba salinitzat.

A la fase de funcionament, d'acord amb l'addenda, l'acció que pot causar impactes sobre la hidrologia:

* Presència d'aparcaments: els impactes sobre la hidrologia superficial per la modificació de les vies d'escorrentia per la compactació produïda pels vehicles i remolcs i la possible contaminació per arrossegament de vessaments puntuals de lubricants, combustibles i refrigerants. Descarten la modificació de les vies d'escorrentia perquè indiquen que són inexistents i que la principal via de drenatge és el carrer Calàndria, a més, de comptar amb pendent adequada pel correcte drenatge. Pel que fa als vessaments, es poden donar en ocasions puntuals per l'admissió de vehicles i embarcacions amb un mal manteniment. Seran vessaments accidentals i limitats donada la capacitat de càrrega dels vehicles/embarcacions de petita eslora.

Referent a la hidrologia subterrània, indiquen que també pot produir la possible contaminació per vessaments puntuals de lubricants, combustibles i altres productes procedents de vehicles i embarcacions, però igualment, indiquen que és poc probable. Per altra banda, justifiquen que l'aquífer situat sota la parcel·la no es troba explotat ni pareix probable que existeixi cap nivell explotable perquè el subsòl es troba salinitzat. Tot i això, indiquen que serà necessari establir mesures preventives.

Per altra banda, d'acord amb l'EsIA no s'estima consum d'aigua atès que s'indica que a priori no es preveu connectar-se a la xarxa d'abastament d'aigua. Però les fotografies incloses en la pàgina web <https://www.nauticosapunta.com> i a Instagram: https://www.instagram.com/parking_nautico_sa_punta?igsh=MXI0dXZtcm4wazd4Mw==

mostren l'ús d'aigua i d'altres líquids de tipus detergents a l'àrea d'aparcament i la presència de mànegues. Per tant, l'EsIA no hauria valorat adequadament el consum d'aigua. Es fa una omisió accidental o deliberada d'accions generadores d'impacte.



A més, d'acord amb la web, està oferint altres serveis com servei de neteja, de proveir carburant, d'endolcit de motor, servei de trasllat, organització de sortides en embarcació i «Jet-ski». Per altra banda, l'Estudi d'Impacte Ambiental (EsIA) respecte al projecte objecte d'aquesta tramitació ambiental manté com a serveis addicionals: varada i avarament d'embarcacions, serveis de neteja, manteniment i proveir carburant a realitzar al Port d'Eivissa, trasllats, així com gestions que els clients necessitin amb empreses de serveis nàutics.

Totes aquestes accions generadores d'impacte no s'inclouen ni a l'EsIA ni a l'addenda i, per tant, no s'avaluen ni es preveuen mesures per evitar els efectes negatius sobre el medi.

Cal tenir en compte que es tracta d'una activitat que es realitza des de l'any 2011 la qual no ha passat tràmit ambiental, per tant, no disposa d'un sistema de gestió ambiental aprovat i en funcionament, i que el vessament d'algunes substàncies presents a les embarcacions sobre un sòl altament permeable, sense una xarxa de recollida de pluvials (prevista inicialment a l'EsIA i que a l'addenda només es contempla instal·lar en cas necessari) que les condueixi fins a un separador de greixos i hidrocarburs, pot provocar filtracions o ha pogut fer-ho durant tots aquests anys d'activitat incontrolada i contaminar les primeres capes del subsòl i inclús arribar a afectar l'aquífer.

Entre les substàncies potencialment contaminants presents a les embarcacions, s'han d'enumerar:

- Combustibles: durant els processos de càrrega i descàrrega de combustible, per avaries, desconeixement de la quantitat de càrrega del dipòsit, etc. Es poden produir vessaments accidentals, els quals si es donen en sols no pavimentats o sense xarxa de recollida de pluvials amb tractament per separador d'hidrocarburs, com és el cas de l'aparcament, poden arribar a filtrar-se i contaminar el subsòl, l'aquífer, o en el cas d'arribar al clavegueram pot afectar el funcionament de l'EDAR.
- Olis minerals: són olis derivats del petroli que tenen múltiples funcions: olis de motor, lubricants, hidràulics, transformadors, mecanització, etc. La majoria dels impactes sobre el medi són similars als descrits per als combustibles. Això no obstant, també incorporen altres additius contaminants (zinc, cadmi, plom, clor, alumini, sofre...) i sediments procedents del desgast de les parts mòbils del motor i de substàncies no cremades totalment derivades dels combustibles, que incrementen la toxicitat.
- Aigües de sentines i de neteja: a l'interior del casc, a la part baixa, s'acumulen els residus líquids procedents de l'aigua de mar, aigües de neteja, olis i combustible; aquesta mescla es denomina aigües de sentina i es consideren un residu perillós. Per evitar contaminació és necessari captar i tractar aquests líquids. Un altre problema radica en els líquids resultants de les neteges de les sentines perquè també han de ser tractats.

L'aparcament no disposa d'elements per a la recollida d'aigües de sentina, com dipòsits per a la gestió d'olis i sentines; ni d'elements per a la gestió d'abocaments accidentals.

- Pintures antifouling procedents de la neteja del casc de l'embarcació amb aigua: són pintures que intenten prevenir el creixement d'organismes en la part submergida dels cascs dels vaixells mitjançant substàncies tòxiques. Actualment, la majoria de les pintures antifouling tenen com a principi actiu el coure, el qual en altes concentracions és perjudicial pels organismes.

Les operacions de neteja del casc de les embarcacions fa que salti la pintura antifouling i es vagi acumulant al sòl i pugui passar a l'aquífer.

- Detergents de neteja d'embarcacions: la majoria dels detergents de neteja es basen amb amoníac i d'altres són substàncies que utilitzen un additiu de fosfat. L'alta concentració de fosfats pot generar toxicitat en l'agricultura, en sistemes aquàtics i eutrofització.
- Residus: Ànodes, bateries, filtres, etc. Qualsevol mala gestió d'aquests elements poden provocar problemes de contaminació, i en el cas de les bateries fins a explosions o incendis.

Per tant, els riscos de contaminació tant del sòl com de l'aquífer són molt elevats en un sòl altament permeable, sense pavimentar i sense xarxa de recollida de pluvials que condueixi les aigües cap a un separador de greixos. S'ha de recordar que el Servei d'Estudis i Planificació va condicionar el favorable d'acord a que: «- El projecte ha de preveure la reutilització de les pluvials recollides i tractades a la mateixa parcel·la, per reutilització pel reg de la vegetació de l'aparcament o per evitar emissions de pols en cas de necessitat.

- El Pla de vigilància ha de preveure explícitament el control diari de vessaments accidentals i el manteniment periòdic del separador de greixos durant les fases de construcció i funcionament.»

Condicions a les quals mai s'ha donat compliment. Caldria comprovar, mitjançant les proves i analítiques necessàries que l'administració competent estableixi, que l'activitat continuada des de l'any 2011 no hagi provocat ni estigui provocant impactes sobre



el sòl i l'aquífer subjacent. Especialment a l'àrea on s'ha produït l'activitat durant quasi deu anys.

d) Vegetació: d'acord amb l'EsIA i l'addenda, la vegetació afectada pels desbrossaments i podes és molt escassa, limitant-se a la vegetació herbàcia i arbustiva de les zones de trànsit i respectant la vegetació dels marges de la parcel·la i quasi la totalitat d'exemplars de pins de mida gran. També es realitzen tractaments silvícoles de prevenció d'incendis sobre la massa boscosa confrontant de forma periòdica.

Anàlogament, a l'apartat de sòl i subsòl, caldria analitzar l'estat de la vegetació de l'àrea ocupada inicialment per l'aparcament i veure si són necessàries actuacions per restaurar-la al seu estat original.

e) Fauna: les afeccions a la fauna no es consideren significatives atès que el projecte no ha suposat la desaparició de cap superfície significativa d'hàbitat per a la fauna. A la fase d'obres s'indica la baixa probabilitat d'afecció a poblacions d'invertebrats endèmics per esclafament. No s'avalua les possibles afeccions a la fauna pel funcionament de l'aparcament.

f) Paisatge: a la fase d'obres s'indica que es va produir un deteriorament transitori del paisatge per l'aport de materials i el funcionament de la maquinària.

