



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

12418

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 constructivo de mejora de la carretera Me-1 entre pk7+700 y pk 10+200, Término Municipal de Alaior, promovido por la Dirección Insular de Carreteras del Consell de Menorca (74a/2021)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 4 de noviembre de 2021, 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 n.º 26 de 27 de febrero de 2018),

RESUELVO FORMULAR:

El informe de impacto ambiental sobre el proyecto constructivo de mejora de la carretera Me-1 entre pk7+700 y pk 10+200, Término Municipal de Alaior, promovido por la Dirección Insular de Carreteras del Consell de Menorca, en los términos siguientes:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

Tramitación

De acuerdo con el artículo 13.2 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, tienen que ser objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada cualquier modificación de las características de un proyecto sometido a evaluación ambiental por la normativa básica estatal o por los anexos 1 o 2 de esta ley, diferente de las modificaciones descritas en el apartado 1.e) anterior, que sea posterior en la declaración de impacto ambiental o el informe ambiental, o de un proyecto ya autorizado, ejecutado o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entiende que una modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando representa:

- I. Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.
- II. Un incremento significativo de los vertidos en lechos públicos o en el litoral.
- III. Un incremento significativo de la generación de residuos.
- IV. Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.
- V. Una afección apreciable a espacios protegidos Red Natura 2000.
- VI. Una afección significativa al patrimonio cultural.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto será objeto de una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y se tendrá que seguir el procedimiento establecido en la sección 2.ª del Capítulo II de evaluación de impacto ambiental de proyectos del Título II de evaluación ambiental de la Ley 21/2013. Se tienen que cumplir también las prescripciones del artículo 21 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, que le sean de aplicación.

2. Descripción y ubicación del proyecto

El proyecto constructivo consiste en algunas modificaciones y ajustes de un tramo de carretera incluido en un proyecto ya autorizado y parcialmente ejecutado.

En líneas generales, el presente proyecto constructivo mantiene en el tramo del PK 7+700 al PK 10+200 la definición del trazado en planta alzada del "PROYECTO CONSTRUCTIVO REFUNDIDO DE MEJORA DE LA CARRETERA Me-1 ENTRE MAO Y ALAIOR", parcialmente ejecutado, introduciendo algunas modificaciones que pretenden conseguir un menor impacto y una menor ocupación de suelo.

Las modificaciones introducidas con incidencia ambiental corresponden a:

1. Sección tipo de la carretera, reduciendo la anchura de las bermas de los 1,5 metros previstos inicialmente a 0,75 metros.

En el proyecto de trazado y en el proyecto constructivo de mejora del tramo de carretera entre Maó-Alaior, la sección tipo definida en el tronco de la carretera determina que se ampliará la plataforma de la carretera hasta lograr un mínimo de 12 m de anchura. La sección

transversal mínima definida está configurada por dos carriles de circulación de 3,50 m de anchura y dos arcenes de 2,50 m cada uno, con bermas de 1,50 m de anchura. La sección tipo definida en el presente proyecto constructivo de mejora de nudo reduce las bermas a 0,75 metros, que se considera una anchura suficiente en esta carretera y similar las bermas ejecutadas en obras recientemente realizadas en la carretera Me-1 (de forma particular, en el nuevo enlace de acceso a Alaior en el PK 10+650, en el tramo Ferreries-Ciutadella y en la Variante de Ferreries). Así mismo, en todo el trazado se estudiarán las zonas que puedan requerir un sobreancho de berma por razones de visibilidad. Esta reducción implica una menor ocupación de la plataforma de la carretera y resulta especialmente adecuada en el tramo comprendido entre el PK 9+080 y lo PK 9+140 en el lado sur, dado que así se evita afectar con el talud del terraplén en el entorno de los restos arqueológicos de la Sala hipóstila de Llumena den Salom.

2. Drenaje del enlace de Argentina, definiendo un canal de drenaje longitudinal que resuelve el drenaje del entorno al enlace.

