

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

8125*Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la Variante Norte, TM Inca (4E/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 21 de julio de 2022,

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 Variante Norte de Inca no tiene declaración de impacto ambiental, el órgano sustantivo presenta una modificación del estudio informativo, en el que se prevé llevar a cabo el tramo de la variante que comprende desde la carretera Ma-2130 y la Ma-13 (reserva viaria), es decir, aquel que se corresponde entre la carretera de Selva-Lluc y la rotonda del Puig de Santa Magdalena), para que sea objeto de tramitación ambiental.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) redactó el documento de alcance y envió el 28/11/2019 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 10 de junio de 2021 la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consell Insular de Mallorca envió a la CMAIB la propuesta final del estudio Informativo, el EAE, el resultado de la información pública y de las consultas y el documento resumen para poder formular la pertinente declaración ambiental estratégica.

En fecha 25 de octubre de 2021 se envía un informe de deficiencias por parte de la CMAIB.

En fecha 31 de enero de 2022 tiene entrada la remisión de documentación complementaria y solicitud de emisión de la Declaración Ambiental Estratégica.

2. Objeto del plan

El plan consiste en la definición de la franja de reserva viaria del tramo de la variante de Inca que comprende desde la carretera Ma-2130 y la Ma-13.

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

Fauna

Según el Estudio ambiental Estratégico la fauna potencial del espacio afectado:

REPTILES

Tarentola mauritanica Dragón

Hemidactylus turcicus Salamanquesa rosada

Macroprotodon cucullatus Serpiente de chaparral

MAMÍFEROS

Apodemus sylvaticus Ratón de rastrojo

Mus musculus Ratón doméstico

Rattus rattus R. arriera de campo

Erinaceus algirus Erizo

Oryctolagus cuniculus Conejo

Felis lybica Mustio salvaje

De acuerdo con la información recogida en el Bioatlas en la cuadrícula 191 (5X5) aparece la siguiente especie catalogada y amenazada: Mil ano real (*Milvus milvus*). Y las siguientes especies catalogadas no amenazadas: Gran capricornio (*Cerambyx cerdo mirbeckii*), Buitrón (*Cisticola juncidis*), Murciélago grande (*Myotis myotis*), Murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*).

La alternativa que menos afecciones a la fauna producirá será la alternativa 5 porque es la más próxima al casco urbano y la que menos espacio consume.

Riesgos

De las Áreas de Prevención de Riesgos consultadas, todas las alternativas, en la parte final, incluyen una masa forestal grafiada como ZAR zona de alto riesgo de incendio forestal.

No se presentan medidas correctoras, de acuerdo con el EAE será el proyecto ejecutivo el que tendrá que definir las medidas de prevención de incendios.

Espacios Naturales protegidos

No se afecta directamente a ningún espacio protegido, pero si queda en el entorno muy próximo, a la banda derecha de la autopista Palma-Inca en dirección Alcúdia aparece un encinar protegido según el Decreto 130/2001, de 23 de noviembre, por el que se aprueba la delimitación a escala 1:5.000 de las áreas de encinar protegido.

Vegetación

La vegetación de la zona corresponde a aquella de espacios cultivados, espacios ajardinados asociados a viviendas y pequeñas superficies de vegetación forestal. Al final de todas las trazas de las alternativas aparece una área forestal formada por encinas.

La vegetación agrícola más importante corresponde al cultivo mixto de herbáceos y frutales como el almendro (*Prunus dulcis*), el algarrobo (*Ceratonia siliqua*) y la higuera (*Ficus carica*).

En la zona de estudio aparecen pequeñas superficies ocupadas por comunidades ruderales y nitrófilas, ya sea en espacios marginales o en espacios reducidos que han perdido su aprovechamiento. También aparece vegetación alóctona de espacios ajardinados asociados a viviendas.

En el texto refundido del EI, de fecha de enero de 2022, se incluye una tabla con las superficies forestales incluidas en la reserva y la estimación final de vegetación forestal que puede resultar afectada:

Ha	Superficie encinar-forestal (final del trazado)		Otras Unidades		Total Reserva	
	Total R	Afectada estimada	Total R	Afectada estimada	Total R	Total Afectada estimada
A1 Vigente	0,89	0	0,20	0 a 0,04	1,09	0 a 0,4
A2 Propuesta	0,89	0	0,13	0 a 0,05	1,02	0 a 0,5
A3 Descartada	1,58	0,20	0,40	0,05	1,98	0,05
A4 Descartada	1,66	0,19	0,00	0,00	1,66	0,19
A5 Descartada	0,89	0	0,13	0,05	1,02	0,05

Hàbitats

De acuerdo con el Estudio Informativo, «el tramo final de las alternativas que conectan con el enlace de la autopista Palma-Sa Pobla (Ma-13A), puede afectar, dependiendo de la traza definitiva, a un Hábitat de la Directiva Hàbitats: Cneoro tricocci-Ceratonietum siliquae.», y según el informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo «el terreno forestal afectado pertenece a un rodal llamado "Pleta de Son Fuster" formado mayoritariamente por encinas... ».

Afección aguas superficiales y subterráneas

Según el Estudio informativo y el Estudio Ambiental estratégico no aparecen masas de agua superficial ni zonas húmedas en el ámbito de estudio. Ninguna de las alternativas estudiadas se encuentra próxima a un área con riesgo de inundación.

De acuerdo con el informe del SEP «Según el Plan Hidrológico de las Islas Baleares 2019 (Real Decreto 51/2019, de 8 de febrero), los objetivos de la DMA y la cartografía de la Dirección General de Recursos Hídricos, en cuanto a la zona en estudio (alternativa 2):

- Se localiza dentro de la MAS 1811 M3 Inca, que se encuentra en riesgo, tiene un mal estado cualitativo y buen estado cuantitativo, y es zona vulnerable en la contaminación por nitratos.
- La vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos es moderada.
- Pozos de abastecimiento urbano: hay varios perímetros de restricciones moderadas de pozos (radio entre 250 a 1000 metros alrededor del eje del pozo)
- Aparecen inventariados sondeos de suministro de agua con uso doméstico y para regadío, de forma que en el proyecto ejecutivo o el de trazado, se tiene que tener en cuenta esta situación, y, si procede, adoptar las medidas establecidas en el PHIB 2019 (art. 119,8 y art. 130) correspondientes a las condiciones técnicas para la clausura y abandono de pozos y sondeos.
- No hay ninguna masa de agua de categoría río ni torrente inventariado. Tampoco se encuentra dentro de ninguna zona inundable o potencialmente inundable.

En paralelo a la autopista Palma-Alcúdia, y dentro del tramo final de la reserva viaria, según Hidrográfica Provisional IB -SITIBSA-2017, hay inventariada una acequia, que no se ha considerado en los documentos presentados, requiriendo el correspondiente informe del Servicio de Aguas Superficiales de la DGRH.»

De acuerdo con el texto refundido del EI, de fecha de enero de 2022, la acequia corresponde a las canalizaciones de las pluviales de la autopista e indica que la reserva viaria se ha diseñado para aprovechar la carretera Inca-Alcúdia y la conexión con la autopista, por lo que, no se considera que se afecte el elemento de drenaje. También indica que la reserva viaria incluye diferentes tramos de trazado existente y que no es necesario resolver las cuestiones técnicas en esta fase del proyecto. Finalmente, el EI indica que en el desarrollo de los futuros proyectos de trazado y constructivo se tendrá que aplicar lo que disponga el PHIB (RD 51/2019) en lo que respecta al diseño y drenaje de la carretera.

