

## Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

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

**3688**

*Resolución de la directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración ambiental estratégica de la línea ferroviaria de Migjorn incluida en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB) (exp. 114E/2023)*

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 13 de marzo de 2023, 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, de la presidenta de las Illes Balears, 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 el que se corrigen los errores detectados en el Decreto 10/2025,

#### RESUELVO FORMULAR:

**La declaración ambiental estratégica de la línea ferroviaria de Migjorn incluida en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB) en los siguientes términos:**

#### DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

##### 1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

El Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por el Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, establece en el artículo 12 el ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica, indicando que:

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y los programas, así como sus revisiones, que adopten o aprueben las administraciones autonómica, insular o local de las Illes Balears, cuya elaboración y aprobación se exija por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno o del Pleno de un consejo insular, cuando:

- Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo, incluida la delimitación de usos portuarios o aeroportuarios.
- Requieran una evaluación para afectar espacios de Red Natura 2000 en los términos previstos en la legislación sobre patrimonio natural y biodiversidad.

En el mismo sentido también hay que tener en cuenta el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

##### 2. Descripción y ubicación

El Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026 del Gobierno de las Illes Balears (PDSMIB) incluye la medida de ampliar la red ferroviaria existente y metropolitana, que en la fase I del periodo 2019-2022 incluye el corredor de Migjorn: Fase I Palma-Aeropuerto-Llucmajor y en la Fase II del periodo 2023-2026 el corredor de Migjorn: Fase II Llucmajor – Campos. La evaluación ambiental estratégica consiste en la definición del corredor ferroviario de Migjorn, entre Palma y Campos. El corredor se dividirá en tres tramos: Palma-Aeropuerto, Aeropuerto-Llucmajor y Llucmajor-Campos con una longitud aproximada de 50 km.

Las alternativas que presenta el Estudio Informativo de septiembre de 2024 son para cuatro tramos que, a su vez, disponen de alternativas para cada tramo:

- Tramo 1 conexión entre Plaza España (Palma) hasta el Hospital de Son Llätzer (alternativas L1-1, L1-2, L1-3 y L1-4)

- Tramo 1 L1-1. Alternativa que sale de la estación Intermodal y recorre varias calles urbanas hasta la Ma-15, que sigue hasta cerca de Son Malferit, donde pasa al lado norte sin ocupar calzada para llegar al Hospital de Son Llätzer. Incluye paradas intermedias como Marquès de FontSanta, Pere Garau, Benet Pons i Fàbregues y Son Morro.



Tramo 1 L1-2. Alternativa que pasa por el Parc de ses Estacions y sigue por la calle Jacint Verdaguer hasta Son Fortesa, después gira por varias calles (Prevere Rafael Barrera, Aragó, Mare de Déu de Montserrat y George Sand) hasta enlazar con la Ma-15 y llegar al Hospital de Son Llätzer. Incluye paradas desde Intermodal hasta el hospital, añadiendo estaciones intermedias como Rafal Vell, Germans Escalas, Son Güells y Son Morro.

Tramo 1 L1-3. Con inicio soterrado que utiliza el túnel existente hasta Son Fortesa, donde continúa también bajo tierra por Aragón y el lado oeste de la Via Cintura, con una parada cerca de Son Gotleu. Después pasa al otro lado de la vía, sale a superficie cerca del polideportivo Germans Escalas y enlaza con las otras alternativas antes de llegar al Hospital de Son Llätzer.

Tramo 1 L1-4. Aprovecha el túnel existente hasta Puente de Inca Nou y luego se desvía hacia el sureste siguiendo la Ma-30, donde cruza la autopista. Desde este punto hay tres opciones de trazado hacia el Hospital de Son Llätzer (por el lado este u oeste, o siguiendo la autopista). Mantiene las estaciones actuales hasta Pont d'Inca Nou y añade una nueva parada en el Cementerio.

- Tramo 2 conexión entre el Hospital de Son Llätzer y Son Oms (Aeropuerto) en superficie (alternativa L2-1 L2-2)

Tramo 2 L2-1. Alternativa que va por **el este**: recorre zonas poco urbanizadas cerca de Son Ferriol, Sa Casa Blanca y Sant Jordi hasta Son Oms, con pasos elevados y posible conexión final con bus lanzadera o túnel peatonal; mide unos 10,8 km y dura cerca de 13 minutos (sin contar transbordos).

