

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

1000

Resolución de la Directora General de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la cual se formula el informe de impacto ambiental del proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre la rotonda de Fontanilles y la rotonda de Ses Escoles, TM Es Castell (exp 268a/24)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 8 de agosto de 2025, y de acuerdo con el artículo 9.1 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, y el punto 8.d) del artículo 2 del Decreto 10/2025, de 14 de julio, 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 el Decreto 13/2025, de 31 de julio, por la que se corrigen los errores detectados en el Decreto 10/2025.

RESUELVO FORMULAR

El informe de impacto ambiental del proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre la rotonda de Fontanilles y la rotonda de Ses Escoles, TM Es Castell

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

La reforma de la carretera en un tramo de unos 470 m no cumpliría los umbrales previstos para este tipo de actuaciones en el Grupo 7. Proyectos de infraestructuras 1. Carreteras del Anexo 1 (proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria) del Texto Refundido de la Ley de Evaluación Ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto.

No obstante, de acuerdo con el artículo 13.2 del 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, el “proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre rotonda de Fontanilles y la rotonda de Ses Escoles”, se incluye en el punto 4 del grupo 4 (Proyectos de infraestructuras):

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

Por tanto, el proyecto se tiene que tramitar como una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y seguir el procedimiento establecido en la sección 2a del Capítulo II de evaluación de impacto ambiental de proyectos del Título II de evaluación ambiental de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Se tienen que cumplir también las prescripciones de los artículos 21 y 22 del Texto refundido que le sean de aplicación.

2. Descripción del proyecto

El proyecto consistirá en la mejora del tramo de travesía urbana en Es Castell, ampliando las zonas de peatones, incrementando en casi 200 las plazas de aparcamiento del municipio y dando continuidad al carril bici del margen derecho de la Me-2, que proviene desde Maó.

El proyecto comprende el tramo de carretera desde el pk 2+100 a la salida de la rotonda de Fontanilles y llega al pk 2+570, rotonda de Ses Escoles en Es Castell. La longitud de este tramo es de unos 470 m.

El resumen de las actuaciones a realizar es el siguiente:

- Demoliciones y retirada de los elementos existentes y a renovar.
- Excavación de la explanación y ampliación de la calzada actual.
- Terraplenado y preparación de la base de la nueva calzada.
- Reposición de servicios afectados.
- Regularización y extendido de las capas de pavimento.
- Pavimentación de las aceras y del carril de bicicletas.
- Ejecución de las obras complementarias y de urbanización, como son la señalización, iluminación, mobiliario urbano y jardinería.



Los principales elementos que dispondrá este tramo o que mejoraran respecto a la carretera actual son:

- Una ruta para peatones
- Una conexión mediante carril bici, para los vehículos no motorizados
- La generación de nuevas plazas de aparcamiento (200) para el pueblo, para ordenar las zonas provisionales actualmente no reguladas
- Adecuación y modernización de una zona de parada de autobuses
- Reformar la zona de la rotonda de Ses Escoles proyectando un área de doble rotonda para facilitar al máximo el cruce del pueblo con la zona escolar y deportiva que se ubica en el sur de la carretera.

La acera de la zona norte se conservará con la anchura actual, aproximadamente de unos 3 metros. A continuación, los 8,5 metros pavimentados en la actualidad se reconvertirán en un vial de servicio y la zona de aparcamiento en batería. En el centro de la carretera proyectada se habilitará un paseo con arbolado a ambos lados donde se reservará una franja de 6 metros de peatones y multifuncional y un carril bici de unos 2,4 metros. Para finalizar, al sur se ubicará la carretera Me-2 que se desplazará respecto al trazado actual y continuará constando de 2 carriles para la circulación de 3,5 metros cada uno. Por tanto, uno de los objetivos principales de este proyecto es la separación de la carretera del núcleo urbano y la remodelación del espacio originario.

