

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y PESCA

10037 *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el aparcamiento Sa Barralina I en el parque natural Es Trenc-Salobrar, TM Campos (120A/18)*

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con 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 14 de septiembre de 2018,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe se tramita por el procedimiento de evaluación ambiental ordinaria según el grupo 10 (Proyectos en espacios naturales protegidos) del anexo I de la Ley 12/2016 (Proyectos sometidos a la evaluación de impacto ambiental ordinaria), de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, que incluye, en su punto 10, los aparcamientos.

Información del proyecto

1. El proyecto tiene por nombre "Proyecto de construcción del aparcamiento Sa Barralina I en el Parque Natural de Es Trenc (T. M. Campos)".
2. La parcela donde se prevé ubicar el aparcamiento está clasificada como suelo rústico ANEI, según la Ley 1/1991 de Espacio Naturales. Es casi plana y está dividida en tres partes. El proyecto constructivo afectaría el tercio superior. Presenta vulnerabilidad de acuíferos moderada. Una pequeña fracción es APT de carreteras, a los lados de los caminos municipales 9003 y 9011. El camino 9011 viene de la carretera Campos-Sa Ràpita, mientras que el 9003 es el que va al núcleo de Ses Covetes.
3. El proyecto prevé un aparcamiento público sobre una superficie de 15456 m² para unas 497 plazas. Las dimensiones de cada una de ellas son de 4.5x2.5 m pero, según el proyecto, no se delimitarán en el firme.
4. El aparcamiento contará con un habitáculo para el personal encargado de las tareas de control y seguridad, junto con un sanitario químico.
5. Se realizará un ajardinamiento de 1230 m². Se utilizarán árboles (pinos) cada 5 metros, y otras siete especies arbustivas para naturalizar el lugar y separar parterres. Las plantas son de bajo requerimiento hídrico y adaptadas a las características ambientales del lugar.
6. Las tareas previas consistirán en la eliminación de la vegetación existente, y la explanación del terreno, con ligera inclinación a los lados para permitir un adecuado drenaje.
7. Se tendrá que realizar una conexión a la red eléctrica situada a unos 100 m, dado que la parcela no dispone de este servicio y la electricidad es necesaria para la maquinaria de control de accesos y pago. El aparcamiento no contará con iluminación. La potencia necesaria es de 5 kW.
8. El material para el firme será zahorra.

Elementos significativos del entorno del proyecto

La parcela 214 del polígono 21 de Campos se encuentra sobre suelo rústico protegido ANEI. Es casi plana.

La zona pertenece a la Unidad Paisajística (UP) número 7 del PTM. Se encuentra incluida dentro del ámbito del Parque Natural marítimo-terrestre de Es Trenc-Salobrar de Campos.

Por otra parte, está integrado dentro de la RN2000, más concretamente dentro del LIC y ZEPA ES0000037 Es Trenc-Salobrar de Campos. Este LIC cuenta con plan de gestión aprobado mediante el Decreto 14/2015, de tal modo que en la actualidad tiene la consideración de ZEC.

Otros aspectos ambientales relevantes del espacio son que está considerado como IBA (Important Bird Area) por SEO/BirdLife, dado los valores ornitológicos con que cuenta.

El parque natural cuenta con una gran variedad de hábitats diferentes. Destaca el sistema dunar de la playa, pero también las salinas del Salobrar. Aparte, hay masa forestal, monte bajo y sabinar. En cuanto a los usos tradicionales, en la zona norte y centro podemos encontrar



campos de cultivo de secano y zonas de explotación ganadera.

No está directamente afectado por APRs, si bien existe la APT de carreteras en los caminos 9003 y 9011. APR de incendios en el sur este y APR de inundaciones en el norte.

