



## **Document d'abast del document ambiental inicial del projecte de condicionament del mant escullera, millora del dic sud i modificació de la tipologia del tram final del moll central del Port d'Andratx en el TM de Andratx**

### **Antecedents**

En data 9/5/18 va tenir entrada ofici de Ports de les Illes Balears del document ambiental inicial indicant que en data 3/4/18 es va realitzar una consulta sobre la tramitació ambiental del projecte, i que la CMAIB va dictaminar que estava inclòs.

Tal com estableix l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental, amb anterioritat a l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, el promotor pot sol·licitat a l'òrgan ambiental que elabori un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental a partir del "document inicial del projecte" que han presentat.

Per tant en aquest informe es presenta el document d'abast que ha de tenir l'estudi d'impacte ambiental. A més, l'òrgan ambiental ha consultat, en data 16/5/18, a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades.

### **Objecte**

L'objecte del projecte és la definició d'una solució òptima per a una actuació de reforç i millora del mantell d'escullera del moll per a abric de la dàrsena del Port i l'ampliació del moll central mitjançant un moll en claraboia a fi alinear-lo amb la línia de moll actual i de protegir el passeig marítim en aquesta zona.

Actualment existeixen problemes de seguretat per falta d'abric per a les embarcacions atracades en el moll situat just darrere de l'espigó objecte d'estudi durant els episodis de temporals d'hivern (octubre a març) a causa de l'ultrapassament de la secció de l'espigó existent. A més, s'afecta al passeig i les zones on s'emplacen les terrasses. Es preveu realitzar les actuacions següents:

1. Reposició del mant d'escullera i augment de la cota de coronació en aquells punts on sigui necessari.
2. Construcció d'un mur de protecció de la dàrsena, de 18 m, que se situarà en el morro del dic per estabilitzar el mant d'escullera i per disminuir la intensitat del onatge que es produeix en el moll de ribera, que afecta al passeig i les terrasses.
3. Construcció d'un moll en claraboia en el moll central, de 9 m d'amplada, mitjançant la col·locació de 10 piles de formigó de secció 2x1,5 m i 9 piles de 1,5x1,5 m, biguetes i lloses de formigó de 8 m de longitud, per

minimitzar les afeccions dels temporals en aquesta zona del passeig marítim.

L'execució de l'obra suposa realitzar excavacions del llit marí per enclavar les piles a 1,5 m de profunditat amb la producció 126,75 m<sup>3</sup> de material que el projecte proposa dur a abocador autoritzat o dipositar al costat de l'obra.

El pressupost d'execució de l'obra és de 1.008.917,77 € euros.

### **Tramitació**

En data 3 d'abril de 2018, la CMAIB respon a una consulta de Ports IB sobre la necessitat de tramitació ambiental del projecte, responent el següent:

1. La Llei 12/2016, de 17 d'agost d'avaluació ambiental de les Illes Balears contempla a l'annex I , grup 7. Projectes d'infraestructures, punt 8. Obres costaneres destinades a combatre l'erosió i obres marítimes que puguin alterar la costa, per exemple , la construcció de dics, espigons i altres obres de defensa contra el mar, excepte el manteniment i reconstrucció d'aquestes obres.
2. Segons l'article 14.1 a) de la llei esmentada, els projectes inclosos en aquesta categoria s'han de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental ordinària seguint el procediment dels articles 33 a 41 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.
3. El projecte que s'analitza en aquest informe consta de tres actuacions. La primera, la reposició del mant de l'escullera, és una actuació de manteniment i reconstrucció d'una obra de defensa contra el mar i, per tant, no es troba enquadrada dins els supòsits de l'annex I, grup 7, punt 8. En tot cas, es podria trobar inclosa en l'annex II, grup 7. Altres projectes, punt 9, qualsevol projecte que pugui afectar a ecosistemes marins, i per tant, segons l'article 14.2 de la llei 12/2016, hauria de ser objecte d'una avaluació d'impacte ambiental simplificada.
4. Les altres dues actuacions, la construcció d'un mur de protecció a la dàrsena i la construcció d'un moll en claraboia, no es poden considerar obres de reconstrucció o manteniment d'instal·lacions existents sinó noves obres de defensa contra el mar i per tant, objecte d'avaluació d'impacte ambiental ordinària segons l'article 14.1 de la Llei 12/2016.
5. Atès que segons l'article 16 de la llei 12/2016, l'avaluació d'impacte ambiental d'un projecte ha de fer referència a la totalitat del projecte, sense fraccionar les actuacions, totes les actuacions proposades al "Projecte de condicionament del mant escullera, millora del dic sud i modificació de la tipologia tram final del moll central del Port d'Andratx" s'han de sotmetre a avaluació d'impacte ambiental ordinària.