El drenaje de la calzada se realizará con pendientes transversales hacia los imbornales y puntos de desagüe. Se mantiene el colector existente y se instalará un tubo de 400 mm bajo el parterre entre el carril bici y la carretera Me-2. En cuanto al drenaje transversal, no hay problemas detectados, por tanto se conserva la estructura actual, alargando las obras de fábrica existentes. En el P.K. 0+128 hay un tubo de 600 mm que conecta con la red municipal. De acuerdo con el 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 del proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre Fontanilles y Ses Escoles, en el municipio de Es Castell «Se colocará un sistema de adoquines impares en forma de cuadrícula para aumentar la superficie de infiltración y reducir el riesgo de inundaciones».

En el proyecto básico se establece que teniendo en cuenta las dimensiones de la obra, con margen de seguridad y las características, se estima que no son previsibles daños, ni a la propia carretera ni a zonas limítrofes por posibles inundaciones.

El presupuesto de ejecución por contrato (PEC) del proyecto de mejora de la carretera Me-2 a la altura del núcleo urbano de Es Castell es de 1.299.954,21€.

3. Resumen del documento ambiental

En el documento ambiental se presenta un análisis de alternativas con 4 propuestas, incluyendo la alternativa 0.

Descartan la **alternativa 0** por los siguientes motivos:

El carril bici procedente de Maó presenta una discontinuidad funcional a la altura de la rotonda de Fontanilles, generando una barrera a la movilidad e incrementando el riesgo de accidentes por coexistencia de bicicletas y vehículos en la calzada, así como conflictos con peatones en la acera. La alternativa 0 no contempla la creación de plazas de estacionamiento disuasorio, limitando la reducción del tráfico motorizado intraurbano, el impacto acústico y la mejora de la calidad del aire en Es Castell.

Adicionalmente, la configuración actual de la rotonda de ses Escoles comporta deficiencias de conectividad que se resolverían con la implantación de una doble rotonda, mejorando la conexión entre áreas educativas, deportivas y el centro urbano. A pesar del menor impacto ambiental de la alternativa 0 (no afectación de unos 9.500 m² de suelo rústico con presencia de especies ruderales y acebuches), consideran que los beneficios funcionales y ambientales de la actuación propuesta son superiores.

En lo que respecta a la **alternativa 1**: Esta alternativa plantea prolongar el carril bici actual sin modificar viales ni aceras, mejorando la seguridad de los ciclistas y conectando Maó y Es Castell de forma sostenible. Además, tendría un impacto ambiental mucho menor (800 m² afectados) en comparación con la opción escogida (9.500 m²). A pesar de las ventajas, la alternativa 1 no resuelve la falta de aparcamientos en la zona. Por ello, y dado que el impacto ambiental de la alternativa 3 es aceptable, descartan la alternativa 1.

En lo que respecta a la **alternativa 2**: Esta plantea habilitar una zona de aparcamientos en batería al lado de la acera actual en la zona norte de la Me-2, seguido de un vial de servicio y de otra zona de aparcamiento en batería. Seguido de un paso para viandantes de 2,70m y un carril bici de 2,40m. Finalmente, dos carriles convencionales de 3,5m cada uno, substituyendo los que existen actualmente. Esta opción es la que genera un número de aparcamientos superior, aunque según los cálculos establecidos, solo se llenarían en momentos puntuales a lo largo del año, como son las semanas de fiesta mayor. En contrapartida, esta opción genera un espacio inferior para peatones y bicicletas y visualmente, el espacio enjardinado queda más reducido, dando la sensación de que la zona motorizada toma mayor importancia. Teniendo en cuenta que esta opción ambientalmente podríamos afirmar que genera el mismo impacto la alternativa 3, creen oportuno **desestimarla**, ya que esta da más importancia visual a los vehículos y se reduce la zona para peatones.





En lo que respecta a la **alternativa 3** (seleccionada): Esta alternativa es la descrita en el apartado anterior. Destacan que la alternativa 3 crea una zona de aparcamiento en el inicio (rotonda de Fontanilles), una a lo largo del trazado en forma de aparcamientos en batería y, en casos de necesidad de aparcamiento extra, se puede permitir el uso de parte de la zona para peatones para que se aparquen los vehículos.

