

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

13042

Resolución de la Directora General de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto variante de s'Alqueria Blanca, TM Santanyí (Exp. 96A/2023)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 23 de junio de 2025, y de acuerdo con el artículo 9.1 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears y el punto 6. d) del artículo 2 del Decreto 6/2025, de 2 de junio, 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,

RESUELVO FORMULAR

La declaración de impacto ambiental del proyecto variante de s'Alqueria Blanca, TM Santanyí, en los siguientes términos

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El proyecto objeto del presente informe consiste en la construcción de una variante de carretera con una longitud aproximada de 2,85 km que se ubicará al sur del casco urbano de s'Alqueria Blanca. Este proyecto debe ser tramitado como una evaluación de impacto ambiental ordinaria por estar incluido en el apartado 1.d del grupo 7 (Proyectos de infraestructuras) del anexo I (*Proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria*) del Texto Refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Illes Balears aprobado por el Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto:

1. Carreteras:

d) Variantes para la supresión de travesías de núcleos urbanos y túneles, ambos de más de 500 m de longitud.

2. Descripción del proyecto

La nueva variante situada en el término municipal de Santanyí, conectará la carretera Ma-19, por el sur del casco urbano de s'Alqueria Blanca (es decir el tramo Santanyí - s'Alqueria Blanca con el tramo s'Alqueria Blanca - Porto Petro), y esta última con la carretera Ma-4012, de s'Alqueria Blanca a Es Calonge.

De acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) las actuaciones propuestas contribuirán significativamente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos del núcleo de S'Alqueria Blanca, ya que, disminuirá la contaminación acústica, mejorará la calidad del aire y especialmente, mejorará la seguridad del tráfico y de los peatones, lo que supondrá menos siniestralidad.

La Dirección Insular de Infraestructuras y de Inspección Técnica de Vehículos del Consell de Mallorca actúa tanto como promotor como órgano sustantivo de este proyecto.

Se proyecta como una carretera de calzada única, con sección tipo 7/10, es decir, una sola calzada con un carril por sentido de 3,50 metros y arcenes de ancho mínimo de 1,50 metros aptos para circulación de bicicletas. Además, para mejorar la conexión peatonal y bicicletas, y mejorar la integración paisajística, se prevé un vial cívico anexo a la carretera, de 3 m de ancho, con pavimento terroso, ajardinado lateralmente y con iluminación peatonal. Se ha previsto la instalación de una barrera de seguridad mixta que separe la parte del vial cívico de la calzada. Además se incorpora al proyecto la instalación de una **pasarela** de madera para evitar que se atravesie la carretera dada la distancia entre las rotondas del Camino de Sa Torre y de la intersección con la carretera en Porto Petro y para garantizar la continuidad de circulación a pie del camino de Son Valens.

El proyecto se emplaza dentro de la sección de la franja de reserva viaria (que dispone de declaración ambiental estratégica favorable de fecha 10 de febrero de 2020 y estudio informativo, BOIB núm. 82 de 22 de junio de 2021), exceptuando su intersección con el Camino de Sa Torre, que se sitúa fuera de la reserva viaria. La reserva y el proyecto, discurren al sur del casco urbano de s'Alqueria Blanca, interconectando las carreteras, para suprimir la travesía por el casco urbano.

Las dimensiones previstas de la sección del vial son las siguientes:

- Carril: 3,5 metros

- Arcén: 1,5 metros
- Berma lado vial cívico: 1,5 metros
- Berma lado sin vial cívico: 1 metro
- Vial cívico: 3 metros
- Parterre: 1 metro
- Dominio público: 3 metros
- Taludes: variable

La nueva carretera se inicia en el centro de la rotonda de Consolació, a una **cota** de 91,59 metros y finaliza en la rotonda existente de la MA-4012 en la cota de 67,91 metros.

La variante dispondrá de **2 nuevas rotondas**, la rotonda del Cami de Sa Torre que se ubicará en una cota de 67,87 metros y la rotonda que se situará en la intersección con la carretera a Porto Petro a 63,83 metros. La pendiente mínima en los tramos rectos es del 0,5% y la máxima no supera el 2,64%.

Cabe destacar que, en relación con el trazado de la carretera, con el fin de evitar la afección a una vivienda en la zona de la intersección con el Camino de Sa Torre y para que la intersección sea más segura en cuanto a los puntos de incorporación a la rotonda, con un ángulo de ataque mayor de las vías que se interconectan, **se ha desplazado el trazado ligeramente al norte**, consiguiéndose el ángulo de ataque adecuado.

Dada la adecuación de la vía al nivel del terreno, **no se producen excedentes de tierra** ni de materiales que fuera necesario llevar a vertedero o para aprovechar otras obras. De hecho, habrá necesidad de incorporar materiales externos provenientes de canteras certificadas.

Para mejorar el sistema de **drenaje** de la variante, así como para reducir posibles avenidas en episodios de lluvia importantes, se han previsto 4 balsas de laminación, estando 2 de ellas conectadas entre sí.

Debido a las características del nuevo vial, la mayor parte del agua se recoge en el lado del vial peatonal. Por este motivo, se ha previsto instalar una zanja drenante bajo las bermas proyectadas. La zanja drenante tiene la misión de captar el agua infiltrada en la berma y conducirla hasta la próxima obra de drenaje transversal. En ese mismo lado, pero junto al muro de piedra, se ha previsto instalar una segunda zanja drenante para captar todo el agua que cae sobre el vial cívico.

De acuerdo con el EIA, por el diseño y elección de los materiales se tendrá en consideración el OC 36/2015 de 14 de febrero, sobre criterios a aplicar en la **iluminación** de carreteras a cielo abierto y túneles en relación con la clasificación de las vías, niveles lumínicos y distribución lumínica y uniformidad.

Se levantarán nuevos **muros delimitadores** a ambos lados de la carretera. Los muros tendrán una altura de 1 m, un grosor de 0,8 m en la base y 0,6 m en la parte superior.

Sobre la parte superior de los muros, se instalará una malla metálica galvanizada de simple torsión y estará soportada por postes metálicos situadas cada 3 m.