En el presente proyecto constructivo se resuelve la indefinición del drenaje y se define en el PK 8+200 un canal de drenaje que da continuidad al Torrent de Biniacs (Cuenca Q20). Este canal lleva las aguas hasta la Obra de Drenaje Transversal E4, en el PK 7+965, y discurre paralelo a la calzada de la carretera en el lado norte, dentro de la zona de dominio público y sin comportar nuevas ocupaciones adicionales de territorio. El canal de drenaje, de 265 metros de longitud, presenta una sección trapezoidal excavada en la roca, de anchura mínima inferior 1 metro y taludes laterales de pendiente variable según el tramo (1H/1V hasta 2H/3V), con una altura mínima excavada de 1 metro. La pendiente longitudinal presenta dos tramos, uno inicial al 1,2% y un tramo final al 0,5%. El canal atraviesa bajo la plataforma del camino de acceso a la finca n.º 46, mediante un cajón de hormigón armado de sección interior 2,5 m de anchura y 1,2 m de altura (OD14). Así mismo, el lecho natural del cauce existente en el lado sur de la carretera no resulta alterado, dado que no se actúa sobre este lado de la carretera y se mantiene el cauce existente, sin modificar su cota, pendiente y sección. La obra proyectada se ejecutará sobre la superficie ya expropiada y ocupada durante la realización de las obras del proyecto refundido parcialmente ejecutadas.

3. Definición de los nudos, proyectando la remodelación de las intersecciones existentes en el PK 8+220, de acceso al casco urbano de Argentina, y en el PK 9+900, de acceso al Camino de Loreto.

a) Acceso al casco urbano de Argentina (PK 8+200)

Enlace con una rotonda inferior circular de radio 13 m, ubicada en planta en el mismo lugar que preveía el proyecto refundido parcialmente ejecutado. Esta definición permite, por un lado, el aprovechamiento del puente prácticamente finalizado y de los movimientos de tierras parcialmente ejecutados del proyecto refundido. Por otro lado, la nueva definición mejora las características geométricas del trazado en planta y alzado en los entronques de los ramales.

b) Conexión con el Camino de Loreto (PK 9+900)

Se reordena la intersección manteniendo el giro a la izquierda canalizado (con un carril de parada de 3.50 m de anchura y una media cebreada de 1.0 m) solo para incorporarse desde la Carretera Me-1 (en sentido Alaior-Maó) en el Camino de Loreto, pero prohibiendo el giro a la izquierda desde el Camino de Loreto a la Carretera Me-1.

El Presupuesto de Ejecución Material de las obras sube a 1.735.960 € y el Presupuesto de Ejecución por Contrata (considerando indirectas, beneficio industrial y 21% de IVA) sube a 2.499.609 € y el plazo de ejecución 9 meses.

3. Evaluación de los efectos previsibles

Los principales efectos de la ejecución del proyecto, como la ocupación del territorio, efectos sobre la calidad del aire y generación de ruidos, sobre la vegetación y la fauna, y la generación de residuos, serán mínimos porque las acciones más impactantes, como los movimientos de tierras, ya han sido realizadas.

Las modificaciones introducidas en el presente proyecto respecto al "PROYECTO CONSTRUCTIVO REFUNDIDO DE MEJORA DE LA CARRETERA Me-1 ENTRE MAO I ALAIOR", mejoran una serie de aspectos:

- Menor ocupación de la plataforma de la carretera.
- Mejora en los drenajes en el entorno del enlace de Argentina.
- Remodelación de las intersecciones existentes en el PK 8+220, de acceso al casco urbano de La Argentina, y en el PK 9+900, de acceso al Camino de Loreto, que permite el aprovechamiento del puente prácticamente finalizado y de los movimientos de tierras parcialmente ejecutados del proyecto refundido.

Estas mejoras se traducen en una reducción de la superficie ocupada, evitar episodios de inundación en el tramo de carretera, aprovechamiento de los movimientos de tierras realizados para evitar generar nuevos residuos y también reduciendo el espacio de afección a los elementos catalogados.

En lo referente al consumo energético y generación de CO estimados por la ejecución del proyecto se consideran significativos, pero



adecuados a la magnitud de las obras previstas.