Ordenación territorial

La EAE indica que a la hora de seleccionar las alternativas han tenido en cuenta los siguientes criterios territoriales: -máximo aprovechamiento de la red viaria existente, mínima afección a las parcelas y viviendas en suelo rústico.

Aun así, en la definición de la franja de reserva viaria, se proyectan alternativas de 75 metros de anchura sin entrar en detalle del trazado definitivo del nuevo viario, del tratamiento que se hará en los remanentes de las parcelas afectadas, de los enlaces entre la variante y los caminos interceptados por esta, de cómo se evitará afectar patrimonio catalogado... decisiones que se tratarán en la fase de desarrollo y tramitación del proyecto.

De acuerdo con el informe del Servicio de Ordenación del Territorio «hay que advertir que una parte significativa de los trazados entre los puntos A y C pasan por un suelo clasificado como suelo urbanizable o como área de transición de crecimiento. Habrá que analizar la afección de las alternativas de trazado sobre planeamiento urbanístico municipal y especialmente sobre estos futuros desarrollos urbanísticos de la ciudad de Inca».

Según la nueva documentación aportada: la alternativa propuesta afecta tangencialmente a suelo urbanizable.

El desarrollo quedará afectado y condicionado por la reserva. Se trata del sector 8, con una superficie de 12,85 ha y una capacidad de 388 viviendas. Indican que la superficie de suelo urbanizable incluida en la reserva es de 1,57 ha, y la superficie estimada de afección, que dependerá del ajuste final que haga el proyecto dentro del espacio de la reserva, es de 0,3 ha (que representaría una exclusión de suelo de 0,5 ha).

Elementos de interés cultural o etnológico

Alrededor de las alternativas de la reserva viaria se localizan cinco elementos protegidos por el catálogo municipal:

- Edificio de obras públicas (INC-G008)
- Molino den Barona (INC-B001)
- Era Camino de s'Ermida (INC-F054)
- Caseta (INC-F072)
- Camino de Selva (INC-018)

Según el Estudio informativo, en «el elemento INC-G008 no se prevé afección, en cambio la caseta con código (INC-F072) se verá afectada por la alternativa AB-BF. El elemento Era Camino de s'Ermida (INC-F054) se verá afectado por las alternativas AC-CH-HI-IF y AB-BD-DG-GE-EF. Además, todas las alternativas propuestas afectan en mayor o menor medida al trazado de las rutas de interés cultural siguientes: Ruta del Gótico, Ruta del Barroco y Ruta dels Castells.»

A la hora de seleccionar la alternativa para la franja de reserva viaria solo se realiza una identificación, sin proponer ninguna medida correctora. Indican que en el EIA del proyecto ejecutivo es cuando se tienen que prever y adecuarlo para no generar efectos.

Paisaje

Quedan pendientes de desarrollar, en el futuro proyecto de desarrollo y ejecución, los aspectos mencionados en el informe Servicio de Ordenación del Territorio:

«Justificar y garantizar que no se echa a perder o perjudica el patrimonio catalogado y, si es necesario, establecer medidas de protección de las visuales y del entorno de las rutas de interés cultural del PTIM (norma 49 PTIM).

Habrà que revisar la valoración paisajística del entorno en acuerdo con la contenida en el plano 3 del PTIM en el tramo A-C, que tiene la consideración de alta, muy alta o extraordinaria.

También, pide que se incorporen al proyecto de desarrollo y ejecución una serie de medidas correctoras:

Habrà que realizar un estudio de impacto paisajístico esmerado que evalúe la percepción, próxima y lejana, de la nueva vía en el paisaje y la del paisaje desde la vía.

Este estudio conviene que incluya un levantamiento topográfico y fotográfico detallado de toda la franja de reserva y tiene que tener presente tanto los elementos de la vía como los del entorno próximo (carreteras y caminos rurales, cierres tradicionales, elementos patrimoniales y etnológicos, plantaciones y vegetación singular). También tiene que prestar una atención especial a los posibles remanentes de terreno resultantes del trazado de la vía.

Habrà que tomar en consideración los objetivos, las estrategias y las directrices de la Estrategia del Paisaje del Consell de Mallorca que resulten de aplicación.

Habrà que establecer medidas para la integración paisajística armoniosa de la nueva vía en el paisaje rural del entorno y procurar un tratamiento esmerado de los remanentes de terrenos resultantes del trazado viario, a ser posible mediante la incorporación de vegetación.»

Cambio climático

Según nos indican en el EI se remite en la fase de redacción de los futuros proyectos (trazado o constructivo) atender a las prescripciones emitidas en los informes 024/19-CA, 103/20-CA y 121/20-CA de la D.G. de Energía y Cambio Climático.

Ruidos

Se producirán molestias a las viviendas próximas y al CEIP Miquel Duran y Saurina, por el ruido proveniente de la maquinaria y movimientos de tierra durante la fase de construcción y de los motores de los vehículos que circulen durante el funcionamiento de la variante.

El EI indica que las alternativas discurren inmediatas al casco urbano. En el apartado de integración ambiental y medidas correctoras indica que se tendrán que arbitrar medidas específicas del medio ambiente atmosférico, especialmente con lo relativo a la protección del ruido y control de horarios de trabajo.

El EAE indica que será el EIA del proyecto ejecutivo el encargado de incluir medidas correctoras específicas.

Contaminación del aire

En lo referente a las medidas correctoras, igual que por el elemento ruido, delegan el establecimiento de medidas correctoras a la EIA del

proyecto ejecutivo.

Alteración del suelo y relieve

Las alternativas discurren por suelo agrícola, suelo agrícola con viviendas y por una pequeña fracción de masa forestal.

Se producirá una eliminación irreversible de suelo por la ocupación de la variante. Se ha valorado como criterio para elegir la alternativa la de menos ocupación de terrenos.

La fase de proyecto se tendrá que prever una cuantificación de los impactos residuales y prever medidas compensatorias.

Las alternativas proyectadas discurren por una zona de relieve bastante regular, de acuerdo con el EI no hay diferencias significativas entre las diferentes alternativas.

Generación de residuos y necesidad de materiales

En la primera fase de planificación de una carretera se tiene que realizar la procedencia de los materiales necesarios para su ejecución. Por este motivo, inicialmente, en el Estudio Informativo y con mayor detalle en el Proyecto Constructivo se tiene que definir la necesidad de materiales externos (préstamos) y la eliminación de material sobrante (vertederos). Estas especificaciones se realizan con la intención de evitar problemas derivados de la ausencia de tramitación ambiental de la necesidad de materiales externos o de sobrantes en los proyectos, así como para establecer el procedimiento adecuado para la obtención de autorizaciones y la correcta gestión del material externo y sobrante.

En lo referente a los materiales y residuos, en el documento de subsanación se requirió que se hiciera una indicación aproximada del balance de materiales por cada alternativa y revisar y justificar los parámetros e indicadores utilizados para valorar el factor ambiental materiales y residuos. De acuerdo con el texto refundido del EI, de fecha de enero de 2022, no se puede realizar un cálculo del balance de materiales en la fase actual porque depende de muchos aspectos técnicos específicos... Aun así, aportan una serie de indicadores a tener en cuenta para la selección de alternativas. Prevén que la alternativa 2 es más favorable que la alternativa 1 y que la alternativa 5 es la que menos residuos produciría.

Movilidad

Se ha realizado la selección de la reserva viaria dejando aspectos, como la necesidad de una interacción positiva con la red de carreteras y caminos rurales para garantizar la funcionalidad y las opciones de movilidad no motorizada (especialmente con el Plan de vías ciclistas de Mallorca), para la fase de ejecución de la vía.

El EI presenta una prognosis de captación de tráfico de la nueva variante que difiere con el estudio de tráfico realizado por el ayuntamiento de Inca.

Población

Alrededor del trazado propuesto aparece población sensible potencialmente afectada, ya sea población residencial del casco urbano, población que hace uso de equipaciones sensibles (CEIP Miquel Duran y Suarina) y población residencial en parcelas agrícolas.

El artículo 3.7 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares se indica que «el órgano ambiental y los órganos sustantivos tienen que tener en cuenta la valoración social de los proyectos en sus determinaciones». En este sentido, las alegaciones recibidas de particulares, del GOB, de la asociación No a la Variante Norte, Asociación de Vecinos Ronda Norte y de grupos políticos, ponen de manifiesto falta de consenso social al proyecto.

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1. Fase Previa de Consultas

Tal como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue enviado a la Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Consell Insular de Mallorca el 28 de octubre de 2019.

4.2. Fase de información pública y de consultas

El Estudio informativo de la modificación del tramo comprendido entre la MA2130 y la MA-13 del estudio informativo de la variante Norte de Inca y el Documento Ambiental Estratégico se sometieron al trámite de información pública durante un periodo de 45 días hábiles, posteriormente en el BOIB nº147 de fecha 25 de agosto de 2020, se publica la resolución por la que se ampliaba el plazo de información pública hasta el 25 de noviembre de 2020.





Durante el mencionado plazo se presentaron 8 informes de departamentos y/u organismos y 505 alegaciones de las que:

- 4 han sido presentadas por partidos políticos (alegaciones n.º 7, 35, 500 y 501)
- 1 del GOB (alegación núm. 503)
- 1 del presidente de la Asociación No a la Variante Inca (n.º 467)
- 367 presentadas por el Sr. Joaquín Lago Truyols en representación de la Asociación Plataforma de vecinos Ronda Norte.
- El resto, por particulares de forma individual.

Conclusiones informes y alegaciones recibidas que pueden afectar a la DAE

En fecha 14/08/2020 la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación indica «que no hace ninguna sugerencia al estudio Informativo de la variante de Inca, tramo entre la Ma-2130 y la Ma-13, dentro del término municipal de Inca, con Clave 18-25.0EI»

El informe del Instituto Balear de Infraestructuras y Servicios Educativos (IBISEC) de fecha 20/07/2020 concluye:

«1. De las consideraciones técnicas descritas en el apartado anterior se desprende que la franja de terreno de 75 metros de anchura definida en la alternativa 2 (AC-CH-HI-IF), propuesta como mejor opción de manera global, afecta a la esquina nordeste de la parcela del CEIP Miquel Duran y Saurina, concretamente a una zona destinada a patio de infantil y zona de huerto del centro.

2. A la vista que dentro de la franja de terreno de 75 metros definida por el estudio informativo se tiene que proyectar un vial tipo C-80, que ocupará un área de terreno que puede variar desde 11 hasta 20 metros de anchura, se advierte de la importancia de proyectar el nuevo vial lo más alejado posible del solar del CEIP mencionado, para evitar al máximo los impactos visuales y, sobre todo, acústicos de este vial para la actividad del centro docente.

3. Por el hecho que tanto la edificación como el espacio urbanizado exterior, los dos de uso docente, son preexistentes, el proyecto de implantación del nuevo vial tendrá que incorporar la evaluación de las posibles afecciones acústicas y verificar que los índices de inmisión calculados y medidos cumplen los objetivos de calidad acústica aplicables al uso docente según la normativa de aplicación vigente.»

El informe de la Dirección Insular de Residuos de fecha 22/09/2020 concluye: «Es de uso obligatorio la utilización de escorias provenientes de incineración. En el proyecto de ejecución tienen que constar las mediciones y los precios del presupuesto, y la cantidad de toneladas que se usarán en la construcción de la vía y el importe económico resultante. En el apartado de Gestión Medioambiental del proyecto, tiene que constar que en cumplimiento del punto 5 del art. 2 del PDSRNPMA actualmente en vigor, los residuos de construcción y demolición son residuos no peligrosos de tratamiento obligatorio al servicio público insularitzat a través de la empresa concesionaria del servicio Mac Insular.»

El Ayuntamiento de Inca en el informe de fecha 25/11/2020 considera:

«El proyecto de la variante norte de Inca se prevé en la Norma 11 del Plan Director Sectorial de Carreteras de Mallorca, aprobado el 3 de diciembre de 2009.

Después de diferentes actuaciones sobre este proyecto durante los años posteriores a la aprobación del Plan Director mencionado, por parte del Consell de Mallorca se presenta una modificación del estudio informativo en el que se prevé llevar a cabo el tramo de la variante que comprende desde la carretera de Ma-2130 y Ma-13 (reserva viaria), es decir, aquel que se corresponde entre la carretera de Selva-Lluc y la rotonda de Santa Magdalena. La ejecución de este tramo, supone actuar, directamente, con la mejora de los problemas de movilidad y de exceso de circulación que asume las vías urbanas de la ciudad de Inca en la actualidad, lo que supondrá, no solo en una mejora de la circulación a nivel urbano (pacificación tráfico, posibles nuevas zonas de peatones, etc.), sino también en una mejora del nivel del aire de casco urbano y de los ruidos que genera el tráfico rodado que circula por las vías que ahora funcionan como vías interurbanas para desviar el tráfico en la zona de Selva y Lluc.

... De la documentación expuesta al público, estudio informativo y la evaluación ambiental estratégica, se justifica la actuación a realizar donde se presentan cinco alternativas de trazado que, en todo caso, también incluyen las correspondientes áreas de reserva y las actuaciones relativas en el eje cívico y el carril de bicicletas a ejecutar.

De las alternativas que se dibujan en la documentación técnica, el Ayuntamiento, coincidiendo con lo manifestado por el Consell de Mallorca, considera que la alternativa AC-CH-HI-IF es la que mejor se valora para su futura ejecución, considerando su menor impacto y afección sobre propietarios.

... finalmente, como hemos manifestado anteriormente, la propuesta es correcta para el Ayuntamiento de Inca, es la alternativa AC-CH-HI-IF, que coincide con la propuesta del Consell de Mallorca.»

El informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de fecha 29/10/2020 concluye: «1. La Evaluación Ambiental estratégica no da

respuesta a todos los extremos que se incorporan al informe 024/19-CA.

2. Lo que se responde se hace en el sentido de remitirlo en el Estudio de Impacto del Proyecto, de forma que se considera que tampoco da respuesta a lo solicitado en el informe 024/19-CA.

3. En caso de delegar los condicionantes propuestos en una fase posterior, tiene que quedar claro en este momento el traspaso de todas las obligaciones que se trasladen en esta fase posterior. Tal y como queda redactado el texto no es así: «Entendemos que es en la fase de estudio de impacto del proyecto deberán».

4. Los valores de las emisiones de CO debidos al cambio de la cubierta vegetal y la Fase de construcción de la carretera se consideran válidos, aunque para obtener el valor total de emisiones de carbono, se requiere la estimación de las emisiones generadas por el aumento del tráfico indulto en la región. Además, la Evaluación Ambiental Estratégica no propone ninguna medida compensatoria de estas emisiones. A la hora de elaborar el plan de compensación, se tiene que contemplar un periodo máximo de 15 años (vida útil mínima para carreteras de asfalto) desde la puesta en servicio del nuevo viario, para lograr un balance de emisiones/absorciones de carbono nulo.»

El informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de fecha 13/11/2020 hace las siguientes aportaciones:

«1. Se tiene que cumplir con lo que establece el art. 12 del Decreto 125/2007 Franjas de prevención en carreteras, vías férreas y otros cauces de comunicación. Los titulares o concesionarios de carreteras, líneas férreas y otros cauces de comunicación, cuando estas atraviesen terrenos forestales, tienen que establecer una franja de prevención de incendios forestales, sin perjuicio del resto de normativa sectorial que esté de aplicación. Estas franjas tienen que ser de al menos el 10% de la anchura de la vía, y tienen que tener como mínimo un metro, a contar desde cada uno de los límites exteriores. Durante la época de peligro de incendio forestal, las franjas de prevención se tienen que mantener permanentemente libres de matorral, vegetación herbácea y cualquier tipo de residuo que pueda favorecer la propagación del fuego.

2. Mantenimiento de las medidas de prevención: todas las actuaciones silvícolas tendrán que tener un mantenimiento periódico para garantizar el cumplimiento de sus funciones preventivas durante todo el año y especialmente durante la época de riesgo.»

El informe de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje de fecha 25/11/2020 concluye:

«Considerando las consideraciones formuladas en el cuerpo del informe, a partir del estudio informativo elaborado se puede concluir que desde el punto de vista de la ordenación del territorio y el paisaje se considera la alternativa 2 como la más adecuada siempre que se atienda a las condiciones siguientes:

1. Habrá que analizar la afección de las alternativas de trazado sobre el planeamiento urbanístico municipal y especialmente sobre los futuros desarrollos urbanísticos de la ciudad de Inca.
2. Habrá que justificar y garantizar que no se echa a perder o perjudica el patrimonio catalogado y, si es el caso, establecer medidas de protección de las visuales y del entorno de las rutas de interés cultural del PTIM (norma 49 PTIM).
3. Conviene revisar los criterios de ponderación de los índices de afección territorial según lo expresado en el cuerpo del informe.
4. Habrá que revisar la valoración paisajística del entorno de acuerdo con el contenido en el plano 3 del PTIM en el tramo A-C, que tiene la consideración de alta, muy alta o extraordinaria.

Así mismo, en relación al consiguiente proyecto de desarrollo y ejecución de la nueva vía conviene incorporar al estudio informativo las medidas correctoras siguientes:

5. Habrá que realizar un estudio de impacto paisajístico esmerado que evalúe la percepción, próxima y lejana, de la nueva vía en el paisaje y la del paisaje desde la vía.

Este estudio conviene que incluya un levantamiento topográfico y fotográfico detallado de toda la franja de reserva y tiene que tener presente tanto los elementos de la vía como los del entorno próximo (carreteras y caminos rurales, cierres tradicionales, elementos patrimoniales y etnológicos, plantaciones y vegetación singular). También tiene que prestar una atención especial a los posibles remanentes de terreno resultantes del trazado de la vía.

6. Habrá que tomar en consideración los objetivos, las estrategias y las directrices de la Estrategia del Paisaje del Consell de Mallorca que resulten de aplicación.

7. Habrá que establecer medidas para la integración paisajística armoniosa de la nueva vía en el paisaje rural del entorno y procurar un tratamiento esmerado de los remanentes de terrenos resultantes del trazado viario, a ser posible mediante la incorporación de vegetación.

8. Se tendrá que destinar un mínimo del 10% del presupuesto de ejecución material de la nueva vía a la ejecución de medidas de integración

paisajística

9. Se tendrá que procurar una adecuada interacción positiva con opciones de movilidad no motorizada y especialmente con el Plan de vías ciclistas de Mallorca.

10. Se tendrá que establecer una interacción positiva con la red de carreteras y caminos rurales y garantizar la funcionalidad.»

El informe del Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos concluye: «informo favorablemente sobre el Estudio Informativo para la modificación de la zona de reserva viaria de la variante de Inca, en el tramo entre la Ma-2130 (Lluc) y la Ma-13 (autopista Palma-Sa Pobla) con los condicionantes siguientes:

1) Respecto a los sondeos de suministro de agua con uso doméstico y para regadío que aparecen inventariados dentro de la franja de reserva viaria elegida, en el proyecto ejecutivo o el de trazado de la variante, se comprobará esta situación, y, si es necesario, se adoptarán las medidas establecidas en el PHIB 2019 (art. 119.8 y art. 130) correspondientes a las condiciones técnicas para la clausura y abandono de pozos y sondeos.»

A continuación un resumen del conjunto de las 505 alegaciones:

- En la zona afectada alegan la existencia de pozos con concesión de uso privado.

- Los alegantes exponen que la ronda norte completa aparece en el Plan General de urbanismo del año 85, sin que se haya desarrollado desde entonces, generando inquietud entre los vecinos afectados. Considera que la propuesta presentada fractura el territorio, pasa cerca de colegios y zonas deportivas, y afecta a una zona que podría considerarse como pulmón para la ciudad de Inca. También sostiene que con la nueva variante se agrupan numerosos viales en la misma zona, por lo que se aumentará la contaminación, ruidos y molestias a los vecinos de la zona. El estudio presentado, según indica la alegación, presenta errores y no tiene en cuenta la legalidad vigente. Expone que el flujo de tráfico principal proviene de Palma, y no de Alcúdia, y que se podría canalizar por el nuevo enlace de Lloseta por las carreteras secundarias que conectan esta localidad con la carretera Ma-2112. Creen necesaria la paralización del proyecto, y que el coste económico se destine a mejorar el viario existente, justificado más todavía por la situación actual de pandemia, y que se impulse el Plan Director de Movilidad de 2019.

- Exponen que a su entender no se ha implicado correctamente la ciudadanía en el proyecto por el hecho que el plazo de información pública se ha producido en periodo estival, además de afectado por las restricciones generadas por la pandemia del COVID-19. También entiende que el actual estudio no justifica adecuadamente la variante, puesto que parte del mismo diagnóstico establecido en los años noventa. El estudio, a su entender, está lleno de errores y no tiene en cuenta la legalidad vigente. Indica que la alternativa elegida supone una agresión en el territorio, no mejora la movilidad, y condiciona la zona rústica. Por todo esto solicita la suspensión del estudio, que se desafecte la franja de reserva, que se realice un estudio de movilidad actualizado teniendo en cuenta la influencia del nuevo enlace a Lloseta recientemente construido, que se evalúe la “alternativa cero”, y que se valore el entorno paisajístico y se proteja, además de fomentar la movilidad sostenible.

- El estudio informativo presentado no valora las alternativas planteadas en el estudio

de 2012 (once), y solo contempla cinco alternativas. Se solicita que se incorpore la totalidad

de las alternativas planteadas en el anterior estudio informativo que afectan la parte este de la variante. También indica que no es válido el análisis realizado puesto que considera un Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Inca redactado en 2008. La propuesta elegida agravará los problemas de tráfico para el acceso en los centros educativos IES Berenguer de Anioia, CEIP Miquel Duran y Saurina, y de las zonas deportivas como el polideportivo Mateu Canyellas. Por eso se solicita el estudio de alternativas más próximas al camino municipal conocido como Camino des Secretari, y más alejadas de estas instalaciones. Se solicita el estudio de alternativas más alejadas de la trama urbana de los edificios de Can López, desplazando el tramo CH para evitar ruidos en la zona residencial. Solicita que se mantenga el Estudio Informativo aprobado en julio de 2013, y que el tramo este se mejore con los criterios antes expuestos. Solicita que el proyecto de trazado definitivo a tramitar incluya la totalidad de la variante norte de Inca, con conexiones iniciales y finales con la Ma-13, conforme al Plan Director Sectorial de Carreteras (PDSCMa). Finalmente, considera prioritaria la parte oeste de la variante, justificada por la poca IMD de la parte este. La construcción exclusiva de la parte este supondría un incremento importante de los recorridos, mayores consumos de combustible, no se mejora la conectividad de los pueblos vecinos, y no cumpliría los objetivos de mejora de conexión y accesibilidad previstos en el PDSCMa.

- La alternativa elegida producirá molestias en la zona de Camino de la Ermita y las viviendas de Can López, por su impacto paisajístico, aumento de ruido y contaminación, y disminución de la calidad de vida.

- El alegante expone que reside durante 6 meses al año en una de las parcelas afectadas por el estudio, y que concretamente la franja de reserva afecta a la vivienda, al pozo, al aljibe y a la fosa séptica. Según el escrito, la variante del presente estudio solo da salida a los vehículos con origen/destino a Selva, Caimari, Lluc o Moscarí, pero dirigiéndolos hacia el norte unos kilómetros, mientras que la alternativa

actual por el interior de Inca continuará siendo la más corta y la de uso más habitual. El tramo realmente requerido por las necesidades de tráfico sería el tramo del costado oeste, entre la Ma-13A y la carretera hacia Lluc. El estudio expuesto presenta dos elementos de interés a proteger, siendo uno de ellos la caseta de obras públicas (G008). De las alternativas presentadas hay cuatro que no afectan este elemento, mientras que la alternativa elegida se desplaza 25 metros hacia el norte para que este elemento quede integrado en la franja de reserva. El alegante indica que no entiende este desplazamiento hacia el norte de la alternativa elegida. Finalmente, el alegante expresa su opinión en contra de la utilización de recursos económicos para estos fines en los actuales tiempos de crisis económica, y que no se anteponga la preservación del territorio y planificar mejor la movilidad, y fomentar el transporte público.

- El alegante considera que se han producido varios errores en el cálculo de algunos parámetros que condicionan el resultado final.

En la valoración de expropiaciones, la diferencia del coste de este concepto entre las diferentes alternativas 1 a 4 solo difieren en 1€, lo que considera que se debe a un error.

En el anexo n.º 6, se observa que las alternativas 2 y 4 comparten el tramo H-I y sin embargo no tienen ningún tramo de longitud y pendiente iguales. Lo mismo sucede entre las alternativas 1, 2 y 4 con el tramo compartido I-F.

Otro punto que se considera que se tendría que revisar es el punto 4.5 del anexo n.º 4, servicios afectados. Según la alegación, se grafía como media tensión una parte de la red de Endesa de baja tensión.

En el punto 4 del anexo n.º 5, en la segunda fila se indica que “se considerarán más adecuadas las alternativas con menor cantidad de viviendas en la franja y próximas a esta. Se utiliza como indicador el número de viviendas próximas y en la reserva”. El alegante entiende que este criterio se duplica, y con criterios dispares con el parámetro de la fila 19. El alegante indica que la alternativa 2 no tendría que ser la elegida por el hecho que:

Afecta a suelo urbano residencial, por lo que su recalificación tendría que implicar una modificación del PGOU de Inca, lo que implicaría una inseguridad jurídica, un retraso y posibles indemnizaciones que se tendría que tener en cuenta a la hora de valorar esta opción.

Se ha descartado la alternativa 3 para discurrir en un tramo entre el colegio Miquel Durán Saurina y el instituto Berenguer de Anoia, y sin embargo la alternativa elegida también pasa junto a este colegio.

Finalmente, el alegante opina que tendría que haberse evaluado una nueva alternativa que uniera con línea recta los puntos A y C, sin pasar por la zona B. Se cree que esta alternativa es una mejora puesto que elimina una curva, reduce la longitud de la actuación en un 11%, mejora el índice de afectación territorial respecto a la alternativa elegida y la interferencia con redes viarias es muy similar, mejora el carácter del itinerario y la calidad de trazado, mejora el indicador ambiental al tener menos longitud (reduce gases de efecto invernadero, ruidos y consumo de combustible), y mejora el indicador económico al tener menos longitud, y se afecta menos parcelas.

- Alega que hay que tener en cuenta el impacto acústico y contaminante de este nuevo vial que se encontrará próximo al polideportivo Mateu Canyelles, y que es un error que pase junto a dos colegios. Otra indicación es la en lo referente al posible impacto a los pájaros que residen en la zona de Son Alfàbia.

- No tiene que seguirse con el actual modelo de construcción de infraestructuras para el transporte privado por carretera, además de que el planteamiento propuesto no solucionará el problema de movilidad de Inca.

-La alegación rechaza que el hecho de no modificar el trazado de la vigente franja de reserva es menos favorable ambientalmente que sí que realizar la modificación. Considera que la reserva vigente es más razonable. Indica que la nueva reserva propuesta afecta a la “Era camino de s'Ermita” elemento catalogado con nivel de protección integral (F054), situado en la parcela propiedad del alegante. La protección de este elemento no permite la modificación de su estructura o elementos. La franja de reserva propuesta también afectaría otros elementos como muros de piedra en seco, pozo, o casetas. Por otro lado, el trazado de la reserva afecta a sector urbanizable residencial y discurre casi íntegramente sobre Área de Transición de Crecimiento lo que implica limitación y barrera del crecimiento previsto para la ciudad de Inca. También limitaría la integración del barrio de Can López a la ciudad. Esta mayor proximidad de la alternativa escogida producirá un perjuicio medioambiental al aumentar las molestias sonoras y la contaminación. La alegación manifiesta que, si bien es cierto que la nueva franja dispone de menos ocupación, la franja vigente discurre por un gran tramo de vial ya existente de 4m de ancho, por lo que la transformación del territorio sería menor, por lo que el efecto sería más positivo ambientalmente. Al entender del alegante, la modificación de la franja se basa exclusivamente en la reducción de la superficie afectada, lo que considera injustificado. Finalmente, propone una nueva alternativa, que considera más positiva como impacto al territorio. La alternativa propuesta aprovecharía los caminos ya existentes de la Calle de Pius X y, posteriormente, del camino de Urb. S'Ermita.

- La nueva alternativa propuesta supone una agresión irreversible al territorio, afectando el área rústica más próxima a la ciudad y aislamiento del núcleo urbano de un espacio rústico utilizado por muchos ciudadanos como zona de paseo y deporte. La alternativa tampoco explica cómo

ayudará a mejorar la movilidad. Si el objetivo es reconducir el tráfico de la carretera de Selva, es más adecuado mejorar las condiciones de las carreteras ya existentes que van desde la entrada de Inca dirección Lloseta, Biniamar, Mancor y Selva, ya que la mayoría de tráfico de vehículos tienen origen/destino a Palma.

-Las IMDs que utiliza el estudio no son correctas por su ubicación, para representar los puntos de inicio y final de las alternativas estudiadas. Aún así, si tomamos estos datos, según el alegante, los puntos de inicio y final de las alternativas no son los más conflictivos de Inca, no presentan datos de saturación de la vía ni tienen sinistralidad. El flujo existente entre la carretera de Lluc y la carretera de Palma o Manacor es mucho mayor. Uno de los barrios que verán incrementada su conectividad con la alternativa propuesta es el barrio de Son Amonda, que es un barrio de baja densidad, y que no justifica la nueva vía de circunvalación. Respecto a la parte medioambiental, la zona afectada es de tipo agrícola, con presencia de caminos rurales, huertos familiares, y pequeñas viviendas rústicas. Considera que el proyecto presentado sólo amplía un modelo contaminante y obsoleto, favoreciendo el uso del vehículo privado .

-La alegación presentada se inicia denunciando la falta de sensatez y sostenibilidad del proyecto, e indicando que no resuelve los conflictos en la movilidad interna de la ciudad de Inca, tan solo dirige al exterior de la ciudad el tráfico Selva-Alcúdia con una destrucción irreversible del territorio.

También considera que la afectación al tramo de carretera Ma-13 A hasta la rotonda de Santa Magdalena no tiene sentido puesto que actualmente se encuentra en buen estado y tiene una buena sección, por lo que no tiene sentido ampliar su sección.

-Alegaciones del GOB:

Que se respondan individualmente las alegaciones presentadas.

Que se analice la alternativa cero y que el Consell de Mallorca desista en la realización de esta vía por falta de competencias, que tiene que ser ejecutada por el Ayuntamiento.

Que el Consell desestime la continuación del Estudio Informativo y Estudio Ambiental dados los errores detectados y la inadecuación del instrumento de planificación elegido.

Se solicita a la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares que proponga formular una declaración ambiental estratégica desfavorable al concluir que la alternativa cero de ejecución del viario urbano previsto en el Plan General no causará impactos ambientales negativos.

Que el Consell de Mallorca desista en el estudio informativo por no ser competente en la materia y/o por inaplicación del PDSCMa de 2009.

Que se declare la ineficacia jurídica del Estudio Informativo de 2013, que no puede fundamentar la modificación posterior de 2018.

Que se elabore en estudio de movilidad que analice los movimientos preferentes de los usuarios de las carreteras afectadas, y el volumen de tráfico que cruza Inca para ir a Mancor de la Vall y Selva. Que se incluya el efecto del enlace de la autopista de Lloseta.

Que el Ayuntamiento ejecute un vial urbano para dar coherencia en el Plan General de Ordenación Urbana. Que se tenga en cuenta el PGOU de Inca en el que hace referencia a la ejecución del viario urbano de circunvalación ya previsto.

Que el Departamento de Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca deje de ejecutar carreteras bajo un patrón de los años 90 e inicie la ejecución de movilidad sostenible con perspectiva del siglo XXI. Esto incluye la suspensión la ejecución e iniciar inmediatamente la revisión del actual Plan de Carreteras de 2009.

Que en cualquier proyecto viario se tenga en cuenta la integración paisajística, la movilidad sostenible y la compatibilidad de usos, las Unidades Paisajísticas y de planeamiento coherente, y las rutas culturales y paisajísticas, incluido el GR-222, el estudio de la red local de drenaje, ligada con el patrimonio etnológico como afectaciones, los centros educativos y deportivos, así como los bienes de interés existentes.

Que se incluyan y se integren el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares 2019-2026, el Plan de Acción de Mitigación del Cambio Climático en las Islas Baleares 2013-2020, y el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares.

Que la ronda tenga en cuenta las consideraciones del PMUS de Inca.

Que se ejecute un vial que dé solución a los problemas de movilidad de Inca y que integre el Urbanismo de la ciudad y no lo comprometa.

Que se ejecute un vial urbano de la misma tipología de la actual prolongación de la calle Massanella.

-Expone que el estudio aprobado presenta numerosos errores e incongruencias técnicas, que sintetiza en dos apartados. Inicialmente indica que el criterio económico utilizado no es correcto puesto que se aplica el mismo índice de coste tanto si el vial es de nueva construcción como si aprovecha el viario existente, por lo que solicita que se revise.

En segundo lugar, indica que a su parecer se ha cometido un error en los indicadores que sirven de cálculo para la obtención de la mejor de las alternativas expuestas. Así, algunos de estos indicadores son óptimos cuando el valor del criterio analizado es máximo (criterios "directos"), mientras que otros criterios son óptimos cuando el valor es mínimo ("criterios inversos"). En este segundo caso se requiere una transformación del valor del indicador, invirtiendo los valores, de tal manera que todos los diferentes criterios sean comparables. Según la alegación, esta inversión de los valores tiene que preservar la linealidad de los indicadores para mantener el sentido. El estudio redactado aplica directamente la operación $I_{\text{máx}} = 1 / I_{\text{mín}}$, lo que pierde la linealidad y se falla en el cálculo de la media. Según el alegante, así se favorece en exceso a los valores bajos respecto a los altos. Este problema no sucede en el caso de criterios donde el óptimo es el valor máximo. Plantea la posibilidad de modificar la fórmula aplicada para la inversión de los valores, aplicada en otros estudios similares. En estos estudios se normalizan todos los criterios a un rango de valores entre 0 y 1, correspondiendo siempre el valor 1 a la alternativa óptima según este criterio y el valor 0 a la alternativa pésima. La función propuesta, aplicable a criterios directos e indirectos, sería:

$$I_{\text{homogéneo}} = 1 / I_{\text{óptimo}} - I_{\text{pésimo}} + (1 - I_{\text{óptimo}} / I_{\text{óptimo}} - I_{\text{pésimo}})$$

Solicita que se modifique la metodología aplicando la fórmula indicada, e indica que si se hiciera este cambio la alternativa seleccionada sería diferente a la obtenida en el estudio aprobado y sometido a información pública.

En un segundo apartado, la alegación aborda el análisis de los criterios ambientales aplicados en la valoración. En total el estudio analiza 29 criterios, reflejados en una tabla, valorados cada uno de 0 a 10. Sin embargo la alegación indica algunos errores en la tabla:

- Los criterios 8 y 17 son similares
- Los criterios 9 y 24 son similares
- Los criterios 4 y 20 son similares
- Los criterios 2 y 19 son similares

A pesar de ser criterios redundantes, las puntuaciones otorgadas son diferentes. También considera que no son correctos las puntuaciones relacionadas con la afección de viviendas, o la ocupación de terreno. Por eso se solicita que se rehaga la tabla de valoración ambiental.

