

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

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

11199

Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula el informe de impacto ambiental sobre el proyecto «Aparcamiento disuasivo del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel en la estación Alaró-Consell (TM de Consejo) de la red de SFM», promovido por parte de Servicios Ferroviarios de Mallorca, ubicado en el polígono 1, parcela 122 del TM Consell (Exp. 2a/2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 31 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 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:

El informe de impacto ambiental sobre el proyecto «Aparcamiento disuasivo del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel en la estación Alaró-Consell (TM de Consell) de la red de SFM», promovido por parte de Servicios Ferroviarios de Mallorca, ubicado en el polígono 1, parcela 122 del TM Consell, en los siguientes términos:

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

De acuerdo con el artículo 13.2 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, deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada los proyectos incluidos en el anexo II de esta ley. Entre los proyectos incluidos en el anexo 2, “Aparcamiento disuasivo del proyecto constructivo por la supresión de los pasos a nivel en la estación Alaró-Consell (T.M. de Consell)”, se incluye en el punto 4 del grupo 4:

Aparcamientos de uso público o colectivo y marinas secas en suelo rústico.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto será objeto de una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y deberá seguirse la tramitación ambiental establecida en el título II, capítulo II, sección 2ª de la ley mencionada, así como cumplir con las prescripciones de los artículos 21, 22, 30 y 31 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, que le sean de aplicación.

2. Descripción y ubicación del proyecto

El objeto del proyecto es la implantación de un nuevo aparcamiento disuasorio de vehículos en la Estación Alaró-Consell, situada en el PK 18+400 de la Línea Ferroviaria Palma-Inca en el TM de Consell, actuación asociada a la supresión del paso a nivel existente.

De acuerdo con el documento ambiental, este nuevo aparcamiento, localizado en una pequeña franja del polígono 1, parcela 122 (zona sur de la estación y colindante con ésta), en una zona delimitada entre el dominio público ferroviario actual y la zona de protección al ferrocarril junto con el Camino de Sant Jordi, permitirá el estacionamiento de los vehículos que acceden desde el Camino de Sant Jordi, evitando desplazamientos más largos en vehículo privado, así como la congestión del actual aparcamiento norte, que permite el estacionamiento de los vehículos que acceden a la estación por la ctra. Ma-2050.

El aparcamiento sur dispondrá de 39 plazas de estacionamiento para turismos, con una glorieta al final de éste, donde se realizará la reconstrucción de los muros y la puerta arco de mampostería desmontada y apilada durante las obras, con la supervisión técnica de especialista en patrimonio o arqueólogo. Su superficie será de 1300 m2.

Las obras previstas incluyen:

1. Movimiento de tierras, se incluye el desmontaje de la capa de tierra vegetal, que se almacenará y utilizará en los parterres, excavaciones, nivelado y adecuación de la explanada del aparcamiento proyectado. El saneamiento mínimo será de 95 cm.
2. Firmes y pavimentos, quedará compuesta por una capa inicial de terreno natural compactado de hasta 55 cm sobre la que se vierte una capa de zahorra artificial compactada de 30 cm y sobre ésta dos capas de asfalto. Se imprimirá la capa superior de los zahorros compactados



mediante un riego de imprimación a base de una emulsión asfáltica, que recibirá una primera capa de aglomerado asfáltico en caliente de tipo AC22 BIN 35/50 CALCARIA de espesor 5 cm. Posteriormente, se aplicará un riego de adherencia para acabar con la capa de rodadura de 5 cm que estará formada por un aglomerado asfáltico en caliente de tipo AC16 SURF 35/50 S PORFÍRICO. Se pintarán las líneas de la calzada empleando una pintura de señalización vial homologada y reflectante con microesferas de vidrio.