Tramo 2 L2-2 Alternativa por el oeste: sale de Son Llätzer, cruza la Ma-15 con dos opciones de trazado que luego se unen y continúa hasta el aeropuerto pasando por zonas poco urbanizadas y el área de FAN; puede conectar con el TramBadia o bus lanzadera. Tiene unos 5,8 km y dura unos 7 minutos aproximadamente.

Tramo 1+2 conexión entre Palma y Son Oms (Aeropuerto) con tramos soterrados construidos con tuneladora (alternativas PE-1, PE-2, PE-3 y L-T-2a). Tras comparar opciones, se concluye que sólo compensa económicamente el trazado que enlaza con la línea actual a Son Costa/Son Fortesa.

- Tramo 3 conexión entre Son Oms (Aeropuerto) y Lluçmajor (alternativas L3-1, L3-2(a y b), L3-3 (a y b), L3-4 y L3-4-P)

Tramo 3 L3-1. Alternativa por la antigua carretera de Lluçmajor

Tramo 3 L3-2. Tramo común que conecta Son Oms con Es Pil·larí siguiendo la Ma-19 y después hacia S'Arenal y Ses Palmeres. Desde aquí hay dos subvariantes: una va hacia Son Noguera por zonas poco urbanizadas y la otra se alarga hasta Puigderrós antes de unirse al mismo trazado. Recuperar el antiguo corredor ferroviario se considera poco viable por protecciones ambientales, ya que atraviesa suelo rústico protegido, una zona ZEPa y áreas con riesgo de incendio. Incluye paradas como Es Pil·larí, S'Arenal, Ses Palmeres, Son Noguera y Lluçmajor (con Puigderrós en una opción)..

Tramo 3 L3-3. Alternativa por Es pilari-s'Arenal-Son Noguera. Conecta Son Oms con Lluçmajor siguiendo el lado montaña de la Ma-19, pasando por zonas poco urbanizadas, detrás del circuito de Mallorca Lluçmajor y el polígono de Son Noguera, con algunos pasos a nivel y trabajos de movimiento de tierras. Incluye áreas protegidas y zonas con riesgo de inundación e incendio. Una subvariante atraviesa la Ma-19 para ofrecer servicio en S'Arenal antes de unirse nuevamente con el trazado principal cerca del circuito de Mallorca.

Tramo 3 L3-4. Esta alternativa se presenta como complemento a la alternativa L3-3, dando servicio a las urbanizaciones de costa de Lluçmajor.

Tramo 3 L3-4 P. Alternativa que une S'Arenal con Ses Badies sin pasar por el noreste de Lluçmajor.

- Tramo 4 conexión entre Lluçmajor y Campos (alternativas L4-1, L4-2)

Tramo 4 L4-1. Alternativa en superficie para transcurrir por el sur de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos. Recorrer el antiguo trazado del corredor de Migjorn.

Tramo 4 L4-2. Alternativa en superficie para transcurrir por el norte de la carretera Ma-19 de Lluçmajor a Campos.

Las alternativas se valoran según tiempos de trayecto, capacidad de atraer demanda, impacto de obras, afectación patrimonial (especialmente en Plaza España) y espacios protegidos.

En el tramo 1 (Palma–Son Llätzer) se descartan:

L1-3: por gran afectación en superficie, costes elevados, dificultades técnicas (incluyendo el paso bajo el Aeropuerto de Palma) y saturación del túnel existente.

L1-4: por tiempo de viaje demasiado largo al compartir trazado hasta Pont d'Inca nou, lo que la hace poco competitiva y duplica la duración respecto a otras opciones.

En el tramo 1+2 se descartan:

La alternativa con tuneladora L-T-1 proponía una nueva estación en Plaza España conectada con la actual y un túnel hasta Son Güells antes de llegar a Hospital de Son Llätzer, pero se descarta por el alto impacto de obras y movilidad, riesgo arqueológico, dificultades para futuras ampliaciones y saturación del nodo central.

También se descarta la L-T-2b porque tiene un trazado peor que la L-T-2a, sin parada en Orson Welles y con poca disponibilidad de espacios urbanos para estaciones subterráneas.

