

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

9428

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aparcamiento público temporal al aire libre en el polígono 21 parcela 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulalia del Río (167A-22)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 23 de mayo de 2024, visto el informe y propuesta de resolución rectificación de errores de la resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aparcamiento público temporal al aire libre en el polígono 21, parcela 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulalia del Río, de 16 de julio de 2024, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y la disposición transitoria primera del Decreto ley 3/2024, de 24 de mayo,

RESUELVO FORMULAR

La declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aparcamiento público temporal al aire libre en el polígono 21 parcela 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulalia del Río, en los siguientes términos:

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto objeto del presente informe se encontraba incluido en el anexo 2, grupo 4 apartado b, de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Islas Baleares.

En fecha 6 de abril de 2016, el presidente de la CMAIB resolvió sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria: «Sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto Aparcamiento público temporal al aire libre Es Pouet de Talamanca en el polígono 21 parcela 213 en el municipio de Santa Eulalia del Río, promovido por D^a. Maria Tur Riera, de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de evaluaciones ambiental.

Por tanto, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el art. 41 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Antecedentes:

1.- En primer lugar, respecto a la información pública del proyecto, el órgano sustantivo aporta certificación acreditativa de que el expediente de declaración de interés general en suelo rústico, para un aparcamiento público temporal al aire libre, en el polígono 21 parcela 213 (antes parcela 217), es Pouet de Talamanca, Jesús, término municipal de Santa Eulalia del Río, así como el estudio de impacto ambiental del proyecto, han sido sometidos a información pública mediante publicación en el BOIB nº. 28, de 7 de marzo de 2017, y en el tablón de anuncios y edictos electrónicos del Consell Insular de Eivissa (<https://seu.conselldeivissa.es>), sin que se hayan formulado alegaciones al referido proyecto.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 33.3 de la Ley 21/2013: «... Los trámites de información pública y de consultas **tienen una vigencia de un año desde su finalización**. Transcurrido este plazo sin que el órgano sustantivo haya dado traslado del expediente al órgano ambiental, de conformidad con el artículo 39.4, para la evaluación de impacto ambiental ordinaria, el órgano sustantivo debe declarar la caducidad de los trámites mencionados.»

Teniendo en cuenta que el registro de entrada de traslado de documentación realizado por el órgano sustantivo fecha del 04/10/2022, de acuerdo con el citado artículo la información pública había caducado.

En segundo lugar, tal y como se indica en el requerimiento firmado por la jefa del Servicio de Territorio del Consell de Eivissa, en fecha 12/04/2021 «En fecha 11/03/2021, REG 8045, tuvo entrada en éste Consejo, Proyecto de instalación para un aparcamiento privado de uso público de vehículos y remolques para embarcaciones y motos de agua», redactado por el ingeniero industrial Antonio Roig Mari, con visado 130409/0009 de 12/01/2021, con emplazamiento en la parcela 213 polígono 21, Cabo Martinet, Jesús, TM de Santa Eulalia del Río. Según se hace constar en el justificante de registro de entrada, se trata de un proyecto modificado según las directrices del Servicio de

Costas y Litoral. Dado que el citado proyecto modifica toda la documentación anterior (proyecto y estudio de impacto ambiental), para poder continuar con la tramitación del expediente de referencia, debería requerirse la siguiente documentación y/o aclaraciones: - Nuevo Estudio de impacto ambiental, adaptado al nuevo proyecto modificado, firmado digitalmente por técnico competente.», el proyecto y el estudio de impacto ambiental se encuentran totalmente modificados y pueden comportar efectos ambientales significativos distintos de los previstos en el proyecto y Estudio de Impacto Ambiental expuestos a información pública. Por tanto, sería de aplicación el artículo 38.2 de la ley 21/2013: «Si, como consecuencia del trámite de información pública y de consultas a las administraciones públicas afectadas ya las personas interesadas, el promotor incorpora en el proyecto o en el estudio de impacto ambiental modificaciones que comporten efectos ambientales significativos distintos de los previstos originalmente, se realizará un nuevo trámite de información pública y consultas en los términos previstos en los artículos 36 y 37, que, en todo caso, debe ser previo a la formulación de la declaración de impacto ambiental.»

En fecha 12 de mayo de 2023, la CMAIB requiere al órgano sustantivo un nuevo trámite de información pública y consultas.

2.- En fecha 19 de julio de 2023 el órgano sustantivo envía: consultas e informes recibidos, información pública y certificación acreditativa, solicitud de inicio, documentación técnica del proyecto y Estudio de Impacto Ambiental.

3.- En fecha 27 de julio el OS remite el informe emitido en fecha 20 de julio de 2023 por el Servicios Técnicos del Ayuntamiento de Santa Eulària d'es Riu del que se deriva la posible inviabilidad jurídica del proyecto. **En fecha de 21 de septiembre de 2023 la CMAIB requiere informe sobre la viabilidad del proyecto en el Órgano Sustantivo.**

4.- En fecha de 18 de diciembre de 2023 el OS remite informe sobre la viabilidad del proyecto.

5.- Durante el análisis técnico del expediente se comprueba que el estudio de impacto ambiental no aporta una diferenciación de la parte ejecutada ni de la parte pendiente de ejecutar, y por tanto, se requiere en fecha de 21 de diciembre de 2023 que se subsanen las deficiencias y se solicita que se aporte el siguiente contenido:

- Diferenciar, en la descripción general del proyecto, la parte de éste ya realizada y la no realizada. Además, en el análisis de las diversas alternativas debe examinarse, en todo caso, como alternativa la reposición a su estado originario de la situación alterada.
- Diferenciar, en la caracterización y valoración de los efectos del proyecto sobre los factores que integran el medio ambiente, los correspondientes a la parte realizada, mediante un análisis retrospectivo, y los de la parte todavía no realizado, mediante un análisis prospectivo equivalente al de una evaluación de impacto ambiental.
- Incluir medidas de protección del medio ambiente, que permitan corregir, compensar o revertir impactos causados por los elementos del proyecto ya realizados, incluida la eliminación de elementos del proyecto causantes de impactos severos y críticos; y prevenir, corregir y compensar los impactos previstos para los elementos del proyecto todavía no realizados.
- Diferenciar, en el programa de vigilancia ambiental, las medidas correspondientes a los elementos del proyecto realizados de los no realizados.