Además, el hecho de desplazar los viales hacia el exterior del núcleo urbano hace que se disminuya el impacto acústico y que la contaminación atmosférica generada por los gases del vehículos llegue con menos intensidad.

Aunque es, juntamente con la alternativa 2, la que ocupa una mayor superficie de terreno y en consecuencia, la que genera un mayor impacto ambiental, se considera que este impacto es totalmente compatible con la obra proyectada y que los beneficios sociales que ésta comportará superan con creces los impactos ocasionados.

El documento ambiental incorpora un apartado titulado **inventario ambiental**, con una pequeña descripción de la geología y geomorfología, de la climatología, de la hidrología, de los hábitats de interés comunitario próximos a la zona de estudio, de la flora y la fauna y de espacios de interés natural y protegidos (no afectado).

En el apartado de **identificación y evaluación de impactos ambientales** se detallan los principales impactos que se pueden producir durante la fase de obras y de ejecución.

En el apartado **medidas preventivas, correctoras y compensatorias** se detallan las medidas correctoras propuestas para prevenir, minimizar, eliminar y compensar los posibles impactos que se puedan generar en las diferentes fases del proyecto de mejora del tramo de la Me-2 entre la rotonda de Fontanilles y la se Ses Escoles, para dar cumplimiento a la normativa actual.

De los dos apartados anteriores se pueden extraer las siguientes conclusiones expuestas en la página 26 del documento ambiental:

1. Los nuevos viales y zonas de aparcamiento ocuparan una extensión de aproximadamente 9.500 m² de terreno rústico y la tierra vegetal de la capa edáfica se eliminará.

Se generaran restos de construcción y escombros que se deberán gestionar correctamente, aunque el proyecto contempla aprovechar el material extraído para rellenar las zonas necesarias.

La maquinaria solo afectará las zonas destinadas al aparcamiento, sin ocupar espacio de los alrededores. Por este motivo se realizará una correcta planificación inicial de los trabajos previstos.

2. La maquinaria utilizada podría provocar vertidos incontrolados, un aumento de sólidos en suspensión durante las obras y un aumento de los niveles de ruido del espacio. Por eso la maquinaria tendrá la ITV pasada y se revisará periódicamente con el fin de evitar malas combustiones y escapes de posibles contaminantes. No se permitirá realizar cambios de aceite durante las obras y en todo caso, siempre se repostará sobre superficies impermeables. Si se considera oportuno se realizarán riegos periódicos y se controlarán los silenciadores en las máquinas que lo tengan.

3. Las obras proyectadas cruzan el torrente que desemboca en Cala Corb, y aunque no se trata de un torrente continuo y se puede considerar casi inexistente, su afectación puede producir un impacto ambiental negativo en la flora y la fauna asociada.

La disminución de la superficie de infiltración ocasionará un aumento de la escorrentía superficial y un aumento del riesgo de inundación y de la erosión. Por ello, se colocará un sistema de adoquines dispuestos de forma alterna en forma de cuadrícula para aumentar la superficie de infiltración y reducir el riesgo de inundaciones.

Se mejorará la red pluvial existente para recoger la escorrentía superficial de la nueva plataforma.

Nuevos viales y zonas para ciclistas y peatones con una pendiente transversal del 2 % para evitar problemas de drenaje e inundaciones.

4. El nuevo vial y la nueva zona de aparcamiento de es Castell se encuentran sobre la unidad hidrogeológica del Migjorn, el acuífero kárstico del que se abastece casi la totalidad de la población de Menorca. Los vertidos incontrolados de las obras pueden llegar a contaminar sus aguas.

La maquinaria utilizada se encontrará siempre sobre el pavimento de la carretera o sobre plataformas impermeabilizadas durante su reposo. Se establecerá un protocolo en las operaciones que puedan comportar un riesgo de vertido de sustancias potencialmente contaminantes y se difundirá entre todos los operarios.