Aparte de todo lo anterior el proyecto también prevé:

- 2 pérgolas de madera y bancos en la zona de esparcimiento junto a la primera rotonda.
- 1.366 m de pantallas acústicas para las viviendas cercanas afectadas por la construcción del vial.
- Nuevas entradas en parcelas tipo T.
- Mobiliario urbano (luces por el vial cívico, bancos, papeleras.)

El **tratamiento vegetal** se realizará con especies frecuentes en el entorno urbano y periurbano, especies autóctonas y mediterráneas, y de bajo requerimiento hídrico. *Morus alba* sin fruto, olivos en las rotondas, pinos y 6 algarrobos en las zonas de recreo.

En las zonas de las rotondas se requiere vegetación de baja altura, para permitir la visibilidad, se ha previsto romero, rosal silvestre, zarza y mata.

En los pequeños fragmentos de parcelas después de la expropiación que son inviables por el mantenimiento de los trabajos agrarios, serán también objeto de la expropiación y repobladas con *Celtis australis*, algarrobos y pinos. Se ha dispuesto de vegetación a ambos lados, de forma que no se vea la carretera desde el exterior. En resumen:



Especies vegetales	Ubicación	Ejemplares
<i>Morus alba</i> sin fruto	Vial cívico	146
Olivos	Rotondas	6
Algarrobos	Zonas de recreo	6
<i>Celtis australis</i> , Algarrobos, Pino común	Espacios marginales parcelas expropiadas	Indeterminado
Romero, Zarza, Mata y Rosal Silvestre	Rotondas	575

Se han proyectado 8 conducciones multifuncionales, con función de drenaje y con función de **pasos de fauna**, que no presentarán puntos de acumulación de agua ni flujo de agua que circule a velocidad intensa, con dimensiones suficientes para la funcionalidad de paso de fauna, con diámetros entre 630 y 1200 mm.

En la finca núm. 16, junto a la balsa de laminación de pluviales se realizará una ocupación temporal para la ejecución de los nuevos cerramientos de las parcelas afectadas y para facilitar la construcción de la obra donde se podrá realizar la implantación de las casetas de obra, gestión de residuos, acopios y almacenamiento de materiales de obra para la empresa contratista.

La ejecución del proyecto conducirá a la **expropiación** de una superficie aproximada de 7,10 ha que afectará a unas 70 parcelas en suelo rústico. Además, durante la fase de obra se ocuparán temporalmente unas 1,9 ha y por servidumbre de paso unas 0,7 ha.

En cuanto al **impacto visual**, en el estudio se indica que la nueva variante se presenta como un elemento esencialmente horizontal e integrado en el relieve existente, sin elementos verticales destacados, salvo una pasarela de madera destinada a facilitar el paso de peatones.

El **presupuesto** base de licitación (PBL) del proyecto es de 13.082.904,96 € y el plazo de ejecución del proyecto es de 18 meses. Las características del proyecto, de acuerdo con la normativa vigente, requieren la contratación de un **auditor ambiental** que verifique el desarrollo de las medidas previstas y las que, en su caso, se determinen en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

3. Resumen del estudio de impacto ambiental (EIA)

La nueva variante proyectada iniciará su trazado en la nueva rotonda de Consolació, ubicada en la entrada de s'Alqueria Blanca y llegará a la rotonda existente de la MA-4012. La carretera tendrá una longitud total de 2.844,31 metros.

En relación al **análisis de alternativas**, el proyecto comenta lo siguiente:

De acuerdo con la «Instrucción del consejero de Medio Ambiente y Territorio para establecer criterios de actuación y tramitación en relación a los procedimientos de evaluación ambiental de planes, programas y proyectos (BOIB Núm. 56 de 28 de abril de 2022): Los informes no deben tener en cuenta la carencia de la alternativa cero cuando la ejecución del proyecto o la actividad la imponga un plan o programa de rango superior, siempre y cuando el plan o programa tenga un grado de concreción suficiente»

En relación al análisis de alternativas de ubicación/trazado, descartan realizarlo, puesto que la sección de la carretera y la franja por donde debe discurrir se encuentra definida y aprobada por los instrumentos jerárquicamente superiores (declaración ambiental estratégica favorable de fecha 10 de febrero de 2020).

Lo que sí plantean es un estudio de alternativas en relación con diferentes elementos del proyecto:

- Alternativas al pavimento:

En relación con la calzada y aceras se utilizará pavimento asfáltico impermeable de acuerdo con la legislación vigente. En relación con el carril cívico se ha descartado el pavimento asfáltico impermeable puesto que no se prevé la circulación de vehículos pesados y éste se realizará con material permeable dando cumplimiento a la DAE «Todas las superficies serán permeables, a excepción de las exclusivamente necesarias para la seguridad de la circulación en la calzada.»

Dado que la selección de la alternativa es simple, desde el punto de vista ambiental, funcional y económico, sin distintos criterios a valorar, se descarta la necesidad/viabilidad de desarrollo de un análisis multicriterio para seleccionar este aspecto/criterio.

- Alternativas a los enlaces e intersecciones:

Imposibilidad de ponderar diferentes criterios en relación con la implementación de rotondas o enlaces en T, puesto que no era viable ningún otro tipo de enlace apuntando a criterios de conectividad, seguridad y funcionalidad.

- Alternativas de trazado en fase proyecto de la planificación:

De acuerdo con el EIA comentan: Dado que sólo se trata de ajustes del trazado respecto a la reserva, a fin de tener las mejores condiciones de seguridad posible o del mejor ajuste posible en el parcelario, no se puede hablar propiamente de alternativas, donde las diferencias son inapreciables cuando sus efectos ambientales (refiriéndose al ajuste del trazado de la intersección del camino de sa Torre y los pequeños ajustes del trazado dentro de la misma franja viaria).

- Alternativas de pasos de fauna:

Comentan que no es necesario realizar un análisis multicriterio, ya que no existen especies en el entorno con necesidades especiales de conectividad, por tanto, se basarán con los criterios y recomendaciones de la guía oficial del MITERD sobre pasos de fauna y añaden que establecerán más cantidad de pasos de fauna que los recomendados (1 paso/355 m en comparación con 1 paso/km).

- Consumo energético de las alternativas. Fase de ejecución y fase de funcionamiento:

Explican que tanto en la fase de construcción como de explotación no existen diferencias apreciables en relación con el consumo energético entre los posibles ajustes del trazado dentro de la reserva vial.

