

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

14534

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears sobre el aparcamiento público e itinerarios guiados en el Cap de Cavalleria, TM Es Mercadal. (8A/2015)

En relación con el asunto de referencia, y en el trámite de consulta preceptiva al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears de acuerdo a lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 23 de noviembre de 2016,

"DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe está incluido en la letra j) del grupo 10 "proyectos en zonas sensibles" del anexo I de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears (BOIB núm. 133 de 21 de septiembre de 2006), por lo que, después de haber sido sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria, según lo determinado por la letra c del punto 1 del apartado tercero de la circular del consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca sobre tramitación de las evaluaciones ambientales de fecha 4 de noviembre de 2015, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluaciones ambientales.

1. Antecedentes

La zona del Cap de Cavalleria fue declarada Área Natural de Especial Interés (ANEI) con la aprobación de la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Illes Balears. Posteriormente, fue incorporado ya en la primera propuesta de espacios a formar parte de la Red Natura 2000 (Acuerdo del Consejo de Gobierno del día 3 de marzo de 2006, por el que se aprueba definitivamente, una vez sometido a trámite de audiencia e información pública, la lista de lugares de importancia comunitaria (LIC) aprobada por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 28 de julio de 2000 en el ámbito de las Illes Balears).

Paralelamente, en 2003 el Consell Insular de Menorca aprobó definitivamente el Plan Especial del Área Natural de Especial Interés Me-3 "Dels Alocs a Fornells" que establecía una ordenación urbanística de todo este espacio y ya preveía la ordenación del aparcamiento del espacio próximo al Faro de Cavalleria.

El faro de Cavalleria fue cedido al Ayuntamiento de Mercadal por parte de la autoridad portuaria mediante Convenio de fecha 18 de diciembre de 2000, posteriormente el Ayuntamiento firmó un convenio en el IBISEC y el IBANAT para ceder el uso de una parte del faro para desarrollar un campo de aprendizaje (donde la Consejería de Educación, Cultura y Universidades desarrolla programas de educación ambiental), y además en el resto de dependencias del faro desde 2015 el Ayuntamiento ha abierto al público el Espacio Expositivo del Cap de Cavalleria, abierto todos los días de junio a septiembre y el resto del año los fines de semana.

Respecto a la tramitación ambiental, tal como se indica en el artículo 33.2 con carácter previo al inicio del procedimiento de evaluación con carácter potestativo, el promotor podrá solicitar, de acuerdo con el artículo 34, que el órgano ambiental elabore el documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

De acuerdo con el artículo 34 se realizan las consultas a las administraciones afectadas y se realiza el documento de alcance en fecha 19 de junio de 2015, donde se detalla el contenido específico que deberá tener el Estudio de Impacto Ambiental que se presente, aparte del mínimo establecido por el artículo 35 de la Ley 21/2013.

2. Información del proyecto

El promotor del proyecto es el Ayuntamiento de Mercadal y también el órgano que ha tramitado el expediente a la CMAIB a través del Consell de Menorca.

El objeto del proyecto es la creación de dos áreas habilitadas para el aparcamiento público, un área de 100m² para 2 autobuses y otra área de 500m² para 22 vehículos, y la creación de tres itinerarios guiados (605m totales) para peatones coincidentes con caminos existentes para ir a las antiguas baterías de defensa, con el fin de ordenar el aparcamiento de vehículos en esta zona y minimizar los efectos del uso público sobre los hábitats y las especies de la zona.



El proyecto se ubica en el lado oeste del recinto del faro de Cavalleria.

El presupuesto estimado de la obra es de € 49.896,84 y el plazo de ejecución de las obras se estima en 2 meses.

Actualmente en el faro se desarrollan actividades del campo de aprendizaje que recibe unos 2.000 alumnos en época escolar, y desde el mes de junio de 2015 también cuenta con un centro de interpretación llamado "Espacio expositivo del Cabo de Cavalleria", además de las visitas no programadas a la zona para visitar el espacio, ver la puesta de sol, disfrutar del paisaje,...

Para la construcción de los aparcamientos las principales actuaciones que se llevarán a cabo serán:

- Delimitación del ámbito del aparcamiento, cuando sea necesario por razones topográficas, con pared seca o rocalla.
- Consolidar el talud de rocalla existente que delimita la carretera del faro.
- Repicado, nivelación y compactación del firme existente con medios mecánicos sin aporte de material externo.
- Asfaltado de la rampa de acceso

Creación de canales de drenaje para evacuar las aguas de escorrentía con sistema natural de filtrado de hidrocarburos.