En cuanto al paisaje, la principal alteración sobre el paisaje será la construcción de los enlaces descritos. Las infraestructuras, obras de fábrica y taludes previstos para las intersecciones, son las actuaciones más difíciles de integrar que las que se realizan estrictamente en superficie y provocarán alteraciones en el paisaje. El diseño de los enlaces inferiores principalmente mediante taludes hacia grandes obras de fábrica, permitirá su vegetación con especies arbóreas y arbustivas típicas de los zarzales de la zona, lo que, en un futuro no demasiado lejano posibilitará una mayor integración.

Durante la fase de funcionamiento, los impactos del ruido y emisión de partículas y contaminantes serían similares que en el proyecto anterior.

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: GOB Menorca, Asociación de Vecinos de ses Planes de Alaior, Sociedad Ornitológica de Menorca, AENA, ayuntamiento de Alaior, Dirección Insular de Reserva de la Biosfera y Dirección Insular de Cultura y Patrimonio, todas con registro de salida de la CMAT núm 101666.

Al Servicio Servicio de Protección de Especies con Valib n.º 16287 y fecha de llegada 02/06/2021, Servicio de Cambio Climático con Valib n.º 16766 y fecha de llegada 07/06/2021, al Servicio de Residuos y suelos Contaminados con Valib n.º 16281 y fecha de llegada 01/06/2021, al Servicio de Estudios y Planificación Valib n.º 16288 con fecha de llegada 01/06/2021 y al Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo con Valib n.º 16766 y fecha de llegada 02/06/2021.

A día de hoy dentro del expediente constan los informes siguientes:

i. Día 01 de julio de 2021 tiene entrada (Valib núm.23630) informe favorable por parte del Servicio de Protección de Especies en relación a consulta efectuada.

ii. Día 09 de julio de 2021 tiene entrada (RE SAA núm.742) resolución del consejero ejecutivo del Departamento de Cultura, Educación, Juventud y Deportes emitiendo las consideraciones técnicas del informe de la TAE del servicio de Patrimonio Histórico:

1. El proyecto de referencia contiene todas las intervenciones tratadas en la separata de patrimonio histórico objeto del informe de la resolución 2021172 mencionada en los antecedentes. Así, se tienen que exponer las mismas consideraciones técnicas:

2. El proyecto, presenta una propuesta para la sala hipóstila (LLL-01) que corresponde a la solución validada en octubre de 2015 con unos cambios o ventajas que minimizan la afectación sobre los restos. Estos son:

- mayor aprovechamiento de la plataforma de la carretera existente y reducción de la ocupación; en este tramo el eje se desplaza 30 cm hacia el Norte.
- reducción de la plataforma ampliada: la berma será de 0,75 m en lugar de 1, 50 m.
- reducción de la ocupación por el muro de contención que se inserta sobre la berma a partir de la fundamentación sobre el terraplén de la carretera existente, con una altura constante de 2 m. y un talud; se proponía de 0,80 m a continuación de la berma.
- guardarraíl anclado sobre la losa de hormigón del muro, sin clavado de perfiles verticales de acero que no afectarán los posibles restos ubicados bajo la carretera.
- integración ambiental del muro mediante revestido de piedra rejuntado en seco, trabajando las piedras con herramientas tradicionales y dejando una línea de coronación regular.

3. El proyecto expone para la ejecución de las obras una serie de medidas de protección:

- se seguirán las prescripciones de la Resolución n.º 2012/112 mencionada más arriba, con excepción de los bienes del punto n.º 3 que no correspondan al ámbito del proyecto del PK 7+700 al PK 10+200.
- serán de aplicación las determinaciones del informe de Medidas de protección mencionado más arriba.
- se tomarán en consideración los acuerdos y actuaciones realizadas por las arqueólogas durante la ejecución de las obras entre septiembre de 2014 y octubre de 2015.

4. Entre el PK 7+700 y PK 10+200 los bienes afectados según la resolución n.º 2012/112 son los siguientes:

Plano n.º 10

- Zona arqueológica de Biniac-L'Argentina que consta en la carta arqueológica del PGOU de Alaior con el código BNA-03. Fragmentos de cerámica en superficie.
- de ganado construido con piedras y cubierta con losas planas de marino a Biniac de Darrera (BND).