3. Aceras, cuya pavimentación se resuelve mediante hormigón tratado superficialmente realizado con HM-20/B/20/I reforzado con fibra de polipropileno, de 20 cm de espesor. Esta solera se apoyará sobre una capa de 15 cm de zahorra artificiales. La totalidad del paquete supone 35 cm de sección. Se estiman unas pendientes mínimas entre el 1 y el 2%.

4. Pavimentos táctiles, se ejecutarán manteniendo continua la capa de zahorra compactada de 15 cm, sobre la que se dispondrá solera de hormigón con fibra de polipropileno HM-20/B/20/I y sobre este azulejo de acabado de canto 7cm para resistir el tráfico ocasional de vehículos sobre una capa de mortero de unión de 3 cm. Se estiman unas pendientes mínimas entre el 1 y el 2%.

5. Bordes, de dos tipos diferentes, que se ejecutarán de forma previa en cualquier superficie pavimentada o calzada, de modo que sirvan para el replanteo de la urbanización general.

6. Zonas ajardinadas, consistentes en la plantación de Morus kagayame que se combinará la plantación de varios arbustos.

7. Señalización horizontal y vertical, para la delimitación de las plazas de estacionamiento y seguridad vial.

8. Red de riego, por goteo enterrado a 10 cm y partirá de una acometida de la red de agua potable de la Estación.

9. Red de alumbrado público, mediante luminarias tipo LED 51 W independientes sobre columnas troncocónicas de 8 m de altura. La instalación de alumbrado dispondrá de un sistema para regular el nivel luminoso, de forma que se pueda reducir el consumo eléctrico en horas de menor necesidad.

10. Cierre perimetral, con muro de piedra de 40-60 cm de altura y malla de triple torsión de 2 m de altura sobre éste.

11. Reposición de servicios y otras afecciones. Existen servicios a reponer en cuanto a redes de telecomunicaciones y alumbrado público en la acera del Camí Sant Jordi, estando previsto en el proyecto el desvío de ambas instalaciones y su reubicación.

La red de telefonía será enterrada en su recorrido por el viario público y el estacionamiento, mientras que la red de alumbrado público existente en la acera será desmantelada y repuesta en el lado opuesto del camino.

12. Actuaciones medioambientales, todos los terrenos ocupados de forma provisional por la ejecución de las obras serán restaurados mediante la plantación de Morus kagayame. Previamente al inicio de las obras se elaborará un informe donde se describirá la situación medioambiental inicial y al finalizar las obras se redactará un informe en el que se describan y valoren las actuaciones de protección e integración ambiental ejecutadas y la evolución de las mismas durante el periodo de obras.

13. Elementos patrimoniales, incluye el desmontaje manual del muro y de la puerta arco de piedra existente, mediante labores de desmontaje, recuperación, hacinamiento selectivo y posterior traslado a punto de reposición, ejecución de base de soporte y cimentación y reconstrucción exacta del elemento trasladado, todo ello mediante supervisión técnica de especialista en patrimonio o arqueólogo.

3. Evaluación de los efectos previsibles

Los principales impactos ambientales a considerar durante la fase de ejecución son: la alteración de la estructura y pérdida de suelo, la eliminación directa de vegetación de las superficies afectadas por las obras y el impacto paisajístico. Durante la fase de funcionamiento del aparcamiento, se consideran como efectos adversos significativos sobre el medio ambiente la ocupación permanente de suelo (1.140 m²) y el impacto paisajístico. No se han identificado ni valorado los impactos ambientales derivados de una eventual fase de desmantelamiento.

4. Consultas en las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

El órgano ambiental ha realizado consulta a las siguientes administraciones previsiblemente afectadas y entidades interesadas:

- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo (DG de Medio Natural y Gestión Forestal), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Protección de Especies (DG de Medio Natural y Gestión Forestal), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Agricultura (DG de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Estudios y Planificación (DG de Recursos Hídricos), de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
- Servicio de Cambio Climático (DG de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático), de la Consejería de



Empresa, Empleo y Energía.

