

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

6261

Resolución del presidente de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por la cual se formula el informe ambiental estratégico sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente (PMUSI) del TM de Calvià, (171e-2022)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 17 de mayo de 2023, y de acuerdo con el artículo 8.1.a) del Decreto 3/2022, de 28 de febrero, por el cual se aprueban la organización, las funciones y el régimen jurídico de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares (CMAIB) (BOIB n.º 31 de 1 de marzo de 2022),

RESUELVO FORMULAR:

El informe ambiental estratégico sobre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente (PMUSI) del TM de Calvià, Mallorca, en los términos siguientes:

1. Determinación de la sujeción a evaluación ambiental y tramitación

Atendido el que establece el artículo 12 del Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el cual se aprueba el Texto refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Islas Baleares:

“3.Serán objeto de evaluación ambiental estratégica simplificada: a) Los planes y programas mencionados a las letras a) i b) del apartado 1 de este artículo, y sus revisiones, que establezcan el uso, en nivel municipal, de zonas de reducida extensión.”

El documento ambiental estratégico tiene que contener al menos la información indicada en el artículo 29 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

2.Descripción del plan

Con el PMUSI, y según los documentos presentados, se pretende disponer de un documento estratégico en el cual se establezcan las líneas de actuación en materia de movilidad y transporte en el municipio de Calvià para el presente y como un escenario futuro de mayor sostenibilidad que el actual, definiendo estrategias encaminadas a conseguir un cambio de modelo hacia formas de transporte con menor consumo de energía y hacia un uso racional de los modelos existentes.

El PMUSI explica que Calvià combina terrenos montañosos en el norte (Serra de Tramuntana y la Serra de Na Burguesa), y terrenos planos al resto del municipio con variedad de tipologías costeras, zonas urbanas dispersas y multinúcleo con 18 núcleos con tipologías diferentes (Palmanova y Magaluf con importante actividad turística, Calvià con carácter administrativo y residencial, y se Capdellà, Sol de Mallorca, Galatzó y Son Ferrer con carácter residencial, además del polígono industrial Son Bugadelles), con datos de población correspondientes (octubre 2019) alrededor de los 146.958 habitantes (población residente y plazas turísticas), y un parque de vehículos (2020) de 51.736 vehículos, con 39.391 turismos. Así mismo, el PMUSI incluye el resultado de la recopilación de datos de la encuesta telefónica de 2016 sobre Estudio de Caracterización de la Movilidad del Municipio de Calvià sobre patrones de movilidad de un territorio determinado (número de desplazamientos por día, horarios, edad, sexo, intra o extramunicipales, residente o no residente, obligados o de recreo, caracterización de movimientos entre núcleos, etc), siente la media 3,5 desplazamientos diarios por persona, mayoritariamente en vehículo privado, intramunicipales y en mayor proporción no obligados, mientras que el uso de sistemas de movilidad no contaminados o en transporte público son por movilidad no obligada.

El documento del Plan de Movilidad hace un análisis, en conjunto y por núcleo de población, de los elementos que generan focos y motivos de desplazamientos dentro del municipio o desde fuera del mismo: dispersión de la población (índice de dispersión el 0,7% y el 0,9%), la concentración de actividades económicas (plazas turísticas y negocios, la densidad comercial más grande de los cuales se encuentra al ámbito de Palmanova-Magaluf), elementos de interés (playas, campos de golf, Marineland, mercados semanales y anuales, fincas y zonas de recreo públicas, rutas de senderismo, etc...), así como de las equipaciones, servicios y otros lugares de interés (polideportivos, centros educativos, centros de salud y hospitales, etc.).

Así mismo, al PMUSI se hace un análisis del estado y deficiencias de las redes de peatones y cicloturisticas (dentro y entre núcleos de población), de la accesibilidad a las equipaciones, de itinerarios para peatones, y carencias del servicio de acceso mediante el transporte



público en cada centro poblacional. La mejora de la accesibilidad de los itinerarios de peatones se tiene que hacer a partir de la elaboración de un Plan de accesibilidad física de todo el municipio.

Al PMUSI también incluye un análisis de los servicios ofrecida de transporte público en el municipio de Calvià hay 4 tipos de servicios diferentes de transporte público: línea 4 de la EMT de Palma, 11 líneas regulares de Transporte de las Islas Baleares TIB (102, 103, 104, 105, 106, 107, 108 línea local recorrido interno municipal, 122 línea local recorrido interno municipal, 123 línea local recorrido interno municipal, A11 refuerzo aeropuerto, y A12 refuerzo aeropuerto); Líneas Transporte Escolar y Universitario Público. Los servicios prestados por el Ayuntamiento de Calvià son las Líneas Transporte Escolar y Universitario Público.