- Instalación de señalización

Para la creación de los itinerarios guiados las actuaciones que se llevarán a cabo serán:

Adecuación de los caminos, retirada manual de piedras y repicado.

Señalización mediante hitos de piedra arenisca con iconos grabadas y se instalarán elementos de interpretación del entorno.

-En las baterías se realizarán actuaciones de limpieza y consolidación para que actúen de miradores y se instalarán elementos de seguridad donde haya peligro de caída.

-Se prevé la instalación de dos rejas de acero inoxidable a la entrada y salida de la cueva que se encuentra en el acantilado.

3.Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El proyecto se ubicará en suelo clasificado como suelo rústico protegido - área de alto nivel de protección (AANP), dentro de la ANEI-03 con Plan Parcial aprobado, dentro espacio de relevancia ambiental LIC/ZEPA "ES0000231 els Alocs a Fornells ", según la Norma Territorial Transitoria (NTT) en zona de protección costera, área de protección territorial de costa, en zona con riesgo de incendio alto, y las antiguas baterías próximas a los acantilados se encuentran en área con riesgo de desprendimientos.

En la zona de actuación están presentes hábitats de interés comunitario (HIC) 1240 acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp. endémicos, el 5430 Matorrales espinosos de tipo frigánico endémicos de *Euphorbia verbascion* y el 5320 Formaciones bajas de *Euphorbia* próximas a acantilados (ninguno de los HIC son prioritarios).

En la parte de los acantilados litorales destaca la vegetación, que conforma este hábitat, formación rupícola abierta, normalmente dominada por hinojo marino (*Crithmum maritimum*), acompañada por diferentes especies de *limonium*. En lo alto de los acantilados con la acción continua del viento se presenta el hábitat formado por maquias litorales con presencia de matorrales espinosos, en forma de almohada (socarrells), con presencia de *Launaea cervicornis*, *Astragalus balearicus* (almohadilla de monja), *Teucrium marum*, *Anthyllis hystrix* (socarrells gordo), *Paeonia cambessedessii*, ..., algunas incluidas en el anexo de la Directiva Hábitats o catalogadas.

También puede haber presencia de otras especies no protegidas como *Limonium* spp, *Asplhodelus aestivus* (Albó), *Senecio rodriguezii*, *Carlina corymbosa* (carlista corimbosa), *Rosmarinus officinalis* (romero), ...

Posteriormente también se puede encontrar la marina de aladierno menorquín acompañado de varias especies como la mata, el acebuche, el cártamo, la margalideta, ...

Respecto a la fauna presente en la zona cabe destacar la presencia de aves incluidas en el anexo I de la Directiva Aves como el *Anthus campestris* (titina de verano), *Burhinus oedicnemus* (Sebelino), *Galerida teklae* (cucullada) , *Neophron percnopterus* (alimoche), *Silvia undata* (curruca rojo), *Calonectris diomedea* (Virot gros), *Puffinus mauretanicus* (pardela balear -en peligro de extinción presencia probable), *Falco peregrinus*, *Pandon Hialetus* (aguila pescadora), *Phalacrocorax aristotelis* (cuervo marino), ...

En la zona de actuación, a unos 500m se sitúa un nido de águila pescadora que hace 5 años que no se ocupa y no se tiene constancia de la cría de alimoche en la zona.

En la zona se encuentran ocho elementos catalogados:



- El faro de Cavalleria (STE-A03)
- Cantera Cap de Cavalleria (STE-E01)
- Cantera Cap de Cavalleria, poniente del faro (STE-E02)

Túnel y polvorín (STE-M01): instalación de reja a la entrada y al final del túnel.

- Batería (STE-M02): Limpieza y consolidación
- Batería (STE-M03): Limpieza y consolidación
- Batería (STE-M04): Limpieza y consolidación
- Batería A levante del faro (STE-M07): No se ve afectada

En la zona se observa la red de drenaje llamada Es barranc del càrritx, de acuerdo con el IDE Menorca la zona de estacionamiento de los buses y una pequeña parte del estacionamiento de vehículos se encontrarían en zona de policía de torrentes (Plan especial ANEI ME-03). La actuación no se encuentra en llanura de inundación ni en área con riesgo de contaminación de acuíferos.