-Conclusiones del Estudio Local La Variante Norte de Inca: Análisis Urbanístico, Territorial, Ambiental y Social realizada por la Dra Caterina Amengual Morro y el Geógrafo Cristòfol Rotger Subidas:

La primera es la disfunción del actual Plan de carreteras teniendo 29 rondas previstas, de las que en 12 años solo se ha ejecutado el 24%. El actual Plan obvia la definición del artículo 19.4 de rondas urbanas diseñándolas como como "red viaria complementaria" destinada a grandes tráficos de interés general, mientras que la definición por la Ley 5/1990 de carreteras sería una "red local y rural". El diseño de las rondas urbanas es una función propia del urbanismo. Si bien los Ayuntamientos pueden establecer acuerdos con los Consells Insulares. En el momento de presentación de la última propuesta de diseño de ronda en el 2020 no se había hecho ningún estudio de movilidad riguroso desde 2008 y el documento presenta una serie de omisiones, errores y referencias anteriores a 2013, que demuestran como solo se ha optado por modificar el Estudio Informativo presentado en el 2013 con ligeras modificaciones. Si bien se presenta un trazado nuevo, este no queda suficientemente justificado en cuestiones de movilidad y afecta a un conjunto nuevo de parcelas que hasta ahora no se habían visto afectadas. El malestar entre los vecinos es evidente, puesto que ya hace 34 años que hay terrenos afectados por la Ronda Norte de Inca y mientras no se ejecute ninguna solución, sus bienes afectados no pueden tener ninguno otro destino que el mantenimiento y la espera. Mientras tanto la ciudad de Inca requiere de soluciones de movilidad que respondan a las necesidades de movilidad interna y externa. El protocolo firmado entre el Consell de Mallorca y el Ayuntamiento al 2018 ha demostrado su carencia de efectividad y se tendría que revisar, en el marco de la revisión del Plan de carreteras. El malestar social expresa una disfunción de los poderes públicos en la resolución de un asunto de interés general como es la conectividad urbana. Además la escala empleada y el procedimiento seguido no garantizan la protección ambiental ni de los caminos, ni bienes patrimoniales, estructura hidráulica ni tampoco garantiza el bienestar y salud de las personas al no tener en cuenta las equipaciones educativas, sanitarios, deportivos y en el diseño de un vial de velocidad 80 km/h no es compatible con el paseo a pie, la práctica de deportes o las bicicletas. Una de las posibles salidas que se puede dar a esta situación, es la de obtener una declaración ambiental desfavorable, por los motivos anteriormente expuestos. De acuerdo con las Leyes de carreteras, de Urbanismo y de Régimen local, firmar un nuevo convenio entre el Ayuntamiento y el Consell de Mallorca para diseñar, proyectar y ejecutar una ronda urbana, de acuerdo con el actual PGOU de Inca, que no tuvo contestación. El diseño se puede asemejar al escogido en Crist Rei Nou para ampliar la calle Massanella. La ronda es una oportunidad para cerrar la trama urbana y crear un encuentro armonioso con el suelo rústico, evitando dejar ningún sector de suelo sin ordenar.

Resumen de las respuestas a las alegaciones e informes recibidos de las administraciones consultadas:

En el documento resumen proceso de consultas e información pública se detallan las alegaciones que han provocado modificaciones en los estudios sometidos a información pública:

- El coste de las expropiaciones se revisan y se realiza una nueva tabla con los valores corregidos.
- Los perfiles longitudinales de las alternativas se revisan para mantener las mismas pendientes y rasantes a los tramos de trazado coincidente.

- Se revisa la valoración económica de los servicios afectados.
- La tabla de valoraciones ambientales se revisan las líneas 2, 3, 19 y 20 y se corrigen las puntuaciones.
- Se incorpora el elemento catalogado «Era camino de s'Ermítia» al documento.
- Se actualizan los datos de cartografía, valores climatológicos y red hidrológica.
- Se realiza la revisión del coste de las alternativas, analizando el coste diferenciado según la tipología de cada tramo, afección a los servicios detectados y el ajuste al coste de expropiaciones.
- Se revisa la estimación de las edificaciones afectadas conforme a catastro, así como el recálculo de los parámetros afectados.

* Informe de la D.G. Energía y Cambio Climático: se introduce en la memoria de la EI la obligatoriedad de cumplimiento del contenido de los informes recibidos de esta administración.

Informe ayuntamiento de Inca: corrigen la descripción de la alternativa 5, actualizan datos cartográficos, en lo referente a los datos de tráfico indican que el contenido del estudio es suficiente para llegar al objetivo deseado, modifican el criterio económico de valoración de las alternativas y las ajustan diferenciando los trazados de nueva construcción de los de acondicionamiento de trazado existente, revisan el valor de las expropiaciones.

* Informe de la D.I. de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca: revisan la valoración paisajística del tramo A-C, también atienden la petición de incluir en la EI las medidas a tener en cuenta para la redacción del proyecto posterior.

5. Consideraciones técnicas

La ronda norte de Inca está contemplada dentro de la fase 1 de la revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras del año 2009 (PDSCMa), vigente actualmente, y que de acuerdo con la norma 11 del documento será preceptivo desarrollar un estudio informativo para el establecimiento de una franja de reserva definitiva, que la Evaluación Ambiental Estratégica en tramitación consiste en una modificación de un tramo del estudio informativo de la variante norte de Inca (aprobado, sin evaluación ambiental, por Resolución del Consejero Ejecutivo de Urbanismo y Territorio con fecha de 4 de julio de 2013), concretamente, el tramo de la variante que comprende desde la carretera Ma-2130 y la Ma-13. Y que con la ejecución de este tramo se pretende mejorar los problemas de movilidad y de exceso de circulación que asumen las vías urbanas de la ciudad de Inca.

El EAE deriva al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto:

A.La definición de las medidas de prevención de incendios: todas las alternativas, en la parte final, incluyen una masa forestal grafiada como ZAR zona de alto riesgo de incendio forestal.

B.La cuantificación de vegetación y hábitats afectados: el tramo final de las alternativas que conectan con el enlace de la autopista Palma-Sa Pobla (Ma-13A), puede afectar, dependiendo de la traza definitiva, en un Hábitat de la Directiva Hábitats: Cneoro tricocci-Ceratonietum siliquae.

C.La aplicación de las disposiciones del PHIB que afecten el proyecto: Pozos de abastecimiento urbano: hay varios perímetros de restricciones moderadas de pozos (radio entre 250 a 1000 metros alrededor del eje del pozo). Aparecen inventariados sondeos de suministro de agua con uso doméstico y para regadío, de forma que en el proyecto ejecutivo o el de trazado, se tiene que tener en cuenta esta situación, y, si es necesario, adoptar las medidas establecidas en el PHIB 2019 (art. 119.8 y art. 130) correspondientes a las condiciones técnicas para la clausura y abandono de pozos y sondeos)

D.El tratamiento que se hará los remanentes de las parcelas afectadas, de los enlaces entre la variante y los caminos interceptados por esta.

E.Como se evitará afectar patrimonio catalogado: alrededor de las alternativas de la reserva viaria se localizan cinco elementos protegidos por el catálogo municipal:

- Edificio de obras públicas (INC-G008)
- Molino de en Barona (INC-B001)
- Era Camino de s'Ermítia (INC-F054)
- Caseta (INC-F072)
- Camino de Selva (INC-018)

Además, todas las alternativas propuestas afectan en mayor o menor medida al trazado de las rutas de interés cultural siguientes: Ruta del Gótico, Ruta del Barroco y Ruta de los Castells.» F.Los aspectos mencionados en el informe del servicio de ordenación del territorio: «Justificar y garantizar que no se echa a perder o perjudica el patrimonio catalogado y, si es el caso, establecer medidas de protección de las visuales y del entorno de las rutas de interés cultural del PTIM (norma 49 PTIM). Habrá que revisar la valoración paisajística del entorno de acuerdo con la contenida en el plano 3 del PTIM en el tramo A-C, que tiene la consideración de alta, muy alta o extraordinaria. Habrá que realizar un estudio de impacto paisajístico esmerado que evalúe la percepción, próxima y lejana, de la nueva vía en el paisaje y la del paisaje

desde la vía. Este estudio conviene que incluya un levantamiento topográfico y fotográfico detallado de toda la franja de reserva y tiene que tener presente tanto los elementos de la vía como los del entorno próximo (carreteras y caminos rurales, cierres tradicionales, elementos patrimoniales y etnológicos, plantaciones y vegetación singular). También tiene que prestar una atención especial a los posibles remanentes de terreno resultantes del trazado de la vía.»