Resumen del proceso de evaluación

Tramitación

Desde el punto de vista ambiental, el proyecto se tramita por los artículos 33 a 44 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Según el artículo 14.1 de la Ley 12/2016, de evaluación ambiental de las Islas Baleares,

deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos, públicos o privados:

Los proyectos incluidos en el anexo I, así como los proyectos que se presenten fraccionados y alcancen los umbrales del anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o las dimensiones de cada uno.

(...)

(...)

(...)

El supuesto del proyecto puede considerarse incluido dentro del anexo I, grupo 10 (Proyectos en espacios naturales protegidos) punto 10 Aparcamientos.

Fase de consultas

Se han efectuado consultas a:

- Servicio de Residuos y Suelos Contaminados.
- Servicio de Protección de Especies.
- Servicio de Espacios Naturales (Parque Natural marítimo-terrestre de Es Trenc-Salobrar de Campos).
- Servicio de Planificación en el Medio Natural.
- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo.
- Dirección General de Recursos Hídricos.
- Dirección Insular de Territorio y Paisaje.
- Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad.

Se ha recibido respuesta del Servicio de Residuos y Suelos Contaminados, Servicio de Espacios Naturales, Servicio de Planificación el Medio Natural y del Servicio de Protección de Especies.

Se ha recibido una alegación, de María del Salvador Mas Fiol (RE CMAAP núm. 13748, de 13/6/2018), en la que propone reconsiderar la ubicación del aparcamiento, que si se quiere construir debería plantear la señalización de un itinerario peatonal hasta la playa y que se haga un plan de movilidad de toda la zona (no sólo de la ZEC).

Análisis técnico del expediente

El parque natural de Es Trenc es un área protegida sometida a una elevada presión antrópica, especialmente durante los meses de verano. La calidad de las aguas de baño, la riqueza paisajística, la naturalidad del sistema dunar, todo ello hace que sea una de las playas más visitadas y conocidas de Mallorca tanto a nivel de los residentes como de los turistas. Este hecho determina que, incluso, se esté sobrepasando la capacidad de carga del ecosistema, especialmente los días festivos o fines de semana del verano.

Al ser una playa no urbana el sistema de transporte más utilizado para llegar es el automóvil particular. Existen tres aparcamientos privados que dan (o daban) servicio de estacionamiento en la playa: Es Cremat y Ses Covetes I y Ses Covetes II. Los dos últimos fueron clausurados por el ayuntamiento de Campos, mientras que el de Es Trenc (Es Cremat), que sí está en funcionamiento, tiene una capacidad para acoger unos 1.000 vehículos.

Sin embargo, este aparcamiento resta totalmente insuficiente durante los meses de verano, y se producen continuos atascos y problemas circulatorios tanto en el camino de acceso al aparcamiento, como en el camino que lleva a Ses Covetes.



La normativa básica sobre el parque es la Ley 2/2017, de 27 de junio, de declaración del Parque Natural Marítimo Terrestre Es Trenc-Salobrar de Campos. En el anexo cartográfico 3 de la Ley, se indican itinerarios y ubicaciones de los posibles aparcamientos, seleccionados en base a criterios ambientales y de idoneidad funcional.

Entre otras cuestiones, la disposición adicional de la Ley establece unas medidas a aplicar en tanto no se apruebe definitivamente el PORN, para lo cual se ha establecido un plazo de dos años desde la aprobación de la Ley (disposición transitoria primera). Uno de los aspectos que trata es el de la capacidad máxima total de los aparcamientos del Parque Natural, que se limita a 1500 vehículos (disposición transitoria quinta). También se obliga a que la titularidad de estos aparcamientos sea pública, lo que determina que, en su caso, habrá que llevar a cabo el procedimiento de expropiación forzosa.

El punto 5 de la disposición adicional única establece unas condiciones para el mantenimiento en funcionamiento del aparcamiento des Cremat, entre ellas la reducción del número de plazas de estacionamiento a 400 y que quede totalmente fuera de la delimitación actual del DPMT. La zona actual del aparcamiento dentro DPMT se deberá restaurar. Los accesos a la playa deberán garantizar la no afección al sistema dunar y resto de hábitats.

El proyecto de reordenación del aparcamiento des Cremat ya ha tenido entrada en la CMAIB dentro del procedimiento de EIA ordinaria.

Existen al menos tres informes que figuran en el expediente (Informe sobre la posibilidad de la ejecución de una zona de aparcamiento público en el ámbito de la RN2000 de Es Trenc-Salobrar de Campos (marzo 2016), Informe de la ubicación del parking de entrada a Ses Covetes (marzo 2016) e Informe de propuesta de zonas de aparcamiento público en el ámbito del parque natural de es Trenc-Salobrar de Campos (noviembre 2016)) en los que se evalúa la adecuación de los diferentes emplazamientos seleccionados para los aparcamientos, y que sirvieron como base para la delimitación que aparece en el anexo 3 de la Ley. Los tres fueron elaborados por técnicos de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad durante el año 2016.

De resultas, se establecieron tres ubicaciones posibles para la ubicación de los aparcamientos públicos del Parque Natural de Es Trenc-Salobrar de Campos y que reunirían los requisitos ambientales necesarios:

- 1.Sa Barralina I. Es objeto del presente informe. Parcela 214 polígono 21. 15456 m2 y capacidad máxima para 497 vehículos.
- 2.Sa Ràpita. Parcelas 228 y 399 del polígono 21. 21186 m2 y capacidad máxima para 706 vehículos.
- 3.Es Salobrar. Parcelas 39, 40 y 278 del polígono 17. 16133 m2 y capacidad máxima para 538 vehículos.

Es decir, la capacidad total posible sería de 1741 plazas de aparcamiento, si bien hay que recordar que el límite establecido por Ley es de 1500, y por otro lado que todavía se debe evaluar ambientalmente el aparcamiento des Cremat, que podrá tener como máximo 400 plazas. Por tanto, en primera instancia se tramita el procedimiento del proyecto de Sa Barralina I.

Se presentan diferentes alternativas.

La alternativa cero implicaría mantener la situación actual. Como ya se ha explicado, en estos momentos la movilidad es un problema serio. Los aparcamientos están saturados, fuera de ordenación. Hay una fuerte presión sobre los núcleos de Ses Covetes y Sa Ràpita. El parque y el ZEC están ambientalmente amenazados por el gran número de vehículos estacionados de cualquier manera.

En cuanto al emplazamiento, no tiene sentido presentar alternativas, ya que la distribución de las ubicaciones viene definida por la Ley de declaración del Parque Natural, en el anexo 3.

Para el ajardinamiento se presentan cinco alternativas, siendo la mejor valorada la 5, que prevé la plantación de un árbol (pino) cada cinco metros y hacer setos para los parterres, con especies como lentisco (*Pistacia lentiscus*), olivillo (*Cneorum tricoccon*), acebuche (*Olea europaea*), enebro (*Juniperus oxycedrus*), sabina (*Juniperus phoenicea* var. *turbinata*) y jara (*Cistus clusii*). Paisajísticamente sería la más integradora. Respecto a las especies, posiblemente el olivillo no sea una especie propia de la zona. Sería recomendable sustituirla por el belcho (*Ephedra fragilis*). El vivero forestal de Menut, integrado en la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca, podría aportar todo este material vegetal para la revegetación de la zona, informando de la mejor metodología de siembra y garantizando la calidad y el estado sanitario del material entregado.

También se han presentado alternativas para el firme, un total de seis. Los materiales propuestos son zahorra, suelo-cemento, gravilla, mezclas bituminosas, hormigón y ladrillo. El material zahorra ha sido considerado el idóneo, por ser el más económico, de mantenimiento más simple, más integrado paisajísticamente y, en caso de haberse de dismantelar, con un operativo más sencillo. Se debería considerar la posibilidad de establecer de alguna manera marcas delimitadoras de cada plaza de aparcamiento. Así la ordenación de los vehículos en el interior del aparcamiento quedaría mejor regulada y sería más sencillo determinar las plazas aún vacantes para los usuarios. Complementariamente sería conveniente que existiera un conjunto de paneles electrónicos informativos que fueran indicando en tiempo real la disponibilidad de plazas en los diferentes aparcamientos. Estos paneles se podrían colocar en las carreteras principales, en puntos estratégicos de paso de los visitantes de la playa de Es Trenc, y así ir ordenando la circulación evitando las aglomeraciones.





En cuanto a los accesos al aparcamiento, se proponen dos alternativas. La primera supondría hacer un único acceso por la parte sur este. La segunda tendría dos: uno por la parte norte para turismos y otro para el bus lanzador en la parte sur este. El primero tiene la ventaja de que el número de plazas de aparcamiento sería superior. El segundo, en cambio, permitiría la maniobrabilidad de la lanzadera y, en caso de que se llenara el aparcamiento, facilitaría la maniobra de los vehículos. Esta alternativa sería compatible con la prohibición de vehículos de no residentes en el núcleo de Ses Covetes. La alternativa dos es la que resulta mejor valorada en el EIA.

En conclusión, la opción seleccionada por el EIA sería la consistente en firme de zahorra; ajardinamiento con pino cada cinco metros y parterres con setos integradas por siete especies autóctonas de bajo requerimiento hídrico; y accesos en base a dos puntos de entrada/salida.

La intención es que los usuarios accedan a la playa desde el aparcamiento mediante un sistema de lanzaderas, de tal manera que se descongestione el tráfico de vehículos en el camino de acceso a Ses Covetes.

La ficha normalizada de datos (FND) del ZEC ES0000037 indica la presencia de un gran número de especies diferentes, algunas de ellas de la Directiva Aves (Directiva 2009/147 / CE). Entre la fauna, destaca la presencia de muchas especies de aves, especialmente vinculadas a la zona húmeda del Salobrar. También algunas especies de flora propias de la zona. Otras especies de flora de interés presentes en el ZEC serían el *Helianthemum caput-felis* y dos *Limonium* (*Limonium migjornense* y *L. antoni-llorensii*). Todas ellas se encuentran muy lejos de la ubicación propuesta para el aparcamiento de Sa Barralina I.

Sin embargo, como hemos dicho, la mayor concentración de biodiversidad relevante desde el punto de vista de conservación se da en la zona del Salobrar. La zona dunar y los saladares tienen también una gran importancia para la fragilidad y singularidad de los ecosistemas. En la parte marina del ZEC la pradera de posidonia (hábitat prioritario de la Directiva) goza de buena salud.

La zona concreta donde se prevé hacer el aparcamiento (Sa Barralina I) es un campo de cultivo de secano, sin construcciones. Es un terreno que ha sido alterado tradicionalmente por el laboreo. En consecuencia, las especies presentes son las que se siembran periódicamente y aquellas que aparecen en los límites de la parcela, frecuentemente de tipo oportunista y sin mucha importancia desde el punto de vista de conservación.

El EIA indica la posible presencia de diferentes aves esteparias, como el alcaraván (*Burhinus oedicephalus*), la terrera común (*Calandrella brachydactyla*), el triguero (*Emberiza calandra*) y la cogujada montesina (*Galeria theklae*). Estas especies son habituales en zonas abiertas de pastos, como sería el caso de Sa Barralina. Nidifican en el suelo. El periodo de nidificación abarca entre los meses de marzo y julio. Por lo tanto, es conveniente que las obras, que según el proyecto deben tener una duración de cuatro meses, se lleven a cabo fuera de este intervalo. La época más recomendable sería el invierno, ya que la afluencia de vehículos es mínima y la posible afección a la fauna, también. Esta medida ya aparece recogida en el EIA.

El FND también cita diferentes especies de murciélagos como *Myotis emarginatus*, *M. myotis*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rh. hipposideros* y *Rh. mehelyi*. La última de todas se considera extinta en Baleares en la actualidad, ya que la cita más reciente conocida es muy antigua. Todas estas especies son cavernícolas, y no hay ninguna cueva relevante ocupada por quirópteros dentro del ZEC. Por lo tanto, la justificación de la presencia en la ficha se debe con toda seguridad a citas de animales que sobrevuelan el Salobrar a la búsqueda de alimento. Estas especies no se verían afectadas por el desarrollo del proyecto.

El informe del Servicio de Protección de Especies es favorable, sin ningún tipo de condicionante, circunstancia que pone de manifiesto la compatibilidad del proyecto con la conservación de la biodiversidad.

El EIA presenta una cuidada descripción del paisaje presente en la zona. Según la EIA, el impacto paisajístico previsto es poco importante, dado que las paredes secas limitrofes ya tapan la visual y, con las tareas de ajardinamiento, los árboles (pinos) que se sembrarán colaborarán a disminuir el efecto de el aparcamiento respecto al medio que le rodea.

En la relación de potenciales impactos derivados de la ejecución y funcionamiento del aparcamiento de sa Barralina I, los principales se producirán en la fase constructiva del aparcamiento, dado que habrá que eliminar la vegetación presente (en todo caso, pastos de secano), explanar el terreno, disponer el material zahorra, realizar el ajardinamiento, situar la caseta para el personal junto con el sanitario químico y llevar la corriente eléctrica hasta la parcela. Como ya hemos mencionado con anterioridad, en la parcela objeto de estudio no hay APRs directamente afectadas, ni hábitats singulares. La vegetación presente es la propia de la actividad agraria. Si las obras se llevan a cabo en la época adecuada, no hay peligro de afectar las posibles aves esteparias nidificantes.

Existe una pared seca que separa la parte superior de la parcela (donde se prevé ejecutar el proyecto de aparcamiento) de la parte intermedia. Esta pared será desmontada y, posteriormente, vuelta a montar en los límites del aparcamiento.

Es importante recordar que la ubicación del aparcamiento viene impuesta por la Ley 22/2017, de declaración del Parque Natural Marítimo Terrestre de Es Trenc-Salobrar de Campos, en el anexo 3, lo que, de alguna manera, ha condicionado la evaluación ambiental del proyecto.

Posiblemente la circunstancia que genera más problemas en el ámbito es la que tiene que ver con la movilidad. Durante el verano, y





especialmente los días festivos y fines de semana, el número de vehículos que se dirigen hacia la playa de Es Trenc se puede contar por miles. El aparcamiento de Es Cremat rápidamente queda saturado, al igual que la zona de Ses Covetes y la zona de Sa Ràpita más cercana al Club Náutico. Este hecho determina muchas dificultades y molestias a los residentes. Por otra parte, los caminos no están dimensionados para asumir este volumen de tráfico. A menudo son viales más propios de un único sentido que de dos. Por lo tanto, en zonas estrechas hay dificultad para que pasen dos vehículos a la vez. Los atascos son habituales y los vehículos no tienen lugares adecuados para cambiar de sentido.

Existen tres posibles accesos a la playa de Es Trenc: uno es únicamente para peatones desde Perengons (Colonia de Sant Jordi), otro por el camino que conduce al aparcamiento de Es Cremat y el último es el que va hacia el núcleo de Ses Covetes. Los dos últimos permiten el acceso de peatones y vehículos motorizados.

En 2008 la dirección general de Biodiversidad encargó un estudio de movilidad del lugar a la consultoría CINESI. El estudio (Plan de Movilidad Sostenible de Es Trenc y Salobrar de Campos) determinó la existencia de tres aparcamientos públicos de titularidad privada: Es Cremat, Ses Covetes y carretera de Ses Covetes. Los dos últimos, como ya hemos mencionado, fueron clausurados por el ayuntamiento de Campos los años 2015 y 2010, respectivamente. Hay también una pequeña zona de aparcamiento junto al restaurante Es Trenc, para uso de clientes. El estudio de CINESI se hizo en base a dos días de trabajo de campo. Para abarcar la máxima diversidad se escogió un día laborable (16/07/2008, miércoles) y un festivo (20/07/2008, domingo). El acceso al aparcamiento de Es Trenc presentaba unos máximos a las 12:00-13:00 horas en ambos casos. La mayor densidad de salidas se producía a las 17:00 el miércoles y a las 18:00 el domingo. Ahora bien, la diferencia de magnitud entre ambas afluencias de vehículos era del orden del 139%. En Ses Covetes, la diferencia era del 127%.

En cuanto a la capacidad de carga de la playa, CINESI considera (según la bibliografía consultada), que cada visitante precisa de un espacio de 15m². Considerando los datos de superficie útil de la playa y el número de visitantes (que acceden a pie o en vehículo), los valores indican que la sobresaturación media de la playa durante el año 2008 era del 18%. La demanda de plazas de aparcamiento en Es Cremat durante los días festivos del verano es de 1300 (recordemos que el aforo es de un máximo de 1000 plazas).

Los caminos tienen el firme en mal estado. Se encuentran en el borde de un espacio natural sensible pero los coches, en sus maniobras, a menudo circulan por los arcenes, afectando la vegetación y provocando erosión. La anchura no es la adecuada para un vial de doble sentido, lo que obliga a los coches a detenerse para dejar pasar los que vienen en sentido contrario u ocupar las aceras de caminos. Además, los vehículos (especialmente al núcleo de Ses Covetes) aparcan en zonas no habilitadas (incluso prohibidas) disminuyendo aún más la superficie transitable. El caos circulatorio, sobre todo en horas punta, es muy evidente.

Por otra parte, los coches antes aparcaban en el arcén del camino de acceso a Ses Covetes (camino 9003) casi a lo largo de un kilómetro, aunque esto estaba totalmente prohibido.

Recordemos que el estudio de CINESI fue realizado en 2008. Desde entonces han pasado diez años en los que el número de turistas que llegan a las Islas se ha visto incrementado en gran medida. La situación expuesta por CINESI y los datos aportados han quedado obsoletos. Es decir, la situación actual, con más visitantes y menos plazas de aparcamiento disponibles (por la clausura de los dos parkings de Ses Covetes) aún es peor.

En estos momentos el camino 9003 desde donde se prevé construir el aparcamiento hasta casi la entrada al núcleo de Ses Covetes es zona regulada como ORA por el ayuntamiento de Campos. Los vehículos estacionan en cordón. El camino no dispone de acera, de tal manera que los peatones tienen que caminar grandes distancias por el firme de la carretera, por donde transitan los vehículos. Esto, evidentemente, genera un problema de seguridad vial importante.

El hecho de que una carretera estrecha ya disponga de una zona ORA provoca que el espacio disponible para la circulación sea más limitado. Las lanzaderas son como minibuses y por tanto tienen mayores dimensiones que los automóviles particulares. Es previsible que los problemas circulatorios, de mantenerse la situación actual, no se solucionen por completo con el nuevo sistema de lanzaderas.

El aparcamiento de Sa Barralina es un paso importante, y puede dar una respuesta parcial a la saturación circulatoria existente en el parque natural durante los meses de verano si bien su construcción debería ir complementada con otras medidas. El instrumento legal que permitirá implementar las medidas necesarias para gestionar adecuadamente la movilidad de la zona será el futuro PORN del Parque. Así, sería conveniente que esta norma incluyera un apartado específico con medidas para regular la movilidad de la zona, fomentando el uso de medios alternativos de acceso a la playa y desincentivando la utilización de coches. Por otra parte, sería conveniente limitar el acceso de vehículos al núcleo de Ses Covetes sólo a los residentes, transporte público o autorizados administrativamente. Todas las medidas deben tener como elemento vertebrador lograr la conservación de los valores naturales del espacio protegido y el disfrute público ordenado, lo que incluye que la circulación de las personas se haga con las máximas condiciones de seguridad.

Algunas propuestas en este sentido y que se podrían incorporar en el apartado correspondiente del PORN, previa la valoración de los responsables de la gestión del espacio, serían las siguientes:

-Sería interesante hacer un estudio de la movilidad actual de la zona, evaluando los mismos elementos del estudio de CINESI de



2008, de tal manera que los resultados sean comparables. Las conclusiones permitirán establecer la mejor estrategia para remediar el problema.

- Si es posible, incrementar la anchura de los caminos de acceso y mejorar el firme.
- El acceso al núcleo de Ses Covetes, al menos durante los meses de verano, debería quedar limitado a los residentes. Habría que poner barreras automáticas, sistemas de pilotes automáticos, lectores de tarjetas, etc.
- Para conseguir una anchura efectiva del firme en cuanto a la circulación de los vehículos, sería conveniente eliminar la zona ORA a lo largo del camino de Ses Covetes, dado que el aparcamiento de Sa Barralina ya asumirá sus funciones.
- Se debería crear un itinerario específico para bicicletas y peatones con las condiciones de seguridad vial necesarias desde los diferentes aparcamientos, también Sa Barralina. Hay que proporcionar alternativas a los visitantes que no quieran utilizar la lanzadera para acceder a la playa.
- Complementariamente, podría haber algún sistema de préstamo o alquiler de bicicletas, y zonas de estacionamiento de las mismas en la zona que se considere más adecuado desde el punto de vista ambiental cerca de la playa.

En resumen, no se prevé que el proyecto constructivo del aparcamiento de Sa Barralina deba causar impactos negativos relevantes sobre el medio natural, el Parque Natural Marítimo Terrestre de Es Trenc-Salobrar de Campos y la RN2000 si se llevan a cabo las medidas protectoras y correctoras del Estudio de Impacto Ambiental y los condicionantes propuestos en los diferentes informes. Ahora bien, sería conveniente que el futuro PORN del Parque estableciera las medidas para regular adecuadamente la movilidad dentro del ámbito (especialmente durante los meses de verano) evitando las molestias a residentes y visitantes y conservando los valores ambientales de la zona. En el presente informe se presentan algunas de las propuestas que se podrían incorporar.

Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL FAVORABLE del Proyecto de aparcamiento Sa Barralina I en el Parque Natural marítimo-terrestre Es Trenc - Salobrar de Campos (TM Campos), promovido por la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, al concluirse que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las medidas incluidas en el EIA y los condicionantes:

-Tal y como indica el informe del Parque Natural marítimo terrestre Es Trenc-Salobrar de Campos, de 05.28.2018, hay que cumplir las medidas propuestas en el EIA y, además, es necesario que durante la fase de construcción "se separen los restos vegetales (árboles, raíces, matorrales) recogidos durante la preparación del terreno, triturarlos y aprovecharlos durante la fase de ajardinamiento como mulching, con el fin de aportar materia orgánica al suelo, retener la humedad, proteger las raíces de cambios bruscos de temperatura y proteger la tierra de la erosión".

-El Servicio de Residuos y Suelos Contaminados informa, respecto al proyecto presentado, que:

1. En el punto 5.1 de la página 11 dice que "se limpiará toda la zona de árboles, raíces, matas, basuras y cualquier material perjudicial para la actuación. Todos los desechos serán transportados a vertedero autorizado". Se deberá especificar la gestión y el gestor final de estos residuos dado que, en la isla de Mallorca no hay ninguna instalación (vertedero) destinada al depósito final de residuos.
2. En la página 16 se dice que los residuos 17 01 07 Residuos de construcción y demolición serán destinados a la eliminación y transporte a vertedero. Por lo tanto, es necesario revisar el destino de este residuo para que cumpla con el Plan director sectorial para la gestión de los residuos de construcción-demolición, voluminosos y neumáticos fuera de uso de la isla de Mallorca (BOIB núm. 141 de 13/11/2002).
3. En la página 17 se dice que los residuos 17 05 04 Tierras y restos procedentes de la excavación, serán destinadas a la reutilización, por lo tanto es preciso justificar el cumplimiento de la Orden APM / 1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su reutilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en los que se generó.
4. En la página 15 se describe una zona de almacenamiento de residuos peligrosos, y en la página 12 se indica que no se prevé la generación de residuos peligrosos derivados del uso de sustancias como disolventes, pinturas, etc., y de sus envases contaminados. Hay que especificar si se generarán otros residuos peligrosos distintos a los mencionados.
5. En la página 10, se hace referencia al Gabinete de Inspección de Residuos (GIR), organismo del que desconocemos la existencia.
6. En la página 58 del estudio de impacto ambiental, en relación a los efectos sobre la geología y el suelo, se informa que no se prevén efectos durante la explotación del aparcamiento. Habría que valorar el riesgo de contaminación del terreno, justificar la no necesidad de impermeabilizar el terreno previo a la aplicación del material propuesto (zahorra) y una recogida de pluviales para dirigir las a un separador de hidrocarburos, así como describir qué protocolo se seguiría en caso de fuga accidental de alguna sustancia peligrosa.

-Según los informes técnicos del Servicio de Asesoramiento ambiental:

1. Hay que sustituir la especie *Cneorum tricoccon* del listado de plantas a sembrar por otra como el belcho (*Ephedra fragilis*), más propio del hábitat y mucho mejor adaptado al tipo de sustrato.





2. Hay que encontrar un sistema para delimitar cada plaza de aparcamiento, ya que el proyecto indica que no habrá ninguno y, de este modo, quede perfectamente claro el número de plazas existentes y el aparcamiento y circulación de vehículos por su interior esté correctamente regulado.

3. Hay que poner señales verticales electrónicas que vayan informando en tiempo real de las plazas disponibles en los diferentes aparcamientos públicos del Parque Natural de Es Trenc-Salobrar de Campos, de tal manera que se evite la afluencia de coches en parkings ya saturados. La ubicación podría ser en puntos estratégicos de acceso a los parkings, en los lugares que se consideren más favorables (por ejemplo, intersección del camino 9011 con carretera de Campos-Sa Ràpita, entrada desde la carretera en la Colonia de Sant Jordi, núcleo de Campos, ..., incluso a la autovía).

4. Es necesario que el futuro PORN del Parque Natural marítimo-terrestre Trenc-Salobrar de Campos incluya un apartado específico sobre la movilidad dentro del espacio protegido, fundamentado (en su caso) en un estudio de movilidad actualizado, y que contemple medidas como la ampliación y mejora del firme en los caminos de acceso; limitación del acceso al núcleo de Ses Covetes sólo para residentes, transporte público y autorizados (al menos durante los meses de verano); creación de itinerarios que permitan a los peatones, ciclistas, etc., que no quieran hacer uso de las lanzaderas, acceder a la playa desde los aparcamientos con las condiciones de seguridad necesarias; y suprimir la zona municipal de estacionamiento regulado (ORA) para permitir una mayor anchura del firme y dado que su función será asumida por el aparcamiento de Sa Barralina I. Estas medidas (y otros que se puedan proponer) deberán ser valoradas por el organismo gestor del parque con el fin de incorporación al articulado del PORN.

Esta Declaración de impacto ambiental se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización.

Palma, a 19 de septiembre de 2018

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

