



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

2330

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 ampliación de aparcamiento público en el núcleo urbano de Sant Climent en la finca Mussuptà des Cosí, polígono 13, parcela 14. TM Maó (80a/2019)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 15 de enero de 2020, 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 ampliación de aparcamiento público en el núcleo urbano de Sant Climent en la finca Mussuptà des Cosí, polígono 13, parcela 14, en los siguientes términos:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

Desde el punto de vista ambiental, el proyecto se tramita por los artículos 45-47 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo a la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental en las Islas Baleares está incluido en el Anexo II, Grupo 4 (Proyectos de infraestructuras), epígrafe 4 (aparcamientos y marinas secas en suelo rústico).

Por lo tanto, se debe seguir la tramitación ambiental como Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada establecida en el capítulo II sección 2ª de la Ley 21/2013, así como cumplir con las prescripciones del artículo 17 de la Ley 12/2016, de 17 de agosto, de evaluación ambiental de las Islas Baleares que le sean de aplicación.

2. Descripción y ubicación del proyecto

El proyecto tiene por objeto la ampliación del actual aparcamiento público a la entrada del núcleo urbano de Sant Climent, en la finca Mussuptà des Cosí, polígono 13, parcela 14 del T.M. de Maó, con 954 metros cuadrados de superficie adicionales, que pertenecen a la parcela rústica de propiedad privada con referencia catastral 07032A013000140000UL.

Hoy día, cuenta con un aparcamiento de 1700 m² y 53 plazas, insuficiente para la demanda actual, sobre todo en verano.

La actuación se desarrolla en el Norte de la parcela actual, ampliando el 50% del espacio disponible con una cabida de 39 nuevas plazas, en suelo rústico común en la categoría de transición.

Se proyectan los mismos acabados que el actual aparcamiento, pavimento de asfalto, que ayudará a evitar las infiltraciones al subsuelo y conducir las aguas al imbornal existente. La propuesta del proyecto da continuidad a la pendiente existente adaptándose a la pendiente natural del terreno 1,5%, siendo el punto más elevado la base del nuevo muro de pared seca, que se construirá reutilizando la actual. El punto de recogida de residuos se mantiene y se reubica para facilitar la accesibilidad de los vecinos y la maniobrabilidad de los camiones de recogida.

3. Evaluación de los efectos previsibles

Las obras generarán los siguientes impactos: pérdida de suelo, eliminación de vegetación y molestias a la fauna, generación de residuos, emisiones de polvo y otros materiales, emisiones de gases y ruidos, riesgo de contaminación de suelos y aguas, paisaje y población.

Los impactos más importantes en la fase de explotación serán el riesgo de contaminación de suelos y aguas, emisiones de gases y ruidos, consumo energético, contaminación lumínica, impacto paisajístico.



4.Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se han realizado consultas a las siguientes administraciones previsiblemente afectadas por la realización del proyecto en: Departamento de Movilidad del Consell Insular de Menorca, Servicio de Cambio Climático y atmósfera, Dirección General de Recursos Hídricos. A día de hoy dentro del expediente constan los informes siguientes:

I. Día 11 de junio de 2019 tienen entrada con núm. de registro 728 del SAA oficio e informe por parte del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera informando lo siguiente:

Para dar cumplimiento al artículo 20.1 .a) de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, se debería hacer un verdadero estudio de alternativas de movilidad para evitar llevar a cabo una medida como la presentada, que conllevará mayor uso del transporte privado de combustión interna y, por tanto, inducirá más emisiones a la atmósfera y más problemas de movilidad.