El tipo de suelo en el ámbito de esta actuación es el leptosol, que se caracteriza por suelos extremadamente delgados y muy pedregosos. En la mayor parte de las áreas de actuación se observan afloramiento cuaternarios de calcarenitas consolidadas.

El ámbito del proyecto se encuentra dentro de la unidad ambiental y paisajística de acantilados y litoral (Plan especial del ANEI), se trata de un paisaje donde predomina el roquedal y la presencia de los "socarrells", que se considera que tiene una alta calidad paisajística y alta fragilidad visual intrínseca y una capacidad de carga baja.

El Plan Especial de Protección del ANEI Me-03 "Dels Alocs a Fornells" (BOIB núm. 177 de 25 de diciembre de 2003) prevé un estacionamiento en el faro de Cavalleria de 30 vehículos y una superficie de 600m².

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1. Actuaciones previas (art. 34 de la Ley 21/2013)

En fecha 19 de junio de 2015 se elabora el informe de documento de alcance y se realizan las siguientes consultas:

- Servicio de Costas y Litoral de la Dirección General de Ordenación del Territorio, que en fecha 09 de septiembre de 2015 "informa favorablemente la autorización cuando las actuaciones consistentes en los itinerarios guiados, siempre y cuando se obtenga la declaración de interés general, y se informa favorablemente sobre las actuaciones destinadas a la realización del aparcamiento condicionado a que se obtenga la declaración de interés general y, en el caso de que el CIME lo considere como un aparcamiento de ámbito insular se tramite un Plan especial.

Para realizar las obras descritas en el proyecto es necesaria la obtención de la autorización de obras en zona de servidumbre de protección de suelo rústico, emitida por esta Dirección General. "

- Servicio de Protección de Especies del Departamento de Medio Natural, que en fecha 03 de junio de 2015 informa que no se considera que el proyecto haya de causar impactos negativos si se toman las medidas protectoras consideradas.
- Servicio de Planificación del Departamento de Medio Natural, que en fecha 24 de abril de 2015 informa favorablemente el anteproyecto con las recomendaciones incluidas en el Estudio de repercusiones ambientales
- Servicio de Gestión Forestal del Departamento de Medio Natural, que en fecha 16 de noviembre de 2015 informa que:

"No se considera necesario, por las características de la vegetación, realizar las actuaciones silvícolas previstas en los art. 11 y 12 del Decreto 125/2007.

Durante la ejecución de las actuaciones, se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (art. 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales. A estos efectos se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Se cumplirá lo que establezca la Directiva 98/37/CE, de 22 de junio, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas, con respecto a las determinaciones en relación al riesgo de incendio.
- Las máquinas que se utilicen en terrenos forestales o a menos de 500 metros de los mismos se utilizarán extremando las precauciones en su uso y adecuado mantenimiento (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El abastecimiento de combustible de esta maquinaria debe realizarse en zonas de seguridad aclaradas de combustible vegetal.
- En todos los trabajos que se realicen en terrenos forestales o en aquellos que se encuentren condicionados por las medidas preventivas anteriormente referidas se dispondrá, para uso inmediato, de extintores de mochila cargados y de las herramientas adecuadas que permitan



sofocar cualquier conato que se pudiera provocar.

- Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 5 m del terreno forestal existente y no se dejará ningún residuo en la zona a la finalización de las obras.

Todos los operarios participantes en las actividades serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas de prevención a adoptar y en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y conocerán el número telefónico de comunicación en caso de incendios forestal (112).

Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 5 m del terreno forestal y no se dejará ningún residuo en la zona a la finalización de las obras.

Se instalará señalización de prevención de incendios forestales en la zona de estacionamiento para recordar a los visitantes el riesgo de incendio.

Es conveniente que, con las directrices de la Dirección General de Emergencias, se establezca un protocolo o pautas de actuación a seguir por los usuarios del aparcamiento en caso de incendio forestal que deberán ser publicitadas en las señales del mismo y por el personal del faro. En este sentido se recomienda la redacción de un plan de autoprotección para el estacionamiento y los itinerarios por estar ubicados en terreno forestal y zona de APR, para la redacción de dicho plan se tendrá en cuenta el punto 1.7 de la INFOBAL Decreto 41/2005, de 22 de abril, y el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo.