En el Tramo 3 entre Son Oms y Lluçmajor se rechazan:

L3-1: a pesar de ser rápida, no para en S'Arenal, un punto clave de demanda.

L3-2b, L3-3a y L3-4: demasiado largas y lentas al servir la costa.

**Por lo tanto, las alternativas seleccionadas por tramo son:**

Tramo 1: Plaza España – Hospital de Son Llätzer → opciones L1-1 y L1-2 (superficie).

Tramo 2: hasta Son Oms (aeropuerto) → L2-2 por el oeste.

Tramo 1+2: Palma – aeropuerto → L-T-2a (Son Costa–Son Llätzer–aeropuerto).

Tramo 3: aeropuerto – Lluçmajor → L3-2a y L3-3b.

Tramo 4: Lluçmajor – Campos → L4-1 (sur Ma-19) y L4-2 (norte Ma-19).

**Finalmente, se definen tres alternativas globales:**

**A:** L1-1 (Pl. España – Son Llätzer): Un trazado urbano que pasará por Pere Garau. Utilizará un modelo de tranvía en superficie, mayoritariamente compartiendo espacio con el tráfico (no segregado).

**L2** (Son Llätzer – Son Oms): Se plantea como un modelo tren-tranvía. Combinará tramos de tranvía en superficie con infraestructuras ferroviarias más pesadas (segregadas), incluyendo pasos a diferente nivel (túneles o puentes).

**L3-2** (Son Oms – Lluçmajor – Ses Palmeres): Recupera el antiguo trazado de la línea de Santanyí. Funcionará como tren (plataforma segregada) en casi todo el recorrido, y como tranvía al llegar a las zonas urbanas.

**L4-1** (Lluçmajor – Campos): También sigue el antiguo trazado ferroviario. Será una vía de tren segregada en zonas rurales, mientras que en zonas urbanas se adaptará como tranvía (segregado o compartido según el espacio disponible).

**B:** L1-2: tranvía en superficie entre Plaza España y Hospital de Son Llätzer pasando por Son Fortesa, mayoritariamente no segregado.

L2-2: trentranvía hasta Son Oms con tramos segregados y pasos a diferente nivel.

L3-3b: línea sobre todo ferroviaria segregada hasta Lluçmajor, con solución tranviaria en zonas urbanas.

L4-2: hasta Campos con vía ferroviaria fuera de núcleos y tranvía (segregado o compartido) dentro de zonas urbanas.

**C:** L-TUNEL (L-T-2a): línea mayoritariamente subterránea entre Son Costa y Son Oms pasando por Hospital de Son Llätzer, funcionando como metro entre el centro de Palma y el aeropuerto, con algún tramo en superficie.

L3-3b: vía principalmente ferroviaria segregada hasta Lluçmajor, con tranvía urbano donde sea necesario.

L4-2: hasta Campos con plataforma ferroviaria fuera de núcleos y tranviaria (segregada o compartida) en zonas urbanas.

En fecha de abril de 2025 sale a información pública una modificación del estudio informativo que responde a las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública del primer documento. Los cambios más relevantes son:

- **Nuevas estaciones y reubicaciones:** se incorporan nuevas estaciones como Conservatori y Bellavista, y se reubican varias paradas (Orson Welles, Son Güells, Hospital de Son Llätzer, Coll d'en Rabassa, Es Pil·larí, Son Oms, Son Noguera y S'Arenal) para mejorar la accesibilidad, aumentar la demanda potencial y reducir afecciones urbanísticas o ambientales.
- **Mejora de la intermodalidad:** se crea un nuevo intercambiador en Son Costa – Son Forteza y se prevé una segunda estación intermodal en Palma (Conservatorio).
- **Modificaciones del trazado:** se redefinen varios tramos para evitar zonas conflictivas, polígonos industriales, suelos urbanizables, equipamientos previstos, campos agrícolas y áreas naturales protegidas. También se desvía el trazado para dar servicio a más población (como Es Pil·larí) y para minimizar la afectación a parcelas e infraestructuras existentes.
- **Mayor soterramiento del corredor:** se amplían tramos soterrados a la salida de Palma, en S'Arenal y en otros puntos sensibles para reducir impactos sobre el tráfico, el paisaje urbano y elementos vulnerables.
- **Infraestructuras complementarias:** se redefinen y amplían aparcamientos disuasorios (especialmente en Lluçmajor y Son Noguera), se reubican los talleres en una zona no inundable y se mejoran las conexiones viarias asociadas.
- **Tramo Lluçmajor – Campos:** se modifica completamente el trazado, situándolo al sur de la Ma-19 para reducir la afectación a parcelas, caminos y carreteras.