5. No se han detectado especies vegetales catalogadas ni protegidas en la zona de estudio y no se consideran directamente afectadas por el proyecto.

Únicamente se verán afectadas un conjunto de cañas (*Arundo donax*) invasoras, especies ruderales y matorrales, así como varios ejemplares de acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*). Estos se trasplantarán en la época de parada vegetativa para evitar afecciones, o se mantendrán en su ubicación actual. Se favorecerá la jardinería con plantas autóctonas y en ningún caso se permitirán plantas invasoras.

6. Las obras afectarán a muros de piedra en seco en zonas vegetadas, lo que puede ocasionar la aparición y la consiguiente afección de especies de reptiles, pequeños mamíferos o insectos de importancia ambiental.

Las zonas afectadas con carácter temporal y los muros de piedra en seco que se encuentran fuera de la zona proyectada para el carril bici y los nuevos viales se restaurarán para crear nuevos hábitats de fauna. Con el fin de no afectar a especies terrestres como la tortuga mediterránea, no se dejarán acequias, surcos o zanjas a cielo abierto, y se revisarán al inicio de las obras.

7. Se sustituirán las 14 farolas existentes de vapor de sodio por 34 farolas LED, lo que supondrá un ahorro de más de 2,5 toneladas de CO anuales.

Se preverán las instalaciones para futuros puntos de recarga para vehículos eléctricos. La reducción de la velocidad a una zona de 20 km/h reducirá las emisiones de CO.

8. La peatonalización de la zona de la doble rotonda de ses Escoles evitará problemas de inundaciones del paso subterráneo y mejorará la seguridad de la zona, reduciendo el coste de personal policial que actualmente se ve obligado a evitar que la gente cruce por la carretera.

El documento ambiental incorpora un apartado con el **Programa de seguimiento ambiental** que permitirá garantizar el correcto cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras que se presentan en este estudio de evaluación de impacto ambiental y verificar, por una parte, la evaluación inicial de los impactos determinantes, y por otra parte, las repercusiones medioambientales que se han previsto durante las fases del proyecto.

El **plan de gestión de residuos** tiene como objetivo proceder a la recogida selectiva de todos los residuos que se generen durante la ejecución del proyecto mediante una buena planificación de trabajos que se deberán llevar a cabo y los materiales que se utilizarán para evitar la contaminación del suelo y del agua y no deteriorar el paisaje.

Como anexos, el promotor presenta un estudio de **incidencia paisajística** donde se identifica el paisaje que se encuentra afectado por el proyecto, se hace una previsión de los efectos que pueden ocasionarse durante las actuaciones previstas y durante su fase de funcionamiento y finalmente se determinan una serie de medidas preventivas y correctoras para disminuir este impacto y en consecuencia conseguir la mínima pérdida de calidad del paisaje. Una de las medidas consistirá en la utilización de especies autóctonas para las zonas verdes y en priorizar el trasplante de los acebuches afectados.

El promotor también ha presentado 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 frente al cambio climático.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

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

- Servicio de Cambio Climático, de la Dirección General de Economía Circular, Transición Energética y Cambio Climático.
- Servicio de Carreteras del Departamento de Movilidad del Consell Insular de Menorca.
- Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo y Servicio de Protección de Especies, del Departamento de Medio Natural, de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio de Patrimonio Histórico del Consell Insular de Menorca.
- Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca.
- Servicio de Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
- Dirección Insular de Ordenación Territorial y Vivienda del Consell Insular de Menorca.
- GOB Menorca.

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

Informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo, del Departamento de Medio Natural, de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural, donde se concluye que:

Atendidas las características y la naturaleza del asunto de referencia, se informa lo siguiente:

**En relación con la prevención contra incendios forestales**

Sin ningún inconveniente o consideración específica en relación con el riesgo de incendio forestal, si bien, en cualquier caso, durante la realización de las obras será necesario 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).