Se recomienda plantear una regulación del acceso a la zona del Cap de Cavalleria ya desde el aparcamiento de acceso a la playa, mediante indicadores de capacidad y personal, evitando así un flujo masivo y descontrolado por la vía de acceso principal y permitiendo el acceso seguro y rápido a medios de emergencia en caso de ser necesario."

- Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos
- Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos, que en fecha 16 de junio de 2015 informa que las actuaciones no se encuentran en zona inundable y no existe afección a DPH.
- Departamento de Economía, Medio Ambiente y Caza del CIME. En fecha 02 de junio de 2015 la Sección de Medio Ambiente emite informe favorable.
- Reserva de la Biosfera
- Departamento de Cultura, Patrimonio y Educación del CIM, informa en fecha 03 de junio de 2015 [...] dentro del área de actuación se localizan varios bienes del patrimonio histórico (baterías del faro, dos canteras) y se formulan una serie de observaciones al proyecto:

- + No se grafían los bienes del patrimonio histórico
- + No se especifica las actuaciones respecto a los bienes STE-E01 y STE-E02 (canteras).
- + No se concreta dónde se debe crear la nueva balsa para la salida del agua de drenaje.
- + Tanto la pared seca como la rocalla se deberán valorar con el objetivo de lograr una mejor integración con el paisaje y concretar una u otra.
- + Se deberá desarrollar el proyecto de intervención requerido en los artículos 79.3 y 85 del PEP y describir el estado actual de los bienes.
- Demarcación de Costas. Informa que en todo caso la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberá cumplir las condiciones que se determinan en el Reglamento de Costas para garantizar la protección del DPMT, los usos permitidos en servidumbre de protección están sujetos a autorización otorgada por el órgano competente de la CCAA.

4.2. Tramitación

Hay que indicar que en la base de datos de la CMAIB figuraban varios expedientes relacionados con proyectos de estacionamiento en suelo rústico y además, el plan especial de estacionamientos en suelo rústico (exp. 26031/13), se solicitó el CIME que aclarara el estado de los mismos y en fecha 24 de febrero de 2016 el CIME envía oficio indicando que renuncia a la tramitación del expediente 26031/13 (PE), entre otros expedientes y remarca que el promotor del expediente de estacionamiento e itinerarios en el faro de Cavalleria es el Ayuntamiento y que el Plan especial que regula la ANEI ME-03 donde se desarrolla la actividad prevista en el aparcamiento en cuestión, y estima que es necesario la continuación de la tramitación ambiental para poder dar la correspondiente declaración de interés general a la actividad que incluye también los itinerarios guiados en el Cap de Cavalleria.

Por lo que se sigue la tramitación ambiental de este expediente.

4.3. Fase de información pública y de consultas

En el BOIB núm. 129 de 29 de agosto de 2015 se publica que el proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental se someten a información



pública durante un plazo de treinta días.

a) Consultas a administraciones públicas

Durante la exposición pública se ha consultado a las administraciones y siguientes, de algunas de ellas se ha recibido respuesta:

- Servicio de Planificación en fecha 14 de septiembre de 2015 informa favorablemente el proyecto siempre que se apliquen todas y cada una de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias recogidas en el Estudio de Impacto Ambiental como la EARA.

En el informe del Servicio Jurídico en fecha 01 de octubre de 2015 indica que el servicio jurídico no informará de este expediente, ya que el correspondiente informe se emitirá en el marco del procedimiento EIA.

En fecha 11 de noviembre de 2015 el Subcomité de RN 2000 acuerda "retirar el anteproyecto y que se evalúen sus repercusiones en un informe técnico complementario sobre la planificación sectorial de aparcamientos que el CIME proponga este Plan."

- Servicio de Costas y Litoral de la Conselleria de Territorio, Energía y Movilidad, que en fecha 15 de septiembre de 2015 envía oficio indicando que:

"Se envía el informe de 9 de septiembre de 2015 (fase previa) y os hacemos saber que tiene en tramitación el procedimiento de autorización en zona de protección y tránsito 1/2015-A para el anteproyecto mencionado, procedimiento que se encuentra actualmente suspendido a la espera de que subsane las deficiencias que le indicaron en nuestro oficio de 12 de mayo de 2015, en que insistíamos en la necesidad de que el certificado municipal de condiciones urbanísticas aplicadas se pronunciara sobre la incidencia de la Norma Territorial transitoria aprobada el 22 de diciembre de 2014 sobre el proyecto de aparcamiento. "

- Departamento de Economía, Medio Ambiente y Caza

- Departamento de Cultura, Patrimonio y Educación, en fecha 16 de septiembre de 2015 resuelve (dado el informe de la TAE del Servicio de Patrimonio) informó favorablemente.