Si, como resultado de este estudio, se concluye que no hay otra alternativa que la presentada inicialmente, se deberían tener en cuenta los siguientes condicionantes:

1.Según indicaciones de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética:

- Se debería cubrir el aparcamiento de placas fotovoltaicas.
 - Plantear un alumbrado de bajo consumo.
 - Poner puntos de recarga de vehículo eléctrico, empezando por 1 por cada 40 plazas y con un planteamiento de futuro de un punto por cada 5. Habilitar aparcamientos específicos para vehículos con emisiones directas cero, además de las propias de los puntos de recarga.
 - La ley indica que se debe hacer un análisis de su impacto sobre las emisiones de gases de efecto invernadero directos e inducidas, así como medidas destinadas a minimizarlas o compensarlas en caso de que no se puedan evitar. En este sentido, se podría estimar la emisión de CO2 generado durante la fase de construcción y la de explotación y hacer medidas de compensación del tipo, por ejemplo, reforestación en otros lugares, trabajos para la conservación de la posidonia, generación de renovables a otras instalaciones
- ...

No se establecen medidas para la prevención de polvo y gases durante la fase de construcción. Se deberían establecer medidas y plantear un plan de vigilancia ambiental para registrar su seguimiento. Se recomiendan las medidas indicadas en la Guía de prevención de la contaminación atmosférica en el sector de la construcción:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_de_prevencia_de_la_contaminacia_atmosfarica_al_sector-de-la-construccia/

2. Según indicaciones de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética:

Las medidas que facilitan el transporte privado motorizado deben ir acompañadas siempre de medidas que restrinjan su uso en los núcleos de población. En este sentido habría que tener en cuenta algunas de las establecidas en el Plan Marco de Mejora de la Calidad del Aire (<http://atmosfera.caib.es>). Entre ellas: limitar el tráfico privado dentro del casco urbano en vehículos que no sean vecinales; mejorar dentro del casco urbano la movilidad de peatones, ciclistas y vehículos alternativos (patinetes ...). Para ello se pueden definir rutas seguras y saludables dentro del pueblo, limitar los vehículos privados en según que calles, considerar las calles secundarias como ciclocalles con preferencia de ciclistas y velocidad máxima 30 km / h, habilitar de aparcamientos de bicicletas y vehículos alternativos (patinetes ...) por el pueblo.

3. Además, estas rutas de peatones y ciclistas deben tener en consideración los efectos de cambio climático, debiendo estar dotadas de arbolado y ajardinado suficiente para proteger del calor extremo. También, como herramienta de adaptación al cambio climático, el aparcamiento deberá llevarse a cabo con pavimentos de drenaje sostenible. Y se debería plantear este tipo de pavimentación para el resto del urbano.

II. Día 09 de julio de 2019 tienen entrada con núm. de registro 849 del SAA oficio e informe por parte del Departamento de Movilidad informando que el 17 de mayo de 2019 se emitió informe desfavorable por el servicio de carreteras dado que el drenaje del nuevo aparcamiento ampliado se conectaba a una red de 200 mm de diámetro existente y que quedará conectada con la red de pluviales de la carretera Me-12 que no ha contemplado un incremento de superficie de aguas pluviales del aparcamiento.

Además, para que el proyecto pueda obtener informe favorable debe incorporar un anexo justificativo del cálculo de la red de pluviales del aparcamiento, donde se justifique el caudal de cálculo considerado conforme el requerimiento de caudales de la instrucción 5,2 IC de Drenaje superficial de Carreteras, así como una red de pluviales en condiciones de seguridad. Dado que se trata de un aparcamiento en rústico y que el municipio no dispone de red de pluviales se considera que el diseño de la red de pluviales del aparcamiento debería plantear



un drenaje sostenible, el cual permita el almacenamiento y / o depuración de las aguas para su posterior o reincorporación al medio. Por este motivo, en caso de que la alternativa del drenaje sostenible no fuera viable por la existencia de otros riesgos ambientales cercanos, el proyecto de aparcamiento deberá prever un diseño adecuado para la canalización de las aguas pluviales del aparcamiento conforme a la instrucción 5.2-IC de carreteras. De esta forma queda garantizado un adecuado desagüe de las aguas pluviales provenientes tanto de la carretera como del aparcamiento.

III. Día 07 de noviembre de 2019 tienen entrada con núm. de registro 1468 del SAA oficio e informe por parte del Departamento de Movilidad del CIM informando que se han subsanado las deficiencias y dando como favorable la Declaración de Interés General para la ejecución del proyecto.