- Alternativas respecto a los materiales de construcción:

En el EIA explican que en lo que se refiere a los materiales utilizados, éstos son los establecidos por las normas técnicas e instrucciones que rigen los proyectos de carreteras, con el objetivo de asegurar la calidad técnica adecuada, así como la seguridad y la durabilidad a lo largo del ciclo de vida de los materiales. Por este motivo, en la práctica actual, el uso de materiales alternativos no se considera viable.

El EIA incluye un apartado de **inventario ambiental** donde incluye planos generales del proyecto y fotografías in situ además de un apartado de geografía, climatología, geología, relieve, hidrología superficial y subterránea, vegetación (con una descripción detallada de la zona de acebuches afectada por el proyecto), fauna, usos del suelo y actividades económicas, población, infraestructuras y equipamientos, clasificación del suelo, espacios protegidos, patrimonio y riesgos ambientales.

El estudio de impacto ambiental incluye un apartado específico sobre la **evaluación de las necesidades específicas de pasos de fauna por la variante**, resolviendo uno de los condicionantes de la declaración ambiental estratégica. Aclaran que serán un total de 8 elementos multifuncionales de drenaje y pasos de fauna (1 paso cada 355 m).

El EIA evalúa/analiza en un apartado **aspectos relativos a la movilidad** de acuerdo con las conclusiones del documento de alcance. Destacan que la variante no interrumpirá el camino de Sa Torre, que forma parte de una ruta cicloturística puesto que existirá la rotonda que permitirá la continuidad de esta ruta. Además comentan que la variante y su vial cívico permitirá interconectar la ruta cicloturística con otros caminos.

El EIA analiza la **necesidad de medidas compensatorias en relación con las especies protegidas** de acuerdo con la propuesta del documento de alcance: «Participación en las actuaciones de conservación de especies y/o hábitat dentro del Parque Natural de Mondragó en coordinación con la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.» En este apartado argumentan que la actuación no tiene ningún efecto residual relacionado con alguna afección a este espacio y que, esta medida compensatoria no se adecua ajustadamente a las previsiones de la Ley, donde no son adecuadas las medidas compensatorias genéricas o como forma de traspasar recursos económicos entre administraciones. Proponen actuaciones de conservación, a realizar preferentemente en los espacios de relevancia ambiental relacionados con las competencias y responsabilidades del Consell de Mallorca.

También analiza en el siguiente apartado la **necesidad de medidas compensatorias por la ocupación de suelo agrícola** donde proponen que las compensaciones las realice el Consell de Mallorca en el marco de sus competencias, preferentemente en las fincas públicas y con actividades de fomento de los productos insulares y actividades formativas para capacitar a personas que puedan desempeñar profesionalmente tareas agrícolas.

Posteriormente, incluyen el apartado titulado **estudio de incidencia e integración paisajística** donde **se identifica y se describe** el paisaje afectado por el proyecto donde delimitan la cuenca visual de la nueva infraestructura, los efectos de su desarrollo y concluyen que el impacto paisajístico es moderado, dado que no se afecta a un paisaje singular y que la transformación visual no afecta a puntos de observación singulares, cuantitativamente importantes, ni elementos pintorescos ni itinerarios de interés pintoresco.

El EIA analiza la **no necesidad de evaluación de las repercusiones sobre espacios Red Natura 2000** argumentando que se encuentra a más de 500 m del espacio más cercano. Utilizan el mismo argumento para descartar efectos sobre la **calidad de las masas de agua continentales**.

El EIA incluye un **Informe justificativo sobre la no aplicación de la evaluación de la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves** donde destacan que no es un proyecto generador de riesgos ni accidentes graves ni catástrofes de acuerdo con una serie de argumentos y valoraciones relacionados con el riesgo de incendio, de vertidos o emisiones peligrosas, de inundaciones, de huracanes y vientos extremadamente fuertes, de erupciones volcánicas, de sismos y de afectación por actividades de la Directiva Seveso III.

También incluyen un **estudio sobre el impacto directo e inducido sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de gases de efecto invernadero, y la vulnerabilidad ante el cambio climático** de acuerdo con el artículo 21 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto.

El apartado 17 del EIA describe y evalúa los **posibles efectos ambientales durante la fase de ejecución y explotación del proyecto**. Para resumir este apartado incluyen una matriz de identificación de impactos en la que relacionan los factores ambientales potencialmente afectados con los posibles impactos que se producirán. Desglosan los impactos en positivos, nulo/irrelevantes, compatibles, moderados, severos o críticos.

La matriz de impactos describe un total de: 8 impactos positivos, 20 impactos nulo/irrelevantes, 7 impactos compatibles y 1 impacto moderado.

El impacto moderado es el de la transformación visual del espacio y la permanencia de la infraestructura. Para contrarrestar este impacto incorporan medidas de integración paisajística centradas básicamente en la calidad estética de los distintos elementos.

El EIA incorpora un apartado dedicado a **medidas ambientales** que se puede consultar en las páginas 194 y 195 del estudio.

Por último, el EIA dispone de un **programa de vigilancia ambiental** donde describe todos los aspectos a tener en cuenta durante la fase de obras y la de explotación con la incorporación de las medidas ambientales propuestas, el seguimiento y la vigilancia ambiental.

Además, con la documentación adjunta incorporan anexos donde destacaría:

- El resumen no técnico.
- El estudio acústico.
- El estudio de gestión de residuos.
- Respuesta del promotor a las alegaciones recibidas por particulares, administraciones y empresas.

4. Trámite de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

Información pública

En el BOIB núm. 86 de fecha 29 de junio de 2024 se publicó el Acuerdo del Consejo Ejecutivo de aprobación inicial del proyecto constructivo de la variante de s'Alqueria Blanca. MF-1. TM Santanyí. Clave 20-08.0-M, donde se acuerda en el punto 3, Someter el proyecto, de acuerdo con lo que dispone el artículo 149.1 de la Ley 20/2006, de 15 de diciembre, municipal y de régimen local, el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las administraciones públicas, y el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, al trámite de información pública a efectos de que cualquier persona física o jurídica pueda examinar el expediente y formular las alegaciones que estime pertinentes.

En fecha 28 de junio se publicó el anuncio en el tablón de anuncios del Consejo Insular de Mallorca con la finalidad de abrir un plazo de información pública de 30 días, para que cualquier persona interesada pueda examinar el expediente y formular las alegaciones que crea pertinentes.

Durante la exposición pública se consultaron las siguientes administraciones públicas (AP) afectadas:

- DG de Recursos Hídricos de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
- Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la DG de Territorio y Paisaje de la Consejería de Vivienda, Territorio y Movilidad.
- Servicio de Protección de Especies de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Agricultura de la DG de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Cambio Climático i Atmósfera del Departamento de Energía y Cambio Climático de la DG de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático de la Consejería de Empresa, Empleo y Energía.
- Dirección Insular de Territorio y Paisaje y la Dirección Insular de Urbanismo del Departamento de Territorio del Consell Insular de Mallorca.
- Ayuntamiento de Santanyí.
- GOB.
- Amics de la Terra.

En la fecha de redacción de este documento se han recibido los siguientes informes de las administraciones afectadas, 3 alegaciones de particulares o empresas y un informe respuesta por parte del Consell Insular de Mallorca (promotor y sustantivo).





- Informe del Ayuntamiento de Santanyí de fecha 29 de agosto de 2024 donde se concluye que:

- Las construcciones e instalaciones previstas tendrán que cumplir con las condiciones de integración paisajística y ambiental de la Norma 22 del PTM, sin perjuicio de que de acuerdo con el punto 3 de la norma 22 del PTM la declaración de interés general o autorización que la sustituya pueda exonerar de los parámetros de integración paisajística de las edificaciones e instalaciones de la norma 22.
- En todo caso se tendrán que tomar las medidas adecuadas para reducir, en la medida de lo posible, el impacto visual, con arbolado entorno a la instalación de altura y espesor suficiente o con otras medidas.
- Los cierres de las fincas cumplirán con las determinaciones de la norma 22.1.c.3) del Plan Territorial especialmente en cuanto a la tipología, sistema constructivo y materiales a utilizar.
- Se podría tener en consideración la solicitud de Agua de Consolación SL para mejorar la eficacia y la calidad del servicio de agua en los núcleos de Portopetro y Alqueria Blanca, aprovechando las obras de ejecución de la variante.

- Informe del Servicio de Patrimonio Histórico del Consell de Mallorca de fecha 27 de septiembre de 2024 donde se concluye que:

*Se informa **favorablemente** el proyecto constructivo de la variante de s'Alqueria Blanca con las siguientes prescripciones:*

- Las nuevas paredes que se construyan para cerrar la variante, tendrán que ser como las que se pretenden demoler (PTM), es decir, en seco, sin ningún tipo de cemento, hormigón o mortero, de la misma anchura, respetando el sistema constructivo ("filada de dalt", rasante, etc.) y sin "esquena d'ase". El cierre superior se realizará con barras de madera y reja, como está proyectado.
- Para el levantamiento de las nuevas paredes se empleará la piedra de las paredes demolidas, y si no es suficiente se empleará piedra de las proximidades.

- Informe del Servicio Técnico de Urbanismo del Consell de Mallorca de fecha 4 de octubre de 2024 donde se concluye que:

Se informa **favorablemente** el Proyecto constructivo de la variante de s'Alqueria Blanca Sud. MF1, siempre que se tengan en cuenta las siguientes condiciones y observaciones:

1. Toda la documentación que consta en el anexo 5 (planeamiento urbanístico) que hace referencia a la revisión de las normas subsidiarias que fue suspendida el 24/09/2021 por la CIOTU, debería ser sustituida por la documentación del planeamiento vigente (AD25/03/1985) y de la modificación puntual núm. 17 (AD 18/04/1991). Además, se recomienda superponer el nuevo trazado sobre el trazado propuesto por la modificación núm. 17 para evidenciar la variación de éste.

2. Según se indica en el anexo 5 la nueva variante está trazada sobre suelo rústico general, sin embargo, teniendo en cuenta que según el plano 725-7 de la modificación núm. 3 del PTM se aprecian unas áreas de prevención de riesgo (APR) y un área natural de especial interés de alto nivel de protección (AANP) muy cercanas al trazado de la variante propuesto, se recomienda graficar, sobre la planimetría del PTM el trazado de la variante para justificar que éste no invade las áreas de suelo rústico protegido (APR i AANP).

3. La ejecución de un paso elevado se justifica brevemente en la memoria (pág. 6) indicando que se trata de una petición del ayuntamiento para dar continuidad a la calle Son Valens. Ahora bien, falta un estudio justificativo de la necesidad de esta estructura, teniendo en cuenta:

- a. El cumplimiento de la normativa de accesibilidad.
- b. Otras alternativas con menor impacto por el entorno.

4. Se tendrán que tener en cuenta las disposiciones básicas en la señalización en espacios de uso público que determina el Decreto 1/2023, de 23 de enero, de regulación de la accesibilidad universal en los espacios de uso público de las Illes Balears.

5. El ayuntamiento debe adaptar su planeamiento urbanístico e incorporar el proyecto en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico que se haga, de acuerdo con la tramitación establecida en la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears. En vista de que la revisión de las normas subsidiarias del planeamiento se encuentra en tramitación (Exp. núm. 751363K del CIM) y que fue suspendida el 24/09/2021 por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio y Urbanismo, deberá incluirse el nuevo trazado de la variante en la documentación de enmienda.

- Informe del Servicio de Ordenación del Territorio del Consell de Mallorca de fecha 18 de noviembre de 2024 donde se concluye que:

Dadas las consideraciones técnicas formuladas, se informa **favorablemente** el proyecto del asunto en relación con la ordenación del territorio ya las directrices de paisaje contenidas en la Estrategia del Paisaje del Consell de Mallorca, siempre que se tengan en cuenta las siguientes condiciones y observaciones:

- Dado que la propuesta se sitúa en una zona de baja iluminación, es necesario justificar que preferentemente se utilizarán luminarias que no superen los 3,5 m de altura.





- Hay que justificar que la partida presupuestaria destinada a favorecer la integración paisajística de la carretera en el entorno se adecua a lo que establecen las directrices de paisaje contenidas en la Estrategia de Paisaje del Consejo de Mallorca, considerando las sugerencias de integración descritas en el cuerpo del informe.
- Hay que tener en cuenta, en lo que se refiere al apartado de señalización, que la nueva variante coincide en un punto con la ruta ciclista M1 (Llogarets de Llevant) contenida en el Plan de vías ciclistas de Mallorca.

• Alegación presentada en fecha 20/07/2024 por parte de C.R.R. donde solicita que:

1. Durante el tiempo de las obras se habilite un cierre temporal de la finca para que los animales puedan seguir pastando libremente.

El proyecto contempla ya la instalación de cierres provisionales mientras dure la obra.

2. Que el cierre definitivo de la finca se realice con la pared que tiene actualmente; pared seca de piedra.

Esta alegación se ha incorporado al proyecto

3. Que se deje un acceso a la finca por la nueva carretera.

De acuerdo con el informe técnico del Consell de Mallorca de fecha 10 de marzo de 2025, en base al arte. 35 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears se deniega la presente alegación al disponer de acceso desde un camino vecinal.

4. Que al dividir la finca en dos partes queda un remanente aislado de 1.168 m2 aproximadamente y al estar separado por la carretera es prácticamente inservible, solicitando por ese motivo que también sea expropiado.

De acuerdo con el informe técnico del Consell de Mallorca de fecha 10 de marzo de 2025, la solicitud de expropiación de las superficies remanentes deberá llevarse a cabo en fases posteriores del proceso de expropiación, quedando esta gestión fuera del alcance de la redacción del presente proyecto.

• Alegación presentada en fecha 21/07/2024 por parte de S.P.R. donde se expone que:

Es propietaria de dos fincas en la zona por donde está prevista la variante, pero en el listado de afectadas únicamente aparece una de ellas, concretamente la parcela 65 del polígono 8. La otra parcela de su propiedad, la 1124 del mismo polígono y colindante con la otra, no aparece en el listado. Consultado uno de los mapas de detalle del proyecto, el plano 16.2 en la hoja 6 de 9, se observa con la ayuda de la fotografía aérea que el límite catastral no coincide exactamente con la situación de la pared medianera (límite norte con la parcela 63).

Por lo que, SOLICITA que se revise la situación de la pared y la porción de terreno afectado teniendo en cuenta la fotografía aérea y se incluya la parcela 1124 del polígono 8 en el listado de parcelas afectadas.

De acuerdo con el informe técnico del Consell de Mallorca de fecha 10 de marzo de 2025 esta alegación se ha tenido en cuenta y con la ayuda de la ortofoto se ha ajustado el límite del catastro para reflejar la ocupación real de la parcela 1124.

• Alegación presentada en fecha 24/07/2024 por parte de Agua de Consolación SL donde se concluye que:

«Vista la importancia que tienen los núcleos urbanos de Porto Petro y cala Mondragón para el municipio de Santanyí y existiendo problemas de abastecimiento y presión se solicita que se tenga a bien al menos en el ámbito de las obras incluir dos redes de agua.

1. RENOVACIÓN TUBERÍA DESDE DEPOSITO SA TEUELA A COCO SA MOLA

2. EXTENSION DE RED ABASTECIMIENTO SE ALQUERIA BLANCA»

En resumen: La empresa Aigües de Consolació quiere realizar el tendido de una tubería de PVC 250 mm entre la rotonda de Consolación y la rotonda 1. Además propone una segunda instalación de una tubería de PVC 125 mm entre la rotonda del cementerio y la rotonda 1.

De acuerdo con el informe técnico del Consell de Mallorca de fecha 10 de marzo de 2025, en las competencias de este proyecto, se prevé la colocación de unos cruces de previsión bajo la nueva variante. Los cruces son 6, ubicados según la imagen a continuación, y se realizarán con un tubo de 630 mm corrugado, con arquetas de 60x60 en cada cabecera. Los cruces deben llegar a los extremos del dominio público. De la misma forma, para evitar desperfectos en las entradas de las diferentes fincas, se ha previsto la instalación de un tubo de PVC 315 mm que permita salvar el acceso.

La empresa solicitante tendrá que tramitar la autorización pertinente en el Departamento de Territorio Infraestructuras del Consell de Mallorca para la ejecución de esta nueva instalación.



- Informe técnico del Consejo de Mallorca de respuesta a las alegaciones e informes recibidos durante el procedimiento de información pública del proyecto constructivo de la Variante de s'Alqueria Blanca. MF-1.CLAVE 20-08.0 ML de fecha 10 de marzo de 2025.

El informe técnico completo se podrá consultar haciendo una solicitud de consulta de expediente en el Consell de Mallorca. La tabla resumen de respuesta a los informes de las administraciones consultadas se puede obtener del siguiente enlace:

https://www.caib.es/sites/serveiassessoramentambiental/ca/96a2023_projecte_de_la_variant_de_saalqueria_blanca_sud_tm_santanya/

5. Elementos significativos del entorno del proyecto

La variante proyectada situada al sur del casco urbano de s'Alqueria Blanca, afectará a unas 70 parcelas en suelo rústico general. Las parcelas donde se llevará a cabo la actuación objeto del presente documento se encuentran fuera de espacios de relevancia ambiental (espacios naturales protegidos de las Illes Balears y Red Natura 2000 y área de afectación del plan de ordenación de los recursos naturales de Parques Naturales) y fuera de Áreas de Especial Protección de Interés para la comunidad autónoma definidas en la Ley 1/1991, de 30 de enero (ANEI, ARIP y AAPI).

Sólo encontramos una parcela afectada que se integra en un área con **hábitat de interés comunitario** (HIC). Concretamente, es la parcela 292 del polígono 7 que se encuentra afectada por el hábitat 5330 *Matorrales termomediterráneos y predesérticos*. La calidad del hábitat es baja y no es un hábitat prioritario. La variante proyectada afectará a 13 acebuches y 1 pino.

Al sur de la carretera proyectada a unos 500 m se ubica el espacio natural de Mondragó, declarado Parque Natural, Área Natural de Especial Interés, y forma parte de la Red Natura 2000, ya que está catalogado como ZEPA y ZEC.

El proyecto se ubica en una zona de **riesgo bajo de incendio** de acuerdo con el IV Plan Forestal de las Islas Baleares 2015-2024.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, la variante proyectada no se encuentra bajo la influencia de ningún Área de Prevención de Riesgos (APR Inundaciones, APR incendios, APR deslizamiento, APR erosión).

El proyecto se localiza en la **unidad paisajística 7** (UP-7) «Mitjorn». Se trata de una unidad de paisaje predominantemente agrícola de secano, caracterizada por las parcelas agrícolas y los cultivos de cereales y de almendro y algarrobo, en una zona con relieve muy suave, y que ocupan importantes extensiones. El paisaje actual es el resultado de la transformación del territorio para adaptarlo a la agricultura a lo largo de los tiempos, con la retirada de los excedentes de piedra que dificultan el cultivo y su utilización en la construcción de cerramientos. El valor del paisaje de la zona se considera medio-bajo, al no presentar unas características paisajísticas singulares ni presentar tampoco degradaciones relevantes, tratándose de un paisaje agrícola común.

De acuerdo con el visor del IDEIB, los terrenos objeto de estudio se ubican sobre la **masa de agua subterránea** 1820M1 «Santanyí», con mal estado cuantitativo y estado químico malo por superación en la concentración de cloruros, con moderada vulnerabilidad de contaminación y especialmente vulnerable a la contaminación por nitratos. Por otra parte, aunque a unos 450 m encontramos pozos de abastecimiento urbano, la actividad no está incluida en los apartados correspondientes del artículo 76 de PHIB 2022-2027 «Perímetros de protección de captaciones de abastecimiento a población».

De acuerdo con el visor del IDEIB, el proyecto no discurre por **zonas especialmente sensibles para las aves**: Zonas de interés para rapaces, IBAs, ni ZEPA.

El ámbito del proyecto, en cambio, sí se encuentra en **zona de protección de la avifauna frente a la colisión**, según lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

Por otra parte, el trazado de la variante atravesará la **Ruta de los Santuarios** recogida en el artículo 34 del Plan de Intervención en Ámbitos Turísticos de Mallorca (PIAT) que, junto a otras rutas, completa la red prevista en el Plan Territorial Insular de Mallorca.

El trazado de la variante intersectará con una de las **rutas cicloturísticas de Santanyí**, concretamente la 3, de 22,1 km, que conecta Alqueria Blanca con el Parque Natural de Mondragó hasta la Font de n'Alis, con continuidad hasta el carril bici de Calonge en Cala d'Or.

De acuerdo con el visor del Consell de Mallorca, en esta zona no existen Bienes Catalogados (BC) próximos a la zona de actuación. Cabe destacar los **restos prehistóricos de Son Valents / Ca n'Andreu Bet** situados a unos 270 metros de la carretera proyectada a la altura de la intersección con la Calle de Son Valens y catalogados como Yacimiento arqueológico y **bien de interés cultural** (BIC).

6. Consideraciones técnicas

- a) La evaluación ambiental estratégica, publicada en el BOIB núm. 34 de 14 de marzo de 2020, analizó el contenido y los objetivos del Plan

General, el estudio de alternativas, la ocupación del suelo, los potenciales impactos tomando en consideración el cambio climático, la caracterización de la situación del medio ambiente, las incidencias sobre planes sectoriales y territoriales, el programa de vigilancia ambiental, la caracterización ambiental de las alternativas, las medidas compensatorias de efectos negativos y la comparación y evaluación entre alternativas.

Del estudio de alternativas, la DAE contemplaba 7 alternativas viables técnica y económicamente. La DAE fue favorable a la alternativa 4, que inicia el trazado a la altura del camino de sa Teulera hasta el Camino Sa Torre al este. Pasada la intersección con el camino de Sa Torre se dirige en dirección noreste hacia la Ma-19, siguiendo el mismo trazado que las alternativas 1 y 2. Longitud de 2,7 km. A consecuencia de este procedimiento quedó definida la reserva viaria que serviría de base para el futuro proyecto de la variante estudiado en el presente informe.

b) Actualmente, la carretera Ma-19 discurre por el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 54,6 y 55,7 dentro del núcleo urbano de s'Alqueria Blanca. Según la documentación técnica del proyecto, este tramo urbano no cuenta con aceras adecuadas peatonales, dada la falta de aceras con las condiciones mínimas de seguridad y accesibilidad, y soporta una intensidad de tráfico elevada, lo que genera conflictos de convivencia entre usuarios motorizados y no motorizados. En consecuencia, el objeto del proyecto es la definición de una variante que permita la conexión entre las carreteras Ma-19 y Ma-4012 fuera del casco urbano, con el objetivo de desviar el tráfico de paso y descongestionar el centro del pueblo.

Esta variante puede considerarse incluida dentro de la ejecución del Plan director sectorial de Carreteras de Mallorca vigente, y por tanto incluida dentro de las propuestas de mejora de la capacidad vial asumidas por el PTIM a través de la norma 52.1.

En cuanto al régimen de usos, con arreglo al artículo 19.1. de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de Suelo Rústico de las Islas Baleares (LSR) el trazado de esta infraestructura se considera un uso admitido en la categoría de suelo rústico que atraviesa.

c) La actuación se emplaza dentro de la reserva viaria aprobada, exceptuando su intersección con el Camino de Sa Torre, cuando se sitúa fuera de la reserva, según el EIA, para evitar la afección a una vivienda y para que la intersección sea más segura en cuanto a los puntos de incorporación a la rotonda, con un ángulo de ataque de las vías que se interconectan, se ha desplazado la traza ligeramente hacia el norte, lográndose el ángulo de ataque adecuado.

Esta medida se considera adecuada aunque no respete el trazado de la reserva vial, ya que la propuesta inicial era inviable por la afección clara y evidente a una vivienda. Con la aplicación de esta nueva traza se aumenta el ángulo de ataque respecto al inicialmente proyectado incrementando la seguridad a la hora de incorporarse a la rotonda además de alejarse de la finca habitada reduciendo las afecciones sonoras y vibraciones posibles.

d) Uno de los principales impactos del proyecto de la nueva variante sobre el territorio es la ocupación de 6,26 ha de superficie agrícola. El EIA propone que las compensaciones las realice el Consejo de Mallorca en el marco de sus competencias, preferentemente en las fincas públicas y con actividades de fomento de los productos insulares y actividades formativas para capacitar a personas que puedan desempeñar profesionalmente tareas agrícolas frente a la propuesta del documento de alcance que consistía en la participación en las actuaciones de conservación de especies y/o hábitat en el Parque Natural de Mondragó en coordinación con la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.

La adecuación de la medida compensatoria a actividades en el marco de las competencias del Consell de Mallorca se considera adecuada, pero cabe destacar que, de acuerdo con la definición de medida compensatoria del artículo 3.24 de la Ley 42/2007 «son medidas específicas incluidas en un plan o proyecto, que tienen por objeto compensar, lo más exactamente posible, su impacto negativo sobre la especie o el hábitat afectado.», la medida propuesta es muy genérica y en la fase de evaluación de impacto ambiental de proyectos, las medidas compensatorias deberían estar muy bien definidas y ser lo más específicas posibles.

Por tanto, el Plan de Vigilancia Ambiental del proyecto deberá incorporar con mayor precisión en que consistirá la medida que compensará la pérdida/ocupación de 6,26 ha de superficie agrícola a consecuencia de la ejecución del proyecto. Como mínimo, deberá especificarse lo siguiente: Servicio/ Dirección Insular/ Departamento del CIM con el que se colaborará para llevar a cabo la medida, proyecto específico en el que se enmarcará, el presupuesto destinado, los medios empleados y la previsión de calendario de ejecución.

e) De acuerdo con el Informe del Servicio Técnico de Urbanismo del Consell de Mallorca de fecha 4 de octubre de 2024 donde se concluye que:

El ayuntamiento debe adaptar su planeamiento urbanístico e incorporar el proyecto en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico que se haga, de acuerdo con la tramitación establecida en la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears. En vista de que la revisión de las normas subsidiarias del planeamiento se encuentra en tramitación (Exp. núm. 751363K del CIM) y que fue suspendida el 24/09/2021 por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio y Urbanismo, deberá incluirse el nuevo trazado de la variante en la documentación de enmienda.

En el informe técnico del Consell de Mallorca de respuesta a las alegaciones e informes recibidos durante el procedimiento de información pública del proyecto constructivo de la Variante de s'Alqueria Blanca. MF-1.CLAVE 20-08.0 ML de fecha 10 de marzo de 2025, no comenta nada respecto a este punto, por tanto, tendrán que tener en cuenta este condicionado si aún no lo han tenido en cuenta.

f) El proyecto afecta a un hábitat de interés comunitario (HIC). Concretamente, es la parcela 292 del polígono 7 donde encontramos el hábitat 5330 *Matorrales termomediterráneos y predesérticos*. La calidad del hábitat es baja y no es un hábitat prioritario.

Según el apartado específico del EIA, después de llevar a cabo un análisis histórico, consideran el hábitat como un acebuchar de re-colonización y muy baja diversidad vegetal por la falta de sotobosque típico de este tipo de hábitats. Explican que es una parcela que dejó de ser cultivada y mantiene el aprovechamiento como pasto, donde esta actividad no permite el desarrollo de las comunidades herbáceas asociadas a este hábitat. Por tanto, el hecho de no encontrar sotobosque provoca que no se desarrolle la comunidad vegetal como tal. El proyecto eliminará 13 acebuches y 1 pino.

De acuerdo con el apartado XVII del EIA no se prevén medidas (en relación al acebuchar eliminado) más allá de las medidas relativas a evitar afectaciones fuera de la zona a ocupar por la nueva infraestructura. En el PVA se prevé en la fase de ejecución la valoración de la idoneidad para trasplante de cada elemento identificado.

Se propone en la franja afectada del hábitat 5330, además de valorar la idoneidad del trasplante individuo por individuo, conservar a los individuos situados en los bordes de la variante que coincidan con la sección del vial cívico.

g) De acuerdo con el EIA, el tratamiento vegetal se realizará con especies frecuentes en el entorno urbano y periurbano, especies autóctonas y mediterráneas, y de bajo requerimiento hídrico. En los pequeños fragmentos de parcelas después de la expropiación que son inviables por el mantenimiento de los trabajos agrarios, serán también objeto de la expropiación y repobladas con *Celtis australis*, algarrobos y pinos pero en este caso no especifican el número de individuos ni la proporción.

Una vez consultada la capa de inventario forestal, la de habitantes y la de ocupación del suelo se observa predominancia del acebuchar frente al pinar (sólo localizado de forma puntual en el entorno). Además, vista la recolonización natural histórica de la parcela 292 del polígono 7, la tendencia está en la aparición y supervivencia de individuos de acebuche.

Por otra parte, el *Celtis australis* es un árbol asociado a ambientes de ribera y torrentes de acuerdo con «catálogo de plantas autóctonas del vivero forestal de las Islas Baleares» <https://xarxaforestal.org/es/publicaciones/>. Cabe destacar que se observan *Celtis australis* en márgenes de caminos y carreteras, pero mayoritariamente estos individuos han sido cuidados o guiados por el ser humano durante su crecimiento. Se sobreentiende que las zonas marginales que se analizan en este proyecto no serán objeto de mantenimiento, es decir, el *Celtis australis* no es un individuo adecuado para la repoblación de estos espacios.

Por tanto, los espacios marginales, se tendrán que repoblar con algarrobos, acebuches o cualquier otra especie que se identifique en el apartado de Ullastrar del «catálogo de plantas autóctonas del vivero forestal de las Illes Balears».

h) De acuerdo con las estimaciones realizadas y los resultados obtenidos en el estudio acústico, son necesarios apantallamientos acústicos para todas las viviendas, exceptuando el edificio 1, donde los niveles se encuentran muy cerca del límite.

Se considera adecuada la instalación de apantallamientos acústicos tipo SILENT. Se instalarán un total de 1.366 metros de apantallamiento.

i) Al sur de la carretera proyectada, a unos 500 m se ubica el espacio natural de Mondragó, que está declarado Parque Natural, Área Natural de Especial Interés, y forma parte de la Red Natura 2000, puesto que está catalogado como ZEPA y ZEC.

En la declaración ambiental estratégica no se consideró que la actuación pudiera afectar a dicho espacio Red Natura 2000. Concretamente, se especifica «No afecta a ningún espacio de relevancia ambiental definidos en la Ley 5/2005, de 26 de mayo LECO (ENP y XN2000) ni la LEN (Ley 1/91, de 30 de enero). No se localiza ningún espacio Red Natura 2000 en el emplazamiento del proyecto o cercano al mismo.» Por tanto, en este informe no se analizará este aspecto ya que quedó definido en la fase de planeamiento anterior.

j) El trazado de la variante intersectará una de las rutas ciclo-turísticas de Santanyí, concretamente la 3, de 22,1 km, que conecta s'Alqueria Blanca con el Parque Natural de Mondragó hasta la Font de n'Alis, con continuidad hasta el carril bici de Calonge en Cala d'Or. La variante no interrumpirá el camino de Sa Torre y, por tanto, no interrumpirá la ruta cicloturística, ya que se prevé la construcción de una rotonda que actuará como enlace. Además, el vial cívico permitirá interconectar la ruta cicloturística con otros caminos.

k) Por otra parte, el trazado de la variante intersectará la Ruta de los Santuarios recogida en el artículo 34 del Plan de Intervención en Ámbitos Turísticos de Mallorca (PIAT) que, junto con otras rutas, completa la red prevista en el Plan Territorial Insular de Mallorca. Para solucionar este aspecto, el proyecto contempla la pasarela de madera peatonal. La pasarela facilitará el paso de peatones y evitará que se desplazaran hasta la rotonda del Camino de Sa Torre, lo que desincentivaría atravesar por el paso de cebra.



Aunque la pasarela de madera será uno de los elementos con mayor altura y visibilidad de todo el proyecto, se considera un elemento imprescindible para la adecuación del vial a los usos ya consagrados de este lugar además de garantizar la seguridad de los peatones que utilizan el camino de Son Valens para cruzar la nueva variante.

l) El EIA expone que no existen elementos patrimoniales en la zona. Cabe destacar, por tanto, aunque no se prevé afección directa, los restos prehistóricos de Son Valents / Ca n'Andreu Bet situados a unos 270 metros al norte de la carretera proyectada a la altura de la intersección con la Calle de Son Valens y catalogados como Yacimiento arqueológico y bien de interés cultural (BIC). Se puede consultar la ubicación exacta en el visor de patrimonio del Consell de Mallorca. Se solicita, por tanto, que se tenga en cuenta este aspecto durante la fase de obras de este proyecto.

m) Destacar que, los cuatro informes recibidos hoy día por parte de las administraciones consultadas por el órgano sustantivo son **FAVORABLES**.

7. Conclusiones

Primero. Por todo lo anterior, se formula la **declaración de impacto ambiental favorable** a la realización del **proyecto variante de s'Alqueria Blanca, TM Santanyí** firmado por Ángel Maria Pomar Gomà, Clara Fuertes Salom, Carlos Gara Fullana, Manuel Jaime Macián Cerdó, Antonio De Pablo Escolà, Laura Àngela Montaner Berges, Miguel Angel Sagrera Clota entre las fechas 20 y 24 de febrero de 2025, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumpla con las medidas correctoras y preventivas previstas en el estudio de impacto ambiental y el Plan de Vigilancia Ambiental firmado por Ángel Maria Pomar Gomà, Clara Fuertes Salom, Carlos Gara Fullana, Manuel Jaime Macián Cerdó, Antonio De Pablo Escolà, Laura Àngela Montaner Berges, Miguel Angel Sagrera Clota entre las fechas 20 y 24 de febrero de 2025, y los siguientes condicionantes:

1. El Plan de Vigilancia Ambiental del proyecto deberá incorporar con mayor precisión en que consistirá la medida que compensará la pérdida/ocupación de 6,26 ha de superficie agrícola. Como mínimo deberá especificarse lo siguiente: Servicio/ Dirección Insular/ Departamento del CIM con el que colaborará para llevar a cabo la medida, el proyecto específico en el que se enmarcará, el presupuesto destinado, los medios empleados y la previsión de calendario de ejecución. Deberá remitirse el PVA actualizado al órgano ambiental antes del inicio de la ejecución del proyecto.

2. De acuerdo con el Informe del Servicio Técnico de Urbanismo del Consell de Mallorca de fecha 4 de octubre de 2024 donde se concluye que:

- El ayuntamiento debe adaptar su planeamiento urbanístico e incorporar el proyecto en la primera modificación o revisión del planeamiento urbanístico que se haga, de acuerdo con la tramitación establecida en la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Illes Balears. En vista de que la revisión de las normas subsidiarias del planeamiento se encuentra en tramitación (Exp. núm. 751363K del CIM) y que fue suspendida el 24/09/2021 por la Comisión Insular de Ordenación del Territorio y Urbanismo, deberá incluirse el nuevo trazado de la variante en la documentación de enmienda.

3. En la franja afectada del hábitat 5330 dentro de la parcela 292 del polígono 7, si es técnicamente viable, deberán conservarse los individuos de acebuche o pino situados en los bordes de la variante que coincidan con la sección arbolada adosada al vial cívico.

4. Los espacios marginales se tendrán que repoblar con algarrobos, acebuches o cualquier otra especie que se identifique en el apartado de Ullastrar del «catálogo de plantas autóctonas del vivero forestal de las Illes Balears» Enlace de consulta:

<https://xarxaforestal.org/es/publicaciones/>.

5. De acuerdo con el artículo 33 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, el promotor tendrá que contratar una auditoría ambiental que acredite que se cumple la declaración de impacto ambiental durante toda la fase de ejecución del proyecto.

Se recuerda que:

- Se debe cumplir con lo que dispone el Real decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

- En la fase de obras, se tendrán que tener en cuenta buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/ guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/.

Se recomienda:

- Incrementar la densidad de ejemplares de moreras en los lados del vial para aumentar el efecto de pantalla vegetal.



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 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 al inicio de la ejecución del proyecto en el plazo máximo de seis años desde su publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental.

Cuarto. La declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, 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.

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 su aprobación.

(Firmado electrónicamente: 12 de noviembre de 2025)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