En conjunto, las modificaciones tienen como objetivo **mejorar la integración urbana y territorial del corredor, aumentar su funcionalidad y demanda potencial, y minimizar los impactos ambientales y sociales.**

Las modificaciones se traducen en una modificación de la alternativa C, que queda como un corredor tren-tranvía mixto con tramos soterrados y en superficie según el espacio disponible. Los principales cambios:

- Nuevas estaciones e intercambiadores:** se añade la estación **Conservatorio** en Palma (futuro intercambiador de autobuses) y **Son Costa**, que conecta el corredor con la línea ferroviaria actual.
- Cambios de localización de estaciones:** se reubican varias paradas como **Orson Welles, Son Güells, Coll d'en Rabassa, Son Oms, Es Pil·larí, Son Noguera y S'Arenal** para mejorar la accesibilidad, la demanda y reducir afectaciones urbanísticas.
- Modificaciones del trazado:** se hacen desvíos y tramos soterrados para evitar conflictos con calles, polígonos, zonas urbanas, zonas inundables o espacios naturales protegidos.
- Mejoras funcionales:** se cambia la ubicación de los **talleres** al norte del Hospital de Son Llätzer y se amplían o crean **aparcamientos disuasorios** en varias estaciones.
- Nuevas paradas:** se incorpora la estación **Bellavista** (Ses Cárdenas) para reducir el tráfico rodado.
- **Ajustes finales del recorrido:** se modifican tramos entre **Lluçmajor y Campos** y se añade una nueva parada en Lluçmajor para dar servicio a más población.

Datos clave:

- 41,16 km totales (8,1 km en túnel y 33 km en superficie).
- 6 paradas subterráneas y 7 en superficie.
- 80% del trazado por suelo rústico y 20% urbano.
- Material móvil tipo tranvía y andenes laterales en todas las estaciones.

Finalmente, el promotor ha desistido de la tramitación ambiental estratégica del Tramo 4 (Lluçmajor–Campos) y en consecuencia de la aprobación definitiva del Estudio del Corredor Ferroviario de Migjorn, en tanto que este ámbito no dispone de un calendario de ejecución definido y se considera necesario un análisis técnico adicional de mayor detalle. Esta decisión se fundamenta igualmente en la inexistencia del consenso institucional con los entes municipales afectados, así como en la concurrencia de condicionantes técnicos relevantes derivados de la compatibilidad con los dominios públicos viarios y ferroviarios a lo largo de más de doce kilómetros de trazado. Sin embargo, se constata que dicha exclusión no incide en la determinación global relativa a la selección del corredor. En atención a criterios de prioridad estratégica, y con el objetivo de agilizar la tramitación de los Tramos 1 a 3 (Palma–Lluçmajor), se acuerda diferir la evaluación del trazado Lluçmajor–Campos a una fase posterior.

Por lo tanto, la selección del corredor ferroviario de Migjorn, entre Palma y Campos excluye el trazado Lluçmajor-Campos que se programa para una futura evaluación.

### 3. Elementos ambientales significativos afectados por el Plan y medidas propuestas

El Estudio Ambiental Estratégico presentado analiza el Plan a nivel de proyecto, la presente declaración ambiental estratégica se centra en definir el corredor ferroviario de Migjorn ambientalmente más favorable, además de los aspectos que será necesario que incluya el estudio de evaluación ambiental del futuro proyecto.