G.Los aspectos mencionados en el informe del servicio de cambio climático: «En caso de delegar los condicionantes propuestos en una fase posterior, tiene que quedar claro en este momento el traspaso de todas las obligaciones que se trasladen a esta fase posterior... Los valores de las emisiones de CO debidos al cambio de la cubierta vegetal y la Fase de construcción de la carretera se consideran válidos, aunque para obtener el valor total de emisiones de carbono, se requiere la estimación de las emisiones generadas por el aumento del tráfico inducido en la región. A la hora de elaborar el plan de compensación, se tiene que contemplar un periodo máximo de 15 años (vida útil mínima para carreteras de asfalto) desde la puesta en servicio del nuevo viario, para lograr un balance de emisiones/absorciones de carbono nulo.»

H.El establecimiento de medidas correctoras y preventivas para minimizar el impacto visual.

I.La cuantificación de generación de residuos y necesidad de materiales: en el Proyecto Constructivo se tiene que definir la necesidad de materiales externos (préstamos) y la eliminación de material sobrante (vertederos).

J.El establecimiento de las medidas correctoras necesarias para evitar afecciones acústicas y de contaminación atmosférica tanto en la fase de ejecución como de funcionamiento: Se producirán molestias en las viviendas próximas y en el CEIP Miquel Duran y Saurina, por el ruido proveniente de la maquinaria y movimientos de tierra durante la fase de construcción y de los motores de los vehículos que circulen durante el funcionamiento de la variante, la reserva afecta a la esquina nordeste de la parcela del CEIP Miquel Duran y Saurina, concretamente a una zona destinada a patio de infantil y zona de huerto del centro, se advierte de la importancia de proyectar el nuevo vial lo más alejado posible del solar del CEIP mencionado, para evitar al máximo los impactos visuales y, sobre todo, acústicos de este vial para la actividad del centro docente. Por el hecho que tanto la edificación como el espacio urbanizado exterior, los dos de uso docente, son preexistentes, el proyecto de implantación del nuevo vial tendrá que incorporar la evaluación de las posibles afecciones acústicas y verificar que los índices de inmisión calculados y medidos cumplen los objetivos de calidad acústica aplicables al uso docente según la normativa de aplicación vigente.)

K.Los aspectos de movilidad: interacción positiva con la red de carreteras y caminos rurales para garantizar la funcionalidad y las opciones de movilidad no motorizada (especialmente con el Plan de vías ciclistas de Mallorca), para la fase de ejecución de la vía.

L.Cuantificación de los impactos residuales y prever medidas compensatorias.

Tanto en el documento de alcance como en el documento de enmiendas de deficiencias se requirió evaluar la alternativa 0.

No obstante el promotor descarta estudiarla porque, según alegan, consistiría en una modificación del PDS y el EI no puede modificar el Plan de Carreteras; así mismo hacen mención del punto séptimo de la Circular del consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca de 6 de noviembre de 2015; descartan mantener el actual tráfico interurbano; no existen alternativas viables ni razonables para el desvío del tráfico interurbano por otros itinerarios y porque la alternativa 0 sería mantener el trazado actualmente previsto en el EI de 2013, que es considerado peor al propuesto.

Según los condicionantes del Acuerdo Núm. 19322 del Pleno de la CBMA de noviembre de 2009 del PDS de Carreteras: «(...) El Estudio de Impacto Ambiental tendrá que contemplar varias alternativas, incluyendo la cero, y teniendo en cuenta que el trazado que se ha grafiado en los planos no vincula para nada la elección de la alternativa escogida desde el punto de vista ambiental», por lo que, se tendrá que evaluar la posibilidad, entre otros, de si es factible lograr los objetivos de la variante con actuaciones urbanas.

Una vez revisados los datos del estudio de alternativas aportado, los más adecuados aplicando criterios territoriales, funcionales, económicos y ambientales son las alternativas AC-CH-HI-IF y AB-BG-GH-HI-IF con una valoración global casi idéntica y que la alternativa 5 (AB-BG-GH-HI-IF) destaca ambiental y territorialmente sobre la alternativa propuesta (AC-CH--IF) y sobre la alternativa vigente (AB-BE-EI-IF), y que fue descartada por motivos de fragmentación del espacio urbano. En consecuencia, no se puede afirmar que ambientalmente la franja de reserva propuesta, como tampoco la de la EI vigente, sean la mejor opción, si, a nivel de proyecto, se pudieran resolver los problemas de fragmentación y de afección a las equipaciones que se han apuntado.

6. Conclusiones

Por todo lo anterior, se formula la declaración ambiental estratégica favorable para la alternativa 5 (AB-BG-GH-HI-IF) de la modificación del tramo comprendido entre la MA2130 y la Ma-13 del estudio informativo de la variante Norte de Inca en el término municipal de Inca, siempre y cuando, en la fase de evaluación del proyecto se resuelvan los problemas de fragmentación urbana.

El Estudio de Impacto Ambiental de la fase de proyecto tendrá que proponer diferentes alternativas que resuelvan el problema de fragmentación urbana, entre ellas, se tendrá que contemplar la posibilidad del soterramiento del tramo B-G y del tramo A-B-G.



No obstante, con carácter subsidiario, se acepta el alternativa AC-CH-HI-IF para la ejecución del proyecto, solo si se justifica la imposibilidad técnica de resolver los problemas de fragmentación del espacio urbano.

Además, se tendrá que prever dentro del estudio de alternativas, la alternativa 0, para evaluar si se pueden culminar los objetivos del proyecto con otras actuaciones.

Por otro lado se recuerda que el estudio de evaluación ambiental del proyecto se tendrán que incluir, como mínimo, los siguientes aspectos:

- definición de las medidas de prevención de incendios
- cuantificación de vegetación y hábitats afectados
- aplicación de las disposiciones del PHIB que afecten el proyecto
- tratamiento que se hará en los remanentes de las parcelas afectadas, de los enlaces entre la variante y los caminos interceptados por esta
- cómo se evitará afectar patrimonio catalogado
- Los aspectos mencionados en el informe del servicio de ordenación del territorio.
- El establecimiento de medidas correctoras y preventivas para minimizar el impacto visual
- definir la necesidad de materiales externos (préstamos) y la eliminación de material sobrante (vertederos)
- El establecimiento de las medidas correctoras necesarias para evitar afecciones acústicas y de contaminación atmosférica tanto en la fase de ejecución como de funcionamiento
- aspectos de movilidad: interacción positiva con la red de carreteras y caminos rurales para garantizar la funcionalidad y las opciones de movilidad no motorizada (especialmente con el Plan de vías ciclistas de Mallorca)
- Cuantificación de los impactos residuales y prever medidas compensatorias.

Se recuerda que de acuerdo con el artículo 24.3 del Decreto 3/2022, de 28 de febrero, por el que se regula el régimen jurídico y funcionamiento de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares y se desarrolla el procedimiento de evaluación ambiental, para que la CMAIB pueda llevar a cabo el seguimiento y hacer las comprobaciones necesarias, el órgano sustantivo enviará a la CMAIB el informe de seguimiento sobre el cumplimiento de la declaración ambiental estratégica previsto en el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. De acuerdo con el artículo 51 mencionado, el informe de seguimiento incluirá un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental.

Esta DAE se emite sin perjuicio de las competencias en residuos, movilidad, patrimonio, urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios.

(Firmado electrónicamente: 23 de septiembre de 2022)

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