IV. Día 16 de diciembre de 2019 tienen entrada con núm. de registro 1.724 del SAA oficio e informe por parte del Servicio de Estudios y Planificación informando favorablemente con los siguientes condicionantes:

1. Según el art.60.7 del PHIB 2.019 debe preverse ejecutar la correspondiente red separativa de pluviales, no pudiendo verterlas a la red de alcantarillado, por lo tanto se debe prever la ejecución de una red separativa.
2. Si se justifica el punto anterior y por semejanza con el art.60.4 del PHIB 2019, como las aguas pluviales del aparcamiento que ahora se vierten son potencialmente hidrocarburadas, se deberá prever un tratamiento previo antes de su vertido, que será, como mínimo, de decantación y separación de hidrocarburos.
3. Respecto a la vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos, se estará a lo dispuesto en el art. 2 punto 1c) del Decreto ley 1/2016, y durante el tiempo que duren las obras, se adoptarán las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos, etc.) tanto de manera accidental como para llevar a cabo las tareas de mantenimiento de la maquinaria empleada para ejecutar la obra.
5. Análisis de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013

Se han analizado los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de evaluaciones ambientales, en concreto:

Características del proyecto: El objeto del proyecto es la ampliación del actual aparcamiento público a la entrada del núcleo urbano de Sant Climent.

La actuación se desarrolla en el Norte de la parcela actual, 954 metros cuadrados de superficie adicionales que amplían el 50% del espacio disponible, con una cabida de 39 nuevas plazas, en suelo rústico común en la categoría de transición. Se proyectan los mismos acabados que el actual aparcamiento, pavimento de asfalto, que ayudará a evitar las infiltraciones al subsuelo y conducir las aguas al imbornal existente.

Ubicación del proyecto: el actual aparcamiento público se ubica en la entrada del núcleo urbano de Sant Climent, en la finca Mussuptà des Cosí, polígono 13, parcela 14 del T.M. de Maó, los 954 metros cuadrados de superficie que se pretenden ampliar pertenecen a la misma parcela rústica de propiedad privada, referencia catastral 07032A013000140000UL.

No se localiza ningún espacio Red Natura 2000 en el emplazamiento del proyecto o próximo al mismo, no se afecta ningún espacio de relevancia ambiental de los definidos en la Ley 5/2005, de 26 de mayo, LECO. Ni ningún área de prevención de riesgos (APR). No hay elementos del patrimonio cultural que se vean afectados.

Se ubica en la masa 1901M1Maó, de vulnerabilidad moderada a la contaminación de acuíferos. Es una zona vulnerable por contaminación de nitratos. La zona está afectada por perímetros de restricciones moderadas de 2 pozos de abastecimiento urbano.

Referente a las masas de aguas superficiales en este sector no hay ninguna masa de agua de categoría río.

Según la cartografía de Hábitats de las Islas Baleares (2005) del IDEIB el hábitat más cercano se encuentra a más de 1900 metros.

En el Bioatlas (cuadrícula 1x1) no encontramos especies catalogadas y amenazadas. La Fauna destacable en el ámbito del proyecto: tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), sapo verde (*Bufo balearicus*), búho (*Otus scops*), especies incluidas en el Listado de especies en Régimen de Protección Especial (RD 139/2011).

La vegetación existente en las parcelas es de bajo interés ecológico (típica de los campos de la zona y no está afectada por ninguna figura de protección), y de baja productividad al encontrarse en un estado de desuso. Según el documento ambiental observan gramíneas principalmente (*Hordeum leporium*), margaritas o boliche (*Glebionis coronaria*) y algún ejemplar de borraja (*Borago officinalis*). En los márgenes y sobre las paredes secas se identifican las típicas engarzadas y espinosas como la zarzaparrilla (*Smilax aspera*), la zarzamora (*Rubus ulmifolius*) y el majuelo (*Crataegus monogyna*).

El impacto visual es de baja incidencia porque se integra en un entorno urbano, después del aparcamiento existente, de reducidas dimensiones y con los mismos acabados.



Características del potencial impacto: Los impactos más significativos durante la fase de construcción: emisiones de polvo y otros materiales, emisiones de gases y ruidos, riesgo de contaminación de suelos y aguas, destrucción de suelo, efectos sobre flora, fauna, paisaje y población. En la fase de explotación: el riesgo de contaminación de suelos y aguas, emisiones de gases y ruidos, consumo energético, contaminación lumínica, impacto paisajístico.

Dada la naturaleza de la actividad a desarrollar, si se aplican adecuadamente las medidas preventivas y correctoras no se espera que haya impactos significativos.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero: No sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de aparcamiento público en el núcleo urbano de Sant Climent en la finca Mussuptà des Cosí, polígono 13, parcela 14, dado que se prevé que no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, siempre y cuando se cumplan los siguientes condicionantes:

Realizar una prospección previa a la entrada de maquinaria pesada para retirar los ejemplares de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) que pudiera haber en la parcela. En caso de encontrar, contactar con el Servicio de protección de Especies para seguir sus prescripciones y realizar una correcta gestión de los individuos que se localicen.

Controlar la ocupación del espacio y aprovechar los excedentes de tierra.

- Los residuos producidos serán entregados a gestor autorizado y reutilizados los que sean aprovechables.
- Para disminuir los impactos sobre la atmósfera, los acopios de materiales se rociará con agua, engravillar las zonas de entrada y salida de camiones, regar la zona para disminuir la emisión de polvo y los días de mucho viento parar las obras, limitar la velocidad de los vehículos y cubrir los camiones y las zonas de depósitos.
- Las tareas que generen ruido se llevarán a cabo en horario diurno, en días laborables y sin sobrepasar los límites legalmente establecidos.
- La pared seca que delimita el aparcamiento sereno aprovechada y trasladada para construir el nuevo límite del mismo, se deberá vigilar el acabado del muro de pared seca para que sea similar a las paredes existentes.
- Comprobar el correcto acabado de la pavimentación con aglomerado asfáltico y que se hayan respetado las pendientes para asegurar que el agua de escorrentía drene correctamente hacia los sumideros existentes.
- Vigilar el correcto funcionamiento de la maquinaria. También se ha de prever evitar el vertido de sustancias contaminantes (aceites, hidrocarburos, etc.), Y en el caso de que se produjeran serán recogidos y entregados a gestor autorizado.
- Se deberá prever un plan de vigilancia ambiental para registrar el cumplimiento de las medidas correctoras y preventivas.
- Durante la fase de explotación se deberá hacer un programa de mantenimiento del aparcamiento.
- Plantear un alumbrado de bajo consumo que cumpla con la ordenanza municipal de contaminación lumínica. Se debería prever cubrir el aparcamiento de placas fotovoltaicas.
- Poner puntos de recarga de vehículo eléctrico, empezando por 1 por cada 40 plazas y con un planteamiento de futuro de un punto por cada 5. Habilitar aparcamientos específicos para vehículos con emisiones directas cero, además de las propias de los puntos de recarga.
- Cumplir los condicionantes del informe del Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos de día 16 de diciembre de 2019:
 - a) Según el art.60.7 del PHIB 2019 se debe prever ejecutar la correspondiente red separativa de pluviales, no pudiendo verterlas a la red de alcantarillado, por lo tanto se debe prever la ejecución de una red separativa.
 - b) Si se justifica el punto anterior y por semejanza con el art.60.4 del PHIB 2019, como las aguas pluviales del aparcamiento que ahora se vierten son potencialmente hidrocarbureadas, se deberá prever un tratamiento previo antes de su vertido, que será, como mínimo, de decantación y separación de hidrocarburos.

Segundo.- Se publicará el presente informe de Impacto Ambiental en la sede electrónica de la CMAIB y 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 evaluación ambiental. Además, se dará cuenta al Pleno de la CMAIB y al subcomité de EIA.

Tercero. El informe de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación del proyecto en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto.- El informe de Impacto Ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de que proceda en vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013.

Quinto.- 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 obtención de la autorización.





Palma, 21 de enero de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

<http://www.caib.es/eboibfront/pdf/es/2020/28/1055467>