#### Los principales impactos identificados en la EAE:

Fase de Construcción: durante esta fase se concentran la mayor parte de los impactos negativos, entre los impactos más relevantes destacan:

- Ruido y vibraciones de maquinaria
- Emisiones de GEI y consumo energético
- Modificación geomorfológica (alteraciones derivadas de los movimientos de tierras y excavaciones)
- Alteración del suelo y pérdida edáfica (afección permanente en zonas de infraestructura)
- Eliminación de vegetación (retirada directa de cubierta vegetal, incluyendo cultivos y hábitats de interés comunitario)
- Pérdida y alteración de hábitats faunísticos (modificación del medio biológico)
- Molestias a fauna.
- Alteración paisajística temporal durante obras.
- Pérdida temporal o parcial de usos agrícolas del suelo.
- Afectación al tráfico en puntos de cruce con carreteras.

#### En la fase de explotación:

- Intrusión visual de la infraestructura (catenaria y apeaderos).
  - Colisiones y electrocuciones de avifauna: riesgo asociado a líneas de catenaria, especialmente en zonas agrícolas
- Impactos positivos relevantes:**
- Reducción de emisiones de GEI: disminución estimada de 9.563 kg de CO anuales gracias al traslado de movilidad desde el vehículo privado al tren-tranvía.
  - Mejora de movilidad y tráfico: descongestión de carreteras del corredor de Migjorn.
  - Creación de empleo

Se proponen una serie de **medidas preventivas y/o correctoras** con la finalidad de evitar, atenuar, corregir o compensar los impactos negativos. Las cuales se centran:

- Limitar las superficies de afección derivadas de la ejecución de las obras.
- Minimizar las superficies de desbroce con el objetivo de proteger la vegetación existente.
- Utilizar instalaciones legalizadas y autorizadas para la obtención de recursos (graveras y canteras), así como para el depósito de residuos (vertederos autorizados).
- Plan de gestión de residuos.
- Planificación de las obras evitando los momentos de mayor actividad faunística.
- Protección de la atmósfera respecto a la emisión de partículas de polvo y gases contaminantes.
- Protección ante el ruido y las vibraciones.
- Gestión de tierra vegetal.
- Gestión de tierras procedentes de las excavaciones con tuneladora.
- Integración ambiental y paisajística de los apeaderos en suelo rústico.
- Protección del paisaje mediante la adecuación de los exteriores de las instalaciones.

Se incluye un **plan de vigilancia ambiental** para el seguimiento de las medidas correctoras. El programa incluye una batería de indicadores ambientales asociados a los principales factores del medio físico, biótico y socioeconómico (atmósfera, suelo, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo, patrimonio e infraestructuras), que permiten detectar desviaciones respecto a las previsiones de impacto y activar medidas correctoras adicionales si es necesario. Durante la fase de obras, el seguimiento se centra especialmente en los aspectos más sensibles —movimientos de tierras, ocupación de terrenos, excavaciones y construcción de estructuras— con controles continuos para verificar el cumplimiento de los límites ambientales establecidos y la eficacia de las medidas aplicadas. Finalmente, el programa establece la obligación de elaborar informes periódicos de vigilancia ambiental, que documentan los resultados de los controles, las incidencias detectadas y las actuaciones correctoras adoptadas, constituyendo la herramienta principal de supervisión ambiental del proyecto a lo largo de su ejecución y explotación.

#### 4. Resumen del proceso de evaluación

##### 4.1 Fase Previa de Consultas

Tal y como prevé el art. 19 de la Ley 21/2013, el órgano ambiental redactó el Documento de Alcance que fue enviado al Departamento de Obras Públicas de la DG de Movilidad de la Consejería de Vivienda, Territorio y Movilidad el 11 de noviembre de 2023, junto con copia de los informes recibidos de las administraciones afectadas.

##### 4.2 Fase de información pública y de consultas

De conformidad con el art. 21 de la Ley 21/2013 se abrió un periodo de información pública del Estudio informativo del corredor ferroviario de Migjorn: Palma - Lluçmajor – Campos (BOIB núm. 133 de 10 de octubre de 2024), durante 45 días hábiles.

No consta certificado de información pública, sin embargo, el OS presenta un documento de síntesis del proceso de información pública firmado en diciembre de 2025 por el Jefe de Departamento de Movilidad e Ingeniería del Transporte.

El resultado del procedimiento de información pública fue el siguiente:

- a) 19 alegaciones presentadas.
- b) 10 informes de otras Administraciones.

