

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

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

2467

Resolución del Presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la que se formula el informe de impacto ambiental sobre el Proyecto de legalización de dos aparcamientos y accesos en suelo rústico en el mercado de "Las Dalías". Polígono 4, Parcelas 40, 41 y 144. TM Santa Eulària des Riu, promovido por Juan Fernando Marí Juan (66a/2018)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de 1 de febrero de 2019, y de acuerdo con el artículo 10.1.a) del Decreto 4/2018, de 23 de febrero, por el que se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB núm. 26 de 27 de febrero de 2018),

RESUELVO FORMULAR:

El informe de impacto ambiental sobre el Proyecto de legalización de dos aparcamientos y accesos en suelo rústico en el mercado de "Las Dalías". Polígono 4, Parcelas 40, 41 y 144. TM Santa Eulària des Riu, promovido por Juan Fernando Marí Juan, en los siguientes términos:

1.Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El proyecto objeto del presente informe se tramita de acuerdo con la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental en las Islas Baleares dado que está incluido en el Anexo II "Proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada". Grupo 4 "Proyectos de infraestructuras". Punto 4. "Aparcamientos y marinas secas en suelo rústico".

2.Descripción y ubicación del proyecto

El objeto del proyecto es legalizar dos aparcamientos en suelo rústico anexados al mercado artesanal Las Dalías. El aparcamiento norte tendrá una superficie de 4.283,00 m² y 228 plazas disponibles, mientras que el aparcamiento sur tendrá 3.858,00 m² y 160 plazas disponibles. En total son 400 plazas.

El mercado ambulante de Las Dalías tiene un aforo máximo de 2.000 personas. Según el documento, diariamente pueden alcanzar los 10.000 visitantes: numerosos vehículos particulares acceden cada día que hay mercadillo, así como decenas de autobuses de agencias de viaje, tour operadores y de línea regular. Cada año visitan las instalaciones más de 500.000 personas. El horario del mercadillo es de 10 h de la mañana a las 20 h de la tarde todos los sábados del año. Por las noches, el mercadillo nocturno abre desde las 19 h a las 01 h todos los lunes y martes, de junio a septiembre, y los domingos, sólo el mes de agosto. La actividad se incrementa en los meses de verano. Es decir que se podría considerar una actividad que genera gran cantidad de afluencia, con los problemas que ello conlleva.

Se proponen 400 plazas pero este dato no viene justificado o apoyado con un estudio de movilidad completo. Además, las parcelas próximas, que se utilizan para presentar alternativas, ya se utilizan de aparcamiento en la actualidad. Incluso se utilizan unas 200 plazas de parking en una zona pública en el pueblo de San Carles. Para llegar al mercado deben realizar unos 600 m caminando por la acera y vial de la carretera, con el peligro que ello conlleva.

La mejora en los accesos al recinto y en la gestión de los aparcamientos que se propone en el proyecto tendrá una incidencia muy limitada en la fluidez del tráfico. Las instalaciones ya se usan, simplemente estará más ordenado, pero la afluencia y los problemas de movilidad y colapso de las infraestructuras será igualmente elevado para que el problema es la afluencia y la utilización mayoritaria del vehículo privado para acceder.

Además, el hecho de promocionar más parking o, en este caso, ordenarlo y gestionarlo, puede fomentar el "círculo vicioso de la movilidad insostenible": se podrán aparcar aún más coches, por lo tanto se fomentará el uso de éste.

Cada vez habrá más personas que lo utilicen, lo que hará que haya más automóviles y más circulación rodada. Se producirán más atascos y no habrá suficientes plazas de aparcamiento. Los autobuses urbanos de transporte público son más lentos y, por tanto, menos atractivos. Se disminuirá el uso, y de rebote, la oferta. Esto hace que aumente la contaminación, el ruido y los accidentes.





«La movilidad es un derecho que debe estar sujeto a unos determinados límites que tienen que ver con los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte (impactos socio).» (Glosario de Movilidad Sostenible, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, ISTAS: http://istas.net/descargas/2_CAT.pdf)

A la hora de proponer alternativas, debería responder también si es sostenible ambientalmente proporcionar parking a tanta gente si, como consecuencia, se saturan los accesos y las vías de transporte y se producen impactos relacionados con el tráfico, residuos, etc. Se debería estudiar la posibilidad de dar acceso y aparcamiento a un número limitado de gente implantando medidas para disminuir o temporalizar la afluencia en coche privado, tales como proponer acceso de vehículos en días alternos según su matrícula (pares o impares), etc.

Por otro lado, fomentar el uso del transporte público no pasa sólo por pedir más frecuencia de paso en las administraciones o mejorar la parada, sino de fomentarla a través de la aplicación de medidas que ayuden a que la población tome más transporte público: incentivando con medidas (billetes gratuitos o bajo precio, entradas, descuentos en comercios, etc).

3. Evaluación de los efectos previsibles

Se trata de un evento multitudinario que genera mucho tráfico de coches y de gente, generación de residuos, problemas de movilidad, contaminación acústica y atmosférica. Es evidente que la situación que genera la actividad produce impactos significativos y aumenta la capacidad de carga del medio ambiente. Se encuentra que la valoración de los impactos es mínima e insuficiente y no se basa en una metodología o en los atributos establecidos por la ley. Hay impactos infravalorados y otros que no se valoran, como los impactos del tráfico y los atascos: contaminación atmosférica: polvo, ruido, residuos, cambio climático, etc.

Desde el punto de vista social, el mercado o las instalaciones donde se celebra debería disponer de planes de seguridad general y salud, planes de emergencias ante riesgo de incendios, etc. También son importantes la indicación a los asistentes de medidas de autoprotección en grandes concentraciones de personas (ver: http://interior.gencat.cat/ca/arees_dactuacio/proteccio_civil/consells_autoproteccio_emergencia/mes_consells_dautoproteccio/grans_concentracions_persones/).

Hay que tener en cuenta que se trata de una gran cantidad de gente que tiene asociado una gran cantidad de servicios y residuos. Deberá tener un plan de gestión de residuos, no sólo del parking, sino de la actividad en sí. De hecho, el documento ambiental sólo evalúa los aparcamientos, pero como estos están ligados a la actividad y se pide el interés general de la actividad del mercado, se debería evaluar de forma conjunta los impactos del mercado artesanal y de los aparcamientos asociados.

Con todo, se valorarán todos los impactos, teniendo en cuenta el problema de forma global, proponiendo las alternativas a partir del Plan de movilidad. Este Plan debe tener los requerimientos técnicos necesarios establecidos por la administración competente y proponer soluciones integradoras y reales, consensuadas con las administraciones implicadas.

Por esta razón, se insta a las administraciones competentes que se impliquen durante la realización y elaboración del Plan de movilidad de forma que se pueda solucionar el problema de forma integradora y en base a una movilidad sostenible.

4. Consultas a las administraciones públicas y personas interesadas

1. De acuerdo con el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental simplificada, se han realizado consultas al Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos, y a la DI de Territorio y Movilidad del Consell de Ibiza.

En fecha 11/07/18 se recibe Informe de la Secretaría del Consell de Ibiza en el que se adjuntan tres informes:

El Informe de la Sección de Territorio (Urbanismo) indica la necesidad de declaración de interés general para poder obtener licencia de obras para ejecutar el proyecto. (...)». El Informe de la Sección de Infraestructuras Viarias concluye que la actividad de mercado de artesanía tiene una incidencia directa sobre el tráfico y la seguridad vial de la carretera EI-200 y para poder informar deberá presentar todo un estudio de la incidencia y la necesidad de la modificación de los accesos / intersecciones previstos, firmado por técnico competente y visado por correspondiente colegio profesional, de acuerdo con la normativa en materia de carreteras vigente (en especial la Norma 3.1-IC trazado) y que comprenda toda una serie de puntos: el estudio de tráfico que analice la EI-200, así como del tráfico no motorizado, el análisis de las características de la carretera EI-200 y el trazado, la señalización, el firme, el drenaje, la iluminación, otras instalaciones y la ornamentación de la intersección propuesta. Se debe justificar que la solución adoptada garantiza el mantenimiento o mejora de las condiciones de capacidad / nivel de servicio y seguridad de la carretera EI-200. En cuanto a las actuaciones previstas en vías de titularidad del Consell de Ibiza o en su entorno, deberán ser compatibles con el planeamiento y zonas de reserva previstas por el Consell Insular de Ibiza en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Ibiza vigente. En las actuaciones de definición de nuevos usos del suelo en parcelas contiguas a las carreteras del Consell se deberá cumplir lo que se determine en los mapas de ruido y planes de acción en materia de ruido de la red viaria del Consell de Ibiza »y se requerirá informe previo en este sentido.»





El informe de la Sección de Medio Ambiente que indica, entre otros que se trata de un ambiente periurbano sin vegetación naturaleza ni elementos naturales destacables. Se considera importante añadir como medida correctora la instalación de contenedores o equipamientos necesarios para efectuar la separación de origen de los residuos (vidrio, cartón, papel envases, etc) que permita su reciclaje posterior.

5. Análisis de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013

De acuerdo a lo previsto en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013, a fin de determinar si un proyecto se debe sujetar a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria se tendrán en cuenta los criterios descritos en el Anexo III que se detallan y evalúan a continuación:

-Características del proyecto: se trata de una legalización de dos aparcamientos que se ya se utilizan desde hace mucho tiempo por el "Mercado artesanal Las Dalías", con 400 plazas. Uno se encuentra dentro de la misma parcela del mercado, y otro en la parcela vecina. La otra parcela servirá para mejorar el acceso. Los aparcamientos sumarán un total de 400 plazas

-Ubicación del proyecto: los aparcamientos se encuentran en suelo rústico común, muy cerca de la zona urbana de Santa Eulària des Riu. El documento indica que se trata de las parcelas 440, 41 y 144. La parcela 144 actuará de plaza de distribución de vehículos, parada de transporte público y zona de desembarque seguro de los visitantes. El análisis de las alternativas es insuficiente y poco claro, ya que no indican claramente que se trata de una legalización y que en la actualidad se utilizan los cuatro aparcamientos. Las alternativas propuestas no solucionan el problema de manera global. No se indican los problemas ni la situación real existente, las grandes aglomeraciones de tráfico y de seguridad, etc. El plan de movilidad presentado no incorpora los datos técnicos mínimos que debe tener un estudio de movilidad, el análisis del estado de los accesos, carreteras, etc. El informe de la administración competente indica que el plan es mínimo e indica toda una serie de estudios a realizar.

-Características del potencial impacto: Se evalúan los impactos durante la fase de construcción y funcionamiento y dadas las características y la ubicación del proyecto, la alternativa elegida no resuelve los problemas que genera. Se generan claros impactos y la capacidad de carga del medio ambiente se ve claramente afectada.

5. Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero. Sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de legalización de dos aparcamientos y accesos en suelo rústico en el mercado de "Las Dalías". Polígono 4, Parcelas 40, 41 y 144. TM Santa Eulària des Riu, promovido por Juan Fernando Marí Juan, dado que se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013 y su modificación.

El EIA deberá incluir los aspectos mencionados en el presente informe y los indicados en los informes recibidos de las administraciones afectadas. Además, contendrá como mínimo lo establecido en el artículo 35 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en los términos desarrollados en el anexo VI, ambos modificados por la Ley estatal 9/18, así como por lo establecido en los apartados del artículo 17 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto de evaluación ambiental de las Islas Baleares, modificado también por la Ley autonómica 9 /18.