Amb tot, es conclou que el projecte ha de ser objecte d'una avaluació ambiental ordinària segons l'article 14.1 de la llei 12/2016, de 17 d'agost, amb la tramitació que desenvolupen els articles 33 fins a 41 de la llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Tal com estableix l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental, amb anterioritat a l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, el promotor ha sol·licitat a l'òrgan ambiental que elabori un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental a partir del "document inicial del projecte" que ha presentat.

Posteriorment i arran de l'informe, el promotor haurà de redactar un EIA amb el contingut mínim establert a la Llei 21/13. A més, segons l'art. 17.5 de la Llei 12/2016, els estudis d'impacte ambiental han d'incloure, a més del contingut mínim que estableix la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental, un annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel projecte, els efectes del seu desenvolupament, i, si escau, les mesures protectores, correctores o compensatòries.

L'EIA i el projecte hauran de ser sotmesos a informació pública, tal com s'assenyala el art. 17.6 de la Llei 12/2016. Posteriorment, l'òrgan substantiu enviarà a l'òrgan ambiental els documents exposats per a que aquest faci la Declaració d'Impacte del projecte.

### **Consideracions generals**

L'òrgan ambiental ha consultat a les Administracions Públiques afectades i a les persones interessades, que han de pronunciar-se en el termini màxim de 30 dies hàbils des de la recepció de la documentació.

La CMAIB ha consultat a les següents administracions afectades:

1. Servei de Recursos Marins de la DG de Pesca i Medi Marí
2. Servei de Protecció d'Espècies de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
3. GOB, Terraferida, Amics de la Terra

En data 21/6/18 el Servei de Protecció d'Espècies informa favorablement el projecte amb la condició de verificar o no la possible presència de Barrela (Salsola soda) a la zona d'actuació.

En data 14/6/19 es reb informe del Servei de Recursos Marins que indica que atès que hi ha una comunitat de posidònia a 700 m a l'W, es considera que el promotor ha de contestar els següents aspectes:

1. Garantir la no afecció a la Posidònia Oceànica
2. Descriure les mesures preventives per evitar la dispersió de materials i l'increment de la terbolesa
3. Descriure el destí de tots els materials retirats

En relació a la ubicació del projecte, aquest es realitza en domini portuari. La zona no es troba afectada directament per cap figura de protecció, però fora de la zona portuària hi ha present un espai de rellevància ambiental, raó per la qual es creu convenient demanar informe al Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat per a que certifiquin que el projecte no pot afectar de forma apreciable als espais de XN 2000.

A més, es troba que també s'haurà de fer consulta a algunes administracions més, a les quals inicialment no s'han realitzat.

### **Anàlisi del document ambiental**

Tal com estableix l'art. 34 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre d'avaluació ambiental, amb anterioritat a l'inici del procediment d'avaluació d'impacte ambiental ordinària, el promotor pot sol·licitat a l'òrgan ambiental que elabori un document d'abast de l'estudi d'impacte ambiental a partir del "document inicial del projecte" que han presentat. Per tant en aquest informe es presenta el document d'abast que ha de tenir l'estudi d'impacte ambiental.

Segons l'art. 34.2 de la Llei 21/2013 d'avaluació ambiental el document inicial del projecte ha de contenir, com mínim, una sèrie de punts que s'analitzen a continuació.

#### La definició, característiques i ubicació del projecte

Es presenta la definició i ubicació del projecte. Com s'ha comentat abans, el projecte es presenta per a solucionar els problemes que pateix tant la zona del dic de recer del Port com la part de fora ocasionats pels temporals d'hivern, que han anat rebaixant el mant de l'escullera de protecció del dic, ultrapassant-lo fins a aconseguir arribar a la zona d'amarrament. A més, durant els temporals l'onatge envaeix el passeig i afecta els negocis que el tenen en concessió.