Respecto a los estacionamientos, el documento analiza el número de plazas disponibles en calzada de aparcamiento libre o en ORA, así como aparcamientos de cercanía e infraestructuras, y las comunicaciones a pie o bicicleta de estos, por cada uno de los núcleos de población, analizando las deficiencias y necesidades. El PMUSI menciona que en 2017 el Ayuntamiento de Calvià firmó un convenio con la Conserjería de Territorio, Energía y Movilidad y el Consejo de Mallorca para promover el uso de los vehículos eléctricos y creación de puntos de recarga, además de la aplicación del número mínimo de puntos de recarga a aparcamientos disuasivos de nueva construcción o de reforma integral de más de 10 plazas (al menos un punto de recarga de vehículo eléctrico y al menos un punto de recarga de vehículo eléctrico por cada 40 plazas, e infraestructura que posibilite la instalación de un punto de recarga de vehículos eléctricos por cada 5 plazas).

Una vez se ha definido la oferta y la demanda de la movilidad en el municipio, tanto a escala intranúcleo, entre los diferentes núcleos, como las relaciones con el exterior, el PMUSI identifica los aspectos principales conclusión del estudio de movilidad y muestra los principales resultados en una matriz DAFO por cada uno de los núcleos de población. A partir del análisis, y en línea con los objetivos que señala la Ley de economía sostenible respecto a la movilidad sostenible y las orientaciones y recomendaciones que emanan del marco estratégico, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente del municipio de Calvià considera objetivos esenciales que el sistema de movilidad permita una ciudad más Competitiva, Amable, Sostenible, Segura, Accesible, Sostenible, Participativa y Conectada; y las medidas que integran el plan se enfocan y estructuran, individualmente o en conjunto, dentro de cada uno de estos objetivos. Propone las siguientes estrategias y medidas concretas a desarrollar entre el 2022 y el 2028:

E1: Promover la movilidad activa a los desplazamientos de proximidad.

MED.1.Creación de zonas de prioridad de peatones

MED.2.Definición de esos de gran capacidad de peatones y ciclistas

MED.3.Remodelación de las travesías urbanas

MED.4.Plan para la restricción del tráfico poco eficiente y contaminando

MED.5.Embellecimiento de pasajes de peatones intranucleos para mejorar la movilidad transversal

MED 6.Mejora de la infraestructura de peatones a la línea costera

MED.7.Plan de movilidad activa e independiente de menores en los centros educativos

MED.8. Campañas de concienciación para el fomento de la movilidad a pie

MED.9. Ampliación de la oferta de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes

MED.10.Promoción del Cicloturismo

MED.11.Campañas de concienciación para el fomento de la movilidad en bicicleta

MED.12.Redacción de un plan de accesibilidad universal

E2: mejorar la conexión en modos activos entre los diferentes núcleos.

MED.13.Ampliar el Paseo de Calvià y aumentar las conexiones entre los diferentes núcleos que conforman el municipio

MED.14.Mejorar el camino de peatones entre Capdellà y Calvià Villa.

MED.15.Creación y mejora de los itinerarios paisajísticos para mejorar la movilidad entre núcleos

MED.16.Plan de adaptación de la infraestructura a la movilidad ligera



MED.17. Mejorar las conexiones en modos activos con otros municipios

E3: Potenciar el uso y facilitar el acceso al servicio de transporte público colectivo.

MED.18. Carriles reservados a vehículos de alta ocupación en vías interurbanas de Transporte Mallorca

MED.19. Construcción de un sistema integrado de aparcamientos disuasivos e intercambiadores.

MED.20. Estudio de viabilidad de la implantación duna red de transporte público urbano

MED.21. Mejora de la accesibilidad a las paradas de transporte público y material móvil a través de la redacción de un plan de accesibilidad al transporte público

MED.22. Paradas a demanda intermedias durante el servicio nocturno.

MED.23. Campañas de fomento y uso de los aparcamientos disuasivos

E4: Promover un uso más eficiente del vehículo privado.

MED.24. Campañas de concienciación y aprendizaje de conducción eficiente y segura.

MED.25. Plan de mejora de la señalización horizontal

MED.26. Plan de implementación de señalización vertical interactiva de velocidad en entornos urbanos

MED.27. Plan de ampliación de las zonas de estacionamiento regulado en el municipio

MED.28. Desarrollo de aplicaciones para el vehículo compartido

MED.29. Estudio de la contaminación atmosférica en el municipio: ruido y emisiones

E5: Adecuar la red viaria para dar respuesta a las necesidades de los cascos urbanos.

MED.30. Reordenación del tráfico a Calviá Villa

MED.31. Reordenación del tráfico a Santa Ponça

MED.32. Reordenación del tráfico al Toro

MED.33. Reordenación del tráfico y rediseño de la red viaria a Magaluf

E6: Incentivar tecnologías de propulsión alternativas y sostenibles al transporte.

MED.34. Campaña divulgativa sobre los vehículos con tecnologías de propulsión alternativas.