- Banco de piedra en la entrada del camino de Biniacs.

Plano n.º 11

- Sala hipóstila de Llumena den Salom que consta en la carta arqueológica del PGOU de Alaior con el código LLL-01 y en los diferentes registros de Bienes de interés cultural.
- restos en la otra parte de la carretera de la sala hipóstila.
- camino de entrada a una valla de Biniac de Davant.

Los trabajos a realizar se tendrán que ejecutar con el control de un arqueólogo profesional según lo establecido en el Decreto 14/2011 por el que se aprueba el reglamento de intervenciones arqueológicas en las Islas Baleares. Esta condición se menciona en la memoria de la separata.

En cuanto a la propuesta de actuación sobre la sala hipóstila LLL-01 se tiene que señalar que mejora la propuesta anterior reduciendo el espacio de afectación. En cualquier caso, los trabajos se tendrán que ejecutar con el control de un arqueólogo profesional que velará por la protección de los restos y documentará el proceso de la obra, esto de acuerdo con el Reglamento de intervenciones arqueológicas de las Islas Baleares.

iii. Día 09 de julio de 2021 tiene entrada (RE SAA núm.746) informe con las consideraciones realizadas por el GOB Menorca:

- Se consideran muy superficiales e incompletos los análisis de las alternativas que se incluyen en el proyecto...
- recuerdan el acuerdo del Pleno de la CMAIB en sesión 7 de julio de 2016 (Exp. 32917/2012) "siempre que sea viable, teniendo en cuenta que parte de las obras ya están ejecutadas, recomendamos plantear alternativas a nivel, como por ejemplo una intersección canalizada con carril central de giro a la izquierda o una rotonda a nivel, aunque esto implique restaurar parte del paso inferior ya ejecutado."
- indican que las cifras de siniestralidad de la carretera corresponden al periodo 2005-2012 y que la evolución de los accidentes en Menorca, ha estado muy positiva y la carretera general es una de las vías más seguras de las Baleares. Dan datos de la bajada de fallecimientos entre el periodo 2005-2012 y el 2012-2019, bajada del 68%. También indican que la solución de intersección canalizada con carril central de giro a la izquierda, hay que recordar que es la opción que se ha escogido en el tramo Ferreries-Ciutadella para el acceso a la naveta des Tudons.
- Se solicita habilitar un paso conducido (con paredes laterales desde el campo de cada lado de la carretera), soterrado y con rampa lateral longitudinal que lo mantenga hábil en caso de lluvias, en un mínimo de cada 300 metros. Así mismo, resulta clave que todos los portillos que permiten el acceso desde el campo a la carretera, se habiliten con sistemas que impidan a los animales que más frecuentemente resultan afectados por atropellos (erizos, tortugas, serpientes...) el fácil acceso a la vía rodada. En este sentido, se recomienda el sistema de foso tipo barreras canadienses, pero que sea destapable para vaciarlo en caso de lluvias que lleven erosión de tierra. Algunas de las dotaciones incorporadas a la carretera Ferreries-Ciutadella quedaron inutilizadas debido a estos fenómenos.
- Se pide que se imponga la condición de tener que priorizar, en el pliego de condiciones de licitación, el uso de material procedente de plantas de reciclaje de áridos, para así bajar la huella sobre el territorio.
- Algunos de los sistemas que se instalan para facilitar la comprensión de los límites de las carreteras, consisten en piezas cilíndricas de plástico con un agujero en la parte superior que pueden resultar atractivos para nidificar y suponen la muerte de los pájaros adultos dentro de estos «bolardos».

i.v. Día 09 de julio de 2021 tienen entrada (Valib núm.26175) oficio e informe por parte del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera. Realiza las siguientes consideraciones:

- Indican los objetivos fijados de reducción de emisiones y de eficiencia energética por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y transcriben los artículos 31, 36, 42, 45 y 54 de la ley.
- En lo referente a la mitigación de gases de efecto invernadero indican que han habilitado una herramienta informática para poder hacer los cálculos y proponen medidas de reducción como «la instalación de paneles solares "allá donde se pueda"... o molinos en las carreteras, indicando que en el ámbito del proyecto la zona está grafiada como no adecuada».
- Adaptación a los efectos del cambio climático: indican que se tienen que tomar en consideración los escenarios futuros de temperatura y otros índices climáticos esperados, sobre todo las proyecciones existentes sobre lluvias torrenciales e inundaciones.