En lo referente al uso de maquinaria y equipos, en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

El artículo 48.6.d de la Ley 43/2003, modificada por el RD 15/2022, que prohíbe el uso de estas máquinas cuando el riesgo de incendios sea muy alto o extremo (Alerta Foc 4). Se puede consultar en la página alertafoc.caib.es el nivel diario de alerta por riesgo meteorológico de incendio forestal vigente.

Las máquinas que se utilicen en terrenos forestales o a menos de 500 metros de los mismos se utilizarán extremando las precauciones en su uso y adecuado mantenimiento (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El suministro de gasolina de esta maquinaria deberá realizarse en zonas de seguridad despejadas de combustible vegetal.

En relación con la gestión forestal

En todo caso se deberán respetar las especies protegidas y catalogadas dentro del Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección, las Áreas Biológicas Críticas y el Consejo Asesor de Fauna y Flora de las Illes Balears, así como las protegidas por otras normativas.

Tal y como se establece en el proyecto, en la fase de restauración de la vegetación solo se podrán introducir especies autóctonas. Evitar especies invasoras que estén catalogadas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto.

También cabe recordar que el cumplimiento de las medidas incluidas en este informe no excluye de la responsabilidad de los propietarios/promotores en el cumplimiento de la legislación específica adecuada según el tipo de instalación o construcción y en el uso responsable de los medios que puedan ser causantes de un incendio forestal o de los daños que un incendio forestal pueda causar.

Informe del Servicio de Protección de Especies, del Departamento de Medio Natural, de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural, donde se concluye que:

Por todo ello, informo favorablemente sobre el proyecto de mejora carretera Me-2. Rotonda Fontanilles y rotonda Ses Escoles T.M. Es Castell con el siguiente condicionante:

1. Deberán llevarse a cabo batidas de búsqueda y retirada de ejemplares de tortuga mediterránea antes del inicio de las obras en cada zona donde se tenga que operar. Estas prospecciones no se deben realizar los meses de frío, ya que las tortugas se encuentran enterradas y no se podrían detectar.

- Informe de la Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca, donde se concluye que:

La zona objeto del proyecto coincide con uno de los tramos del Camí de Cavalls, definido por la Ley 13/2000 del Camí de Cavalls, por lo que queda afectada por la citada ley y por el Plan Especial del Camí de Cavalls publicado en el BOIB el 19 de mayo de 2004, así como por la Ley 13/2018 de caminos de Mallorca y Menorca. A tal efecto deberá evitarse que ni en la fase de ejecución del proyecto ni en la fase de funcionamiento se vea impedido el libre tránsito por el camino. En caso de que no sea posible, deberá habilitarse un paso alternativo con la correspondiente señalización en ambas direcciones.

*En cuanto a los impactos asociados, debe tenerse en cuenta que cualquier alteración y movimiento de tierras es un factor que suele favorecer la expansión de especies invasoras. Los trabajos que está realizando la Agencia Menorca Reserva de Biosfera mediante convenio con el Gobierno Balear, dentro de la estrategia de conservación de la biodiversidad, han detectado que en zonas próximas a la zona de actuación existen numerosas especies de carácter invasor, entre las cuales destaca *Ailanthus altissima*, y se han llevado a cabo trabajos para su extracción. Por tanto, se recomienda que se realice un seguimiento y detección de especies vegetales invasoras, así como la eliminación de *Ailanthus altissima* de la zona y del entorno próximo. Se recomienda también que cualquier ajardinamiento pueda prever la prohibición de la existencia y cultivo de cualquier especie incluida en el RD 630/2013, por el que se regula el catálogo español de especies invasoras, así como de especies potencialmente invasoras presentes en el catálogo publicado por la Agencia Menorca Reserva de Biosfera.*

<https://www.menorcabiosfera.org/Contingut.aspx?idpub=10893>

En la documentación adjunta no se afirma que la iluminación exterior cumplirá con los parámetros del Reglamento de protección del medio nocturno de Menorca publicado en el BOIB núm. 100, de 27 de julio de 2021, aspecto que deberá figurar de forma explícita en el proyecto



aprobado.

5. Elementos significativos del entorno del proyecto

De acuerdo con el Plan Territorial de Menorca las parcelas afectadas por el proyecto, la mayoría están catalogadas como suelo rústico general. La zona de la doble rotonda se encuentra catalogada como suelo urbano.

La parcela estudiada no afecta ningún espacio natural definido en 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 (LEN) y tampoco afecta ningún espacio natural protegido ni ningún espacio protegido Red Natura 2000 definidos en la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO). De acuerdo con el IDEIB no se identifica ningún tipo de hábitat de interés comunitario en esta localización.

La UNESCO declaró la isla de Menorca como Reserva de la Biosfera el 7 de octubre de 1993. Las reservas de la biosfera se definen como zonas de ecosistemas terrestres o costero/marinos, o una combinación de estos que sirven para impulsar armónicamente la integración de las poblaciones y la naturaleza, a fin de promover un desarrollo sostenible mediante una diálogo participativo, el intercambio de conocimiento, la reducción de la pobreza, la mejora del bienestar, el respeto a los valores culturales y la capacidad de adaptación de la sociedad ante los cambios. La principal característica del medio natural de Menorca es la diversidad ambiental existente.

Cabe destacar que cerca de la carretera proyectada al suroeste se ubican tres hábitats de interés comunitario no prioritarios solapados: el hábitat 5330 *Matorrales termomediterráneos y predesérticos*, el hábitat 6430 *Herbazales higrófilos, tanto de bancales o bordes como de la alta montaña*, y el hábitat 9320 *Bosques de Olea y Ceratonia*, formado por vegetación densa de acebuche con porte arbóreo, típico de zonas con influencia marina como Menorca. A menudo sustituye al encinar en condiciones desfavorables y muestra adaptaciones al viento con formaciones más bajas en las zonas expuestas.

En la zona noreste del proyecto, aunque tampoco se ve afectada por la mejora de la Me-2, destaca el hábitat prioritario 6220 *Prados y eriales mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos (Thero-Brachypodietea)*, que coincide con el hábitat no prioritario 5330 *Matorrales termomediterráneos y predesérticos*.

De acuerdo con el documento ambiental, las obras proyectadas atraviesan el torrente que desemboca en Cala Corb, el cual no es un torrente continuo y se considera casi inexistente.

El proyecto, al tratarse de una mejora de una carretera preexistente, se encuentra en un Área de Protección de Carreteras (APT) del vial Me-2.

La zona objeto del proyecto coincide con uno de los tramos del Camí de Cavalls, definido por la Ley 13/2000 del Camí de Cavalls, y por ello queda afectada por dicha ley y por el Plan Especial del Camí de Cavalls publicado en el BOIB el 19 de mayo de 2004, así como por la Ley 13/2018 de caminos de Mallorca y Menorca.

En el ámbito del proyecto no se localiza ninguna área de prevención de riesgos de erosión, inundación, deslizamientos o incendios.

En cuanto a las aguas subterráneas, el área afectada por el proyecto se encuentra sobre la masa de agua subterránea (MAS) 1901M1: «Maó», concretamente sobre la zona del acuífero con agua salobre, ya que se encuentra a escasos 350 metros de la costa. El acuífero se considera vulnerable a los nitratos. La vulnerabilidad a la contaminación del acuífero es alta. El proyecto también se sitúa sobre un área de influencia de las zonas sensibles por riesgo de eutrofización.

6. Consideraciones técnicas

a) En relación a la tramitación de la evaluación de impacto ambiental simplificada, el estudio de impacto ambiental justifica que este proyecto esta sometido a la AIA simplificada por integrarse en el grupo 4.1 y 4.4 del anexo II del decreto legislativo 1/2020.

El grupo 4.1 del anexo II hace referencia a «proyectos de urbanización en general y proyectos de dotaciones de servicios en polígonos industriales». El proyecto de mejora de la carretera Me-2 no puede considerarse un proyecto de urbanización, ya que, de acuerdo con el artículo 67 del «Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana», los proyectos de urbanización son «proyectos de obras con la finalidad de llevar a la práctica, en **suelo urbano**, las determinaciones correspondientes de los Planes Generales y de las Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento y, en **suelo urbanizable**, la realización material de las propias de los Planes Parciales».

En este sentido, el suelo donde se proyecta la carretera está clasificado como suelo rústico; por tanto, el proyecto no entraría por este apartado.

Es decir, el proyecto se encuentra sometido al trámite de evaluación de impacto ambiental simplificada únicamente por incluirse en el grupo 4.4 del anexo II del Decreto Legislativo 1/2020: Aparcamientos de uso público o colectivo y marinas secas en suelo rústico.

b) La zona objeto del proyecto coincide con uno de los tramos del **Camí de Cavalls**, definido por la Ley 13/2000 del Camí de Cavalls.

En este sentido, y de acuerdo con el informe de la Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca: *«se debe evitar que ni en la fase de ejecución del proyecto ni en la fase de funcionamiento se vea impedido el libre tránsito por el camino. En caso de que no sea posible, se deberá habilitar un paso alternativo con la correspondiente señalización en ambas direcciones»*.

c) La UNESCO declaró la isla de Menorca como **Reserva de la Biosfera** el 7 de octubre de 1993. En este sentido, y de acuerdo con el informe de la Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca: *«se recomienda que se realice un seguimiento y detección de especies vegetales invasoras, así como la eliminación de *Ailanthus altissima* de la zona y del entorno próximo. Se recomienda también que cualquier ajardinamiento pueda prever la prohibición de la existencia y cultivo de cualquier especie incluida en el RD 630/2013, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras, así como de especies potencialmente invasoras presentes en el catálogo publicado por la Agencia Menorca Reserva de Biosfera.*

<https://www.menorcabiosfera.org/Contingut.aspx?idpub=10893>»

d) El área afectada por el proyecto se encuentra sobre la masa de agua subterránea (MAS) 1901M1: «Maó». La **vulnerabilidad a la contaminación del acuífero es alta**; además, el proyecto también se sitúa sobre un área de influencia de las zonas sensibles por riesgo de eutrofización. Por este motivo, durante la ejecución de las obras se deberán adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de la maquinaria, en cumplimiento de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, y sus modificaciones.

e) Las obras afectarán a **paredes de piedra seca** en zonas vegetadas, lo que puede ocasionar la aparición y la consiguiente afección de especies de reptiles, pequeños mamíferos o insectos de importancia ambiental.

De acuerdo con el documento ambiental, las zonas afectadas con carácter temporal y las paredes de piedra en seco que se encuentran fuera de la zona proyectada para el carril bici y los nuevos viales se restaurarán para crear nuevos hábitats de fauna.

El estudio de incidencia paisajística establece que: *«En caso necesario, se reconstruirán las paredes de piedra seca afectadas fuera de la zona proyectada para la mejora, con el fin de integrar la zona rústica con la urbana»*.

Esta se considera una buena medida, aunque se entiende que, tras la expropiación de las parcelas en suelo rústico, aparecerá un nuevo límite entre la carretera y el entorno rústico. Se recomienda que esta delimitación sea de pared de piedra en seco con el fin de garantizar la integración paisajística de la zona de transición entre la carretera y las parcelas rústicas.

f) De acuerdo con el Informe del Servicio de Gestión Forestal del Departamento de Medio Natural de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural: *durante la realización de las obras deberá cumplirse 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 relativo a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8.2.c).*