Quant a la fase de funcionament, la permeabilitat de la conca visual de la parcel·la es baixa, poc visible des de l'exterior, la visual es limita als observadors del nord-est de la parcel·la i al vial d'accés confrontant al nord. En canvi, és permeable en el seu interior.

g) Medi socioeconòmic: d'acord amb l'addenda es preveu una incidència global positiva atès que s'ordena el trànsit rodat i de vianants i l'estacionament de vehicles i remolcs d'embarcacions, i al millorar-se les condicions de seguretat i de qualitat de l'oferta turística-recreativa de la zona.

h) Residus: d'acord amb l'addenda, la instal·lació comptarà amb papereres de fusta certificada i entre 3 i 4 punts per a la recollida selectiva de plàstic, paper-cartó i vidre.

No disposen d'elements tant per a la recollida d'aigües de sentina i fecals, com a dipòsits per a la gestió d'olis i sentines; així com elements per a la gestió d'abocaments accidentals. Per tant, en cas de produir-se qualche vessament accidental no s'assegura la correcta gestió dels residus. Per altra banda, a la foto 9 inclosa en l'addenda, s'observa que el tractament de residus realitzat per la promotora no concorda amb la correcta gestió que indica l'addenda.

i) Incendis: l'activitat d'aparcament i la presència humana suposen una font de risc d'incendi i un impacte negatiu ambiental atès que es troba dins una zona catalogada com a Zona de Risc Alt d'Incendi Forestal.

Mesures ambientals

No presenten mesures per a la fase d'obra perquè es troba totalment executada.

Es presenten les següents mesures correctores per al projecte:

a) Fase de funcionament:

- Mesures sobre la qualitat de l'aire i l'ambient sonor: prohibició de l'ús del clàxon i música o cap altra font sonora i control del límit de velocitat dels vehicles.
- Mesures sobre el medi físic: manteniment de la superfície de la zona d'aparcament, prevenint erosió i que es produeixin basses d'aigua, mantenir el bon estat del pendent del terreny, desbrossament de la vegetació herbàcia i arbustiva mantenint el sistema radicular, en cas necessari instal·lació de rases drenants i separador d'hidrocarburs.
- Mesures sobre el medi biòtic i paisatge: protocol contraincendis actualitzat, disposar d'un extintor cada 25 metres, senyalització i equipaments seran de fusta tractada, coloracions i superfícies no brillants a excepció de les senyalitzacions de tràfic. S'assegurarà un apantallament visual continu de les zones amb conca visual real. Eliminació de branques mortes o danyades pel vent o pels vehicles, s'entregarà al client informació relativa a normes de navegació de l'àrea, telèfons d'emergència i del valor ecològic de la Posidònia. Prohibirà als usuaris deixar en el recinte materials inflamables, deixar equips connectats i realitzar tasques de manteniment, reparacions o tasques de neteja de motors o embarcacions.
- Mesures sobre el medi socioeconòmic: quan l'aparcament es trobi complet se senyalitzarà a l'entrada, abans d'iniciar l'activitat es comprovarà l'existència de les mesures de seguretat que obliguen les normatives, prohibicions de fumar, existència d'assegurances de responsabilitat civil i de protocols d'actuació i plans d'emergència.
- Mesures sobre la contaminació ambiental: la instal·lació comptarà amb papereres de fusta certificada i entre 3 i 4 punts per a la recollida selectiva de plàstic, paper-cartó i vidre. Retirada diària o quan sigui necessari. Protocol d'actuació per a vessaments accidentals, control de vessaments, i en el cas d'haver d'instal·lar el separador d'hidrocarburs controls de buidatge. Donar-se d'alta en el registre municipal de productors singulars de residus urbans. Donar informació als usuaris



sobre les pràctiques prohibides al recinte, instal·lació de lluminàries solars exteriors, introduir reserva d'aparcaments per a vehicles lliures d'emissions.

b) Fase de Manteniment: abans de l'inici de les tasques de manteniment s'indicaran les condicions que hauran de complir els vehicles i la maquinària a utilitzar.