MED.35. Instalación de Fotolineras en todos los aparcamientos disuasivos

MED.36. Ayudas a la renovación de la actual flota de taxis del municipio

MED.37. Fomentar los vehículos de bajas emisiones y eficientes a la flota municipal

E7: Optimizar la distribución urbana de mercancías.

MED.38. Estudio de viabilidad e implementación de un Centro de Consolidación Urbana al polígono Son Bugadelles.

MED.39. Estudio y plan de los puntos de carga y descarga a los diferentes núcleos

MED.40. Digitalización y desarrollo de una aplicación interactiva de reserva de plazas de vehículos comerciales

MED.41. Instalación de puntos de carga rápida en las plazas de carga y descarga

MED.42. Planes para el fomento de la bicicleta eléctrica (càrrecbike) para la distribución de última milla

E8: Adaptar la infraestructura a la movilidad conectada e inteligente

MED.43. Prolongar la cobertura 5G en todo el municipio

MED.44. Instalar semáforos con preferencia en las líneas de autobús de altas prestaciones

Para una de las medidas, el PMUSI incluye una «Fija de la medida», con información básica como su descripción, sus actuaciones, la interrelación entre medidas, los agentes implicados, el plazo de implantación y el indicador de seguimiento, entre otros. Se elaboran para simplificar el seguimiento del PMUSI, por el hecho que los indicadores se han definido para conocer la evolución de un mismo parámetro a lo largo del tiempo, pudiendo así conocer la repercusión de la implantación del PMUSI y sus impactos generados en el municipio.

Para la evaluación del cumplimiento de los objetivos, el avance de la ejecución o la necesidad de hacer cambios, el PMUSI compilación indicadores de evaluación (plan de evaluación del nivel de logro de los objetivos establecidos), y seguimiento del PMUSI (plan de seguimiento del grado de evolución de las medidas propuestas) por cada una de las medidas y ejes.

Además, se incluye un plan de financiación que incluye posibles vías de financiación tanto a escala nacional, europea e internacional, como dentro de la esfera pública y privada. Hay medidas recogidas en este plan que dependen totalmente o de Mallorca o el Consorcio de modas de movilidad activa parcialmente otras administraciones, como por ejemplo el Consejo Transportes. Más del 50% del presupuesto corresponde a modas de movilidad activa y sostenible, principalmente, enfocada a los desplazamientos de proximidad.

El documento ambiental, en cuanto a las alternativas o escenarios propuestos en este documento, en compilación cuatro alternativas respecto a la afección al medio ambiente:

-Escenario 0. Tendencial “do nothing”.

-Escenario 1. “Planificación accesible”: únicamente se toman medidas para mejorar la infraestructura y la accesibilidad del municipio favoreciendo las maneras no motorizadas cómo son el peatón y el ciclista. Calcula una reducción en 8,92 tn CO2 totales en el 2027 respecto a la situación actual.

-Escenario 2. “La innovación tecnológica revoluciona la movilidad”: fuerte desarrollo tecnológico que incluye medidas por el aumento del vehículo eléctrico. Calcula una reducción en 10,06 tn CO2 totales en el 2027.

-Escenario 3. “Transitorio o responsable” (desarrollo del PMUSI): desarrollo de todas las medidas contempladas a los ejes. Calcula una reducción en 14,09 tn CO2 totales en el 2027.

3.Evaluación de efectos previsibles

1.Incorporación de la legislación sectorial.

Tipo de instrumento		Instrumento	
territorial	Ámbito temático		
NORMATIVA	Autonómico	Urbanismo	Ley 12/2017 de urbanismo de les IB
		Movilidad	Ley 4/2017 de transportes terrestres y movilidad sostenible de les IB
		Accesibilidad	Ley 8/2017, de 3 de agosto, de accesibilidad universal de les IB
		Energía	Ley 10/2019 de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética
	Estatal	Movilidad	Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el cual se modifican el Reglamento general de circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento general de vehículos, aprobado por el Real Decreto de 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tránsito
		Accesibilidad	Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el cual es regulen las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de les formas de transporte para personas con discapacidad
PLANIFICACIÓN	Autonómico	Movilidad	Plan Director Sectorial de Movilidad de les IB (2019)
			Revisión del Plan Director Sectorial de Carreteras (2009)
			Plan Insular de Servicios de Transporte Regular de Pasajeros por carretera de Mallorca (2017)
			Plan de vías ciclistas del Consell de Mallorca (2017)
	Municipal	Energía	Modificación del Plan Director Sectorial Energética de les I. B. (2016)
		Urbanismo	Plan General de Ordenación Urbana de Calvià 2000 (Refòs 2012)
Igualdad	Plan Estratégico de Igualdad de Género del Municipio de Calvià 2019-2021		
Accesibilidad	Plan de accesibilidad no física de Calvià		



El PMUSI compilación como el listado de la normativa sectorial vigente, en relación a la movilidad y accesibilidad dentro de la ordenación territorial del municipio, así como la planificación en los diferentes ámbitos temáticos y territoriales que se han considerado en la redacción del Plan.

Al informe del Departamento de Obras Públicas de la Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre de la Conserjería de Movilidad y Vivienda, concluyen, sobre el "Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente de Calvià", tal como recoge el artículo 191.1 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, que lo PMUSI de Calvià es coherente con los objetivos de la ley y los objetivos y las medidas que establezca el Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears.

Los objetivos del Plan director sectorial de movilidad de las Illes Balears sueño:

1. Garantizar la accesibilidad en el territorio a través del T. Público, especialmente a los colectivos vulnerables.
 2. Reducir la contaminación generada por la movilidad.
 3. Reducir la siniestralidad.
 4. Minimizar el consumo energético.
 5. Minimizar la distancia media de los desplazamientos.
 6. Cambiar la distribución modal a favor de los modos no motorizados y colectivos.
 7. Flexibilizar el T. Público y dar rigidez a la oferta de transporte privado.
 8. Optimizar la conexión entre islas.
2. Zonas verdes, parques y plazas, vías de conexión

Varias de las medidas de los siete ejes del PMUSI, incluyen la creación de zonas verdes, parques y plazas (zonas de embellecimiento, mejora a las rutas o vías de conexión de peatones y de carriles bici, etc.) pero no se concreta su configuración.

Si bien se trata de un plan de movilidad, las medidas que incluyen zonas verdes tienen efectos sobre la regulación de la temperatura y emisiones de efecto invernadero, por lo cual es necesario incluir las medidas idóneas para maximizar la fijación de CO₂ y aumentar zonas de sombra (especies arbóreas adecuadas en el espacio de plantación para reducir las podas innecesarias, con una copa de sombra significativa, de bajo consumo hídrico y preferentemente autóctonas), promover la filtración de agua pluvial (superficies con pavimento permeable y que absorban CO₂) y la recogida de agua pluvial para el riego y para su uso posterior (recogida en los tejados y en superficie, depósitos subterráneos, etc.)

Se tiene que reincorporar al PMUSI y la legislación de base, las determinaciones del Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, mediante la cual se ha aprobado el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares, que establece entre otros extremos:

« Artículo 48. Optimización en el riego de parques, jardines y zonas verdes

1. En el diseño y ejecución de proyectos de nuevas zonas verdes urbanas públicas, así como en la remodelación de las existentes, se utilizarán especies vegetales autóctonas y de bajo requerimiento hídrico.
2. En el diseño, remodelación y ejecución de jardines y zonas verdes privadas se fomentará la utilización de especies vegetales autóctonas de bajo requerimiento hídrico, así como el uso de aguas pluviales y/o regeneradas
3. El riego de parques, jardines y zonas verdes urbanas, se realizará, en lo posible, mediante la utilización de aguas pluviales y aguas regeneradas, excepto por razones de salud pública acreditadas debidamente.
4. A tal efecto, las entidades gestoras de depuradoras o las administraciones públicas podrán poner a disposición de los usuarios agua regenerada para el riego de zonas verdes públicas y privadas en régimen de servicio público. En tal caso, el acceso a este tipo de redes comportará la obligación de conexión al servicio, que tiene que garantizar la recuperación de costes.(...)

Artículo 51. Gestión de aguas pluviales(...)

5. Los nuevos desarrollos urbanísticos adoptarán técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible. Los proyectos de urbanización incorporarán medidas para fomentar la infiltración de las superficies de los aparcamientos, viales, centros de rotondas, alcorques y jardines. Se propone utilizar soluciones con pavimentos permeables o el rebajamiento de bordillos en aquellas situaciones en que se pueda redirigir la



escorrentía superficial hacia zonas donde se facilite su infiltración (alcorques, zonas verdes...). Todo esto sin perjuicio del uso otras posibles soluciones que se engloben dentro de este conjunto de técnicas de drenaje sostenible.»

3. Afección a la atmósfera y emisiones de gases de efecto invernadero.

El informe (R/S 183/21-CA) del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático, hace un análisis exhaustivo de las medidas incorporadas al PMUSI, en relación con las medidas a cumplir de la legislación nacional y autonómica en relación con cambio climático y transición energética. Como medidas no contempladas al PMUSI concluye el siguiente:

«- Se tienen que crear las Zonas de Bajas Emisiones.

-Se tienen que establecer indicadores a lograr en el PMUSI que sean coherentes con el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares.

-El PMUSI tiene que implicar la replanificación urbana dando lugar a sistemas más actuales del tipo Superislas, Corredores Verdes ...»

Sobre el contenido de este informe, remarca la obligación, de acuerdo con el artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el establecimiento de zonas de bajas emisiones. Estas áreas se contemplan a la Medida 4 del Eje 1, MED. 4. Plan para la restricción del tráfico poco eficiente y contaminante, pero solo nombra el área o zona de bajas emisiones de Magalluf, y no se especifica la superficie que supone, siendo el exigido a la normativa el 25% de las zonas urbanas. Para aplicar o facilitar la creación, menciona el borrador del Decreto del Reglamento de definición de Zonas de Bajas Emisiones:

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacionpublica/pp_sgalsi_2022_prdzbe.aspx, y un listado del articulado de la ordenanza de regulación.

Así mismo, recuerda la necesidad de incluir la perspectiva climática en los instrumentos de planificación de acuerdo con la Ley balear 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética, concretamente:

«(...) b) Un análisis de la vulnerabilidad actual y prevista ante los efectos del cambio climático y medidas destinadas a reducirla.

c) Una evaluación de las necesidades energéticas de su ámbito de actuación y la determinación de las medidas necesarias para minimizarlas y para garantizar la generación de energía de origen renovable.

2. En los nuevos desarrollos urbanísticos que prevean los instrumentos recogidos en el apartado anterior se tiene que reservar una área de sol destinada a la generación de energía renovable con una superficie suficiente para generar el equivalente anual a las necesidades energéticas de este desarrollo. (...)»

Para el análisis de los riesgos, facilita una herramienta de cálculo de inundabilidad y erosión costera en llamada OLA Tool, y la página web <https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/>.

Recomienda la inclusión de un Plan de Contingencia frente de episodios de alta contaminación atmosférica donde el motivo se pueda deber a pesar de que sea parcialmente en el tráfico, y hace un listado de posibles medidas, de acuerdo con la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera las medidas de estos llamados Planes de Acción a corto plazo, y el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Por otro lado, no se ha constatado al documento del PMUSI medidas en relación con el deslumbramiento que se usará a las medidas que supongan cambios o instalación de luminarias en zonas públicas. Es interesante estudiar la viabilidad de incluir farolas con placas fotovoltaicas a plazas, zonas ajardinadas y cauces de comunicación para peatones y bicicleta. Cualquier solución aplicada tendrá que seguir los principios de racionalidad ambiental de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética y de la Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Islas Baleares.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

De acuerdo con el artículo 29 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, desde la CMAIB se consultaron a las administraciones siguientes y personas interesadas siguientes:

GOBIERNO DE LAS ISLAS BALEARES

Conserjería de Medio Ambiente y Territorio

Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad (Departamento de Medio natural)



-Servicio de Planificación al Medio natural (VALIB 150909)

-Servicio de Gestión Forestal y Protección de Suelo (VALIB150932)

-Servicio de Protección de Especies (VALIB 150950)

Dirección General de Recursos Hídricos

-Servicio de Estudios y Planificación (VALIB 150933)

-Servicio de Aigües Superficiales (VALIB 150933)

Dirección General de Territorio y Paisaje

-Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo (VALIB 150927)

Conserjería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática

Dirección General de Energía y Cambio Climático

-Servicio de Cambio Climático y Atmòsfera (VALIB 151157)

Conserjería Movilidad y Vivienda

Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre (*RS GOIBS386799/2022)

-CONSELL DE MALLORCA

Departamento de Territorio

-Dirección Insular de Urbanismo (RS GOIBS382337/2022)

Departamento de Movilidad e infraestructuras

-Dirección Insular de Infraestructures (RS GOIBS385752/2022)

-ASOCIACIONES

-Amics de la Terra (RS GOIBS382367/2022)

-Terraferida (RS GOIBS382376/2022)

-GOB (RS GOIBS385744/2022)

Hasta ahora hemos se han recibido los siguientes informes como respecto a las consultas realizadas:

-Informe 183/21-CA del Servicio de Cambio Climático y Atmòsfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático

«(...) Consideraciones técnicas:

-3.1. Consideraciones a tener en cuenta según la Ley balear 10/2019, de 22 de febrero, de Cambio Climático y Transición Energética

(...) Perspectiva climática en los instrumentos de planificación

1.la nueva formulación, adaptación o revisión de los planes directores sectoriales, los planes territoriales insulares y los instrumentos de planeamiento municipal, así como cualquier otro plan sometido a evaluación ambiental estratégica, tienen que incorporar la perspectiva climática en el proceso de evaluación ambiental. A tal efecto, tienen que incorporar:

a)Un análisis de su impacto sobre las emisiones de gases invernadero directos e inducidas, así como medidas destinadas a minimizar-tés o compensarlas en caso de que no se puedan evitar.

b)Un análisis de la vulnerabilidad actual y prevista ante los efectos del cambio climático y medidas destinadas a reducirla.

c)Una evaluación de las necesidades energéticas de su ámbito de actuación y la determinación de las medidas necesarias para minimizarlas y





para garantizar la generación de energía de origen renovable.

2.En los nuevos desarrollos urbanísticos que prevean los instrumentos recogidos en el apartado anterior se tiene que reservar una área de sol destinada a la generación de energía renovable con una superficie suficiente para generar el equivalente anual a las necesidades energéticas de este desarrollo. (...)

-3.2. Consideraciones a tener en cuenta según la Ley estatal 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética

«La ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética establece en su artículo 14.3 que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares tienen que adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo, a/menos:

a)El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.(...)

Si bien todavía no se ha aprobado reglamentariamente el real decreto de definición de Zonas de Bajas Emisiones, sí que esta disponible su versión más madura:

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacionpublica/pp_sgalsi_2022_prdzbz.aspx

En esta misma página se pueden consultar las Directrices para la Creación de Zonas de Bajas Emisiones.

En todo caso, la zona de bajas emisiones de Calvià se tendrá que coordinar con las zonas de bajas emisiones que se creen a nivel de isla y, por lo tanto, es necesario la coordinación con el Consejo de Mallorca al respecto.

En todo caso continuación presentamos una posibilidad de articulado al respecto, pues la creación implicara elaborar una ordenanza:

1.Restrictciones de acceso en Junció del potencial contaminante de los vehículos - Se prohíbe la circulación, a partir de 1 de enero de 2025, de motocicletas (categoría L) y turismos (categoría M1) que no dispongan de distintivo ambiental (equivalente al distintivo ambiental A), o que dispongan de distintivo ambiental B o C.

-Se prohíbe la circulación, a partir de 1 de enero de 2030, de motocicletas (categoría L) y turismos (categoría M1) que dispongan de distintivo ambiental ECO.

-Se prohíbe la circulación, a partir de 1 de enero de 2030, de furgonetas y camiones ligeros de menos de 3.500 kg (categoría N1) y de furgones y camiones ligeros de entre 3.500 kg y 12.000 kg (categoría N2) que no dispongan de

distintivo ambiental (equivaliendo a distintivo ambiental A), o que dispongan de distintivo ambiental B o C.

-Se prohíbe la circulación, a partir de 1 de enero de 2033, de furgonetas y camiones ligeros de menos de 3.500 kg (categoría N1) y de furgones y camiones ligeros de entre 3.500 kg y 12.000 kg (categoría N2) que dispongan de distintivo ambiental ECO.

2.Serán exentos de las restricciones establecidas en los puntos 2 y 3 los vehículos por razón del servicio público siguientes:

a)Vehículos dedicados al transporte de Personas con Movilidad Reducida (VPMR).

b)Vehículos de servicios que prestan servicios de emergencia y esenciales: vehículos que prestan servicios médicos; vehículos que prestan servicios funerarios; vehículos de protección civil y ambiental; vehículos de bomberos; vehículos de policía y de cuerpos y fuerzas de seguridad.

e)Vehículos dedicados al transporte de personas con enfermedades que les condicionan el uso del transporte público.

d)Vehículos que prestan un servicio singular: vehículos blindados; vehículos de emisión de radio o televisión; vehículos taller; vehículos laboratorio; vehículos biblioteca; vehículos tienda; vehículos caseta de ferias; vehículos desea de arrastre o elevación; vehículos para limpieza o riego de pavimento; vehículos para pintar bandas; vehículos fumigadora.

Reglamentariamente se podrán considerar otros tipos de vehículos exentos por razón del servicio público.

Las Zonas de Bajas Emisiones Municipales incluirán una superficie que suponga como mínimo un 25% del área urbana, y se situarán allí donde supongan mayor eficiencia para la mejora de la calidad del aire de las personas que viven, trabajan, estudian o practican deporte.

-3.3. Consideraciones en cuanto a adaptación a los efectos del cambio climático

En relación a los efectos que el cambio climático se pueden tomar en consideración los escenarios futuros de temperatura y otros índices

climáticos. (...) De gran utilidad es el visor de Escenarios de la plataforma Adaptecca. Esta aplicación permite visualizar predicciones por municipio o por una área de territorio. Está elaborada por la Agencia Estatal de Meteorología siguiendo técnicas de regionalización estadística. <http://adaptecca.es/escenarios/>

Temperatura

Se tendrían que limitar al máximo aquellos elementos que generan la burbuja urbana y fomentar mecanismos naturales de control de la temperatura, como la evapotranspiración, mediante más arbolado, ajardinado, o cubierta vegetales, y esto se debe tener en cuenta sobre todo para los trayectos de peatones, bicicletas y VMPs ...

Recurso hídrico e inundación fluvial

Parte esencial de la adaptación al cambio climático pasa para optimizar la gestión de los recursos hídricos. Por eso es necesaria la recuperación del agua de lluvia y contribuir a la adaptación a su escasez. En este sentido se consideran medidas adecuadas para los viales del municipio: aumentar la permeabilidad de calzadas, aceras y otros elementos de la urbanización; a fin de estar mejor preparados perlas lluvias torrenciales, y cuando se tengan que hacer reformas de viales, se tendrían que habilitar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) donde se dote de infraestructuras que consigan captar y almacenar agua el máximo tiempo posible por no saturar las actuales infraestructuras de pluviales. Inundación costera

El cambio climático ha provocado y provocara un aumento del nivel del mar, que será de mayor o menor importancia en función de los escenarios futuros, siendo lo de mayor afección el escenario RCP8.5 (SSP8.5 de acuerdo con la última versión del informe del IPCC).

