

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

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

4723*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el proyecto
aparcamiento transitorio en el camino de Favàritx, TM Maó (5A/2019)*

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 marzo de 2018,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Antecedentes

El acceso a la zona del faro de Favàritx en el parque natural de s'Albufera des Grau se realiza a través del camino de faro Cf-1 titularidad del Consell Insular de Menorca. Se trata de una zona muy visitada que no cuenta con aparcamientos regulados. Los márgenes del camino no están delimitados y a medida que aumenta la afluencia de coches se generan zonas de aparcamiento no regulado en los márgenes del camino de acceso al faro, creando retenciones, atascos y problemas de seguridad.

Dados los problemas de movilidad en esta zona protegida, desde junio de 2018, se ha establecido una restricción de acceso de los coches en el tramo final del camino de Favàritx con un sistema de vigilancia. Se puede acceder a la zona a pie o en un nuevo transporte público de línea regular gestionado por el Consell Insular de Menorca para garantizar el acceso. Según conversaciones mantenidas con técnicos del parque, el año pasado había una barrera en "Son Camamil.la", a unos 500 m antes del aparcamiento, a la altura del desvío a "Les bateries". Se cerró el acceso allí y, como no había ningún aparcamiento, los coches estaban obligados a volver atrás.

Es el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de s'Albufera des Grau donde se delimitan las zonas destinadas a los equipamientos de aparcamiento y se fijan las características (capacidad de carga, tipo de cubierta, restauración, etc.).

Según el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) el PRUG se debía aprobar en un plazo máximo de dos años. Aunque se está tramitando el PRUG razón por la que, para paliar los problemas de movilidad que se pueden generar mientras se aprueba, se presenta un proyecto de aparcamiento temporal de 5.420 m².

Tramitación

Dada la naturaleza del proyecto este expediente se encuentra incluido en el grupo Grupo 10 punto 10 de la ley 12/2016 de evaluación ambiental en las Islas Baleares: aparcamientos en espacio natural protegido o espacios protegidos Red Natura 2000, de acuerdo con la Ley 42 /2007 y la Ley 5/2005, en zonas húmedas incluidas en la lista del Convenio de Ramsar y en zonas especialmente protegidas de importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera de Mediterráneo.

Por lo tanto es necesaria una Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria y debe seguir la tramitación ambiental establecida en el título II, capítulo II, sección 1ª de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el presente proyecto quiere ser un estudio de impacto ambiental ordinaria.

1. Información del proyecto: objeto, ubicación y descripción

Las obras objeto del presente proyecto son la adecuación de los terrenos para ordenar y ejecutar un aparcamiento temporal, que ocupa una superficie de 5.420 m² y puede albergar 200 plazas de aparcamiento de utilitarios y tres estacionamientos de autobuses. Además, permitirá poder realizar el cambio de sentido de vehículos largos sin tener que llegar al final del faro. El Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del parque natural de la Albufera des Grau, en trámite de aprobación, prevé establecer un aparcamiento regulado para 200 vehículos en la zona de las antiguas baterías u otra cercana permitido en el PRUG. Mientras se aprueba el Plan y para minimizar los problemas de movilidad se ha decidido realizar esta dotación de aparcamiento temporal.

Los terrenos que se utilizarán de forma temporal por el aparcamiento pertenecen a la finca de Capifort, situada en T.M. de Maó, parcela 2 del polígono 19, en el margen sur este de la carretera que conduce al faro de Favàritx, concretamente en su PK- 6 + 100.

Las obras necesarias para esta actuación son:

1. Nueva construcción para la ampliación de entrada al solar, dotando de un ancho mínimo de 5 metros, incluyendo el suministro y colocación de barreras de acebuche de carácter menorquín. La salida ya la encontramos en condiciones óptimas.
2. Adecuación de las dos zonas de entrada y salida, consistente en realizar un pavimentado de unas transiciones entre el asfalto actual y el acceso a la parcela, de 50 m² que permita con facilidad la entrada y salida del parquin. Este pavimento se realiza mediante la capa base de 15 cm de hormigón tipo HM-20 y la colocación de un mallado de agarre. La intención de esta actuación es evitar la rotura del firme de aglomerado en las maniobras de entrada y salida, ya que el desnivel entre la carretera y la parcela es considerable. También pretende dar continuidad a las aguas pluviales de escorrentía de las aceras del camino
3. La formación de un paso pluvial para dar continuidad a las aguas pluviales de escorrentía, por debajo de las actuaciones de entrada, para evitar de esta manera que el agua del margen entre en la zona de aparcamiento.
4. La nivelación y regularidad uniforme de las tierras de la valla, con compactación de la tierra vegetal de la zona destinada a aparcamiento, que se estima de un espesor promedio de 20 cm. Sólo se dará nivelación y compactación en las zonas de rodado, con la intención de marcar el terreno las zonas de tráfico y las zonas de estacionamiento.
5. Delimitación del perímetro de estacionamiento, en especial el lateral este y sur, mediante la colocación de estacas de madera de dos metros de altura y de un diámetro de 10 cm, situadas a una distancia de 3 metros. Estas estacas soportarán un cierre metálico de malla de 10 x 10 cm de acero inoxidable con rocas en la parte inferior para evitar que los vehículos y las personas puedan acceder al flujo de agua o torrente superficial que desemboca en la cala de Es Portitxol. La valla se colocará en el lateral sureste, junto al torrente y en su lateral suroeste, con el resto de la valla.
6. Delimitación interior de las plazas de aparcamiento mediante la colocación de estacas de madera a modo de ordenación del aparcamiento en tres grandes franjas de aparcamiento, atadas con cuerda interior. Las estacas de un diámetro de 15 cm y una altura de 1 metro, se colocarán en el centro de las dos líneas de aparcamiento, a una distancia de 5 metros, marcando los ejes de estacionamiento. Todas las estacas tendrán la posibilidad de retirada durante los meses invernales, permitiendo de esta manera que las tierras se puedan volver a labrar.
7. Instalación de un panel informativo de situación y ordenación del estacionamiento, que se encontrará situado en la entrada del mismo.
8. Instalación de señalización vertical indicando entradas y salidas del aparcamiento, también se incluye la señalización horizontal en la carretera actual, con el pintado de flechas indicativas de entrada y salida, un Stop a la salida y un símbolo de parquin para la entrada.
9. Nueva construcción de tres esquinas situadas posteriormente a la salida de la parcela, situada en el Pk -6 + 200, con la creación de un paso de peatones de una anchura de 1 metro para los peatones y de mínimo 5 metros para el paso de vehículos (generalmente barreras cerradas), incluyendo el suministro y colocación de barreras de acebuche de carácter menorquín.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Diagnóstico territorial

El proyecto del nuevo aparcamiento de Favàritx se encuentra situado en el Parque Natural de s'Albufera des Grau, un área de Menorca catalogada como Red Natura 2000, donde encontramos una zona LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) y una zona ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves). El Parque Natural de S'Albufera des Grau está regulado por el Plan Especial de Protección de s'Albufera, que se aprobó el 18 de noviembre de 1988, posteriormente por el Decreto 50/1995, en el que se declara como parque natural y por Decreto 51 /2003 donde se amplía, y finalmente por el Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN), aprobado el 16 de Mayo de 2003.

Según el plano 5 del anexo cartográfico del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de s'Albufera des Grau, las actuaciones que se prevén realizar en Favàritx se encuentran en un área de aprovechamiento condicionado a conservación. Según el artículo 24 sobre los usos, la zona se puede dedicar, de forma secundaria, a usos turísticos, de ocio o de educación siempre y cuando no alteren los valores ambientales.

Los terrenos pertenecen a la finca de Capifort, situada en T.M. de Maó, parcela 2 del polígono 19, en el margen sur este de la carretera que conduce al faro de Favàritx, concretamente en su PK- 6 + 100.

La parcela tiene dos entradas, la primera que encontramos en dirección al faro tiene una anchura de 3.2 metros, y la segunda, de reciente construcción, tiene una anchura libre de 5 metros, con una separación de 25 metros.

Diagnóstico ambiental

Se ha realizado una caracterización de la zona, un inventario ambiental, donde se describe el medio físico (geología y geomorfología, climatología, hidrología) y biótico y biodiversidad (flora y fauna, espacios naturales) y medio socioeconómico.

En relación a la flora, y la fauna en la zona del nuevo aparcamiento no se encuentra ninguna especie catalogada como amenazada.

En la capa de hábitats del IDEIB aparece una mancha que corresponde al de torrente y que hay tres hábitats posibles: *Holoschoenetum romani*, *Callitricho-Ranunculetum baudotii* y *Helosciadetum nodiflori*.