- Dirección Insular de Urbanismo, del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
- Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad, del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
- Dirección Insular de Territorio y Paisaje, del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
- Ayuntamiento de Consejo.
- GOB.
- Amigos de la Tierra.

En el momento de redactar el presente informe, se han recibido los siguientes informes de las administraciones consultadas:

Informe del Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje, del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consejo de Mallorca (Exp. 2024_1008594A_OT_AIA de 20/02/2024), en el que se concluye que:

«Desde el punto de vista de ordenación del territorio y del paisaje, se observan circunstancias del proyecto y carencias importantes del documento ambiental que pueden resultar de espesa incidencia en el entorno, de tal modo que se considera adecuada la tramitación del proyecto mediante una evaluación ambiental ordinaria; o bien una reformulación del mismo que permita su tramitación por el trámite simplificado siempre que se adopten medidas correctoras similares a las contenidas en el Plan especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos de intercambio modal (PEIM).

Así pues, se recomienda adaptar la infraestructura a lo que establece el Plan especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos de intercambio modal (PEIM), actualmente en trámite de aprobación inicial con un régimen de suspensión de licencias asociado .

Sería necesario estudiar detenidamente otras ubicaciones para la infraestructura, realizando un análisis y seleccionando alternativas que resulten razonables, técnica y ambientalmente viables, de acuerdo con el artículo 1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental . El propio PEIM ya prevé la ubicación de un nuevo aparcamiento disuasorio en torno a la estación de Consell-Alaró y sus determinaciones.

Por otra parte, el documento aportado menciona la pasarela peatonal sobre las vías, mediante la utilización de rampas y escaleras, pero no se desarrolla no se explica. Este proyecto también debería formar parte de la documentación o bien seguir un trámite ambiental paralelo, por su incidencia significativa en el entorno.»

Informe del Servicio de Protección de Especies de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal, de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural (Exp. SPE 10/2024), *en el que se informa favorablemente sobre el proyecto dado no es de esperar que el proyecto suponga un efecto destacable sobre las especies catalogadas o amenazadas, siempre que se lleven a cabo las medidas correctoras de impacto propuestas en el estudio de impacto ambiental, así como el Programa de vigilancia ambiental.*

Informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal, de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural (Exp. SGF IA002-24 de fecha 06/02/2024), en el que dadas las características y la naturaleza del asunto de referencia, se informa lo siguiente:

«Sin consideración adicional alguna en relación al riesgo de incendio forestal, aunque en cualquier caso, durante la realización de las obras habrá que cumplir el Decreto 125/2007, de 5 de octubre, por el que se dictan normas sobre el uso del fuego, y se regula el ejercicio de determinadas actividades susceptibles de incrementar el riesgo de incendio forestal, especialmente en lo que se refiere a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art . 8.2.c).»

Doy cuenta del Ayuntamiento de Consell de fecha 05/03/2024, se informa que:

«Una vez analizado el contenido del proyecto, el Ayuntamiento de Consell considera que ésta debe ser informado desfavorablemente desde el punto de vista medioambiental, paisajístico y urbanístico en tanto que supone la implantación de una pasarela de unas dimensiones desproporcionadas y no adecuadas a la tipología rural del entorno, así el impacto visual de la misma se considera totalmente negativo y contrario a la normativa urbanística municipal por no estar permitida en suelo rústico este tipo de infraestructura.

Cabe señalar también que la pasarela se implanta sobre terrenos de titularidad municipal fuera de la servidumbre de Serveis Ferroviaris de Mallorca lo que supone la destrucción de un paseo de peatones de titularidad municipal que conecta la estación con el núcleo urbano, extremo que no puede ser autorizado bajo ninguna circunstancia por el Ayuntamiento de Consell.

Por otro lado, a nuestro juicio la supresión del paso a nivel no supone ningún impacto negativo desde el punto de vista ambiental, paisajístico y no es contrario al planeamiento municipal, así como tampoco la implantación de un aparcamiento disuasivo tal y como contempla el proyecto , siempre que se tenga en cuenta el vigente Catálogo de Patrimonio Histórico municipal, que otorga protección a dos edificaciones



de la parcela afectada por el proyecto.