- Mesures sobre la qualitat de l'aire l'ambient sonor: tasques de desbrossament i podes i aport de graves es programaran en dies sense vent, limitació de renous i velocitat de la maquinària i en horaris i dates en les quals l'impacte sonor sigui mínim.

- Mesures sobre el medi físic: aport de graves i moviments de terra limitats a les zones en més trànsit, es mantindrà el bon estat del pendent natural i en cas d'haver d'instal·lar les rases drenants i el separador d'hidrocarburs es mantindran les condicions per garantir el bon funcionament, desbrossament de la vegetació arbustiva i herbàcia superficial per a mantenir el sistema radicular, prohibició de fer tasques de manteniment a la maquinària, en el cas d'haver d'utilitzar formigoneres es farà la neteja a zones habilitades, control visual diari de possibles vessaments, neteja de l'àrea un cop acabades les tasques de manteniment.

- Mesures sobre el medi biòtic i paisatge: manteniments dels murs de pedra seca i el mur de fàbrica confrontant al carrer, neteja de vegetació seca i treballs silvícoles de protecció d'incendis abans de la temporada de risc d'incendis i evitant molèsties a la fauna, eliminació de les restes vegetals prioritzant l'aprofitament, s'establirà un pla d'actuació d'emergències i un protocol contra incendis, en cas de vessaments accidentals es tractarà amb terres absorbents i serà retirat per un gestor autoritzat, es mantindrà la pantalla visual de bruc sobre el tancament perimetral i la pantalla vegetal del costat nord-est.

4.3 Pla de Vigilància Ambiental

Quant al Pla de Vigilància Ambiental (PVA), el seu propòsit és comprovar el compliment de les mesures preventives i correctores proposades en l'EsIA, vigilar l'efectivitat de les mesures correctores i l'aparició d'impactes ambientals no prevists i proposar noves mesures correctives, si s'escau.

Atès que el projecte es troba executat totalment no estableixen un pla de vigilància i control ambiental d'obra, ni tampoc s'estableixen mesures per a la fase de desmantellament. A més, el PVA no està inclòs en el pressupost del projecte que només contempla:

- 11 Extintors..... 1.500 Euros
- 2 Barreres..... 1.500 Euros
- Obres..... 1.800 Euros
- Imprevists..... 1.000 Euros

Per tant, el pressupost total per a les mesures correctores de posta en funcionament és de 5.800 Euros, dels quals, només 1.500 es dediquen a prevenir impactes ambientals, que són els destinats als extintors per a prevenció d'incendis.

A més a més, no s'han inclòs actuacions que es duren a terme en el cas que les mesures proposades no obtinguin el resultat desitjat ni tampoc indicadors dels controls en el PVA. Finalment, d'acord amb l'addenda, en comptes de redactar informes ambientals de seguiment del Pla de Vigilància, el titular de la instal·lació disposarà d'un llibre d'incidències on es documentarà les accions realitzades, incidents puntuals, tasques de manteniment i entregues de residus a gestors...

4.4 Capacitat de càrrega: l'EsIA conclou que el projecte possibilitarà una reducció de la càrrega a l'àrea d'influència del projecte, tant en el medi marí com en el medi terrestre. Possibilitarà la reducció de la capacitat de càrrega per fondeigs en la badia de Talamanca i possibilitarà una reducció de la capacitat de càrrega d'aparcaments i trànsit rodat en el front costaner de Sa Punta des Andreus. Per altra banda, s'indica que per tal de cobrir la demanda actual serien necessaris 55 places per vehicles i 102 per a remolcs i amb la dinàmica de creixement del parc automobilístic i d'embarcacions encara hauria de ser major. No obstant això, per tal de no superar la càrrega sostenible a curt-mitjà termini es mantenen les dimensions de l'actual projecte.

S'ha de tenir en compte que:

1 L'activitat s'efectua des de l'any 2011, la totalitat de les actuacions necessàries per a la posada en marxa ja han estat executades, actualment es troba en funcionament i no disposa d'un sistema de gestió ambiental aprovat i en funcionament.