L'execució de l'obra suposa realitzar excavacions del llit marí per enclavar les piles a 1,5 m de profunditat amb la producció 126,75 m<sup>3</sup> de material que el projecte proposa dur a abocador autoritzat o dipositar al costat de l'obra. El pressupost d'execució de l'obra és de 1.008.917,77 € euros.

#### Les principals alternatives que es considerin i una anàlisi dels potencials impactes de cada una d'elles

Es presenten tres alternatives, la 0 o no actuació, la 1 i la 2. La descripció no queda del tot clara, però sembla que s'han estudiat dues alternatives per al nou moll en claraboia, amb similar configuració i tipologia de moll, sense afectar en cap cas el cantil de maçoneria existent, ni l'estabilitat del mateix. En la primera alternativa, l'amplària del moll és de 4.50m, constituït per 8 piles de formigó en massa sobre les quals es col·locarà una llosa de formigó armat. La segona alternativa, planteja ampliar un ample de 9.00m.

Es descarta l'alternativa 1 atès que no assegura que la problemàtica actual que es produeix en el moll de ribera i per tant en el Passeig Marítim es vegi realment atenuada. S'ha triat l'alternativa Núm. 2 ja que permet allunyar del moll actual el petit onatge que es produeix en la zona d'agitació quedant dissipat sota la llosa del moll sense afectar per tant al passeig i les zones on s'emplacen les terrasses.

Es descriuen les alternatives però no s'analitza les implicacions ambientals d'ambdues, ni els impactes que generen per poder escollir la mediambientalment més sostenible. No s'ha fet un vertader estudi multicriteri de les alternatives.

L'estudi d'alternatives i l'alternativa escollida s'ha de justificar en la forma que es determina a l'annex VI. Estudi d'impacte ambiental, conceptes tècnics i especificacions relatives a les obres, instal·lacions o activitats compreses en els annexos I i II de la Llei 21/13 d'avaluació d'impacte ambiental i les modificacions introduïdes per la Llei 9/2018, de 9 de desembre. La selecció de la millor alternativa ha d'estar suportada per una anàlisi global multicriteri on es tinguin en compte no només aspectes econòmics sinó també els de caràcter social i ambiental.

### Un diagnòstic territorial i del medi ambient afectat pel projecte

Es realitza un diagnòstic ambiental, tot i que molt general i escarit. No inclou analítiques, estudis bionòmic, etc. No es comenta la possible acumulació amb altres projectes existents o futurs en el port.

S'enumeren un conjunt d'accions del projecte (reposició del mantell d'escullera, construcció del mur, recreixement de l'espigó, etc), però no es detallen les accions que s'han de portar a terme per a aconseguir aquests objectius i poden causar impactes. A les fases d'obra s'han de detallar totes les activitats que es fan per a cadascun dels objectius previstos.

S'exposen i es valoren mínimament, i de forma subjectiva, els factors ambientals que consideren que s'afectaran, sense aplicar una metodologia de valoració d'impacte i sense indicar un valor global. Hi han diversos impactes que no es tenen en compte. Es presenten una sèrie de mesures ambientals i un pla de vigilància ambiental mínim.

S'han de definir les accions del projecte que produeixen impactes en cadascuna de les fases d'obra i de manteniment, incloent el desmantellament. En fase d'obra: execució de cadascuna de les instal·lacions previstes, indicant els impactes previstos (pols, renou, ocupació terrestre i marina, etc). En fase de manteniment serien augment d'utilització de recursos, generació de residus peril·losos i no peril·losos, etc.

S'haurà de realitzar una anàlisi exhaustiva i valoració qualitativa i quantitativa dels impactes en totes les fases execució i funcionament. Es recomana que es realitzi una valoració de l'impacte en compatible, moderat, sever o crític, basat en la caracterització de l'efecte de cada impacte, obtinguda a través d'una sèrie d'atributs definits i establerts a la llei. La caracterització dels impactes ha de tenir en compte: Intensitat, Extensió, Moment, Persistència, Reversibilitat, Sinèrgia, Acumulació, Relació causa-efecte, Periodicitat i Recuperabilitat o qualsevol altra metodologia que permeti caracteritzar-los i valorar-los objectivament.