- Departamento de Reserva de la Biosfera

- Demarcación de Costas, remite el mismo informe que en fase previa.

- Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad

- Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos

- Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos

- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad.

- Respecto al riesgo de desprendimientos en fecha 08 de noviembre de 2016 se informa que "[...] las actuaciones propuestas no suponen ningún incremento del riesgo, siempre que:

+ Las actuaciones queden limitadas al propio trazado de los caminos existentes, no se deben producir desviaciones del trazado actual de los caminos ni ampliación de los mismos.

+ El repicado de crestas de roca deberá realizarse sólo cuando sea necesario y mediante métodos manuales en las zonas afectadas por deslizamientos.

+ Se deberán instalar señales de riesgo de desprendimientos en las zonas susceptibles de producirse.

+ La eliminación de la vegetación deberá ser la estrictamente necesaria."

Hay que indicar que la señalización que se instala deberá cumplir con lo establecido en el Plan Especial del Anei Me-03, por lo que se considera que la señalización tanto del peligro de incendios como de deslizamientos deberá ser en concordancia con la señalización prevista en este proyecto y con la naturaleza del espacio.

b) Alegaciones

En fecha 30 de marzo de 2016 el Secretario del Ayuntamiento des Mercadal emite certificado de la exposición pública indicando que no consta que dentro del plazo de 30 días de exposición pública se hayan presentado alegaciones.

c) No se han realizado consultas transfronterizas al no considerarse necesario.

Análisis técnico del expediente

5.1. Alternativas

En el Estudio de Impacto Ambiental se presentan tres alternativas para los estacionamientos:

La alternativa cero consiste en el mantenimiento de la situación actual de falta de ordenación del aparcamiento lo que genera un elevado impacto sobre el medio dado que no se regula donde se estaciona, provocando impactos sobre la vegetación, el suelo, la fauna, ...

Alternativa 1 de ubicación del estacionamiento a otro emplazamiento, esto supondría que éste no estaría previsto en el Plan Especial de la ANEI Me-03, además éste debería ubicarse en una zona supuestamente más natural.

Alternativa 2 ubicación que se propone en el proyecto, el estacionamiento se ubica en un lugar altamente antropizado con escasa cobertura vegetal debido al estacionamiento de vehículos sin control, y se ubica en la zona que se grafía en el Plan especial del ANEI.

En cuanto a los itinerarios en el Estudio de Impacto Ambiental se presentan dos alternativas:

Alternativa cero: que consiste en la no actuación lo que supondría un impacto para el medio y un riesgo para las personas, dado el riesgo de desprendimientos y el tráfico descontrolado de personas por los ecosistemas de la zona.

Alternativa 1: consiste en la realización de 605m de itinerarios guiados por los senderos existentes que se utilizaban para acceder a las baterías existentes, con lo cual se pretende guiar a los visitantes para que transiten por estos viales y no por otras zonas naturales. Además se pretende aportar un valor añadido de educación ambiental.

Se considera que las alternativas escogidas para las dos actuaciones son las menos impactantes para el medio ambiente, dado que se regularizará una actividad que se lleva a cabo de manera incontrolada, se dará cumplimiento a lo establecido en el Plan Especial de la ANEI Me-03, la actuación se realizará en lugares fuertemente antropizados, se aumentarán las medidas de seguridad y la mejora del patrimonio.

5.2. Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

a) Suelo y subsuelo

Los principales impactos se producirán en la fase de construcción por la alteración de la geomorfología del terreno considerando el mismo como impacto compatible.

Se presenta un estudio geomorfológico donde se indica que la propuesta de los estacionamientos se ubica en el marco de depresiones de tipo antrópico, por ello, geomorfológicamente, el área no presenta ningún tipo de valor representativo ni único de tipo natural, debido al elevado grado de antropización, este hecho también genera la existencia de acequias que dan lugar al arrastre de tierras y arcillas que generan dos pequeñas bases temporales.

Como medidas correctoras se propone la realización del proyecto en las zonas deprimidas, antropizadas y el marcaje/delimitación de los estacionamientos y los itinerarios, para así evitar la posible afección a zonas naturalizadas del entorno.