2 L'EsIA no presenta cap mesura compensatòria per a l'emissió de gasos d'efecte hivernacle, ni compleix amb l'article 65 de la Llei 10/2019, de 22 de febrer, de canvi climàtic i transició energètica.

3 Per una banda, el promotor ofereix serveis a la web de l'aparcament, els quals es documenten gràficament, accions les quals no han estat avaluades ni a l'EsIA ni a l'addenda: connexió a la xarxa d'abastament d'aigua, xarxa elèctrica, neteja embarcacions... Per altra banda, a l'EsIA la propietat ofereix la possibilitat de contractar una sèrie de serveis addicionals, els quals tampoc s'avaluen i també queden documentats.



Per tant, no s'aporta cap tipus de mesures per minimitzar l'impacte ambiental negatiu que poden provocar.

4 Inicialment es projectava una xarxa de recollida de pluvials connectada a un separador de greixos, però no es troba instal·lat i l'addenda esmenta que la seva instal·lació es donarà només en cas necessari.

5 Els riscos de contaminació tant del sòl com de l'aquífer per vessaments d'hidrocarburs, olis, detergents, pintures antifouling, etc. són molt elevats en un sòl altament permeable, sense pavimentar i sense xarxa de recollida de pluvials que condueixi les aigües cap a un separador de greixos.

6 Abans d'autoritzar i legalitzar un projecte cal assegurar-se que l'activitat continuada i incontrolada des de fa més de deu anys no hagi estat un focus continu de contaminació sobre la vegetació, la fauna, el sòl i l'aquífer subjacent i en cas afirmatiu l'òrgan substantiu instarà a la restauració de la realitat alterada.

7 Amb la informació proporcionada i la no disposició d'elements per a la recollida d'altres tipus de residus diferents dels RSU, vidre, envasos o paper i cartó, com és el cas dels residus generats per vessaments accidentals, no s'assegura la correcta gestió dels residus.

8 L'activitat d'aparcament i la presència humana suposen una font de risc d'incendi a una zona catalogada com a ZAR.

9 El Pla de Vigilància Ambiental es redueix a un llibre d'incidències on el titular de la instal·lació documentarà les accions realitzades, incidents puntuals, tasques de manteniment i entregues de residus a gestors..., que no contempla la fase de desmantellament ni es troba inclòs en el pressupost del projecte.

10 Tot i que el projecte ordena l'activitat d'aparcament i accés a la rampa de varada, i per tant, pot contribuir a la disminució de situacions d'ocupació a zones de l'entorn de la parcel·la més sensible per freqüentació o aparcaments descontrolats, no garanteix que no s'hagi alterat el medi durant els anys d'activitat incontrolada, ni aporta mesures suficients per a garantir que les activitats que s'executen en el projecte no produeixin efectes adversos sobre el medi ambient.

Conclusió

Atès el que s'ha exposat anteriorment, i per haver-se identificat la possibilitat d'impactes negatius significatius sobre el medi ambient que pot estar provocant o ha pogut provocar el projecte executat i en estat de funcionament, per els quals no es presenten mesures de minimització i restabliment, així com el fet que les mesures proposades no presenten garanties suficients per a la seva adequada prevenció, correcció o compensació, es formula la declaració d'impacte ambiental desfavorable del projecte d'aparcament públic temporal a l'aire lliure al polígon 21 parcel·la 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulària des Riu, promogut per María Tur Riera.

Segon. Es publicarà la present declaració d'impacte ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 41.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'Avaluació Ambiental.

Tercer. La declaració d'impacte ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici del que, si és el cas, escaigui en via administrativa o judicial davant de l'acte d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 41.4 de la Llei 21/2013.

Quart. Segons la disposició transitòria primera del Decret Llei 3/2024, de 24 de maig, de mesures urgents de simplificació i racionalització administratives de les administracions públiques de les Illes Balears, els efectes de la supressió de la comissió de Medi Ambient de les Illes Balears es produiran a partir del dia 29 de maig de 2024 i els procediments d'avaluació que s'hagin iniciat abans de la data esmentada s'han de resoldre per la direcció general competent, sense que sigui necessari el dictamen dels comitès tècnics.

(Signat electrònicament: 18 de setembre de 2024)

La directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