S'haurà de definir com es duran a terme les obres proposades, les fases existents i les accions que poden produir impacte. S'haurà de definir quins mètodes s'utilitzaran per a la construcció de les infraestructures i per dragar, si s'escau (volum, zona exacta i destí del material).

S'haurà d'especificar la duració i temporalització de les obres. Al calendari s'haurà de tenir en compte els condicionants climatològics, geotècnics (períodes de consolidació de fases constructives, etc.), d'operativitat del port, de temporada turística, del PVA (període de cria d'espècies, temporada pesca, etc).

Serà necessari presentar a l'EIA l'estudi o les conclusions del clima marítim i dinàmica marítima, incloent l'agitació portuària, que descrigui la situació actual i la proposada a l'alternativa finalment escollida.

Les dades per a valorar les comunitats bentòniques s'han obtingut de la bibliografia existent.

En l'EIA s'haurà de descriure i valorar quantitativament i qualitativament l'afecció a les comunitats, que serà per destrucció directa per ocupació de les infraestructura i per la terbolesa i enterrament a les comunitats properes durant les obres. Aquesta afecció dependrà de molts factors, com l'estació de realització de les obres, la duració d'aquestes, etc. S'haurà de fer referència si existeixen i s'afecten exemplars de *Pinna Nobilis*.

Serà necessari la realització d'un estudi bionòmic actualitzat en el qual es realitzi l'estudi del medi afectat i una àmplia i acurada descripció i caracterització del medi marí existent, presentant un complet estudi que inclogui l'anàlisi de l'aigua i el bentos. Es recomana la representació de l'estudi bionòmic a un mapa, realitzant la projecció de les obres per veure la superfície ocupada.

Segons l'informe del Servei de Recursos Marins hi ha una comunitat de posidònia a 700 m a l'W. La Posidònia oceànica és hàbitat prioritari (1120 - Posidonion oceanicae) segons la Directiva 92/43/CEE del Consell, de 21 de maig de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres (l'anomenada Directiva Hàbitats). D'acord amb el que preveu l'article 57.1, apartat a, de la Llei 42/2007, de 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, la inclusió de la Posidònia oceànica com a hàbitat d'interès prioritari inclòs en la Llista d'espècies silvestres en règim de protecció especial implica les prohibicions genèriques de les activitats de recollir, tallar, mutilar, arrencar o destruir intencionadament la planta. S'haurà de fer referència al Decret 25/2018 sobre la conservació de la Posidònia.

Atesa la proximitat de l'espai de Xarxa Natura i de la comunitat de Posidònia, es creu indispensable que, durant les operacions de construcció i demolició, el nucli actiu de l'obra estigui envoltat per cortines antiterbolesa per controlar la dispersió de fins. Al projecte, on s'haurà d'explicar les fases de demolició i construcció, s'haurà d'indicar com i en quines fases es preveu utilitzar les cortines, a més, les seves dimensions i el seu cost haurà de veure's reflectit al pressupost.

En relació a les aigües portuàries, s'ha de realitzar un estudi inicial de la qualitat de les aigües del port i un pla de vigilància i control on s'indica les analítiques a realitzar.



Per establir una bona gestió de les aigües portuàries, es recomana encaridament la lectura i aplicació de la *ROM 5.1 Qualitat de les aigües portuàries*, que es planteja com un instrument de gestió per a compatibilitzar l'activitat portuària amb la qualitat dels sistemes aquàtics afectats per aquesta activitat, amb l'objectiu últim de desenvolupar un sistema intern d'avaluació de la qualitat, adequat a les peculiaritats dels sistemes portuaris, disposar d'informació pròpia sobre els riscos i els impactes ambientals en les aigües portuàries i contribuir a la sostenibilitat de les activitats dutes a terme en les zones portuàries.

S'hauran de tenir en compte els impactes en relació als fums, les emissions de contaminants atmosfèrics etc durant les obres, essent necessari l'aplicació de mesures com control i revisions de la maquinària que hi treballa.

En relació al canvi climàtic, l'escalfament del planeta, a causa de l'augment de les concentracions de gasos d'efecte hivernacle, està generant canvis en la freqüència i intensitat de les inundacions costaneres i altres fenòmens meteorològics extrems. L'augment del nivell mitjà del mar i el increment de la intensitat dels temporals com a conseqüència del canvi climàtic provoquen danys en les infraestructures portuàries i alteracions en la seva operativitat.