También debe incluir, en base al art. 17.4 de la Ley 12/2016 modificada, un anexo de incidencia paisajística que identifique el paisaje afectado por el proyecto, los efectos de su desarrollo y, en su caso, las medidas protectoras, correctoras o compensatorias. Toda la documentación deberá ir firmada por la persona redactora y colaboradores.

Tal como se estipula en el anexo VI. Estudio de impacto ambiental y criterios técnicos de la ley 21/13 modificada, se realizará un examen multicriterio de las diferentes alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, incluida la alternativa cero o de no actuación, y que sean técnicamente viables.

Se justificará la solución propuesta en función de varios criterios: económico, funcional, entre ellos el ambiental. Las alternativas deben ser razonables y técnica y ambientalmente viables.

Se incluirá, para cada alternativa examinada, la identificación, cuantificación y valoración de los efectos significativos previsibles de las actividades proyectadas sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y, en su caso, durante la demolición o el abandono del proyecto.

Necesariamente, la identificación de los impactos ambientales debe derivarse del estudio de las interacciones entre las acciones derivadas del proyecto y las características específicas de los aspectos ambientales afectados en cada caso concreto, incluido el paisaje en los términos del Convenio Europeo del Paisaje. Habrá que distinguir los efectos positivos de los negativos; los temporales de los permanentes; los simples de los acumulativos y sinérgicos; los directos de los indirectos; los reversibles de los irreversibles; los recuperables de los irrecuperables; los



periódicos de los de aparición irregular; los continuos de los discontinuos. Finalmente hay que indicar los impactos ambientales compatibles, moderados, severos y críticos que se prevean como consecuencia de la ejecución del proyecto.

Se deberá presentar el presupuesto de las medidas y del seguimiento ambiental previsto, teniendo en cuenta que, tal como establece el punto 29.2. de la Ley 12/2016, el promotor está obligado a contratar una auditoría ambiental cuando el presupuesto del proyecto supere la cuantía de un millón de euros o cuando así lo acuerde justificadamente el órgano ambiental.

De acuerdo con el artículo 39 de la Ley 21/2013, en el procedimiento sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, el promotor presentará una solicitud de inicio de la evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria con la siguiente documentación:

Documento técnico del proyecto

El estudio de impacto ambiental

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013 el órgano sustantivo someterá el proyecto y el estudio de impacto ambiental a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, mediante la publicación en el BOIB y en su caso en su sede electrónica. En el anuncio del inicio de la información pública, el órgano sustantivo, incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto con la información mínima que señala el art. 36.2 de la Ley 21/2013.

Además, tal como se prevé en el artículo 37 de la Ley 21/2013, simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Se considera que se deben realizar las siguientes consultas:

-Ayuntamiento de Santa Eulària des Riu

-DG de Recursos Hídricos. Servicio de Estudios y Planificación

-Departamentos de Carreteras y Medio Ambiente del Consell de Ibiza

Se recuerda que, en los proyectos sometidos a declaración de interés general o declaración de utilidad pública, actuará como órgano sustantivo aquel al que corresponda aprobar la declaración de interés general o la declaración de utilidad pública, y en este orden, tal y como se hace constar en el artículo 18.2 de la Ley 12/2016. Por lo tanto, para poder iniciar el trámite ambiental con la nueva documentación, la documentación deberá recibir del Departamento de Territorio y Movilidad del Consell de Ibiza.

Este informe servirá como informe de alcance de la EIA.

Se recuerda que, el artículo 9.Obligaciones de la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de montes, y la Ley 1 /2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, indica que «No hay que hacer la evaluación de impacto ambiental que regula el título II de los proyectos que incluye el artículo 7 de esta Ley que estén parcial o totalmente ejecutados sin que se hayan sometido previamente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental »

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluaciones ambientales.

Tercero. Esta resolución 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 aprobación.

Palma, a 22 de febrero de 2019

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