6.- De acuerdo con el artículo 9.1 de la ley 21/2013, al ser un proyecto ya ejecutado no se podría evaluar, pero el tercer apartado del punto noveno de la Instrucción del conseller de Medio Ambiente y Territorio para establecer criterios de actuación y tramitación en relación con los procedimientos de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos (BOIB núm.56 28/04/2022) establece que: «De acuerdo con el régimen transitorio previsto en la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no será de aplicación el tercer párrafo del artículo 9.1 de esta ley a los proyectos que hayan comenzado el procedimiento de evaluación de impacto ambiental ante el órgano sustantivo con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 9/2018, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. A estos efectos, cuando se resuelva que un proyecto que se tramita por el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, debe someterse a evaluación ordinaria, se entenderá que el procedimiento se inició con la tramitación del procedimiento simplificado o con la tramitación del documento de alcance, si existe, en el caso de evaluaciones ordinarias»

7.- Por último, en fecha 09 de abril de 2024 tiene entrada envío de documentación adicional de subsanación de deficiencias por parte del promotor.

1. Descripción y ubicación del proyecto

El objeto del proyecto es la realización de un aparcamiento privado de uso público de vehículos y remolques para embarcaciones y motos de agua al aire libre en el polígono 21 parcela 213, en el término municipal de Santa Eulària des Riu, con una capacidad de 119 plazas, de las cuales 69 son por remolques, embarcaciones de pequeña eslora y motos de agua, 45 para turismos y 5 para turismos adaptados a PMR. La superficie ocupada es de 8.276 m².

De acuerdo con la Adenda de enmienda de deficiencias redactadas por los ingenieros agrícolas Olaya Pina Pérez y Magín Yago Yago en fecha de marzo de 2024 (en adelante adenda), la actividad existe desde el año 2011, actualmente se encuentra en funcionamiento, y la totalidad de las actuaciones necesarias para su puesta en marcha ya han sido ejecutadas. En consecuencia, en fecha 02 de mayo de 2024, la directora general de Coordinación y Armonización Urbanística fue ignorar un oficio dirigido hacia el Órgano Sustantivo indicando «En fecha 23 de septiembre de 2015 tuvo entrada el proyecto del asunto para su evaluación ambiental.



En fecha 8 de abril de 2016 el proyecto se sujetó a EIA ordinaria (BOIB núm. 47 de 15 de abril de 2016). Pero no consta en la base de datos de la CMAIB que se haya tramitado dicha AIA Ordinaria. Asimismo, de la documentación presentada por el promotor se constata que ya se está ejerciendo la actividad sin disponer de la correspondiente autorización y sin disponer de la preceptiva evaluación ambiental previa.

De acuerdo con el artículo 53 de la Ley 21/2013, la potestad sancionadora corresponderá al órgano sustantivo en los proyectos privados que deban ser autorizados por la Administración General del Estado ya los órganos que determinen las comunidades autónomas en su ámbito de competencia. Así pues, el artículo 39 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 Illes Balears, establece en el artículo 39 que la potestad sancionadora corresponde al órgano sustantivo que debe autorizar o aprobar el proyecto.

En el mismo sentido, el artículo 24 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 Illes Balears y se desarrolla el procedimiento de evaluación ambiental, establece que corresponde al órgano sustantivo la potestad sancionadora en materia de evaluaciones ambientales en los términos previstos en la normativa básica estatal de evaluación ambiental, sin perjuicio de las comprobaciones o requerimientos que pueda realizar la CMAIB.

Lo que le comunicamos a los efectos oportunos, dado que de acuerdo con el artículo 55 de la Ley 21/2013, el inicio de la ejecución de un proyecto sometido a evaluación de impacto ambiental ordinaria o simplificada, sin haber obtenido previamente la declaración de impacto ambiental o el informe de impacto ambiental, sería constitutivo de una infracción grave o muy grave, según sea el caso.»

Según se indica la actividad se inicia el año 2011 en el extremo sur de la finca de estudio, con una superficie de 4200 m².

Las actuaciones que se desarrollaron para acondicionar el área consistieron en restablecimiento de los muros de piedra seca, desbroces y podas de la vegetación existente y aporte de gravas.

De acuerdo con la adenda, se trasladó la actividad al área donde actualmente se desarrolla dado el informe del Servicio de Costas y Litoral de la DG de Territorio y Paisaje (Nº Exp.: 3871/20-V) que informó de que era necesario eliminar la actividad que se producía dentro de la zona de servidumbre de protección de dominio público marítimo-terrestre. El cambio de ubicación se realizó en el periodo de finales del año 2020 y principios del año 2021.

Por tanto, de acuerdo con la mencionada adenda de enmienda del proyecto la superficie total que se utiliza actualmente como aparcamiento náutico es de 8.276 m², reduciendo la superficie de actuación que consta en el proyecto de referencia, firmado por el ingeniero D. Antonio Roig Marí, con número de visado 130409/0009 y fecha 12/01/2021. Igualmente, las plazas de aparcamiento se reducen de 144 a 119 y se ajustan de acuerdo con la siguiente tabla:

Tipología Plazas	Unidades
Remolques embarcaciones pequeña eslora y motos náuticas	69
Turismos	45
Turismos adaptados a PMR	5
Total Plazas	119 ud
Total Superficie	8.276 m ²

2. Elementos territoriales y ambientales significativos del entorno del proyecto

1. El ámbito del proyecto se desarrolla en suelo clasificado como Suelo Rústico Protegido-Área de Prevención de Riesgos de Incendios, una pequeña parte como Suelo Rústico Forestal (SRC-F) y una pequeña parte en APR de erosión.
2. El proyecto queda fuera del ámbito de los espacios naturales protegidos por la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) y tampoco forma parte de Red Natura 2000.
3. En la zona no existen cursos de agua, drenajes superficiales ni riesgo de inundación. Se encuentra a más de 500 m de la zona húmeda de Ses Feixes de Talamanca, donde no se prevé que la actividad tenga ninguna afección.

4. Respecto a las aguas subterráneas, la zona de actuación se sitúa sobre un área denominada 2003M2 "Roca Lisa", en mal estado químico y cuantitativo. No se encuentran en zona vulnerable a la contaminación por nitratos de origen agrario de acuerdo con el Decreto 18/2023 de 27 de marzo y se encuentra en una cuenca asociada a una zona sensible a eutrofización, de acuerdo con el Decreto 49/ 2003, de 9 de mayo.

La vulnerabilidad a la contaminación de los acuíferos en la zona es entre moderada y alta, debida a la permeabilidad de los terrenos ya la proximidad del nivel freático a la superficie de los terrenos, que de acuerdo con el estudio de impacto presentado se encuentran a unos 10 m.s.n.m.



5. La totalidad de la zona de actuación se encuentra calificada según el IV Plan Forestal 2015-2024 como Zona de Riesgo Alto de incendio forestal.

El conjunto territorial donde se pretende ubicar el proyecto se caracteriza por presentar un ambiente bastante antropizado, limitando con viales asfaltados, zonas urbanizadas y una presencia turística importante con la presencia de zonas de baño, restaurante y establecimiento de kiosco de playa y rampa de varada de acceso de embarcaciones al mar.

Existen otros sectores que lindan con la parcela que se corresponden a antiguos cultivos y terrenos actualmente ocupados por arbolado de secano.

En la zona de su límite de levante existe un sistema forestal bastante estructurado como pinar con sabinas y especias arbustivas de carácter forestal.

En la propia parcela la vegetación es escasa y bastante degradada por el tráfico rodado, aunque se mantienen algunos pies de pinos bastante maduros.

6. Según la cuadrícula 5x5 con el código 912 del Bioatlas de la IDEIB que ocupa la totalidad de la superficie de la parcela consta la presencia de las siguientes especies catalogadas: Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), Garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), culebra de escalera (*Zamenis scalaris*), Erizo (*Atelerix algirus*), Salamanquesa rosada (*Hemidactylus turcicus*), Salamanquesa común (*Tarentola mauritanica*), Paíño (*Hydrobates pelagicus melitensis*), (*Xerocrassa caroli caroli*), (*Xerocrassa ebusitana les pityusensis*), Gaviota de Audouin (*Ichthyaeetus audouinii*), Búho chico (*Asio otus*), Murciélago de bordes claros (*Pipistrellus kuhlii*), Hinojo marino (*Crithmum maritimum*), (*Diplotaxis ibicensis*) y Hierba del hígado (*Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*).

7. Respecto a la presencia de Hábitats de Interés Comunitario (HIC), según el Mapa General de Hábitats Interés Comunitario 2022 Illes Balears el ámbito del proyecto limita por el este con:

- Hábitat 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos con una cobertura del 5%.
- Hábitat 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos con una cobertura del 70%.

8. Referente al paisaje, el EsIA califica la parcela como de fragilidad visual baja, a pesar de la alta concentración de observadores en verano, dado que la superficie efectiva de la cuenca visual real y la permeabilidad visual ninguna en la parcela son muy reducidas.

9. En cuanto al Patrimonio, el EsIA indica que de acuerdo con el catálogo de Patrimonio histórico del municipio, no hay constancia de la presencia de restos arqueológicos en el ámbito del proyecto, ni de bienes de interés cultural, ni de otros bienes catalogados. Los elementos más cercanos son los yacimientos arqueológicos sa Punta, ubicado a 140 metros al suroeste y la urbanización Can Pep Simó, a 600 metros al Nordeste.

10. Según la normativa sectorial en seguridad aeronáutica de la cartografía del Ministerio de Fomento, el proyecto se localiza dentro de las servidumbres de aeródromo y radioeléctricas y servidumbre de operación, del aeropuerto de Eivissa.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1. Fase de información pública

- El órgano sustantivo aporta certificación acreditativa de una primera información pública efectuada mediante publicación en el BOIB núm. 28, de 7 de marzo de 2017. Dado que el traslado de documentación realizado por el órgano sustantivo era de fecha del 04/10/2022 y de acuerdo con lo establecido en el artículo 33.3 de la Ley 21/2013, la información pública había caducado. Además, el proyecto y el estudio de impacto ambiental sometidos a información pública se encontraban totalmente modificados y podían comportar efectos ambientales significativos distintos a los previstos en el proyecto y Estudio de Impacto Ambiental que fueron expuestos a información pública. Por tanto, en fecha 12 de mayo de 2023 la CMAIB requiere al órgano sustantivo un nuevo trámite de información pública y consultas.
- El OS envía certificado firmado en julio de 2023 en el que se certifica: «*Que el expediente de declaración de interés general a suelo rústico para un aparcamiento público temporal al aire libre, en el polígono 21 parcela 213, es Pouet de Talamanca, en Jesús, término municipal de Santa Eulalia del Río (expediente núm. 056/11 SR – expediente electrónico núm. 2018/00000205R), así como el estudio de impacto ambiental de dicho proyecto, han estado sometido a información pública mediante su publicación en el BOIB núm. 69, de 25 de mayo de 2023 y en el tablón de anuncios y edictos electrónicos del Consejo Insular de Eivissa (<https://seu.conselldeivissa.es>). No constan, a fecha de hoy, alegaciones al referido proyecto.*»

3.2. Consulta a las administraciones afectadas

De acuerdo con el arte. 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se solicitó consulta a las siguientes



administraciones afectadas:

1. Consejo de Ibiza:
 - Sección de Medio Ambiente del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental.
2. Demarcación de Costas en Islas Baleares.
3. Dirección General de Territorio y Paisaje
 - Servicio de Costas y Litoral.
4. Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad
 - Servicio de Gestión Forestal.
5. Dirección General de Recursos Hídricos
 - Servicio de Estudios y Planificación.
6. Ayuntamiento de Santa Eulalia del Río.