Els ports són infraestructures especialment sensibles a causa de la seva localització a la costa i a la seva llarga vida útil, i els impactes potencials a causa del canvi climàtic repercutiran negativament en l'operativitat del port. No es comenta si s'ha tingut en compte aquest fet durant el disseny de les alternatives.

Els principals impactes que pot ocasionar el dragatge o l'abocament són fruit principalment de la resuspensió de sediments amb diferents graus de contaminació i de l'enterrament i posada a disposició de la cadena tròfica de material contaminat. S'ha de tenir en compte si existeixen abocaments no controlats de clavegueram, col·lectors o altra contaminació difusa. Si hi haguessin dragatges, s'haurà de concretar quina serà la gestió en funció de la seva naturalesa i contaminació (abocament autoritzat a terra o a la mar, reutilització per les obres, etc) i analitzar i valorar el seu impacte, sobretot si es presenten sediments contaminats.

S'ha de tenir en compte que, si hi hagués un emissari submarí, la distància entre el punt d'abocament d'aquest i les noves infraestructures, ha de ser com a mínim de 500 m.

No es detalla si el Port compta amb un Sistema de Gestió ambiental.

Les fonts de contaminació dels ports són, principalment, el manteniment de les embarcacions que es realitzen a les esplanades de varada o escars, l'abocament d'aigües residuals o d'altre tipus, les sentines i els abocaments fortuïts de combustible des de la benzineria i els residus sòlids que s'aboquen a les aigües portuàries. A l'escar («varadero») es generen el gruix de residus perillosos d'un port: olis usats, filtres bruts, envasos i absorbents contaminats, bateries, aerosols, plàstics, residus de rascat, pintures, antifouling (amb biocides i metalls pesants).

De fet, quan es fan estudis previs de sediments per ampliacions o dragatge dels ports es habitual trobar sediments contaminats al voltant d'aquestes zones.

A més, durant les neteges amb aigua a pressió dels cascos de les embarcacions, que es fan previ al manteniment i pintura, l'aigua surt a pressió i arrossega pintura, antifouling i tot tipus de material contaminant que va a parar a la superfície d'esplanada, on és recollida pel sistema de reixes i canaletes que la condueixen als decantadors abans d'abocar-la a les aigües interiors del Port. Aquest abocament necessita autorització del Servei de Costes i Litoral.

S'haurà d'establir la localització de la marina, escar o zona on es realitzen els treballs de manteniment de les embarcacions. Indicar si es dragarà a aquesta zona i si a les analítiques es troben sediments contaminats.

Es considera molt important que el Port disposi d'aquesta autorització, ja que, a banda de ser obligatòria, és una manera de justificar que es realitza una mínima gestió ambiental del Port. S'haurà d'indicar el punt d'abocament de les aigües de l'escar i si hi ha un tractament de l'aigua, previ a l'abocament.

S'haurà d'establir la tipologia i gestió prevista pel residus, sobretot pel que fa referència als residus més perillosos o de diferent gestió, com pot ser el formigó, que es produiran durant les demolicions, construcció, etc. S'hauria d'analitzar la necessitat d'un control arqueològic previ per si existissin restes arqueològiques a la zona d'actuació.

Degut a la entitat de les obres, s'hauran de planificar i controlar acuradament totes les fases de la obra, tenint especial cura amb les molèsties que pugui ocasionar al medi ambient. Amb aquesta finalitat es presentarà el Pla de Vigilància Ambiental de l'obra que haurà de contemplar, com a mínim, els següents aspectes:

- Planificació de les obres per a minimitzar les molèsties: anàlisi i planificació del la millor localització dels accessos a l'obra, realització de les obres fora de l'època de bany, talls de trànsit, etc.
- Establir duració de les obres.
- Planificació, delimitació i marcatge de l'àrea d'ocupació de les obres que permeti minimitzar la superfície afectada i evitar molèsties i impactes innecessaris
- Planificar correctament l'aplec i emmagatzematge de materials
- Minimitzar la generació de residus i planificar-ne correctament la seva gestió. (Reciclatge, emmagatzematge i transport), complint amb el Pla Sectorial per a la Gestió dels Residus de Construcció, Demolició, Voluminosos i Pneumàtics fora d'ús (PDSGRCDVPFUM).
- Utilització maquinària de baix consum, mantenir-la en bon estat i planificar els seus moviments.
- Control del consum dels recursos (electricitat, aigua,...)
- Protecció i control de la qualitat atmosfèrica i acústica
- Desmantellament de les instal·lacions temporals que hi hagi, neteja del terreny i el condicionament de les superfícies afectades.