Para la optimización de los recursos hídricos se tendría que dotar de sistemas de inyección a acuífero a los lados de la carretera.

- Calidad del aire: Tener en cuenta buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica:
http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/

v. Día 03 de agosto de 2021 tienen entrada (Valib núm.30842) oficio e informe por parte del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo: «se informa favorablemente del mismo respecto al riesgo de incendio forestal y gestión forestal, siempre que en el proyecto y en su normativa, se consideren, además de los incluidos en la documentación aportada, los siguientes aspectos en relación a la gestión forestal y el riesgo de incendios forestales:



En relación a la prevención contra incendios forestales

1. Durante la ejecución de las actuaciones de mejora del tramo de carretera Me-1 entre el PK 7+ 700 y el PK 10+200, se tomarán las medidas preventivas establecidas en el Decreto 125/2007, especialmente en cuanto a las medidas coyunturales de prevención durante la época de peligro de incendios forestales (art. 8.2.c), en relación a la utilización de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales.
2. La gestión de residuos vegetales generados se realizará de acuerdo con la normativa de prevención de incendios forestales vigente.
3. Las obras se realizarán preferentemente, siempre que sea posible, fuera de la época de riesgo de incendios, es decir, entre el 16 de octubre y el 30 de abril.
4. Todos los operarios participantes en las actividades serán instruidos en la existencia de riesgo de incendio forestal, en las medidas de prevención a adoptar y en las actuaciones inmediatas a efectuar ante un conato de incendio, y conocerán el número telefónico de comunicación en caso de incendio forestal (112).

En relación a la gestión forestal

1. En las actuaciones forestales en la masa arbolada existente dentro de la zona afectada por las mejoras, se deberán de seguir las siguientes premisas:

- * En todo caso se respetarán las especies protegidas y catalogadas por el Decreto 751/2005, de 8 de julio, por el que se crea el Catálogo Balear de especies amenazadas y de especial protección, las áreas biológicas críticas y Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Islas Baleares, por planes de conservación y recuperación de especies, y por otra normativa de protección. Se recomienda consultar al agente de medio ambiente (AMA) de la zona o al Servicio de Protección de Especies de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio en el momento de llevar a cabo las actuaciones.

- * El órgano administrativo competente es quién determinará la idoneidad, impacto y la manera de llevar a cabo las tareas sobre la vegetación existente, y las autorizará, lo que no exime de planificar las actuaciones en el proyecto.

- * Si se detecta ataque por escolítidos en los pies arbóreos presentes en el entorno de las zonas de actuación, la retirada y eliminación de troncos, leñas y restos, se tendrá que realizar en un plazo de (15) quince días desde el momento en que se vayan generando.

2. Las plantas empleadas para realizar las diferentes plantaciones en las zonas a restaurar durante las actuaciones de mejora de la carretera Me-1 tendrán que ser siempre autóctonas, provenientes de material forestal de reproducción de Menorca. Es recomendable emplear plantas de las mismas especies a las existentes en el entorno de la zona de actuación. También conviene mencionar que el límite admisible de marras (plántulas muertas) será entre un 5 y un 10% pasado un año desde la plantación, por encima de este habrá que volver a plantar.

v.i. Día 24 de agosto de 2021 tienen entrada (RE SAA núm.833) oficio e informe por parte del Departamento de Medio Ambiente y Reserva de Biosfera del CIME indicando que «se considera que la información aportada suficiente y justificada con el único condicionante de adaptar el alumbrado al reglamento de protección del medio nocturno para evitar al máximo la contaminación lumínica.»

v.ii. Día 13 de septiembre de 2021 tienen entrada (RE SAA núm.866) resolución del regidor delegado de Urbanismo y Hacienda que transcribe el informe del ingeniero municipal y asume el contenido del informe favorable -con observaciones- del ingeniero municipal. Observaciones:

«-La Conexión con el Camino de Loreto (PK 9+900) mejora la seguridad respecto a la solución del año 2014 pero es peor respecto a la del año 2012.