«El informe del Jefe de Departamento de Obras Públicas de 10 de abril de 2025 indica:

*En base a las alegaciones e informes recibidos referentes principalmente al trazado de la alternativa seleccionada, se ha procedido a hacer una revisión de la misma para ajustarla, lo mejor posible y dentro de las posibilidades técnicas, a las peticiones tanto de los alegantes como de las administraciones afectadas.*

**El documento resultante se considera que debe volver a ponerse a información pública al haberse producido modificaciones sustanciales respecto al trazado de la alternativa seleccionada en el estudio informativo aprobado inicialmente.»**

Cabe destacar que uno de los principales motivos de modificación del trazado fue el informe del Departamento de Carreteras del Consell de Mallorca que indica:

«1.1. Se informa desfavorablemente el cruce a nivel en todas las carreteras de la red viaria del Consell de Mallorca que se vean interferidas por el trazado del corredor ferroviario. Todos los cruces que se dispongan finalmente deberán ser mediante estructuras superiores (viaductos) o inferiores (pasos inferiores).

*Esta medida garantiza la seguridad vial y la continuidad funcional de la red de carreteras.*

...

1.4. El trazado de la futura línea ferroviaria no puede interferir, excepto en puntos de cruce, con las zonas de dominio público de la red de carreteras del Consell de Mallorca. Estas zonas se pueden consultar en el portal web del Consejo.»

- El día 15 de abril de 2025 se publicó en el BOIB la Resolución por la que se somete a una nueva información pública el Estudio informativo del corredor ferroviario de Migjorn: Palma - Lluçmajor – Campos (BOIB núm. 46 de 15 de abril de 2025), durante 45 días hábiles.

El resultado del procedimiento de información pública ha sido el siguiente:

- a) 91 alegaciones presentadas.
- b) 7 informes de otras Administraciones.

La mayoría de las alegaciones versan sobre las siguientes afecciones:

1. Afección a la trama urbana de Lluçmajor.
2. Afección directa sobre parcelas rústicas.
3. Impacto paisajístico.
4. Particiones de finca.
5. Solicitudes de desplazar el trazado aferrado a la carretera.

En referencia a la afección del trazado correspondiente al tramo 4 (Lluçmajor – Campos) del estudio informativo, se han presentado 53 (de las 91) alegaciones centradas principalmente en la falta de justificación del cambio de trazado entre el L4.1 y el L4.2.

No obstante, como respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Campos ( propone la exclusión de la aprobación definitiva de este tramo 4.) se excluye provisionalmente de la aprobación definitiva del estudio del corredor ferroviario el trazado correspondiente al tramo 4 (Lluçmajor – Campos).

Informes administraciones:

1. AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea):

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea emitió un informe en fecha 5 de mayo de 2025, respecto a la segunda información pública, que indica textualmente: "La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) comunica que, con relación al Oficio recibido a través del Sistema de Interconexión de Registros (S.I.R.), no tiene competencia para pronunciarse respecto a las autorizaciones que pueda emitir su Administración, u otras administraciones públicas, en el ámbito de sus competencias."

2. El Servicio de Patrimonio Histórico del Consell de Mallorca emitió un informe en fecha 10 de junio de 2025, respecto a la segunda información pública, que indica textualmente:

«- Respecto de los bienes listados se deberá garantizar su conservación y estabilidad al paso de las vías aéreas o soterradas. En caso de que sea necesario se balizarán los bienes para evitar afectación con la maniobra de maquinaria o acopio de materiales de obra.

- Los tramos coincidentes con el antiguo trazado deberían preservar los antiguos elementos ferroviarios con cierta identidad que puedan perdurar, como antiguas dependencias, puentes o paso entre vías.

- Para tener una valoración ajustada de la afectación patrimonial, se deberá hacer una prospección del todo el trazado y sus alrededores (a excepción del núcleo urbano de Palma) situando los elementos patrimoniales listados y otros de carácter etnológico que no figuran explicitados (molinos, paredes de piedra en seco, aljibes...) y los eventuales elementos arqueológicos identificables en superficie.

- Para llevar a cabo la prospección se deberá presentar un proyecto arqueológico junto con el nombramiento del técnico que lo dirigirá, que deberá ser autorizado por la Comisión Insular de Patrimonio Histórico.