El cálculos de inundabilidad permanente y extrema que se generarán se han calculado de manera regional en un proyecto de colaboración entre la Dirección General de Energía y Cambio Climático y lo SOCIB.

Los mapas de inundación y la información sobre la vulnerabilidad generada se pueden consultar en el web de Costas por el Cambio: [https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/ca/objectiu de costas por el cambio/](https://www.caib.es/sites/costespelcanvi/ca/objectiu%20de%20costas%20por%20el%20cambio/)

En todo caso, se ha elaborado una herramienta de calculo de inundabilidad y erosión costera en el entorno de esta colaboración llamada OLA Tool, que está a disposición del ayuntamiento para hacer cálculos de mayor resolución sobre zonas puntuales.

La inundación costera puede afectar a viales del municipio, y se tendrían que hacer planes de adaptación para estos viales. Un ejemplo son los de adaptación de carreteras que atraviesan el dominio público marítimo terrestre que gestionan los Consejos Insulares y que se puede poner a disposición del Ayuntamiento de Calvià.

-3.4. Otras consideraciones sobre mitigación de gases de efecto invernadero

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente (PMUSI) de Calvià tiene que servir para redefinir el propio Plan General de Ordenación Urbana y poder así lograr los objetivos del propio plan. Así mujeres se tendría que contemplar la posibilidad de crear estructuras de Superislas, Corredores Verdes, Esos Cívicos, ACIRE ...

Todas estas medidas estarían incluidas en una sola acción del PMUSI, Creación de Zonas de Prioridades de Peatones. Realmente esta medida se tendría que conformar como el pilar principal del PMUSI y tendría que estar muy definido y calendarizado.

-3.5. Consideraciones sobre Calidad del Aire.

La adaptación del PMUSI servirá para mejorar la calidad del aire en el municipio y en sus zonas de influencia.

Otras medidas a tener en cuenta serían el fomento del teletrabajo, puntos de coworking, o el seguro de un 100% de posibilidad de administración electrónica.

En la hora de pavimentar, además de tener en cuenta criterios de drenaje sostenible y de minimización de la burbuja de calor, se podrían utilizar asfaltos y pavimentos que minimicen el ruido, la contaminación atmosférica y sirvan para reducir la concentración de ozono.

La Ley 4/2014, 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares plantea una serie de objetivos que se desarrollaron en el Plan Director Sectorial de Movilidad del año 2019. El PMUSI tienen que establecer unos indicadores y unos objetivos que sirvan para el cumplimiento en este Pla Director.

El PMUSI podría contener entre sus acciones, el establecimiento de un Plan de Contingencia frente de episodios de alta contaminación atmosférica donde el motivo se pueda deber a pesar de que sea parcialmente en el tráfico. De acuerdo con la Ley 34/2007, de 15 de



noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera las medidas de estos llamados Planes de Acción a corto plazo tienen que cantar *ir muchas sobre regulación y restricción del *transir. Esto mismo viene indicado al Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por la cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico,

Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Entre las medidas a contemplar en el plan podría haber:

-Restricciones a vehículos más contaminantes: en función de la norma EURO de cumplimiento; de la clasificación energética o; dando prioridad a los vehículos gasolina sobre los diésel; o de futuro hashtag autonómico o nacional sobre emisiones contaminantes

-Acceso permitido solo a vehículos de alta ocupación: ocupación superior al 60% de sus plazas totales

-Reducción de la velocidad

-Limitación de aparcamiento

-Limitación de acceso a ciertas zonas

-Gratuidad del transporte público

-Limitación horaria

-Restricción por numerología de la matrícula.

Todas las limitaciones se establecerán teniendo en cuenta que personas con problemas de movilidad puedan hacer los traslados oportunos

-Evacuación.

Además se podrá actuar sobre otras fuentes de contaminación:

-Limitación de la actividad de Actividades Potencialmente Contaminantes de la Atmósfera

-Limitación de la crema de restos de poda y rastrojos

-Prohibición del uso de biomasa o leña para calefacción.

4. Conclusiones

Se tienen que tener en cuenta las consideraciones establecidas en este informe, a destacar que:

-Se tienen que crear las Zonas de Bajas Emisiones.

-Se tienen que establecer indicadores a lograr en el PMUSI que sean coherentes con el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Islas Baleares.

-El PMUSI tiene que implicar la replanificación urbana dando lugar a sistemas más actuales del tipo Superislas, Corredores Verdes ...

-Informe del Departamento de Obras Públicas de la Dirección General de Movilidad y Transporte Terrestre de la Conserjería de Movilidad y Vivienda.

«Conclusiones.