- No se tiene previsto la construcción de un carril bicicleta en esta mejora de la carretera.

- Interesaría instalar una cañería de agua potable dentro de la zona de servicios para poder dar este servicio al casco urbano de La Argentina desde el casco urbano de Alaior.»

v.iii. Día 27 de septiembre de 2021 tienen entrada (Valib núm.40557) oficio e informe favorable con condicionantes por parte del Servicio de Estudios y Planificación:

«1. En cuanto a los drenajes, si se quisieran hacer pozos de infiltración, estos no se pueden ejecutar en las zonas que se encuentran afectadas por los perímetros de restricciones máximas y moderadas de pozos de abastecimiento urbano, y se requiere informe previo favorable de la Administración Hidráulica.

2. Dado que la zona presenta un nivel de la vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos moderado, se atenderá a lo que dispone el art. 2 punto 1 c) del Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística: "Durante la ejecución de las obras, se tienen que adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las



maquinarias".»

ix. Día 02 de noviembre de 2021 tienen entrada (Valib núm.50237) oficio e informe por parte del Servicio de Gestión del DPH, y copia del informe emitido por el mismo servicio en contestación al Consell Insular de Menorca, en lo referente a la solicitud de vigencia de autorización. El informe concluye: «Con fecha 25 de agosto de 2021 el SGDPH informó favorablemente con prescripciones la autorización del proyecto de referencia, en cuanto a afecciones al dominio público hidráulico de las aguas superficiales, a sus zonas de protección (servidumbre, policía) y a zonas inundables o potencialmente inundables. A pesar de que desde el 2014 ha habido varios cambios en la normativa hidráulica y de carreteras en lo referente al drenaje superficial, consideramos que el proyecto todavía las cumple, ya que entonces el diseño hidráulico se sobredimensionó considerado caudales con periodo de retorno de 500 años (anticipándose a los cambios normativos).»

Se indican las siguientes prescripciones:

- «-El titular de la infraestructura se hará cargo de la conservación y mantenimiento de los tramos de cauce afectados por esta.
- El promotor es responsable del proyecto, de la ejecución de la obra y de los daños que se puedan producir en el dominio público hidráulico o a terceros.
- Cualquier modificación sustancial de la documentación presentada, que no tenga por objetivo la adopción de medidas para hacer frente al riesgo de inundación, requerirá un nuevo informe técnico.
- Se dispondrá siempre a pie de obra de una copia de la autorización emitida por esta Dirección General.
- La finalización de la obra se tiene que comunicar por escrito a la DG de Recursos Hídricos con número de referencia 2021-02936E.
- Este informe no es una autorización. Las actuaciones / actividades que se desarrollen en la parcela, localizadas en dominio público hidráulico o sus zonas de protección, zona inundable o potencialmente inundable, requerirán autorización administrativa previa de la DG de Recursos Hídricos, sin perjuicio de las que sean exigibles por otras administraciones públicas, y, si procede, de los propietarios de terrenos particulares».

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, y se prevé que el proyecto no pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en concreto:

a) Características del proyecto: el objeto del proyecto es realizar algunas modificaciones y ajustes del tramo de carretera del PK 7+700 al PK 10+200 de Alaior incluido en un proyecto ya autorizado y parcialmente ejecutado. Las modificaciones corresponden a:

1. Sección tipo de la carretera, reduciendo la anchura de las bermas de los 1,5 metros previstos inicialmente a 0,75 metros.
2. Drenaje del enlace de La Argentina, definiendo un canal de drenaje longitudinal que resuelve el drenaje del entorno al enlace.
3. Definición de los nudos, proyectando la remodelación de las intersecciones existentes en el PK 8+220, de acceso al casco urbano de Argentina, y en el PK 9+900, de acceso al Camino de Loreto.