Además se llevará a cabo una red de drenaje con canales de 30cm para evacuar las aguas de escorrentía pluvial con sistemas naturales de filtrado de hidrocarburos (sistema de drenaje sostenible basados en acequias filtrantes).

b) Emisiones

Las emisiones se producirán principalmente en la fase de obras destacando la emisión de partículas y de ruidos, el Estudio de Impacto Ambiental indica que este impacto se valora como cero (irrelevante).

Pero como medida preventiva se propone entre otras la delimitación del espacio y del tiempo del tránsito de maquinaria.

Hay que indicar que el Estudio de repercusiones ambientales como medida correctora propone la adecuación del calendario de obras en la época de cría de las especies nidificantes protegidas, para evitar la afección sobre las mismas.

c) Hidrología

El proyecto provocará una modificación de la escorrentía superficial, al alterar o modificar las pendientes.

Como medida protectora se propone la adaptación a la escorrentía natural del terreno, la creación de canales de drenaje en la zona de estacionamiento para evacuar las aguas de escorrentía con sistema natural de filtrado de hidrocarburos, evitando la posible contaminación por hidrocarburos.

d) Flora

Los principales impactos se producirán en la fase de construcción, en la matriz de impacto se considera compatible dado las medidas correctoras y la situación de las obras. Durante la fase de funcionamiento se considera que el hecho de regular/gestionar el tráfico de



vehículos y peatones se considera que tendrá un impacto positivo respecto a la situación que se tiene ahora de paso incontrolado de personas.

De acuerdo con el informe del Servicio de Planificación indica que se trata de espacios ya antropizados donde hay una escasa cobertura vegetal y donde no se han detectado especies vegetales y que actualmente no se corresponde a ningún hábitat de interés comunitario.

Como medidas protectoras/correctoras cabe destacar:

- Marcaje de las especies sensibles de flora durante la fase de obras.
- Los trabajos se realizarán exclusivamente en las zonas señaladas.
- Controlar el tráfico de personas y vehículos por lugares no habilitados, mediante materiales de la zona (piedras, ramas, ...).
- Cierre de los accesos viales y senderos no regulados.

e) Fauna

Los principales impactos se producirán durante la fase de construcción, a destacar la posible afección sobre las aves provocadas por los ruidos, el tráfico de personas, el movimiento de tierras, ... el impacto se valora como moderado.

Durante la fase de funcionamiento del impacto se considera compatible, cabe destacar el posible impacto de las luminarias de los coches sobre las aves, pero como medida se propone la delimitación de los aparcamientos con pared seca o roquedal que mitigará este posible impacto.

El hecho de regular/gestionar el tráfico de vehículos y peatones se considera que tendrá un impacto positivo respecto a la situación que se tiene ahora.

Respecto a las medidas que se proponen en el Estudio de Impacto Ambiental y en el EARA cabe destacar:

- Se ajustará el calendario de obra a la época de cría, las obras se ejecutarán de septiembre a enero.
- Control del vertido de materiales durante la obra y se eliminará todo residuo una vez finalizadas las obras.
- Se hará una delimitación efectiva del espacio del aparcamiento que no haga posible el estacionamiento de vehículos fuera de estos lugares.

f) Residuos

La generación de residuos se producirá principalmente durante la fase de construcción y serán principalmente residuos de construcción-demolición.

Como medidas se propone, entre otros, reutilización de materiales de la zona para llevar a cabo las paredes, la contratación de un gestor de residuos, el correcto almacenamiento de residuos que se ubicarán en un lugar previamente definido.

Hay que indicar que el lugar de almacenamiento de residuos y materiales se deberá ubicar en zonas antropizadas y sin vegetación natural, se recomienda que se ubiquen sobre zonas asfaltadas y que sean recogidos con una frecuencia periódica para evitar acumulación de residuos y posible proliferación de ratas, gaviotas, ...

g) Paisaje

El paisaje se verá afectado en la fase de construcción y en la de funcionamiento por la presencia de este nuevo aparcamiento regulado.

Como se ha comentado en párrafos anteriores la actividad de estacionamiento se llevó a cabo en la zona de manera incontrolada, por lo que la regularización de la misma ya supone una mejora en el paisaje. Como medida correctora cabe destacar la delimitación de los aparcamientos mediante pared seca y rocalla.