3.3. Informes recibidos

i. Informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo firmado en fecha 04 de julio de 2023 que informa: *«La afección al medio del proyecto es relativa dado que no existe cobertura vegetal, salvo unos pocos pinos. Existe una evidente compactación del terreno que ha perdido sus características agrícolas. Por la parte del riesgo de incendio forestal las instalaciones deben tener una franja de autoprotección con las características indicadas en la Resolución del consejero de Medio Ambiente y Territorio, de 15 de febrero, que rodee las zonas donde limita con vegetación forestal . No puede haber matorrales en contacto con vehículos ni remolques.»*

ii. Informe del Servicio de Estudios y Planificación firmado en fecha de 07 de noviembre de 2023 que informa favorablemente con condiciones: *«- El proyecto debe prever la reutilización de las pluviales recogidas y tratadas en la misma parcela, por reutilización por el riego de la vegetación del aparcamiento o para evitar emisiones de polvo en caso de necesidad.*

- El Plan de vigilancia debe prever explícitamente el control diario de derrames accidentales y el mantenimiento periódico del separador de grasas durante las fases de construcción y funcionamiento.»

iii. Informe de la Sección de Medio Ambiente del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental que realiza una serie de consideraciones técnicas: *«... Por otra parte, destacar que según el apartado Gestión de la explotación del aparcamiento del EIA se ofrece la posibilidad de contratar una serie de servicios adicionales como varada y botadura de embarcaciones, servicios de limpieza, mantenimiento y repostaje a realizar en el Puerto de Ibiza, traslados, así como gestiones que los clientes necesiten con empresas de servicios náuticos . Dado que en el Estudio de Impacto Ambiental en el apartado de medio socioeconómico comenta que el entorno urbano donde se ubica la parcela cuenta con redes de abastecimiento de agua, pero que no se prevé ninguna instalación de estas redes por el recinto del aparcamiento proyectado, se considera importante aclarar que el servicio de limpieza no se realizaría dentro de las instalaciones del aparcamiento.*

En caso de que este servicio de limpieza si fuera uno de los servicios a realizar dentro del recinto del aparcamiento se debería considerar como una acción potencialmente impactante a analizar en el proceso de evaluación de impactos (consumo de agua, dispersión de líquidos resultantes de la limpieza, etc.).

Independientemente de todo lo anterior, existe actualmente uso de aparcamiento: Náutico Sa Punta, dentro de la misma parcela catastral y que ocupa parcialmente parte del proyecto de aparcamiento en tramitación y objeto de este informe. En este sentido, se considera necesario proceder al desmantelamiento de las instalaciones actualmente en uso y proceder a la ejecución de la restauración territorial del sector de la parcela en la que actualmente tiene uso de aparcamiento y que quedará fuera de la superficie donde se proyecta este nuevo aparcamiento, objeto del presente informe.»

iv. Informe del Servicio de Costas firmado en fecha de 24 de mayo de 2023 que concluye: *« ... esta DGTP no debería autorizarlo puesto que estaría fuera de la ZSP. Sin embargo sí deberá solicitar autorización en esta DGTP en cuanto al cierre, restitución del terreno y cualquier otra intervención que pueda surgir en el desarrollo del proyecto. Por eso habrá que calcar bien en el proyecto, las tres líneas representadas de los planos 108 y 104 de la DPMT mencionados».*



4. Integración de la evaluación

4.1. Alternativas

- Alternativa 0: Teniendo en cuenta que es una actividad que se está implementando actualmente, la alternativa 0 consistiría en la reposición de los terrenos en el estado original. El EsIA la descarta porque agravaría la problemática de aparcamiento de la zona.
- Alternativa 1: Consistiría en desplazar la actividad al lugar donde se ejecutaba en el año 2011, es decir, en el área de ZSP del DPMT. Se descarta dado que no solucionan los problemas de aparcamiento de la zona, la superficie de 4.200 m² sólo permiten la obtención de 70 plazas de aparcamiento, además de la dificultad de la tramitación.
- Alternativa 2: es la alternativa recogida en el estudio de impacto ambiental de referencia y en el proyecto firmado por el ingeniero D. Antonio Roig Marí, con núm. de visado 130409/0009 y fecha 12/01/2021, que prevé la ocupación de 10.219 m² de superficie, y la disposición de 144 plazas, 50 por vehículos (45 para turismos+ 5 para PMR) y 94 para remolques de embarcaciones de pequeña eslora y motos náuticas. La alternativa queda descartada porque para poder acceder al bancal situado al oeste del recinto, sería necesario romper parte del muro de piedra seca existente en la parte suroccidental de la finca, el cual conforma uno de los bancales existentes en la finca desde al menos del año 1956, además de tener que llenar con tierra el desnivel existente entre los bancales.
- Alternativa 2 modificada: por lo anterior, la propiedad desiste del uso de la mencionada área que cuenta con una superficie de 1.943 m². Por tanto, el área que se está explotando actualmente y se pretende legalizar tiene una superficie de 8.276 m² con una capacidad de 119 plazas, de las cuales 69 son por remolques, embarcaciones de pequeña eslora y motos de agua, 45 para turismos y 5 para turismos adaptados a PMR. De acuerdo con la adenda de enmienda de deficiencias, esta opción es la alternativa seleccionada.
- Alternativa 3: consistiría en dimensionar el aparcamiento para poder cubrir las necesidades de aparcamiento futuras, es decir, incrementar la superficie contemplada en la alternativa 2 modificada con 12.000 m² más, ocupando los terrenos agrícolas de elevado valor ecológico y paisajístico .

Por lo que se refiere a la evaluación de las alternativas, los criterios que se han tenido en cuenta son: Integración paisajística, ocupación del suelo, aumento de seguridad y legalidad, reducción problemática y contribución dinamismo y viabilidad económica.

4.2 Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

Las principales acciones generadoras de impacto en las fases de construcción y funcionamiento (fases que se encuentran totalmente ejecutadas) se resumen de acuerdo con la adenda de enmienda de deficiencias:

- Acondicionamiento de los terrenos: desbroce de la vegetación herbácea y arbustiva, aporte, tendido y perfilado de una capa de gravas procedente de cantera de unos 5 cm de grosor en una superficie de unos 540 m². Movimientos de tierra necesarios para la ejecución de la zanja de cimentación del muro de cierre perimetral colindante a la calle Calàndria.
- Aporte de materiales: tendido de una capa de gravas de pequeña granulometría, procedente de cantera de unos 5 cm de grosor en una superficie de unos 540 m².
- Funcionamiento de maquinaria: se ha empleado maquinaria con intensidad sonora alta como desbrozadoras, motosierras, retroexcavadoras, camiones durante un período corto de tiempo, se indica que las obras duraron 10 días.
- Inversión y trabajo: no se considera significativo por la inversión, envergadura y duración de la obra.
- Presencia de aparcamientos: posible erosión por el tráfico rodado, modificación de las vías de drenaje y posible contaminación de las superficies pluviales y subterráneas por el vertido accidental de lubricantes, combustibles y refrigerantes, influencia sobre el paisaje.
- Presencia de elementos constructivos: los elementos fijos ejecutados son el muro de fábrica de color blanco colindante al vial de acceso, la restauración de muros de piedra seca, puerta y barrera despegable, cierre de seguridad, grava y caseta prefabricada.
- Funcionamiento del aparcamiento: generación de ruidos y polvo, tratamiento silvícola de prevención de incendios, efecto positivo sobre el tráfico rodado y peatonal y se mejoran las condiciones de seguridad y riesgos, creación de puestos de trabajo y mejora del oferta turística y recreativa.
- Equipamiento y señalización: los elementos de señalización, extintores y papeleras tienen poca influencia visual.

Fase Mantenimiento: (fase a desarrollar)

Las principales acciones generadoras de impacto de esta fase:

- Mantenimiento de superficie e instalaciones: antes del inicio de cada temporada serán necesarios desbroces arbustivos, y podas de los árboles, aporte de gravas, además de un mantenimiento general de las instalaciones.
- Instalación/retirada equipamiento desmontable: los meses de abril y octubre son los meses que se instalan y retiran los equipamientos.
- Inversión y trabajo: las tareas de mantenimiento o reparación crearán puestos de trabajo de forma temporal.

Sin embargo, ni en el EsIA ni en la adenda, se evalúa una fase de desmantelamiento.



Los principales impactos serán los siguientes:

a) Atmósfera

* Contribución al cambio climático: la emisión de gases de efecto invernadero del proyecto en la fase de construcción fue de 1.805,13 kg de CO₂ (1,8 toneladas). Para la fase de funcionamiento se estima que la emisión de gases de efecto invernadero del proyecto con la reducción del número de aparcamientos a 119, un total de 176 toneladas/año.

El EsIA no presenta ninguna medida compensatoria, ni cumple con el artículo 65 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética «*Los aparcamientos privados de uso público vinculados a una actividad económica, cuando dispongan de más de 40 plazas, deben reservar para uso exclusivo de vehículos libres de emisiones un porcentaje de plazas no inferior al 2 %, que debe incrementarse progresivamente en los términos que se establezcan reglamentariamente.*»

Por otra parte, de acuerdo con el EsIA no se estiman consumos de energía dado que se indica que el aparcamiento proyectado no cuenta con ninguna instalación eléctrica, no existe conexión a redes de distribución ni tampoco instalaciones generadoras de energía propias (mediante instalación fotovoltaica, eólica o generador).

Contrariamente a lo que indica el EsIA, las fotografías de la adenda de enmiendas muestran la presencia de un cuadro eléctrico en las inmediaciones de la caseta de control. Y desde el exterior del aparcamiento se pueden observar puntos de luz, cámaras de vigilancia, antena, etc.

Por tanto, el EsIA no habría valorado adecuadamente el consumo de energía.

Se realiza una omisión accidental o deliberada de acciones generadoras de impacto.

*Emisiones de polvo y ruidos: durante la fase de ejecución, las actuaciones realizadas, como el acopio de materiales de obra y el uso de maquinaria ruidosa, pudieron afectar a la calidad del aire (emisiones de ruidos y vibraciones, pulso...), aunque tanto el volumen de material necesario, como el tiempo de ejecución de la obra, fueron muy reducidos. Por otra parte, durante la fase de funcionamiento, se producirán ruidos por el tráfico de los vehículos de los usuarios y el aparcamiento de vehículos y remolques.

b) Suelo y subsuelo

*Alteraciones de la morfología del terreno: el aporte de materiales externos comporta un cambio en la morfología de la zona. El tráfico de vehículos y maquinaria de obra pudieron producir la compactación de los terrenos. Por otra parte, los efectos del tráfico y estacionamiento de vehículos y remolques en el área de estacionamiento en la fase de funcionamiento serán la posible erosión y degradación y compactación de la capa superficial del suelo.

* Ocupación: de una superficie de unos 540 m² con una capa de gravas procedente de cantera de unos 5 cm de grosor.

Según indica la adenda, la actividad se trasladó de la zona de servidumbre de protección del dominio público terrestre al área que se está utilizando actualmente y se quiere legalizar, por tanto, habría que analizar el estado de restauración de citada área.

c) Hidrología

En la fase de construcción la adenda identifica que se produjeron impactos por:

* Aporte de materiales: el acopio de las gravas y el arrastre de materiales finos por las lluvias, se descartan efectos importantes dada la escasa cantidad de materiales aportados.

* Funcionamiento de maquinaria: los impactos sobre la hidrología superficial por la modificación de las vías de escorrentía por la compactación producida por las máquinas y vehículos de obra y la posible contaminación por arrastre de derrames puntuales de lubricantes, combustibles y refrigerantes. Los valoran como de baja importancia dado que las obras se pudieran realizar en días sin lluvia y la limitada presencia de maquinaria tanto en número como en tiempo.

Referente a la hidrología subterránea, indican que también se pudo producir la posible contaminación por derrames puntuales de lubricantes, combustibles y otros productos procedentes de la maquinaria y vehículos de obra, pero igualmente indican que fue poco probable dada la poca maquinaria utilizada y la poca duración de las obras. Por otra parte, justifican que el acuífero situado debajo de la parcela no se encuentra explotado ni parece probable que exista ningún nivel explotable porque el subsuelo se encuentra salinizado.

En la fase de funcionamiento, de acuerdo con la adenda, la acción que puede causar impactos sobre la hidrología:



* Presencia de aparcamientos: los impactos sobre la hidrología superficial por la modificación de las vías de escorrentía por la compactación producida por los vehículos y remolques y la posible contaminación por arrastre de derrames puntuales de lubricantes, combustibles y refrigerantes. Descartan la modificación de las vías de escorrentía porque indican que son inexistentes y que la principal vía de drenaje es la calle Calàndria, además, de contar con pendiente adecuada para el correcto drenaje. En cuanto a los derrames, pueden darse en ocasiones puntuales por la admisión de vehículos y embarcaciones con un mal mantenimiento. Serán derrames accidentales y limitados dada la capacidad de carga de los vehículos/embarcaciones de pequeña eslora.

Referente a la hidrología subterránea, indican que también puede producir la posible contaminación por derrames puntuales de lubricantes, combustibles y otros productos procedentes de vehículos y embarcaciones, pero igualmente indican que es poco probable. Por otra parte, justifican que el acuífero situado debajo de la parcela no se encuentra explotado ni parece probable que exista ningún nivel explotable porque el subsuelo se encuentra salinizado. Sin embargo, indican que será necesario establecer medidas preventivas.

Por otra parte, de acuerdo con el EsIA no se estima consumo de agua dado que se indica que a priori no se prevé conectarse a la red de abastecimiento de agua. Pero las fotografías incluidas en la página web <https://www.nauticosapunta.com> y en Instagram: https://www.instagram.com/parking_nautico_sa_punta?igsh=MXI0dXZtcM4wazd4Mw==

muestran el uso de agua y otros líquidos de tipos detergentes en el área de aparcamiento y la presencia de mangueras. Por tanto, el EsIA no habría valorado adecuadamente el consumo de agua. Se realiza una omisión accidental o deliberada de acciones generadoras de impacto.

Además, de acuerdo con la web, está ofreciendo otros servicios como servicio de limpieza, proveer carburante, endulzado de motor, servicio de traslado, organización de salidas en embarcación y Jet-ski. Por otra parte, el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) respecto al proyecto objeto de esta tramitación ambiental mantiene como servicios adicionales: varada y varamiento de embarcaciones, servicios de limpieza, mantenimiento y proveer carburante a realizar en el Puerto de Eivissa, traslados, así como gestiones que los clientes necesiten con empresas de servicios náuticos.

Todas estas acciones generadoras de impacto no se incluyen ni en el EsIA ni en la adenda y, por tanto, no se evalúan ni se prevén medidas para evitar los efectos negativos sobre el medio.

Hay que tener en cuenta que se trata de una actividad que se realiza desde el año 2011 la cual no ha pasado trámite ambiental, por tanto, no dispone de un sistema de gestión ambiental aprobado y en funcionamiento, y que el derrame de algunas sustancias presentes en las embarcaciones sobre un suelo altamente permeable, sin una red de recogida de pluviales (prevista inicialmente en el EsIA y que en la adenda sólo se contempla instalar en caso necesario) que las conduzca hasta un separador de grasas e hidrocarburos, puede provocar filtraciones o ha podido hacerlo durante todos estos años de actividad incontrolada y contaminar las primeras capas del subsuelo e incluso llegar a afectar al acuífero.

Entre las sustancias potencialmente contaminantes presentes en las embarcaciones, deben enumerarse:

- Combustibles: durante los procesos de carga y descarga de combustible, por averías, desconocimiento de la cantidad de carga del depósito, etc. Se pueden producir derrames accidentales, los cuales si se dan en suelos no pavimentados o sin red de recogida de pluviales con tratamiento por separador de hidrocarburos, como es el caso del aparcamiento, pueden llegar a filtrarse y contaminar el subsuelo, el acuífero, o en el caso de llegar al alcantarillado puede afectar al funcionamiento de la EDAR.
- Aceites minerales: son aceites derivados del petróleo que tienen múltiples funciones: aceites de motor, lubricantes, hidráulicos, transformadores, mecanización, etc. La mayoría de los impactos sobre el medio son similares a los descritos en los combustibles. Sin embargo, también incorporan otros aditivos contaminantes (zinc, cadmio, plomo, cloro, aluminio, azufre...) y sedimentos procedentes del desgaste de las partes móviles del motor y de sustancias no quemadas totalmente derivadas de los combustibles, que incrementan la toxicidad.
- Aguas de sentinas y limpieza: en el interior del casco, en la parte baja, se acumulan los residuos líquidos procedentes del agua de mar, aguas de limpieza, aceites y combustible; esta mezcla se denomina aguas de sentina y se consideran un residuo peligroso. Para evitar contaminación es necesario captar y tratar estos líquidos. Otro problema radica en los líquidos resultantes de las limpiezas de las sentinas porque también deben ser tratados.

El aparcamiento no dispone de elementos para la recogida de aguas de sentina, como depósitos para la gestión de aceites y sentinas; ni de elementos para la gestión de vertidos accidentales.

- Pinturas antifouling procedentes de la limpieza del casco de la embarcación con agua: son pinturas que intentan prevenir el crecimiento de organismos en la parte sumergida de los cascos de los barcos mediante sustancias tóxicas. Actualmente, la mayoría de las pinturas antifouling tienen como principio activo el cobre, que en altas concentraciones es perjudicial para los organismos.



Las operaciones de limpieza del casco de las embarcaciones hace que salte la pintura antifouling y se vaya acumulando en el suelo y pueda pasar al acuífero.

- Detergentes de limpieza de embarcaciones: la mayoría de los detergentes de limpieza se basan en amoníaco y otros son sustancias que utilizan un aditivo de fosfato. La alta concentración de fosfatos puede generar toxicidad en la agricultura, sistemas acuáticos y eutrofización.
- Residuos: Ánodos, baterías, filtros, etc. Cualquier mala gestión de estos elementos puede provocar problemas de contaminación, y en el caso de las baterías hasta explosiones o incendios.

Por tanto, los riesgos de contaminación tanto del suelo como del acuífero son muy elevados en un suelo altamente permeable, sin pavimentar y sin red de recogida de pluviales que conduzca las aguas hacia un separador de grasas. Se debe recordar que el Servicio de Estudios y Planificación condicionó el favorable de acuerdo a que: «- *El proyecto debe prever la reutilización de las pluviales recogidas y tratadas en la misma parcela, por reutilización por el riego de la vegetación del aparcamiento o para evitar emisiones de polvo en caso de necesidad.*

- *El Plan de vigilancia debe prever explícitamente el control diario de derrames accidentales y el mantenimiento periódico del separador de grasas durante las fases de construcción y funcionamiento.*»

Condiciones a las que nunca se ha dado cumplimiento. Habría que comprobar, mediante las pruebas y analíticas necesarias que la administración competente establezca, que la actividad continuada desde el año 2011 no haya provocado ni esté provocando impactos sobre el suelo y el acuífero subyacente. Especialmente en el área donde se ha producido la actividad durante casi diez años.

d) Vegetación: de acuerdo con el EsIA y la adenda, la vegetación afectada por los desbroces y podas es muy escasa, limitándose a la vegetación herbácea y arbustiva de las zonas de tráfico y respetando la vegetación de los márgenes de la parcela y casi la totalidad de ejemplares de pinos de gran tamaño. También se realizan tratamientos silvícolas de prevención de incendios sobre la masa boscosa colindante de forma periódica.

Análogamente, en el apartado de suelo y subsuelo, debería analizarse el estado de la vegetación del área ocupada inicialmente por el aparcamiento y ver si son necesarias actuaciones para restaurarla en su estado original.

e) Fauna: las afecciones a la fauna no se consideran significativas dado que el proyecto no ha supuesto la desaparición de ninguna superficie significativa de hábitat para la fauna. En la fase de obras se indica la baja probabilidad de apego a poblaciones de invertebrados endémicos por aplastamiento. No se evalúa las posibles afecciones a la fauna por el funcionamiento del aparcamiento.

f) Paisaje: en la fase de obras se indica que se produjo un deterioro transitorio del paisaje por el aporte de materiales y el funcionamiento de la maquinaria.

En cuanto a la fase de funcionamiento, la permeabilidad de la cuenca visual de la parcela es baja, poco visible desde el exterior, la visual se limita a los observadores del noreste de la parcela y al vial de acceso colindante al norte. Sin embargo, es permeable en su interior.

g) Medio socioeconómico: de acuerdo con la adenda se prevé una incidencia global positiva dado que se ordena el tráfico rodado y peatonal y el estacionamiento de vehículos y remolques de embarcaciones, y al mejorarse las condiciones de seguridad y de calidad de la oferta turístico-recreativa de la zona.

h) Residuos: de acuerdo con la adenda, la instalación contará con papeleras de madera certificada y entre 3 y 4 puntos para la recogida selectiva de plástico, papel-cartón y vidrio.

No disponen de elementos tanto para la recogida de aguas de sentina y fecales, como depósitos para la gestión de aceites y sentinas; así como elementos para la gestión de vertidos accidentales. Por tanto, en caso de producirse algún derrame accidental no se asegura la correcta gestión de los residuos. Por otra parte, en la foto 9 incluida en la adenda, se observa que el tratamiento de residuos realizado por la promotora no concuerda con la correcta gestión que indica la adenda.

i) Incendios: la actividad de aparcamiento y la presencia humana suponen una fuente de riesgo de incendio y un impacto negativo ambiental dado que se encuentra dentro de una zona catalogada como Zona de Riesgo Alto de Incendio Forestal.

Medidas ambientales

No presentan medidas para la fase de obra por estar totalmente ejecutada.

Se presentan las siguientes medidas correctoras para el proyecto:



a) Fase de funcionamiento:

- Medidas sobre la calidad del aire y el ambiente sonoro: prohibición del uso del claxon y música o ninguna otra fuente sonora y control del límite de velocidad de los vehículos.
- Medidas sobre el medio físico: mantenimiento de la superficie de la zona de aparcamiento, previniendo erosión y que se produzcan balsas de agua, mantener el buen estado de la pendiente del terreno, desbroce de la vegetación herbácea y arbustiva manteniendo el sistema radicular, en caso necesario, instalación de zanjas drenantes y separador de hidrocarburos.
- Medidas sobre el medio biótico y paisaje: protocolo contraincendios actualizado, disponer de un extintor cada 25 metros, señalización y equipamientos serán de madera tratada, coloraciones y superficies no brillantes a excepción de las señalizaciones de tráfico. Se asegurará un apantallamiento visual continua de las zonas con cuenca visual real. Eliminación de ramas muertas o dañadas por el viento o por los vehículos, se entregará al cliente información relativa a normas de navegación del área, teléfonos de emergencia y del valor ecológico de la Posidonia. Prohibirá a los usuarios dejar en el recinto materiales inflamables, dejar equipos conectados y realizar labores de mantenimiento, reparaciones o tareas de limpieza de motores o embarcaciones.
- Medidas sobre el medio socioeconómico: cuando el aparcamiento se encuentre completo se señalará en la entrada, antes de iniciar la actividad se comprobará la existencia de las medidas de seguridad que obligan a las normativas, prohibiciones de fumar, existencia de seguros de responsabilidad civil y de protocolos de actuación y planes de emergencia.
- Medidas sobre la contaminación ambiental: la instalación contará con papeleras de madera certificada y entre 3 y 4 puntos para la recogida selectiva de plástico, papel-cartón y vidrio. Retirada diaria o cuando sea necesario. Protocolo de actuación para derrames accidentales, control de derrames, y en caso de tener que instalar el separador de hidrocarburos controles de vaciado. Darse de alta en el registro municipal de productores singulares de residuos urbanos. Dar información a los usuarios sobre las prácticas prohibidas en el recinto, instalación de luminarias solares exteriores, introducir reserva de aparcamientos para vehículos libres de emisiones.

b) Fase de Mantenimiento: antes del inicio de las tareas de mantenimiento se indicarán las condiciones que tendrán que cumplir los vehículos y la maquinaria a utilizar.

- Medidas sobre la calidad del aire el ambiente sonoro: tareas de desbroce y podas y aportes de gravas se programarán en días sin viento, limitación de ruidos y velocidad de la maquinaria y en horarios y fechas en las que el impacto sonoro sea mínimo.
- Medidas sobre el medio físico: aporte de gravas y movimientos de tierra limitados a las zonas en mayor tráfico, se mantendrá el buen estado de la pendiente natural y en caso de tener que instalar las zanjas drenantes y el separador de hidrocarburos se mantendrán las condiciones para garantizar el buen funcionamiento, desbroce de la vegetación arbustiva y herbácea superficial para mantener el sistema radicular, prohibición de realizar tareas de mantenimiento en la maquinaria, en el caso de tener que utilizar hormigoneras se hará la limpieza en zonas habilitadas, control visual diario de posibles derrames, limpieza del área una vez terminadas las tareas de mantenimiento.
- Medidas sobre el medio biótico y paisaje: mantenimientos de los muros de piedra seca y el muro de fábrica colindante a la calle, limpieza de vegetación seca y trabajos silvícolas de protección de incendios antes de la temporada de riesgo de incendios y evitando molestias en la fauna, eliminación de los restos vegetales priorizando el aprovechamiento, se establecerá un plan de actuación de emergencias y un protocolo contra incendios, en caso de derrames accidentales se tratará con suelos absorbentes y será retirado por un gestor autorizado, se mantendrá la pantalla visual de brezo sobre el cierre perimetral y la pantalla vegetal del lado noreste.