b) Ubicación del proyecto: El proyecto se sitúa en el tramo del PK 7+700 (acceso al casco urbano de La Argentina) al PK 10+200 (inicio del nuevo enlace de acceso al casco urbano de Alaior). El área de actuación se encuentra dentro de Área de Interés Agrario (AIA), y puntualmente dentro de Zona de Alto Riesgo de incendio forestal (ZAR). Del PK 7+700 al 8+100 la carretera se ubica en una zona APR de Inundación.

c) Características del potencial impacto: las modificaciones del proyecto representan una serie de mejoras ambientales respecto a lo que se preveía y se evaluó, presenta una mejora en los drenajes en el entorno del enlace de La Argentina, una reducción de la superficie ocupada por la carretera, una remodelación de los nudos que aprovecha los movimientos de tierras y estructuras ejecutadas, además de cumplir con los condicionantes del Acuerdo del Pleno de la CMAIB, de fecha 26 de julio de 2013.

Considerando las características del proyecto, si se aplican adecuadamente las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental no se espera que haya impactos significativos.

6. Conclusiones del Informe de impacto ambiental

Primero: No sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto constructivo de mejora de la carretera Me-1 entre pk7+700 y pk 10+200, Término Municipal de Alaior, promovido por la Dirección Insular de Carreteras del Consell de Menorca, dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las medidas correctoras/protectoras propuestas en el documento ambiental, redactado con fecha de abril 2021 por el Sr. David Ferré Guirao (ETOP. Colegiado núm.13420) y el Sr. Rodrigo del Pozo Gutiérrez (ECCP. Colegiado n.º 10278), y los condicionantes siguientes:

1. Se tiene que designar un auditor ambiental dado que el proyecto supera el millón de euros de acuerdo con el artículo 33 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, que





será responsable de vigilar que se cumplan las medidas preventivas y correctoras a aplicar.

2.Los trabajos a realizar se tendrán que ejecutar con el control de un arqueólogo profesional según lo establecido en el Decreto 14/2011 por el que se aprueba el reglamento de intervenciones arqueológicas en las Islas Baleares.

3.Se atenderá a lo que dispone el art. 2 punto 1 c) del Decreto Ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística: "Durante la ejecución de las obras, se tienen que adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las maquinarias"

4.Se tendrán que establecer medidas para la prevención de polvo y gases durante la fase de construcción. Estas medidas se tienen que incluir en el 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_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_de_la_demolicio-30632/.

5.Se tendría que considerar, para optimizar los recursos hídricos, dotar de sistemas de inyección a acuífero a los lados de la carretera.

6.Además de utilizar de reutilizar como colmatado todo el material posible extraído en las excavaciones, se tiene que priorizar, el uso de material procedente de plantas de reciclaje de áridos.

7.Se tiene que adaptar el alumbrado al reglamento de protección del medio nocturno de Menorca publicado en el BOIB n.º 100 de 27 de julio de 2021.

8.Los pasos de fauna proyectados de tipo barreras canadienses, se tendrán que diseñar de forma que permita vaciarlos en caso de lluvias que lleven erosión de tierra.

9.Se tendrían que tener en cuenta las observaciones del ingeniero municipal del ayuntamiento de Alaior y considerar si es posible su integración.

10.Se tendrá que cumplir con las prescripciones del Servicio de Gestión del DPH.

11.Se tendrán que considerar los aspectos mencionados en el informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo referentes a la gestión forestal y el riesgo de incendios forestales.

Esta resolución solo ha evaluado los parámetros ambientales del proyecto modificado sin valorar el punto de vista tanto de seguridad como de funcionalidad del nuevo enlace proyectado, dado que estos no se encuentran en el anexo III de la Ley 21/2013 sobre los criterios mencionados en el artículo 47.5 para determinar si un proyecto del anexo II se tiene que someter a la evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Se recuerda:

-Si se quisieran hacer pozos de infiltración, estos no se pueden ejecutar en las zonas que se encuentran afectadas por los perímetros de restricciones máximas y moderadas de pozos de abastecimiento urbano, y se requiere informe previo favorable de la Administración Hidráulica.

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 que dispone 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 que dispone el artículo 47.4 de la Ley 21/2013.

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

Quinto.- Esta propuesta de 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, 4 de noviembre de 2021

El presidente de la CMAIB
Antoni Alorda Vilarrubias