Por otro lado la señalización de los itinerarios y del aparcamiento se realizará de manera integrada en el entorno, mediante hitos de piedra arenisca, los elementos de interpretación serán placas cerámicas de color natural con incisiones.

h) Patrimonio

El proyecto realiza una actuación directa sobre los bienes catalogados, el polvorín y las baterías en la fase de construcción mientras que en la fase de funcionamiento los impactos se consideran positivos para la delimitación de los bienes y la puesta en valor del conjunto de bienes que actualmente se encuentran en un estado precario.

En el Estudio de Impacto Ambiental se presenta un informe de afección a los bienes que concluye que las actuaciones se consideran como positivas, dado que ayudará a preservar el bien en el caso del polvorín y mantener en buen estado los otros bienes, siempre y cuando las actuaciones se lleven a cabo de manera respetuosa, por personal cualificado y con un mínimo impacto sobre el bien.

Como medida protectora se propone el seguimiento de las obras por parte de personal especializado.

e) Población

Durante la fase de construcción del impacto se puede considerar negativo pero temporal y reversible por las molestias que puedan ocasionar a los visitantes de la zona, mientras que en la fase de funcionamiento el impacto de la actuación se considera positivo por el hecho de regular los estacionamientos, mejorar la seguridad en la zona y aumentar la información que se dará del sitio a los visitantes.

Como medida preventiva se indica que las obras se llevarán a cabo en temporada baja, reduciendo las afecciones sobre la población (visitantes, tráfico, ...).

5.3. Seguimiento ambiental:

Se presenta un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que se divide en dos fases, la primera durante la fase de construcción, que durará hasta el certificado de final de obra y la segunda fase que comprende el primer año de funcionamiento.

Se indica que el responsable del PVA será el auditor ambiental, que junto con la dirección facultativa velará por el cumplimiento de las medidas.

Durante la fase de construcción se prevé emitir un informe mensual, un informe previo al acta de recepción de las obras e informes especiales cuando se detecte afecciones al medio no previstas (hay que indicar que el calendario previsto de ejecución de las obras es de 2 meses).

En la fase de funcionamiento durante el año de duración de esta fase se presentará un informe semestral donde se recogerá la eficacia o no de las medidas. Además en caso de incidencias también se realizarán informes extraordinarios.

Respecto al PVA se considera necesario ampliar el programa en la fase de funcionamiento a tres años y además los informes durante el primer año se deberán emitir cada tres meses y cada mes en la época de nidificación y cría de especies de aves protegidas, para determinar el correcto funcionamiento de las medidas especialmente sobre la flora y fauna.

El promotor del proyecto es el responsable del correcto mantenimiento de las actuaciones, señalización, medidas de seguridad, delimitación, ... el cual necesitará una inspección rutinaria.

6. Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de aparcamiento público e itinerarios guiados en el Cap de Cavalleria, en el término municipal des Mercadal, promovido por el Ayuntamiento des Mercadal, al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las siguientes medidas;

Se cumplirán las medidas preventivas, correctoras incluidas en el Estudio de Impacto Ambiental y del Estudio de Evaluación de las Repercusiones Ambientales y además:

-Antes del inicio de las obras y durante la ejecución se deberá realizar una inspección visual para detectar especies de flora o fauna incluidas en el Listado de especies protegidas y/o en los catálogos estatal y balear. Si se observa la presencia de algún ejemplar deberá comunicar inmediatamente al Servicio de Protección de Especies para que indique las actuaciones a seguir.

-El lugar de acopio de residuos y materiales se deberá ubicar en zonas antropizadas y sin vegetación natural, se recomienda que se ubiquen sobre zonas asfaltadas y que sean recogidos con una frecuencia periódica para evitar acumulación de residuos y posible proliferación de ratas, gaviotas, ...

-El mantenimiento de maquinaria deberá llevarse a cabo en centros autorizados y deberán guardar los resguardos correspondientes.

-Las medidas de control del Plan de vigilancia ambiental en la fase de funcionamiento se deberán ampliar a tres años y además los informes durante el primer año se deberán emitir cada tres meses y cada mes en la época de nidificación y cría de especies de aves protegidas, a fin de determinar el correcto funcionamiento de las medidas propuestas, especialmente sobre la flora y fauna.

-Durante la fase de funcionamiento se tendrá que realizar un estudio de la capacidad de carga de la zona.

-Se tendrán que tomar medidas para disuadir el estacionamiento en zonas no autorizadas, como puede ser el arcén de la carretera.