Por todo lo anterior, se considera necesario la reformulación del proyecto con la eliminación de la pasarela, y formular otras alternativas conectores entre el aparcamiento y la estación, para el tráfico de peatones, más pacíficas y que minimicen el impacto ambiental, así como que se ajuste su implantación sobre terrenos de titularidad de los Servicios Ferroviarios de Mallorca. En este sentido, desde el Ayuntamiento de Consell se considera que dos ascensores uno a cada lado de la vía sería la mejor solución.

También se considera necesario que el proyecto que se haga dé solución a los problemas de tráfico que supondrá la supresión del paso a nivel y el cierre del camino para todos los habitantes del otro lado de la línea férrea y que actualmente acceden a sus fincas por el camino que se pretende cortar, una posible solución sería la construcción de una rotonda en la entrada del camino de la estación, bajo el puente de la vía en la carretera vieja de Alaró.»

Informe del Siervo de Cambio Climático y Atmósfera de la DG de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático, de la Consejería de Empresa, Empleo y Energía (Exp. SCCA 22/24-CA de fecha 26/02/2024), en lo que se concluye lo siguiente:

«En relación a la perspectiva climática, además de los impactos evaluados en el Documento Ambiental debe tenerse en cuenta el impacto sobre el consumo energético, así como la vulnerabilidad ante aumento de temperaturas y cambios en el régimen de precipitaciones, aunque esto, no se prevé que el proyecto pueda causar efectos ambientales significativos siempre que se cumplan los siguientes condicionantes, que deben incluirse en el proyecto de ejecución:

- 1. Instalar energías renovables para cubrir con placas solares de generación fotovoltaica los espacios destinados a las plazas de estacionamiento de todos los aparcamientos de titularidad pública en suelo urbano ubicados en superficie que ocupen un área total superior a 1.000 metros cuadrados (Artículos 24.1 , 42.1 y 53.3).*
- 2. Además del vehículo privado, fomentar también el uso de la bicicleta con aparcamientos adecuados para bicicletas (seguros y cubiertos) y crear zonas de sombra para los itinerarios a pie.*
- 3. Instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos (Art. 64.1).*
- 4. En el proceso constructivo, utilizar materiales de bajo impacto ambiental.*
- 5. Emplear colores claros en el pavimento para evitar el efecto del incremento de temperatura.*
- 6. Prever depósito de captación de agua de lluvia por utilización posterior para riego.*
- 7. Emplear firmes filtrantes para mantener la permeabilidad del suelo.*
- 8. En la contratación pública, cumplir especialmente los artículos 68 y 71 de sostenibilidad energética, energías renovables, uso de materiales de bajo impacto ambiental y reducción de huella de carbono.»*

Informe del Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos, de la Consejería del Mar y el Ciclo del Agua (Exp. 3694/2018 de fecha 11/03/2024), en el que se informa favorablemente el proyecto con las siguientes condiciones:

- 1. Se recomienda tener especial atención durante la ejecución de las obras, se deben adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de maquinarias.*
- 2. Las aguas utilizadas para minimizar emisiones de polvo durante la fase de obras serán preferentemente regeneradas. En caso contrario se utilizará agua en camiones procedentes de desaladora o de una masa subterránea en buen estado cuantitativo.*
- 3. Se fomenta el uso de aguas pluviales y/o regeneradas para el riego de la zona verde. La vegetación deberá ser autóctona y de bajo requerimiento hídrico. Los pies de los 25 ejemplares afectados deben replantarse en el medio.*
- 4. El aparcamiento adoptará un sistema de drenaje sostenible que minimice el impacto de las aguas pluviales en las redes de saneamiento y drenaje. En el caso de impermeabilizar la zona, el proyecto debe prever la recogida y utilización de las pluviales con un separador de grasas e hidrocarburos. Este agua puede almacenarse y servir para el riego de la zona verde. Queda prohibida la infiltración directa de las aguas regeneradas que provengan del separador.*
- 5. El plan de vigilancia del proyecto debe recoger el seguimiento y mantenimiento del separador de hidrocarburos y el detalle del uso posterior del agua regenerada.»*

5. Análisis de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013

De acuerdo con lo que prevé el artículo 7, apartado 1, letra b, de la Ley 21/2013, con el fin de determinar si un proyecto del apartado 2 debe sujetarse a evaluación de impacto ambiental ordinaria, se tendrán en cuenta los criterios descritos en el anexo III que se detallan y evalúan a continuación:

Características del proyecto: El objeto del proyecto es la implantación de un nuevo aparcamiento disuasorio de vehículos en la Estación Alaró-Consell, actuación asociada a la supresión del paso a nivel existente. De acuerdo con el documento ambiental, este nuevo aparcamiento, localizado en una pequeña franja del polígono 1, parcela 122 (zona sur de la estación y colindante con ésta), en una zona delimitada entre el dominio público ferroviario actual y la zona de protección al ferrocarril junto con el Camino de Sant Jordi, permitirá el estacionamiento de los vehículos que acceden desde el Camino de Sant Jordi, evitando desplazamientos más largos en vehículo privado, así

como la congestión del actual aparcamiento norte, que permite el estacionamiento de los vehículos que acceden a la estación por la ctra. Ma-2050. El aparcamiento sur proyectado dispondrá de 39 plazas de estacionamiento para turismos, con una glorieta al final de éste, donde se realizará la reconstrucción de los muros y la puerta arco de mampostería desmontada y apilada durante las obras, con la supervisión técnica de especialista en patrimonio o arqueólogo. La superficie del aparcamiento será de 1300 m².

Ubicación del proyecto: El proyecto se sitúa en la Estación Alaró-Consell, en el PK 18+400 de la Línea Ferroviaria Palma-Inca en el TM de Consell. De acuerdo con el PTM, la zona de estudio está calificada como suelo rústico de régimen general (SRG). La franja de la parcela afectada por el proyecto no está afectada por áreas de prevención de riesgos (APR), ni por áreas de protección territorial (APT) de carreteras. El nuevo aparcamiento proyectado se localiza alejado de espacios naturales protegidos y espacios definidos por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las islas Baleares. No existe afección a hábitats de interés comunitario (HIC). Según el documento ambiental, la parcela de referencia se corresponde con un cultivo de secano de almendro y algarrobo, abandonado, sin arbolado singular. Pertenece a la Unidad Paisajística 8 (UP-8) Raiguer. El ámbito de actuación se localiza sobre la masa de agua subterránea 1809M2 "Penya Flor", acuífero profundo en buen estado cualitativo y cuantitativo, con moderada vulnerabilidad a la contaminación. El curso de agua superficial más cercano a la zona de actuación es el Torrent de Solleric, a unos 300 m de distancia. Según el Servicio de Protección de Especies, en la zona afectada por el proyecto no hay constancia de la presencia de especies catalogadas o amenazadas. Existe constancia de la presencia de hasta 4 nidos de milano real (*Milvus milvus*), a una distancia aproximada de 2.000 m de la parcela, por lo que no es previsible que se vean afectados por el proyecto. De acuerdo con el documento ambiental, el edificio de la Estación y la Casa Rural "Son Manyes" se incluyen en el Catálogo Rústico de Protección del Patrimonio Histórico de Consell. En ninguna de las dos edificaciones se prevé ninguna afección. Asimismo, aunque existe la necesidad estratégica de la implantación del aparcamiento en esta zona, dada la protección de los muros de mampostería junto al camino como elemento etnológico, estos elementos existentes se conservarán, integrándose y poniéndose en valor en la nueva zona urbanizada del estacionamiento, debido a que necesariamente se debe realizar un punto de acceso al mismo, evitándose su demolición integral y llevando a cabo su rehabilitación y reestructuración en la parte afectada de la parcela mediante supervisión en todo momento de un arqueólogo.

Características del potencial impacto: De acuerdo con el documento ambiental, los principales impactos ambientales a considerar durante la fase de ejecución son: la alteración de la estructura y pérdida de suelo, la eliminación directa de vegetación de las superficies afectadas por las obras y el impacto paisajístico. Además, dado el Catálogo de protección del patrimonio histórico del Consell de Mallorca, el proyecto afecta a elementos (pared y portillo) de la ficha SR-5 Son Manyes, con grado de protección C. Durante la fase de funcionamiento del aparcamiento, se consideran como efectos adversos significativos sobre el medio ambiente la ocupación permanente de suelo (1.140 m²) y el impacto paisajístico. No se han identificado ni valorado los impactos ambientales derivados de una eventual fase de desmantelamiento. Hay que tener en cuenta además que la ubicación del aparcamiento seleccionada por el promotor no se adapta a lo que establece el Plan especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos de intercambio modal (PEIM), actualmente en trámite de aprobación inicial con un régimen de suspensión de licencias asociado. Asimismo, de acuerdo con el Ayuntamiento de Consell, es necesario formular otras alternativas conectores a la pasarela propuesta entre el aparcamiento y la estación para el tráfico de peatones, más pacíficas y que minimicen el impacto ambiental. Tampoco se evalúa las repercusiones ambientales que puede ocasionar el efecto "llamamiento" entre los usuarios al disponer de dos aparcamientos separados cuando alguno de ellos se encuentre completo. Además la alternativa correspondiente a ampliar el aparcamiento existente en la actualidad se descarta por el hecho de que *«esta alternativa presentaría el problema en cuanto a la ausencia de zona de estacionamiento en el otro extremo de la vía (ámbito sur) para los usuarios del tren que provienen del Camino de Son Jordi, lo que permitiría acortar el recorrido a los vehículos que utilicen esta ruta, al no obligarles a tomar otras alternativas de mayor recorrido»*. Hay que tener en cuenta que en el documento ambiental no consta ningún dato sobre qué porcentaje de usuarios del actual aparcamiento acceden desde el camino de Sant Jordi y que, por tanto, se verían afectados a realizar un recorrido más largo (que en el peor de los casos supondría 750 m más aproximadamente) si se amplía el aparcamiento actual en lugar de hacer uno nuevo.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero. Sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto llamado «Aparcamiento disuasivo del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel en la estación Alaró-Consell (TM de Consell) de la red de SFM», promovido por Serveis Ferroviaris de Mallorca, de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley estatal 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con el artículo 39 de la Ley 21/2013 dentro del procedimiento sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, el promotor presentará una solicitud de inicio de la evaluación de Impacto Ambiental ordinaria, junto con la siguiente documentación:

- A. Documento técnico del proyecto.
- B. Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

El estudio de Impacto Ambiental contendrá como mínimo lo que establecen, el artículo 35 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en los términos desarrollados en el Anexo VI, y los artículos 21 y 22 del Texto refundido de la Ley de evaluación



ambiental de las Islas Baleares, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto. Deberán incluirse los aspectos mencionados en el presente informe, que servirá como documento de alcance del EIA, y los indicados en los informes recibidos de las administraciones afectadas, así como las siguientes consideraciones:

1. Se hace constar que, de acuerdo con la Dirección Insular de Urbanismo, actualmente, la Dirección Insular de Movilidad e Infraestructuras tiene en tramitación el PEIM, que se aprobó inicialmente y se publicó en el BOIB núm. 48 de 15 de abril de 2023, y que se tramita de conformidad con lo que establece el artículo 13 cuartel de la Ley 14/2000, de 21 de diciembre, de ordenación territorial, como plan especial. La versión aprobada inicialmente de este plan especial, en el ámbito físico envolvente de la estación Consell-Alaró, prevé una única alternativa, distinta a la propuesta por el promotor del proyecto, con una serie de condicionantes ambientales y de integración paisajística.