En relación a la topografía, la zona tiene una pendiente semi uniforme, entre el 6 al 10%, con el punto más alto en la parte oeste o zona contigua de la carretera y la parte más baja en la zona este, que limita con un hipotético torrente o arroyo, que se encuentra seco.

En relación al agua, no se encuentran fuentes ni sondeos en la parcela de actuación. El acuífero presenta vulnerabilidad baja. Es importante, sin embargo, destacar que en el límite sur del nuevo aparcamiento se encuentra el pequeño torrente de Es Portitxol, que acaba desembocando en la cala del mismo nombre. El documento indica que se ha tenido en cuenta este torrente en el diseño ya que muchos de estos torrentes crean pequeñas zonas encharcadas con agua más permanente, con un régimen de humedad más alto y con una gran biodiversidad animal y vegetal, pero no indica cómo.

Se presenta un anexo hidráulico con una redacción un poco confundida. Se describe que los terrenos del solar limitan con el torrente que recoge la cuenca hidráulica de la zona. Se trata de un torrente canalizado con pared seca en sus dos lados, prácticamente a lo largo de toda su cuenca. La sección es constante, tanto al inicio del solar como el final. Sólo pierde su canalización en las inmediaciones de la carretera, en la parte más al norte del solar. En la parte final del torrente ya escasos metros del cruce inferior de la carretera, encontramos que el torrente pierde su sección canalizada y queda un tramo de unos 15 metros en forma de "V", con un ancho de 4 metros y una profundidad de 1 metro.

De esta forma se permite que la maquinaria agrícola pase el torrente sin tener que pasar por un puente, como sucede aguas arriba, previo al inicio del solar de estudio. Finalmente el torrente se pierde bajo la carretera que conecta con el faro, atravesando la pared seca de cierre del solar, con una sección abierta de 2 metros de ancho y una altura de pared seca de 1.3 metros.

Respecto al pequeño afluente situado al norte del camino y que puede interpretarse que atraviesa la carretera, se representa gráficamente pero no se identifica en el terreno probablemente porque este afluente es corto y de pequeño caudal. El caudal que recoge este afluente es absorbido por la cuneta existente del camino y posteriormente es canalizado bajo una berma hormigonada. El terreno del aparcamiento no presenta ninguna erosión por el paso del agua. Después indica que en la zona de estudio el torrente está canalizado íntegramente, si bien en algunos puntos la pared del mismo presenta algún desperfecto o incluso hay zonas donde la vegetación ha crecido en su interior. También encontramos restos de piedras cobertoras de la propia pared, caídas y en el lecho del torrente, que lo convierten en un lecho poco plano.

El estudio hidráulico concluye que el caudal que se puede concentrar en la zona del futuro aparcamiento temporal queda canalizado dentro del torrente existente. La zona no debe sufrir desbordamientos, ya que el cálculo se ha realizado en el punto más desfavorable y considerando una superficie que está del lado de la seguridad.

El estudio indica que se realizará una "formación de un paso pluvial" para dar continuidad a las aguas pluviales de escorrentía, pero no indica claramente qué quiere decir. Se entiende que es la tubería por debajo del hormigón de la entrada.

Aunque no encontrarse afectado directamente por el proyecto en cuestión, encontramos una de las balsas temporales que existen en Menorca, lo convierte en un lugar muy rico en biodiversidad. Esta balsa se llama "Es Cos des Sídic" (Código: MEBO36), incluida en el inventario de zonas húmedas de Menorca (Pretus, 1990) y en el Proyecto Life Basses (CIME, 2005). En esta balsa destacan 4 especies vegetales hidrófilas como la *Althenia orientalis* subsp. *Orientalis*, la *Althenia orientalis* subsp. *Betpakdalensis*, la *Ruppia maritima* y la *Lamprothamnium pulposum*.

3. Resumen del proceso de evaluación

Fase de información pública y de consultas

El 17 de noviembre de 2018 se publicó en el BOIB núm. 144 la información pública de la declaración de interés general del proyecto constructivo de aparcamiento transitorio en el camino de Favàritx. T.M. de Maó. NO HUBO ALEGACIONES. Durante la IP han sido consultadas las siguientes administraciones:

1. Ayuntamiento de Mahón
2. Parque Natural de S'Albufera des Grau y Servicio de Planificación de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad
3. Departamento de Dominio Público Hidráulico de la DG de Recursos Hídricos
4. Servicio de Costas y Litoral
5. Demarcación de Costas de las IB

Se han recibido los siguientes informes:

-Informe favorable del Servicio de Aguas Superficiales la DG de RRHH (31/01/19), que informa favorablemente, a efectos medioambientales y de declaración de interés general el proyecto en cuanto a afecciones a dominio público hidráulico de las aguas superficiales en sus zonas de protección (servidumbre y policía) y en zonas inundables o potencialmente inundables. Las obras en la zona de policía precisarán de autorización administrativa previa de la DG de Recursos Hídricos. Esta autorización será independiente de cualquier otra que tenga que ser otorgada por los diferentes órganos de las administraciones públicas y, en su caso, los propietarios de los terrenos

particulares. El promotor, a la solicitud de autorización, adjuntará proyecto, suscrito por técnico competente, que defina con el grado de detalle suficiente las obras a realizar.

-Informe del Servicio de Espacios Naturales (13/02/19) que, en relación al ámbito del PORN, informa favorablemente siempre que

1.La zona acondicionada como aparcamiento temporal se devuelva a su estado original una vez se cuente con el aparcamiento definitivo, que se ejecutará una vez que se apruebe el PRUG-PGXN2000 Grau.

2.Se cumplen las medidas correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental del proyecto, y en especial que

- a. para evitar posibles afectaciones a las aves de la zona, las obras se realicen, en su caso, respetando los periodos de nidificación, que de manera general se encuentran entre el 1 de abril y el 30 de junio
- b. para no afectar especies terrestres, no se dejarán acequias, surcos o zanjas a cielo abierto, y se revisarán a la hora de empezar.

Respecto al estudio hidrológico y sus conclusiones ya la obra consistente en la formación de un paso pluvial para dar continuidad a las aguas pluviales de escorrentía, se deberá cumplir lo que determine el informe de la DG de RRHH, servicio de aguas superficiales, que es el órgano competente.

En relación a los espacios protegidos Red Natura 2000 informa favorablemente el proyecto siempre que se cumplan todas las condiciones indicadas en el apartado de consideraciones con relación al PORN ya que no se prevé que puedan afectar apreciablemente los hábitats y las especies de interés comunitario del LIC y ZEPA ES0000233 de Addaia en S'Albufera.

Evaluación de impacto ambiental

Alternativas

Por lo que respecta a las alternativas del proyecto, se analizan 4 alternativas técnicamente viables, incluyendo la alternativa 0, o de no actuación. Todas estas alternativas se han estudiado a partir del mapa de regulación de aparcamiento del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).

La alternativa 0, de no actuación, se descarta dados los problemas de movilidad existentes en la zona que, dado el gran atractivo paisajístico natural de la zona, incrementa la afluencia de visitantes año tras año, sobre todo durante los meses de verano. El incremento del turismo altera el patrimonio natural, hace peligrar los objetivos de conservación que motivaron la protección del área y al mismo tiempo es un potencial económico para la población de la isla. De este modo resulta inevitable y muy conveniente gestionar y ordenar correctamente el estacionamiento.

La alternativa 1 preveía situar el aparcamiento en el mismo Faro de Favàritx dado que es una zona donde el terreno ya ha sido modificado donde hay zonas con aglomerado. Sin embargo, al encontrarse a escasos metros de un área con mucha riqueza ecológica, la balsa de Es Cos des Síndic, que pasar con vehículos por zonas con un alto grado de conservación y con especies incluidas en el anexo I de la Directiva de Aves 79/409 / CEE que crían y son de un tamaño insuficiente, se descarta esta opción.

La alternativa 2 sitúa el aparcamiento en las antiguas baterías militares donde el terreno ya ha sido modificado y parte del firme está aglomerado, se trata de una zona actualmente abandonada y por tanto, permitiría no tener que ocupar ningún otro espacio actualmente ocupado por vegetación. Sin embargo, la alternativa se descarta por los siguientes motivos:

- a) En primer lugar los terrenos son propiedad del ministerio de defensa, y actualmente no tienen disposición de utilidad pública.
- b) El recinto, en su estado actual, no está condicionado para albergar un aparcamiento, y los trabajos para su adecuación requeriría de actuaciones de importancia, importantes costes económicos y la modificación de los terrenos actuales.
- c) El recinto actual presenta varios puntos de peligros de derrumbes y deslizamientos, con probabilidad elevada de daños de importancia

Finalmente se presenta la alternativa 3, la de ubicar el aparcamiento en la zona indicada, en el margen derecho del Pk 6 + 100 de la carretera CF-1 en dirección a Favàritx. La finca se encuentra ubicada en unos terrenos que pertenecen a la finca de Capifort, situada en T.M. de Maó, parcela 2 del polígono 19. Exactamente, el nuevo aparcamiento estará en el margen sur este de la carretera que conduce al faro de Favàritx, concretamente en su PK- 6 + 100. Esta parcela tiene ejecutados dos accesos del camino, dado que ya se utilizó como aparcamiento temporal durante el año 2015: tiene dos entradas, la primera que encontramos en dirección al faro tiene una anchura de 3.2 metros, y la segunda, de reciente construcción, tiene una anchura libre de 5 metros. Están separadas por una distancia de 25 metros.