4.3 Plan de Vigilancia Ambiental

En cuanto al Plan de Vigilancia Ambiental (PVA), su propósito es comprobar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el ESIA, vigilar la efectividad de las medidas correctoras y la aparición de impactos ambientales no previstos y proponer nuevas medidas correctivas, en su caso.

Dado que el proyecto está totalmente ejecutado no establecen un plan de vigilancia y control ambiental de obra, ni tampoco se establecen medidas para la fase de desmantelamiento. Además, el PVA no está incluido en el presupuesto del proyecto que sólo contempla:

- 11 Extintores..... 1.500 Euros
- 2 Barreras..... 1.500 Euros
- Obras..... 1.800 Euros
- Imprevistos..... 1.000 Euros

Por tanto, el presupuesto total para las medidas correctoras de puesta en funcionamiento es de 5.800 Euros, de los cuales, sólo 1.500 se dedican a prevenir impactos ambientales, que son los destinados a los extintores para prevención de incendios.





Además, no se han incluido actuaciones que se llevarán a cabo en caso de que las medidas propuestas no obtengan el resultado deseado ni tampoco indicadores de los controles en el PVA. Por último, de acuerdo con la adenda, en vez de redactar informes ambientales de seguimiento del Plan de Vigilancia, el titular de la instalación dispondrá de un libro de incidencias donde se documentará las acciones realizadas, incidentes puntuales, tareas de mantenimiento y entregas de residuos a gestores...

4.4 Capacidad de carga: el EsIA concluye que el proyecto posibilitará una reducción de la carga en el área de influencia del proyecto, tanto en el medio marino como en el medio terrestre. Posibilitará la reducción de la capacidad de carga por fondeos en la bahía de Talamanca y posibilitará una reducción de la capacidad de carga de aparcamientos y tráfico rodado en el frente costero de Sa Punta des Andreus. Por otra parte, se indica que para cubrir la demanda actual serían necesarios 55 plazas para vehículos y 102 para remolques y con la dinámica de crecimiento del parque automovilístico y de embarcaciones debería ser aún mayor. Sin embargo, a fin de no superar la carga sostenible a corto-medio plazo se mantienen las dimensiones del actual proyecto.

Hay que tener en cuenta que:

1 La actividad se efectúa desde el año 2011, la totalidad de las actuaciones necesarias para la puesta en marcha ya han sido ejecutadas, actualmente se encuentra en funcionamiento y no dispone de un sistema de gestión ambiental aprobado y en funcionamiento .

2 El EsIA no presenta ninguna medida compensatoria para la emisión de gases de efecto invernadero, ni cumple con el artículo 65 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.

3 Por un lado, el promotor ofrece servicios en la web del aparcamiento, que se documentan gráficamente, acciones que no han sido evaluadas ni en el EsIA ni en la adenda: conexión a la red de abastecimiento de agua, red eléctrica, limpieza embarcaciones... Por otra parte, en el EsIA la propiedad ofrece la posibilidad de contratar una serie de servicios adicionales, los cuales tampoco se evalúan y también quedan documentados.

Por tanto, no se aporta ningún tipo de medidas para minimizar el impacto ambiental negativo que pueden provocar.

4 Inicialmente se proyectaba una red de recogida de pluviales conectada a un separador de grasas, pero no se encuentra instalado y la adenda menciona que su instalación se dará sólo en caso necesario.

5 Los riesgos de contaminación tanto del suelo como del acuífero por derrames de hidrocarburos, aceites, detergentes, pinturas antifouling, etc. son muy elevados en un suelo altamente permeable, sin pavimentar y sin red de recogida de pluviales que conduzca las aguas hacia un separador de grasas.

6 Antes de autorizar y legalizar un proyecto es necesario asegurarse de que la actividad continuada e incontrolada desde hace más de diez años no haya sido un foco continuo de contaminación sobre la vegetación, la fauna, el suelo y el acuífero subyacente y en caso afirmativo, el órgano sustantivo instará a la restauración de la realidad alterada.

7 Con la información proporcionada y la no disposición de elementos para la recogida de otros tipos de residuos distintos de los RSU, vidrio, envases o papel y cartón, como es el caso de los residuos generados por derrames accidentales, no se asegura la correcta gestión de los residuos.

8 La actividad de aparcamiento y la presencia humana suponen una fuente de riesgo de incendio en una zona catalogada como ZAR.

9 El Plan de Vigilancia Ambiental se reduce a un libro de incidencias donde el titular de la instalación documentará las acciones realizadas, incidentes puntuales, tareas de mantenimiento y entregas de residuos a gestores..., que no contempla la fase de desmantelamiento ni se encuentra incluido en el presupuesto del proyecto.

10 Aunque el proyecto ordena la actividad de aparcamiento y acceso a la rampa de varada, y por tanto, puede contribuir a la disminución de situaciones de ocupación en zonas del entorno de la parcela más sensible por frecuentación o aparcamientos descontrolados, no garantiza que no se haya alterado el medio durante los años de actividad incontrolada, ni aporta medidas suficientes para garantizar que las actividades que se ejecuten en el proyecto no produzcan efectos adversos sobre el medio ambiente.

Conclusión

Dado lo anteriormente expuesto, y por haberse identificado la posibilidad de impactos negativos significativos sobre el medio ambiente que puede estar provocando o ha podido provocar el proyecto ejecutado y en estado de funcionamiento, por los que no se presentan medidas de minimización y restablecimiento, así como el hecho de que las medidas propuestas no presentan garantías suficientes para su adecuada prevención, corrección o compensación, se formula la declaración de impacto ambiental desfavorable del proyecto de aparcamiento público temporal al aire libre en el polígono 21 parcela 213, es Pouet de Talamanca, TM Santa Eulalia del Río, promovido por María Tur Riera.

Segundo. Se publicará la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Islas Baleares, de acuerdo con lo que dispone



el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Tercero. La declaración de impacto ambiental no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio de lo que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41.4 de la Ley 21/2013.

Cuarto. Según la disposición transitoria primera del Decreto ley 3/2024, de 24 de mayo, de medidas urgentes de simplificación y racionalización administrativas de las administraciones públicas de las Illes Balears, los efectos de la supresión de la comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears producirán a partir del día 29 de mayo de 2024 y los procedimientos de evaluación que se hayan iniciado antes de la fecha mencionada se resolverán por la dirección general competente, sin que sea necesario el dictamen de los comités técnicos.

(Firmado electrónicamente: 18 de septiembre de 2024)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