El PMUSI de Calvià se considera un paso importante para poder gestionar correctamente la movilidad del municipio de forma sostenible, controlar sus excesos actuales y poder añadir un sistema de movilidad adecuado tanto residentes como visitantes.

Los PMUS tienen que tratar y trata un conjunto de medidas destinadas a:

-Racionalizar el uso del vehículo privado como modo de transporte principal.

-Dimensionar y ofertar de forma adecuada y preferente una infraestructura de movilidad no motorizada capaz de atraer de forma adecuada a los usuarios actuales del vehículo privado.

-Definir una transición adecuada hacia el transporte público adecuado de la población residente y a los visitantes.





Por lo tanto, tal como recoge el artículo 191.1 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, y a criterio del que firma, el PMUSI de Calvià es coherente con los objetivos de la ley y los objetivos y las medidas que establezca el Plan director sectorial de movilidad de las Islas Baleares.»

-Informe del Servicio de Planificación al Medio natural de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Conserjería de Medio Ambiente y Territorial

«En respuesta en vuestro escrito de fecha 23 de noviembre pasado (VALIB 150909) solicitante informe sobre el Plan de movilidad urbana sostenible e inteligente del término municipal de Calvià promovido por el Ayuntamiento, se comunica que las actuaciones se encuentran afuera de la Red Natura 2000, y por las características del proyecto no se prevé ningún tipo de afección que mengüe las garantías medioambientales, por lo que no se considera preceptiva la evaluación de las repercusiones ambientales del proyecto.»

Conclusiones del Informe ambiental estratégico

Primero. No sujeta a evaluación ambiental estratégica ordinaria, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible e inteligente (PMUSI) del término municipal de Calvià, dado que no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo V de la Ley 21/2013, siempre y cuando se cumplan las medidas de seguimiento del PMUSI sobre los indicadores medioambientales y los condicionantes siguientes:

1. Incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental el Plan de Contingencia frente de episodios de alta contaminación atmosférica, de acuerdo con las directrices de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, y el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por la cual se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, y las recomendaciones del informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático.

2. Incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental las medidas para minimizar las necesidades energéticas de la ejecución del PMUSI y para garantizar la generación de energía de origen renovable. En los nuevos desarrollos urbanísticos del PMUSI se tiene que reservar una área de sol destinada a la generación de energía renovable con una superficie suficiente para generar el equivalente anual a las necesidades energéticas de este desarrollo. Cualquier solución aplicada tendrá que seguir los principios de racionalidad ambiental de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energético y de la Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Islas Baleares.

3. Incluir en el Plan de Vigilancia Ambiental las medidas por el seguimiento de la posible afección de los escenarios de cambio climático a las medidas del PMUSI.

4. En las zonas ajardinadas, plazas y vías para peatones y/o bicicletas, en la hora de pavimentar, además de tener en cuenta criterios de drenaje sostenible y de minimización de la burbuja de calor, se tendrán que priorizar, siempre que sea posible, utilizar asfaltos y pavimentos que minimicen el ruido, la contaminación atmosférica y sirvan para reducir la concentración de ozono.

5. En las zonas ajardinadas, plazas y vías para peatones y/o bicicletas, maximizar la fijación de CO₂ y aumentar zonas de sombra (especies arbóreas adecuadas en el espacio de plantación para reducir las podas innecesarias, con una copa de sombra significativa, de bajo consumo hídrico y preferentemente autóctonas), promover la filtración de agua pluvial (superficies con pavimento permeable y que absorban CO₂) y la recogida de agua pluvial para el riego y para su uso posterior (recogida en tablas y en superficie, depósitos subterráneos, etc.), así como estudiar la inclusión de sistemas fotovoltaicos a las luminarias.

Así mismo, se recuerda:

1. La obligación del cumplimiento de las directrices del Real Decreto 49/2023, de 24 de enero, por el cual se aprueba el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares.

2. La obligación del cumplimiento de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energético y de la Ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Islas Baleares.

3. La obligación del establecimiento de zonas de bajas emisiones en los municipios de más de 50.000 habitantes, con coordinación con el Consejo Insular, que han que tienen que incluir una superficie que suponga como mínimo un 25% del área urbana, y con consideración del contenido del informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático.

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con el que dispone el artículo 31.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. Además, se dará cuenta al Pleno de la CMAIB y al subcomité técnico de Evaluación de Impacto Ambiental (AIA).

Tercero. El informe ambiental estratégico 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 plan o programa en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con el que dispone el artículo 31.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. El informe ambiental estratégico no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio del que, si es el caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de aprobación del plan o programa, de acuerdo con el que dispone el artículo 31.5 de la Ley 21/2013.

Quinto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la aprobación.

(Firmado electrónicamente: 26 de junio de 2023)

La secretaria general

Catalina Inés Perelló Carbonell

Por suplencia del presidente de la CMAIB (BOIB núm 26, de 28/02/2023)