Por todo lo anterior, una vez analizados los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y atendiendo a la naturaleza del proyecto y a la ubicación propuesta, **no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente** con la ejecución del proyecto, siempre que se apliquen las medidas preventivas y correctoras del documento ambiental y las propuestas en este informe.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero. No someter a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre la rotonda de Fontanilles y la rotonda de Ses Escoles, TM Es Castell, dado que no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas propuestas en el documento ambiental, en el estudio de incidencia paisajística, en el 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 frente al cambio climático del proyecto de mejora de la carretera Me-2 entre Fontanilles y Ses Escoles, en el municipio de Es Castell, firmados por Manel de Febrer de Olives, Jofre de Febrer Bonilla y J. Manuel de Febrer, con fecha 4 de agosto de 2021, y los siguientes condicionantes:

1. De acuerdo con el Informe del Servicio de Gestión Forestal del Departamento de Medio Natural de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural:

- *En la fase de restauración de la vegetación únicamente se podrán introducir especies autóctonas. Evitar especies invasoras que estén catalogadas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto.*



2. De acuerdo con el informe del Servicio de Protección de Especies del Departamento de Medio Natural de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural:

- *Será necesario llevar a cabo batidas de búsqueda y retirada de ejemplares de tortuga mediterránea antes del inicio de las obras en cada zona donde se deba operar. Estas prospecciones no deberán realizarse en los meses fríos, dado que las tortugas se encuentran enterradas y no podrían detectarse.*

3. De acuerdo con el informe de la Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca en relación con el Camí de Cavalls:

- *Se debe evitar que, tanto en la fase de ejecución del proyecto como en la fase de funcionamiento, se vea impedido el libre tránsito por el camino. En caso de que no sea posible, se deberá habilitar un paso alternativo con la correspondiente señalización en ambas direcciones.*

4. Dado que la carretera proyectada se ubica en una zona de alta vulnerabilidad de acuíferos, durante la ejecución de las obras se deberán adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de la maquinaria, en cumplimiento de la Ley 6/1999, de 3 de abril, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias, y sus modificaciones.

5. Se deberán aplicar buenas prácticas durante la fase de construcción para minimizar la contaminación atmosférica, documento que puede consultarse en el siguiente enlace:

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

Se recomienda:

- Que el nuevo límite entre la carretera y las parcelas en suelo rústico sea de pared seca con el fin de garantizar la integración paisajística de la zona de transición.
- De acuerdo con el informe de la Dirección Insular de Reserva de la Biosfera del Consell Insular de Menorca:

*- Se recomienda realizar un seguimiento y detección de especies vegetales invasoras, así como la eliminación de *Ailanthus altissima* de la zona y del entorno próximo.*

Se recuerda:

- La iluminación exterior debe cumplir con los parámetros del Reglamento de protección del medio nocturno de Menorca, publicado en el BOIB Núm. 100, de 27 de julio de 2021.
- Durante la realización de las obras deberá cumplirse 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 relativo a las medidas de prevención durante la época de peligro de incendio forestal y las acciones coyunturales de prevención (art. 8.2.c).
- En lo referente al uso de maquinaria y equipos en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestales, se debe tener en cuenta lo siguiente:

- El artículo 48.6.d de la Ley 43/2003, modificada por el RD 15/2022, que prohíbe el uso de estas máquinas cuando el riesgo de incendios sea muy alto o extremo (Alerta Foc 4). Se puede consultar en la página alertafoc.caib.es el nivel diario de alerta por riesgo meteorológico de incendio forestal vigente.

- Las máquinas que se utilicen en terrenos forestales o a menos de 500 metros de los mismos se usarán extremando las precauciones en su uso y mantenimiento adecuado (se aplicarán métodos de trabajo que eviten la provocación de chispas). El suministro de gasolina de esta maquinaria deberá realizarse en zonas de seguridad despejadas de combustible vegetal.

Segundo. Se publicará el presente informe de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero. El informe 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 la publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Cuarto. El informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, sean procedentes en la vía administrativa o judicial frente al acto, si procede, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013.





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

(Firmado electrónicamente: 2 de febrero de 2026)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

María Paz Andrade Barberá