Los terrenos destinados a aparcamiento corresponden a una zona que actualmente no tiene mucha vegetación, clasificada como cultivos extensivos de secano con muy poca masa boscosa, por lo que el área a desbrozar es muy reducida.



Actualmente este terreno tiene un uso agrario de secano residual, mezclado con zonas de matorrales en el perímetro de la parcela o junto a las paredes secas y puntualmente pequeñas manchas de matas diseminadas interiormente. De hecho, se trata de casi la última zona de cultivo antes de llegar al Faro de Favàritx, donde ya aparecen zonas de matorrales de esclerófilos y arbustos aerodinámicos litorales de un valor ecológico más elevado.

Remarcar que la alternativa se sitúa en un sector que el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del parque contempla como óptimo para el aparcamiento de 200 plazas. Por lo tanto, desde el punto de vista de hábitats y cubiertas del suelo afectadas, la alternativa 3 es la ambientalmente mejor: mínima afección a zonas medioambientalmente más sensibles y muy cercana al faro de Favàritx.

Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

Se presenta una descripción de la metodología utilizada, la terminología de caracterización y valoración de impactos. Después se presenta una identificación y evaluación de impactos ambientales superficial, donde los impactos se valoran sólo cualitativamente en función de los atributos establecidos por la ley. No se describen las acciones o elementos generadores del impacto, los elementos del medio receptores de este ni se presenta la matriz de interacciones. No se diferencia entre la fase de construcción, fase de explotación y desmantelamiento. Se presentan directamente los impactos sobre cada uno de los medios receptores.

En relación al número de plazas del aparcamiento, el documento no indica ni justifica porque se han previsto 200 plazas. Dado que no se presenta un estudio de movilidad que indique la afluencia máxima de vehículos, se ha consultado en el parque y nos han proporcionado un "Resumen datos de frecuentación en Favàritx". Se presentan unos datos de coches desviados del año pasado en las barreras de la entrada de Son Camomila. El acceso estaba cerrado y vigilado de 8h a 20h. Los usuarios sólo podían acceder en bus desde Mahón. Los coches que llegaban a este punto eran informados y desviados por los vigilantes. Los coches contabilizados han sido: Junio: 160 coches / día, Julio: 203 coches / día, Agosto: 233 coches / día, Septiembre: 220 coches / día. El primer día de apertura de la carretera, el 1 de octubre, se registraron 342 coches de 9 a 14h dirigiéndose al Faro de Favàritx. Después se hizo un recuento y en octubre de 2018 se registraron unos 100 coches diarios de 9 a 14h.

Si la afluencia es tan grande, se evaluará la posibilidad de limitar el acceso rodado a la zona y el aparcamiento y, a la vez, proponer medidas para disminuir o temporalizar la afluencia en coche privado: proponer días alternos de aparcamiento para el coches según su matrícula (pares o impares) o para fomentar el uso del transporte público, incentivando con medidas (billetes gratuitos o bajo precio, etc).

El transporte habilitado deberá seguir funcionando a pesar de la existencia del aparcamiento. Todas estas medidas repercutirán sobre el cambio climático, que tampoco se ha valorado.

Parece que se pondrá una barrera de acebuche para gestionar el acceso a la zona, pero ésta está puesta después del parquin, por lo que no se podrá controlar la afluencia de coches y el aparcamiento. El documento no indica claramente el funcionamiento del acceso, si habrá vigilancia, etc ..

Se encuentra más adecuado poner la barrera más atrás, antes del aparcamiento, y contratar un vigilante durante todo el día que controle el acceso a la zona y el parquin, y que informe del número de coches estacionado. Se deberá instalar un panel informativo en un lugar donde se pueda dar la vuelta con el vehículo e informar a través de internet del estado de las plazas del parquin, que se actualice cada 10 o 20 minutos.