- La tipologia de construcció i els materials previstos a l'obra hauran de ser coherents amb l'entorn del lloc i el seu àmbit visual per tal de reduir l'impacte visual i permetre la màxima integració paisatgística.

Es presentarà un estudi d'incidència paisatgística i un programa de vigilància ambiental. S'haurà d'indicar el pressupost i les mesures previstes per a l'aplicació del PVA i el seguiment ambiental previst.

Es recomana la "*Guía de buenas prácticas para la ejecución de obras marítimas. Puertos del Estado*", «*Directrices para la caracterización del material dragado y su reubicación en aguas del dominio público marítimo-terrestre*» de 2015.

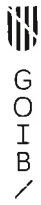
### **Conclusió**

Una vegada analitzat el document inicial aportat pel promotor, es redacta el present document d'abast que s'envia al promotor. Aquest elabora l'estudi d'impacte ambiental, que contindrà la informació assenyalada a l'article article 35 en els termes desenvolupats en l'Annex VI de la Llei 21/2013 d'Avaluació ambiental, incloent els aspectes mencionats al present document d'abast i els indicats als informes rebuts de les administracions afectades. L'EIA haurà d'anar signat per la persona redactora del i per tots els redactors del diferents treballs presentats.

Els estudis d'impacte ambiental a més del contingut mínim que assenjala la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental han d'incloure en base a l'art. 17.5 de la Llei 12/2016 d'avaluació ambiental de les Illes Balears, un annex d'incidència paisatgística que identifiqui el paisatge afectat pel projecte, els efectes del seu desenvolupament i, si escau, les mesures protectores, correctores o compensatòries.

Ateses les característiques de l'obra serà especialment important les mesures per minimitzar els impactes i el seguiment ambiental previst, incloent el Pla de Vigilància Ambiental. S'haurà de presentar el pressupost de les mesures i del seguiment ambiental previst, tenir en compte que, tal com estableix el punt 29.2. de la Llei 12/2016, el promotor està obligat a contractar una auditoria ambiental quan el pressupost del projecte superi la quantia d'un milió d'euros o quan així ho acordi justificadament l'òrgan ambiental.

Segons l'art. 36 de la Llei 21/2013 d'avaluació ambiental el promotor presentarà el projecte i l'estudi d'impacte ambiental davant l'òrgan substantiu, que els sotmetrà a informació pública durant un termini no inferior a trenta dies. En l'anunci de l'inici de la informació pública, l'òrgan substantiu inclourà un resum del procediment d'autorització del projecte amb la informació mínima que assenjala l'art. 36.2 de la Llei 21/2013.



Segons l'art. 37 de la Llei 21/2013, simultàniament al tràmit d'informació pública l'òrgan substantiu consultarà a les Administracions Públiques afectades i persones interessades següents:

1. Ajuntament d'Andratx
2. Departament de Medi Ambient i d'Infraestructures del Consell de Mallorca
3. Departament tècnic de coordinació i gestió de l'aigua de la DG de Recursos Hídrics
4. Servei Costes de la DG d'Ordenació del Territori
5. Demarcació de Costes
6. Servei de Recursos Marins de la DG de Pesca i Medi Marí
7. Servei de Planificació de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
8. Servei de Protecció d'Espècies
9. DG d'Energia i Canvi Climàtic
10. Departament de cultura i Patrimoni del Consell de Mallorca
11. Associacions ecologistes: GOB, Terraferida, etc
12. Associacions de veïns, si n'és el cas

Després de la fase d'informació pública, l'òrgan ambiental formularà la declaració d'impacte ambiental a proposta d'un comitè tècnic i polític.

Palma, 5 de setembre de 2019

La tècnica de la CMAIB

  
Clara González

La cap d'assessorament ambiental

  
Margarita Femenia