Así pues el apartado de alternativas deberá incluir el estudio de la ubicación del aparcamiento en la parcela 123, polígono 1, propuesta por el Plan especial de mejora de la movilidad vial y fomento del transporte público mediante estacionamientos intercambio modal (PEIM) así como la posibilidad de ampliar el aparcamiento existente en la actualidad en la zona norte. Colindante ambas localizaciones con la propuesta al proyecto aportado por el promotor. Entre otros, será necesario incluir entre los criterios de análisis de las diferentes alternativas la afección a elementos catalogados, el número y estado fisiológico de los árboles a eliminar para la ejecución de las obras, la necesidad de expropiación de terrenos o el efecto «llamada» que puede suponer tener dos aparcamientos separados.

2. Descripción y análisis de alternativas relativas a la propuesta del promotor de supresión del paso a nivel existente y la ejecución de una pasarela y rampas, para garantizar el tráfico de peatones, y justificación de la solución adoptada.

3. Dado que el proyecto prevé una nueva infraestructura que tendrá un impacto significativo en la movilidad del ámbito, será necesario incluir un estudio de movilidad generada.

4. Revisión de la selección de especies vegetales previstas en el diseño del aparcamiento, dado que éstas tendrán que ser autóctonas, preferentemente presentes en el entorno, y de bajo requerimiento hídrico.

5. Se procurará reducir el efecto manzana de calor normalmente asociada a las grandes extensiones de aparcamiento de vehículos.

6. Medidas previstas en el proyecto relativas a la adopción de técnicas o sistemas urbanos de drenaje sostenible, como el fomento de la infiltración de pluviales en las superficies del aparcamiento y su uso posterior para el riego de las especies vegetales.

7. En cuanto al riego de las zonas verdes se fomentará el uso de aguas pluviales y/o regeneradas.

8. Medidas compensatorias, en su caso, a la ocupación de terreno por el aparcamiento.

Identificación y valoración de los impactos asociados a una eventual fase de desmantelamiento de la infraestructura y medidas ambientales previstas, en su caso.

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013 el órgano sustantivo someterá el proyecto y el estudio de impacto ambiental a información pública durante un plazo no inferior a treinta días, mediante la publicación en el BOIB y en su sede electrónica. En el anuncio del inicio de la información pública, el órgano sustantivo incluirá un resumen del procedimiento de autorización del proyecto con la información mínima que señala el art. 36.2 de la Ley 21/2013.

Además, tal y como se prevé en el artículo 37 de la Ley 21/2013, simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las administraciones públicas afectadas ya las personas interesadas. Se considera que deben realizarse las siguientes consultas:

1. Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo (DG de Medio Natural y Gestión Forestal), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
2. Servicio de Protección de Especies (DG de Medio Natural y Gestión Forestal), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
3. Servicio de Agricultura (DG de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural), de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
4. Servicio de Estudios y Planificación (DG de Recursos Hídricos), de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
5. Servicio de Cambio Climático (DG de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático), de la Consejería de Empresa, Ocupación y Energía.
6. Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
7. Dirección Insular de Infraestructuras y Movilidad del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
8. Dirección Insular de Urbanismo del Departamento de Territorio, Movilidad e Infraestructuras del Consell de Mallorca.
9. Ayuntamiento de Consejo.
10. GOB.
11. Amigos de la Tierra.

Segundo. Se publicará el presente informe ambiental, que actúa como documento de alcance, en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo que dispone el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.





Tercero. El informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en la vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo que dispone el artículo 47.5 de la Ley 21/2013.

(Firmado electrónicamente: 31 de octubre de 2024)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