Además deberá vigilar que no se estacione fuera del aparcamiento habilitado. De hecho, se debería evaluar prohibir el estacionamiento en los arcenes del camino con carteles y señales que prevean también el sancionamiento.

En relación al suelo, está previsto nivelarlo y compactarlo con la intención de marcar en el terreno las zonas de tráfico y las zonas de estacionamiento. El propio documento indica que el proyecto modificará permanentemente el paisaje de la zona afectada, la cual pasará de ser una zona de suelo rústico con un hábitat agroforestal de acebuchal a ser un terreno árido, compactado y con un uso de estacionamiento, perdiendo la capacidad agrológica del sitio. Es decir que se trata de una actuación permanente. Con todo, se encuentra que no es necesario ni correcto realizar la nivelación y compactación del terreno.

A la entrada y salida se colocará una losa de hormigón que eliminará la capa edáfica existente. En relación a esto se encuentra que se trata de una medida irreversible y dada la temporalidad del parquin, se encuentra que no es adecuado. Se deberán poner placas de hierro u otro material que permita su retirada después de la época de verano.

Se realiza una delimitación del perímetro de estacionamiento con estacas de madera de dos metros de altura y un cierre metálico de malla de 10 x 10 cm de acero inoxidable y piedras en la parte inferior, se realiza con el fin de evitar que los vehículos o las personas puedan acceder al torrente. Aunque indican que todas las estacas tendrán la posibilidad de retirada durante los meses invernales se encuentra que las estacas van clavadas y con la malla metálica no será fácil extraerla cada temporada, sobre todo teniendo en cuenta que los recursos de que dispone el





parque son limitados. Además, no se han valorado los impactos de esta reja. Si los años anteriores no ha hecho falta esta medida no se entiende porque ahora es necesaria. Por lo tanto, se encuentra suficiente la delimitación con estacas y cuerda y las explicaciones en los paneles informativos de la existencia del torrente y su ubicación.

En relación a los pilones que ordenarán el estacionamiento, aunque irán clavadas en el terreno sin utilizar hormigón, será necesario retirar una capa de tierra vegetal para ser compactada y mejorar su estabilidad, lo que supondrá un impacto moderado. Todas las estacas tendrán la posibilidad de retirada durante los meses invernales, permitiendo de esta manera que las tierras se puedan volver a labrar.

En la recolocación de las señales verticales y los paneles informativos, estos deberán reforzar con una nueva base de hormigón que supondrá un ligero movimiento de tierras, pero dado que se trata de una medida de educación ambiental se encuentra que el impacto final será compatible.

Está prevista la construcción de tres esquinas situadas posteriormente a la salida de la parcela con la creación de un paso de peatones de una anchura de 1 metro por los peatones y de mínimo 5 metros para el paso de vehículos (generalmente barreras cerradas), incluyendo el suministro y colocación de barreras de acebuche de carácter menorquín. Si actualmente hay una entrada y salida que ya se ha utilizado otros años, no se entiende la necesidad de realizar estas esquinas, que no son, precisamente, una medida temporal.

En relación a la circulación durante la fase de funcionamiento, indican que el aumento de ruido será superior a la actual, lo que no se entiende si la afluencia es tan elevada. Indican que el aumento se traducirá en una gran disminución de ruido en todo el resto del cabo de Favàritx. No se evalúa el impacto producido por el humo de los coches.

En relación a la hidrología superficial, el documento indica que se quiere realizar la «formación de un paso pluvial» para dar continuidad a las aguas pluviales de escorrentía. No explica exactamente en qué consiste la actuación. Por las partidas presupuestarias (excavación con zanja, suministro y colocación de tubería) se evidencia que se hará una zanja para canalizar el pequeño torrente estacional existente, pero no está claro si sólo es por debajo de la losa de hormigón de la entrada y salida o si se realiza alguna actuación sobre el torrente.

En relación a la vegetación existente, el documento indica que no se ha detectado ninguna especie catalogada como amenazada ni de un elevado interés botánico y que el desbrozado del perímetro de las masas boscosas que se encuentran en la zona de aparcamiento eliminarán parte la cubierta vegetal de manera permanente, afectando varias especies identificadas, básicamente acebuches.