De acuerdo con el informe de Demarcación de Costas, la ejecución de terraplenes, desmontes o tala de árboles deberá cumplir las condiciones que se determinan en el Reglamento de Costas para garantizar la protección del DPMT, los usos permitidos en servidumbre de protección están sujetas a autorización otorgada por el órgano competente de la CCAA.

De acuerdo con el informe del Dpto. de Cultura, Patrimonio y Educación del CIME, tanto la pared seca como la rocalla se deberán valorar con el objetivo de lograr una mejor integración con el paisaje y concretar una u otra, se deberá desarrollar el proyecto de intervención requerido en los artículos 79.3 y 85 del PEP y describir el estado actual de los bienes.



De acuerdo con el informe del Servicio de Gestión Forestal del Dpto. de Medio Natural "no se considera necesario, por las características de la vegetación, realizar las actuaciones silvícolas previstas en los art. 11 y 12 del Decreto 125/2007.

Durante la ejecución de las actuaciones de ejecución, se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (art. 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales. A estos efectos se tendrá en cuenta lo siguiente:

-Se tiene que cumplir lo que establece la Directiva 98/37/CE, de 22 de junio, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre máquinas, con respecto a las determinaciones en relación al riesgo de incendio.

-Las máquinas que se utilicen en terrenos forestales o menos de 500 metros de los mismos se utilizarán extremando las precauciones en su uso y adecuado mantenimiento (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El abastecimiento de combustible de esta maquinaria debe realizarse en zonas de seguridad aclaradas de combustible vegetal.

-En todos los trabajos que se realicen en terrenos forestales o en aquellos que se encuentren condicionados por las medidas preventivas anteriormente referidas se dispondrá, para uso inmediato, de extintores de mochila cargados y de las herramientas adecuadas que permitan sofocar cualquier conato que se pudiera provocar.

-Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 5 m del terreno forestal existente y no se dejará ningún residuo en la zona a la finalización de las obras.

Todos los operarios participantes en las actividades serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas de prevención a adoptar y en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio y conocerán el número telefónico de comunicación en caso de incendios forestal (112).

Los depósitos de material y maquinaria estarán siempre a una distancia mínima de 5 m del terreno forestal y no se dejará ningún residuo en la zona a la finalización de las obras.

Se instalará señalización de prevención de incendio forestales en la zona de estacionamiento para recordar a los visitantes el riesgo de incendio.

Es conveniente que, con las directrices de la Dirección General de Emergencias, se establezca un protocolo o pautas de actuación a seguir por los usuarios del aparcamiento en caso de incendio forestal que deberán ser publicitadas a las señales del mismo y por el personal del faro. En este sentido se recomienda la redacción de un plan de autoprotección para el estacionamiento y los itinerarios por estar ubicados en terreno forestal y zona de APR, para la redacción de dicho plan se tendrá en cuenta el punto 1.7 de la INFOBAL Decreto 41/2005, de 22 de abril, y el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo.

Se recomienda plantear una regulación del acceso a la zona del Cap de Cavalleria ya desde el aparcamiento de acceso a la playa, mediante indicadores de capacidad y personal, evitando así un flujo masivo y descontrolado por la vía de acceso principal y permitiendo el acceso seguro y rápido a medios de emergencia en caso de ser necesario."

De acuerdo con el informe de APR de deslizamiento (Norma 20.7 del PTI Mallorca) a las actuaciones que se desarrollen en APR de deslizamiento:

-Las actuaciones deberán quedar limitadas al propio trazado de los caminos existentes, no se deben producir desviaciones del trazado actual de los caminos ni ampliación de los mismos.

-El repicado de crestas de roca deberá realizarse sólo cuando sea necesario y mediante métodos manuales en las zonas afectadas por deslizamientos.

-Se tendrán que instalar señales de riesgo de desprendimientos en las zonas susceptibles de producirse.

Se recomienda/recuerda que respecto a la señalización en tema de prevención de riesgos se tenga en cuenta lo establecido en el art. 63 del Plan Especial de la ANEI Me-03.

Se recuerda que se deberá obtener la autorización de obras en zona de servidumbre de protección, emitida por esta Dirección General de Ordenación del Territorio - Servicio de Costas y Litoral.

La presente Declaración de Impacto Ambiental se emite sin perjuicio del cumplimiento de la normativa urbanística."

Palma, 29 de noviembre de 2016

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias