

## Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

### ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

#### **3171** *Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la definición de la franja de reserva de la variante norte de Artà, TM Artà (57E/2017)*

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 3 de marzo de 2020,

#### DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El art. 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece los planes o programas que son objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) ordinaria.

##### 1. Antecedentes

Los estudios informativos para la determinación de la zona de reserva viaria de variantes se redactan en cumplimiento de la Norma 11 del Plan Director Sectorial de Carreteras de 2009, con el fin de validar una franja de reserva de cada variante.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) redactó el documento de alcance, remitido el 20/09/2017 como respuesta a la petición de la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consell Insular de Mallorca de iniciar la tramitación ambiental estratégica.

El 27 de febrero de 2019 la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consell Insular de Mallorca remitió a la CMAIB la EAE completa para poder formular la pertinente declaración ambiental estratégica.

##### 2. Objeto del plan

El plan consiste en la definición de la franja de reserva viaria de la variante de Artà Norte, prevista en el Plan Director Sectorial de Carreteras de Mallorca (PDSCMa) de 2009. El objetivo de la variante, según la justificación de interés general es que la carretera Ma-3333 que comunica el núcleo urbano del pueblo de Artà con la Ermita de Betlem no tiene conexión con ninguna otra carretera. Los motivos son:

- El acceso a propiedades privadas
- El transporte con origen o destino la explotación ganadera con único acceso a través de la misma carretera Ma-3333.
- Las visitas turísticas a la Ermita de Betlem.

Además, esta justificación alude a la construcción de una variante que conectará la Ma-15 (carretera Palma-Artà-Capdepera), permitirá el acceso al tramo inicial de la Ma-333 sin tener que pasar por la interior del pueblo. Esta variante se refiere a la segunda fase de la variante de Artà, la parte Sur.

##### 3. Elementos ambientales más significativos afectados por el Plan y medidas propuestas

###### Afección aguas superficiales y subterráneas

Según el Estudio informativo y el Estudio Ambiental estratégico todas las alternativas, excepto una, atraviesan la zona con riesgo de inundación. A la afección en relación con la red de torrentes se parte de la base de que el proyecto constructivo resolverá los problemas de drenaje para evitar que la futura infraestructura actúe como una barrera. En el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) en el apartado 6 de características medioambientales que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático ... en el subapartado de red de aguas superficiales dice que al área de estudio donde se tiene prevista la ubicación de la variante se localiza es Torrent des Cocons que aguas abajo se une al Torrent de Canyamel que desemboca en la playa de Canyamel. La futura variante podría suponer una barrera natural que afecte el drenaje natural de la zona, siendo un factor de riesgo si el proyecto constructivo no está bien diseñado. Es de especial relevancia el correcto estudio y dimensionamiento de la obra de drenaje de la infraestructura. En el subapartado Hidrología subterránea dice que la zona de estudio se localiza sobre las masas de agua subterránea denominadas 1817M4 Ses Planes y 1817 M6 Es Racó con una vulnerabilidad baja a moderada no considerando que exista riesgo de contaminación de acuíferos.



#### Espacios Naturales protegidos

No afecta directamente a ningún espacio protegido, pero sí quedan en el entorno muy cercano a el Área Natural de Especial Interés de Alto Nivel de Protección (AANP) con el código 260, 265, 269,272 y 287 y El Área Natural de especial Interés con el código 1,659 (ANEI).

#### Hàbitats

La capa de Hàbitats 2005 como son las zarzamosas (*Rubus ulmifolius*- *Crataegum brevispiniae*), bosques de álamos (*Vincetoxicum*- *Populetum albae*), enredaderas sobre cañas (*Arundinaceae*- *Convolvulaceae* *sepium*), juncales y herbazales gramínoles húmedos (*Molinia*- *Holoschoenion*), enea y carrizo (*Typha angustifolia*- *Phragmites australis*). Esta vegetación de áreas sombrías de fuentes y torrentes de zonas fluviales con un adecuado mosaico de vegetación son lugares de gran interés para la función ambiental de la fauna silvestre que encuentra una buena fuente de alimento.

#### Vegetación

La vegetación de la zona corresponde a aquella de espacios cultivados de secano y frutales como el almendro (*Prunus dulcis*), el algarrobo (*Ceratonia siliqua*) y la higuera (*Ficus carica*), vegetación alóctona de espacios ajardinados asociados a viviendas, vegetación forestal próxima a la zona de conexión con Ma-15 y en algunas alternativas vegetación de la capa de Hàbitats 2005.

#### Fauna

Según el Estudio Ambiental Estratégico en el Bioatlas, aparece un conjunto de especies de las cuales incluyen la lista de la cuadrícula 2350 (1x1). Las especies catalogadas de esta lista son el gran capricornio (*Cerambyx cerdo* subsp. *Mirbeckii*) y los murciélagos de cola larga, nótulo pequeño y de borde claro (*Tadarida teniotis*, *Nyctalus leisleri*, *Pipistrellus kuhlii*).

En la cuadrícula 233 (5x5) aparecen las especies anteriores además del milano real (*Milvus milvus*), el cernícalo (*Falco tinnunculus*), el chochín común (*Tringoides tringoides*), la abubilla (*Upupa epops*), la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) también catalogados y la tórtola (*Streptopelia turtur*) amenazada.

#### Elementos de interés cultural o etnológico

En la zona de estudio se localizan tres elementos protegidos por el catálogo municipal que según el estudio informativo se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción de acuerdo con las indicaciones del Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca. Estas son:

Teulera des Murtons (Bien etnológico) ART-369

Sínia vora la Teulera des Murtons (Bien etnológico) ART-390

Pla de Sa Sínia (Yacimiento arqueológico) ART-095

#### Paisaje

Según el Estudio Ambiental Estratégico el valor paisajístico de la zona se considera medio, por no presentar características paisajísticas singulares ni presentar degradaciones relevantes. No tiene en cuenta la proximidad de las colinas que la rodean.

#### 4. Resumen del proceso de evaluación

##### Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance (20/09/2017) que fue enviado a la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consell Insular de Mallorca el 25 de octubre de 2017.

##### Fase de información pública y de consultas

El Estudio informativo de la variante de Artà y el Documento Ambiental Estratégico se sometieron al trámite de información pública en dos ocasiones.

Para la determinación de la zona de reserva viaria de la Variante Norte de Artà (BOIB núm. 25 de 23 de febrero de 2016) con las alegaciones de: el colectivo Alternativa per Artà, el Ayuntamiento de Artà (31/03/2016), la DG de Agricultura y Ganadería (GOIB), el departamento de

Medio ambiente del Consell de Mallorca y particulares. El 20/04/2016 el Consell de Mallorca realiza un informe de contestación de las alegaciones de la información pública del estudio informativo de la variante norte de Artà Clave 15-18-0- EI. Informe (06/06/2016) del Consell de Mallorca sobre la no necesidad de modificación del estudio informativo a raíz de las alegaciones.

Y en la aprobación inicial del Estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la variante norte de Artà Clave 15-18-0-EI (BOIB núm.88 de 17 de julio de 2018).

Informe técnico de respuesta a las alegaciones recibidas durante el procedimiento de exposición pública del estudio informativo y estudio ambiental estratégico para la determinación de la zona de reserva viaria de la variante Norte de Artà. Emisor: Departamento de Territorio e Infraestructuras de la D.I de Infraestructuras y Movilidad del Consell de Mallorca.

Durante el plazo de la segunda exposición pública se presentó 1 informe de supervisión del Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca y una en alegación. Se reitera la petición de informes y se pide al Ayuntamiento de Artà que informe sobre la existencia de asociaciones de vecinos o plataformas relacionadas con el estudio informativo. El Ayuntamiento (10/12/2018) indica que no existen. También se piden informes a las siguientes asociaciones: Terraferida, GOB y Amigos de la Tierra que no envían ningún informe ni respuesta.

Alegación de la representante de la Agrupación de electores Alternativa per Artà.

0.- Alegación respecto al uso de la lengua catalana en el ámbito de competencia del Consell de Mallorca. El Consell de Mallorca alega que la finalidad del estudio exige la redacción en otra lengua, ya que forma parte de un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento organismo en el que el catalán no es lengua oficial.

1 y 2. Se propone que se revise la titularidad municipal del acceso al PNL para Cala Estrecha asumiéndola el Consell de Mallorca por la alta intensidad de tráfico, frecuentación de excursionistas, que da acceso a varios puntos de interés y la falta de capacidad económica del Ayuntamiento para su mantenimiento. En la memoria no se consideran los vehículos que van al acceso del PNL y al LIC y ZEPA Montañas de Artà ni los flujos de cicloturistas y peatones. Tampoco se consideran los atropellos de animales en la Ma-3333 por la excesiva velocidad por el tipo de carretera y ambiente donde discurre. Pide reducir el límite de velocidad a 30 km / h. Pide que se consideren como "vías parque" la Ma-3333 y la carretera a Cala Torta como en la memoria del PTM. La respuesta del Consell es que no es objeto de este estudio dar respuesta a estas solicitudes como ya indicó en las alegaciones de 2016.

3.- Propone tener en cuenta la presencia de peatones en la zona y priorizar una acera protegida y segregada, independiente de la de ciclistas, así como revisar el carácter interurbano de la vía. La respuesta del Consell es que será el proyecto constructivo que defina las secciones transversales de la variante como indicó en las alegaciones de 2016.

4.- En el apartado Hidrología del Anexo 4 hay un error, ya que se indica que el Torrent des Cocons no atraviesa el núcleo de Artà de forma soterrada, sino que lo hace Sa Siquia, y su cuenca es muy superior a la que se delimita el mapa como Cuenca 2 que debería incluir la mayor parte del núcleo urbano de Artà y otras zonas. Se pide que se vuelvan a calcular los riesgos de inundación. Si bien Sa Siquia no está incorporada a las NN.SS. de Artà ni al PTIM como zona inundable, la realidad es que se dan episodios de inundaciones periódicamente. El Consell responde que como se indicó en las alegaciones de 2016 "el proyectista reconoce su error en exposición sobre la ubicación de los torrentes. Los cálculos definitivos de las cuencas, caudales y dimensionamiento de las obras hidráulicas, se realizará en el proyecto constructivo y deberá ser aprobado por la D.G. De Recursos Hídricos previo a la aprobación del proyecto". También responde que se debería estudiar si los riesgos de inundaciones en Sa Siquia se corresponden a una situación de mantenimiento deficiente del cauce del torrente des Cocons, u otra causa subsanable.

5.- Respecto a la alternativa elegida AC-CE se hacen una serie de puntualizaciones:

No se debería considerar el carácter del itinerario, ya que favorece el consumo de territorio en valorar más la lejanía respecto al núcleo urbano. El Consejo responde que es un juicio de valor y no técnico y que la supresión de este criterio no alteraría el resultado.

Plantea hacer una nueva rotonda en la carretera de Artà a Capdepera a 300 metros de la rotonda actual de salida de Artà, pero no define el cruce de la gasolinera. Se propone que este cruce sólo dé acceso al Parque de Bomberos y al Punto verde. Se pide un corredor peatonal hasta la entrada del campo de fútbol, a partir de la intersección de la nueva variante y el camino de madera sobre Sa Siquia. El Consell responde que se tendrá en cuenta en el proyecto constructivo.

La alternativa atraviesa Sa Siquia, donde son frecuentes episodios de inundaciones en la zona de huertos. Este hecho se debe tener en consideración. Se discrepa con la afirmación del anexo 6 "Valoración ambiental de las alternativas" donde no se indica este riesgo para la alternativa AC-CE.

Se pide renaturalizar Sa Siquia rehaciendo el paseo de madera a un lado y mejorar el paseo a lo largo del lecho.



Se considera delicada la intersección de la nueva variante con el paseo de Sa Síquia, que debería estar regulada con semáforos u otro sistema similar. Respecto a la adecuación de la acequia queda fuera del ámbito del proyecto de este estudio, pero se incluirá en el proyecto constructivo.

6.- En el Estudio Ambiental Estratégico no se recoge, en ningún momento, la existencia de Sa Síquia y la problemática de inundaciones. El Consell responde que el contenido es similar al apartado 4.

El informe del Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca reitera la petición de un cruce seguro de los usuarios de la Ruta Artà-Lluc con la futura variante.

Ayuntamiento de Artà en fecha 07/07/2017 en un informe dirigido a la CMAIB raíz de la consulta y petición de informe manifiesta su conformidad con la propuesta de acuerdo con los motivos que se desarrollan en el Estudio informativo y plantea una serie de mejoras para la configuración definitiva de la alternativa AC-CE y en el estadio de la redacción del proyecto de construcción.

- Pide la prolongación de la reserva, de modo que tenga su inicio en la entrada del aparcamiento de Sa Clota.

- Pide un itinerario seguro para peatones entre el núcleo urbano y la zona deportiva y de servicios de Ses Pesqueres. Esto es debido a que el itinerario forma parte del Plan de movilidad de Artà como eje conector transversal del pueblo entre el extremo oeste donde están los equipamientos deportivos, la escuela Na Caragol e instituto con el extremo este acceso al campo de fútbol y punto verde de Ses Pesqueres.

El informe del Servicio de Aguas superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos concluye que: A los efectos del artículo 22 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental, se informa favorablemente del Estudio informativo y el Estudio Ambiental Estratégico. La alternativa elegida (alternativa 3 AC-CE) es la que presenta una menor afección dominio público hidráulico de las aguas superficiales, en sus zonas de protección (servidumbre, policía) y en zonas inundables o potencialmente inundables, pudiendo incluso concretar un trazado sin afecciones. Este informe no es una autorización.

El informe de la Consejería de Transición Energética y sectores productivos de la Dirección General de Energía y Cambio Climático concluye que para dar cumplimiento a algunos aspectos de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética se debería dar cumplimiento a los artículos 20, 36, 38 y las medidas preventivas en las diferentes fases del proyecto (obras y explotación). Además, sería adecuado que el Consell se coordinase con el ayuntamiento para que la puesta en marcha de la variante supusiera la puesta en marcha de medidas de movilidad sostenible en el mismo municipio.

El informe de la Dirección Insular de Infraestructuras del Departamento de Movilidad del Consell de Mallorca, en su informe 101/19-CA dice que la definición de una franja de reserva no se ajusta a ninguno de los supuestos del artículo 20 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética. Por eso, no se cree pertinente la inclusión del anexo solicitado en el documento en esta fase de tramitación. Para el cumplimiento adecuado de los artículos 36 y 38 mencionados se requiere una definición más exacta de la infraestructura futura que no es objeto del trámite actual de la definición de la franja de reserva.

El informe del Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos concluye que con respecto a la prevención del riesgo de contaminación de acuíferos, los perímetros de protección de los pozos de abastecimiento urbano y APR de deslizamiento, informo favorablemente sobre el estudio informativo para la determinación de la zona de reserva viaria de la variante norte de Artà y la zona de la reserva viaria elegida (AC-CE), ya que se considera que no existe riesgo de contaminación de las aguas subterráneas y no aparece ningún APR de deslizamiento.

## 5. Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración ambiental estratégica favorable a la alternativa 3 franja AC-CE propuesta, respecto a la definición de la franja de reserva de la variante de Artà Norte siempre que se cumplan las medidas correctoras propuestas en el Estudio Ambiental Estratégico firmado por Ignacio Soto Molina (ATENEA), Licenciado en CC.AA colegiado nº19.476-MU en fecha 08/02/2018, y las siguientes condiciones:

-El proyecto constructivo de la variante incluirá la siguiente información:

+ Los indicados por el informe emitido por la Dirección General de Energía y Cambio Climático:

\* Elaborar un anexo específico de perspectiva climática, que debe llevar a cabo un cálculo y compensación de emisiones de gases de efecto invernadero, durante la fase de construcción y debido al tráfico inducido, incluyendo medidas compensatorias para conseguir una absorción que compense la pérdida de reservas de carbono y de la capacidad de remoción, además de la emisión generada e inducida.



- \* El estudio de alternativas debe tener en cuenta el consumo energético y su eficiencia, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.
  - \* El alumbrado público que se instale debe ser de la mayor eficiencia energética posible.
  - \* Se deberían proponer medidas preventivas para reducir la afección de la contaminación, de la fase de obras y de explotación.
  - + Se diseñarán, presupuestarán y ejecutarán pasos artificiales para facilitar el paso de fauna a través de la infraestructura, con un estudio previo de la fauna afectada y con la Consejería de Medio Ambiente y Territorio del GOIB.
  - + Se tendrá en cuenta el cruce entre la variante y la ruta del camino de Cala Torta y se incorporará una rotonda con pasos de peatones adaptados que aseguren por una parte el paso lento de vehículos, un cruce con paso peatonal seguro y que permita el cruce con seguridad de personas con movilidad reducida. Se incorporará un cruce con carril bici.
  - + Se tendrá en cuenta la acción de renaturalizar Sa Siquia rehaciendo el paseo de madera a un lado y mejorar el paseo a lo largo del lecho.
  - + Debe incluir proyecto de integración paisajística de la variante, para minimizar su impacto paisajístico teniendo en cuenta: el entorno con AANP, el monte de San Salvador y de otros del entorno, y el Torrent des Cocons.
  - + Todas las superficies serán permeables, a excepción de las exclusivamente necesarias para la seguridad de la circulación en la calzada.
  - + Estudio acústico de detalle, donde se incluirá la previsión de niveles sonoros de la variante durante la fase de construcción y explotación y la posible afección a los ocupantes de las viviendas próximas. Se diseñarán y ejecutarán las medidas adecuadas para conseguir que los niveles máximos de inmisión sonora no sobrepasen los 55 dB (A) Leq nocturnos ni los 65 dB (A) Leq diurnos, medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y cualquier altura.
  - + Programa de protección del patrimonio cultural, histórico, artístico, arqueológico y paleontológico, en colaboración con el departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca, donde se describe el procedimiento y actuaciones a desarrollar en caso de encontrarse restos durante las obras, para garantizar su protección y para tratar la protección de los tres elementos catalogados mencionados en el Estudio informativo (Teulera des Murtons ART-369, Sínia vora la Teulera des Murtons ART-390, Pla de Sa Sínia ART-095)
  - + En el Programa de Vigilancia Ambiental identificará a la persona responsable, se detallará el procedimiento de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de emisión.
  - + Incluirán y detallarán las actuaciones para desarrollar las siguientes medidas compensatorias:
    - Ejecutar una acera para peatones protegida con itinerarios seguros para los peatones entre el núcleo urbano y Ses Pesqueres y para acceder al Parque Natural de Llevant, la finca del Gobierno Balear (Sa Duaia de Dalt), Cala Torta, Cala Mitjana y Cala Estreta, y los usuarios de la Ruta Artà-Lluc.
    - Ejecutar una acera para ciclistas protegida
    - Prolongar unos metros del inicio de la alternativa elegida para coincidir con el aparcamiento Sa Clota.
    - Valoración económica y propuestas de las medidas a aplicar para compensar la pérdida de suelo rústico, compensar el incremento de frecuentación de los espacios protegidos, de la ermita de Betlem y de las Calas de la zona hasta ahora amortiguado por la dificultad de acceso.
    - Participación en las actuaciones de conservación de especies y / o hábitat dentro del Parque Natural de la Península de Levante en coordinación con la Dirección General de Espacios Naturales.
- Se recomienda:
- 1) El Consell Insular de Mallorca valore si es necesario suprimir las actuaciones contempladas en el PDS de carreteras no ejecutadas actualmente.

2) Según el diagnóstico del PDS Mobilitat en el apartado de la planificación autonómica relacionada con la movilidad, a la estrategia Balear del Cambio Climático y Plan de Mitigación del Cambio Climático (modificado 2015) las emisiones de los gases de efecto invernadero (GEI) a las IB, en 2010, fue 10.276 ktCO<sub>2</sub>, lo que representa casi el 3% del total nacional. El análisis de la evolución de las emisiones GEI por el período 1990-2010 indica que éstas han aumentado en un 81,55%, en consonancia con la tendencia nacional. Por tanto, en el ámbito del transporte y la movilidad, fomentar los planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) como herramientas para incentivar un cambio de





modelo en el transporte de personas y mercancías, hacia sistemas más respetuosos con el medio ambiente, potenciar la intermodalidad y fomentar la sustitución de combustibles con factores de emisión más bajos en las flotas de transporte privado y público.

3) Tener en cuenta la acción de incluir la vía Ma-3333 como "vía parque".

Palma, 19 de marzo de 2020

**El presidente de la CMAIB**

Antoni Alorda Vilarrubias