En el plano adjunto se puede observar como la línea de delimitación está por encima de la vegetación pero no indica exactamente la vegetación a desbrozar y los pies arbóreos afectados. No se presenta un fotomontaje para ver cómo quedará la zona. Se encuentra que talar pies arbóreos y desbrozar vegetación para realizar un aparcamiento temporal en una zona protegida, dentro de un parque y afectada por Red Natura 2000, no se debería realizar. El documento indica que a pesar de que la zona se vea afectada, esto supondrá un impacto muy positivo para la conservación de la flora del cabo de Favàritx. Esta afirmación es parcialmente correcta porque el hecho de habilitar el parquin para proporcionar más plazas es importante, pero lo que representa una verdadera mejora de conservación de la zona será la limitación del acceso rodado en la zona mediante la barrera que impedirá que los coches aparquen en las aceras.

En relación a la fauna, los ruidos que producirá la maquinaria durante la fase de ejecución producirán una ligera molestia a los animales, a pesar de que el impacto más importante será si se hace en el periodo de nidificación de las aves. Nos encontramos en una zona donde se han catalogado dos especies de aves amenazadas como el chorlito patinegro o el chorlito chico. A pesar de ser especies de elevada importancia ecológica, no se considera que el proyecto del nuevo aparcamiento de Favàritx las pueda afectar.

Además, también podemos encontrar la presencia de especies endémicas de coleópteros, algún reptil catalogado como la tortuga mediterránea o anfibios que en otras partes del mundo se encuentran amenazadas y que por lo tanto será importante tenerlas presentes durante la ejecución de la obra para no afectarlas. De hecho, indica el documento, se pueden localizar en el torrente temporal que se encuentra en el lado sur, y la presencia de personas y vehículos podría afectar gravemente este ecosistema y por lo tanto se considera un impacto moderado que podrá ser minimizado siempre y cuando se sigan las medidas preventivas oportunas. Se encuentra que no es correcto valorar un impacto grave como moderado sin indicar claramente cuáles son las medidas propuestas.

En relación al paisaje, el proyecto del nuevo aparcamiento modificará permanentemente el paisaje de la zona afectada, la cual pasará de ser una zona de suelo rústico con un hábitat agroforestal de acebuchal a ser un terreno árido, compactado y con un uso de estacionamiento, perdiendo la capacidad agrologica del sitio. A pesar de que este impacto es elevado, el hecho de evitar modificar el paisaje del cabo de Favàritx lo convertirá con un impacto compatible. No está de acuerdo con esta afirmación porque no se tiene en cuenta el hecho de que este aparcamiento es temporal y que, como se ha comentado antes, lo que representa una verdadera mejora para el paisaje será la limitación del acceso rodado en la zona mediante la barrera que impedirá que los coches aparquen en las aceras. Se encuentra que no se debería compactar ni modificar el terreno.

La carretera que va en dirección al faro de Favàritx y que pasa por delante del nuevo aparcamiento coincide con un tramo del camino de caballos. Este camino se señalizará correctamente y el hecho de evitar el uso de los vehículos a partir del parquin, convertirá este camino en un tramo más seguro para sus usuarios.



En relación a los residuos, el documento indica que, dado que no se lleva ni se extrae material de la zona afectada, el impacto de estos será inexistente. La previsión de material de residuos se resume en dos partidas:

1. De un lado los restos vegetales del desbroce del solar, el cual quedará acopiado en la parte de la parcela no afectada por el aparcamiento
2. Y por la otra, los restos de material tipo arena, grava o arcilla de la limpieza y ejecución de las dos entradas y de la construcción de las nuevas esquinas.

En cuanto al material de restos vegetales, se considera que no es necesaria una gestión de los residuos. Los restos de residuos vegetales deberían ser tratados como establece la ley.

Por otra parte, se adjunta un programa de control de residuos, donde indica que se prevén materiales de demolición pero no entiende de donde provienen.

Se presentan medidas ambientales aunque no especifica quien las deberá ejecutar. Como medida correctora y / o compensatoria, todas las zonas afectadas por las obras con carácter temporal serán restauradas para poder crear nuevos hábitats para la fauna o reconvertir los viejos. El documento indica que durante la fase de funcionamiento, será importante controlar el acceso de usuarios al parque natural, poniendo especial énfasis en el horario nocturno, momento en que la contaminación lumínica puede afectar más a las especies de aves más jóvenes. Recomiendan que durante los periodos más altos de afluencia turística, un educador ambiental pueda explicar a los usuarios del parquin la importancia de estas nuevas restricciones.

El proyecto tiene un presupuesto de casi 30.000 euros.

Se presenta un programa de vigilancia ambiental para garantizar el correcto cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras. Si durante la obra se detectan nuevos impactos no previstos, deberán definirse inmediatamente las correspondientes medidas correctoras.

El seguimiento previsto se verá reflejado en un cronograma y durará al menos un período de un año, alargándose en función de la capacidad que tenga el medio natural para adaptarse a la nueva situación.

Se deberá prever el desmantelamiento completo de la zona con el fin de que el terreno recupere su estado original. Se tomarán las medidas correctoras necesarias para eliminar o disminuir el impacto ambiental asociado. El responsable del correcto desmantelamiento y de la ejecución de las medidas propuestas será el promotor.

Con todo, se encuentra que el proyecto y la EIA son muy esquemáticos y poco detallados. Se echa de menos la descripción de las soluciones aplicadas otros años (existencia de barrera, vigilantes, etc). Algunas de las actuaciones están indicadas, pero poco explicadas o justificadas. Además, hay determinadas actuaciones permanentes que harán que el terreno no pueda recuperar su estado original y que no están suficientemente justificadas.

Dada la temporalidad del proyecto y la especial zona donde se realizan, se deberían realizar las mínimas actuaciones e intervenciones sobre el terreno. Por esta razón se propone una serie de cambios al proyecto.

Finalmente, dado el impacto positivo que supondrá el proyecto, el carácter temporal de este y la necesidad ambiental urgente de poner solución al problema mientras se aprueba el PRUG para minimizar al máximo los impactos para la temporada próxima.

Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto constructivo de aparcamiento transitorio en el camino de Favàritx. T.M: Mahón, promovido por el Consell Insular de Menorca, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumpla los condicionantes siguientes:

1. Si es posible, poner la barrera más atrás, antes del parquin, y contratar un vigilante durante todo el día que controle el acceso a la zona y el aparcamiento y que informe del número de coches estacionados. Se debería instalar un panel informativo situado en un lugar donde se pueda dar la vuelta con el coche en caso de que esté lleno, así como informar a través de internet del estado de las plazas del parquin, actualizando cada 10 o 20 minutos
2. No realizar ninguna nivelación ni compactación del suelo de las zonas de tráfico o las zonas de estacionamiento que modifique permanentemente el terreno
3. Si es posible, no realizar losas de hormigón en la entrada y salida del parquin. Utilizar placas de hierro u otro material que permita poner la tubería por debajo y se pueda retirar cada temporada.
4. No utilizar cierre metálico de malla de acero inoxidable, delimitar sólo con las estacas y la cuerda
5. No realizar ninguna actuación sobre el torrente. Habrá que tener en cuenta el informe de la DG de Recursos Hídricos que indica que las obras en la zona de policía precisarán de autorización administrativa previa de la DG de Recursos Hídricos.





- 6.No realizar la construcción de tres esquinas situadas posteriormente a la salida de la parcela con la creación de un paso de peatones de una anchura de 1 metro por los peatones y de mínimo 5 metros para el paso de vehículos, a no ser que se justifique y sea absolutamente indispensable
- 7.No desbrozar o talar pies arbóreos. Delimitar las zonas vegetadas con estacas y cuerdas sin realizar ninguna acción sobre la vegetación a menos que sea plenamente justificada
- 8.Prever el desmantelamiento completo una vez que el aparcamiento se sitúe en su ubicación definitiva con el fin de que el terreno recupere su estado original. Tomar las medidas correctoras necesarias para eliminar o disminuir el impacto ambiental asociado. El responsable del correcto desmantelamiento y de la ejecución de las medidas preventivas o correctoras propuestas, será el promotor.
- 9.Incluir, en el presupuesto del proyecto y la EIA, las partidas medioambientales de las medidas a aplicar
- 10.Seguir ofreciendo transporte público a pesar de la existencia del aparcamiento.
- 11.Se cumpla con el informe del Servicio de Espacios Naturales.

Se recomienda:

- 1.Evaluar la posibilidad de proponer medidas para disminuir o temporalizar la afluencia en coche privado: proponer días alternos de aparcamiento para el coches según su matrícula (pares o impares) o para fomentar el uso del transporte público, incentivando con medidas (billetes gratuitos o bajo precio, etc).
- 2.Estudiar la posibilidad de prohibir y sancionar el estacionamiento en los arcenes del camino, e indicarlo con carteles y señales informativas.

En relación a las medidas propuestas, se recomienda establecer claramente las competencias entre las diferentes administraciones implicadas para establecer quién las ejecuta.

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, 25 de abril de 2019

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