- Una vez llevada a cabo la intervención, se deberán presentar los resultados al Servicio de Patrimonio del Consell de Mallorca con el fin de evaluar el impacto sobre eventuales restos patrimoniales, emitir informe definitivo y se plantearán, en su caso, aquellas modificaciones necesarias para garantizar su conservación.»

3. El Ayuntamiento de Campos.

El Ayuntamiento de Campos emitió un informe con discrepancias en fecha 19 de junio de 2025, respecto a la segunda información pública, que destaca principalmente los siguientes puntos:

a) Recuperar el trazado alternativo de septiembre de 2024 en el tramo Lluçmajor Campos.

b) Cambiar la ubicación de la estación para situarla en la entrada del pueblo.

Concluye: «A la vista de las observaciones anteriormente expuestas, proponemos que para la aprobación definitiva del Estudio Informativo del corredor ferroviario de Migjorn se modifique su ámbito de estudio en el sentido de que el tramo entre Lluçmajor y Campos sea objeto de un Estudio Informativo independiente, a tramitar más adelante, y que pueda tener en cuenta todo lo expuesto anteriormente, de forma que esta necesidad de análisis no represente un obstáculo para la tramitación de la parte entre Palma y Lluçmajor.»

4. El Ayuntamiento de Lluçmajor.

El Ayuntamiento de Lluçmajor en el trámite de información pública emitió un informe con discrepancias en fecha 20 de septiembre de 2025, de las que se estimaron: «**CUARTO.-** La estación de son Noguera debe soterrarse, permitiendo la flexibilidad de la movilidad en superficie del resto de transportes en el entorno de la rotonda existente. Además, se deben estudiar propuestas alternativas con propuestas con una situación más centrada respecto a los polígonos de son Noguera, con parte o totalmente soterrada, y con previsión de la entrada en funcionamiento del Polígono de son Fosquet.

**SEXO.-** La estación de Lluçmajor debe ser única e intermodal, y debe ubicarse en la parte meridional del núcleo, integrada en el entorno colindante al antiguo Matadero municipal, en las parcelas rústicas sin edificar colindantes y conectada al núcleo de urbano y centro histórico mediante la calle Andalucía, estudiando rigurosamente las alternativas del trazado del polígono de son Noguera y la viabilidad técnica para soterrar la llegada y salida de las vías y la estación. ferroviaria en este entorno, y por lo tanto, en ningún caso de atravesar la ronda.

**OCTAVO.-** Deben plantearse alternativas al paso de la ronda Migjorn, que no se han planeado ni en este documento, ni en el otro, y proponer una solución técnica viable del trazado y la sección, teniendo en cuenta la dirección del trazado hacia el sureste del municipio, hacia Campos.»

5. El Ayuntamiento de Palma.

El Ayuntamiento de Palma emitió un informe en fecha 24 de junio de 2025, respecto a la segunda información pública, centrado, principalmente, en los siguientes puntos:

\* Se han tenido en cuenta las consideraciones de los informes municipales en el tramo interior a la Vía de Cintura, acercando la infraestructura a la población. La disposición en túnel no tiene interferencia con la red local.

\* Fuera de la Vía de Cintura, con la modificación del trazado, aunque se ha optado por un trazado alternativo a la propuesta municipal, se han atendido las observaciones de segregación del núcleo residencial de Son Ferriol y los nuevos equipamientos que allí se tienen previstos.

\* Después del aeropuerto, se reanuda la propuesta municipal acercando la infraestructura a la población.

Por otra parte recoge también los informes de EMT, Urbanismo, EMAYA e Infraestructuras los cuales no hacen constancia de afecciones importantes no resolubles a los proyectos básico y constructivo:

\* La franja de reserva de 30m de ancho está grafiada y corresponde a la franja de reserva recogida por el art. 121 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Illes Balears, que incluye la previsible ocupación y las zonas de dominio público asociadas.

En la zona subterránea no procede la determinación de la franja de reserva.

\* Se han actualizado los planos de ordenación del PG-23.

\* Las propuestas de añadir paradas y de integración de la nueva infraestructura tanto en la zona del corredor del torrente Gros, como en la del recinto ferial y el nuevo instituto de Son Ferriol, de la senda paisajística de Platja de Palma se contemplarán adecuadamente en el proyecto básico.

#### 6. Aena.

En fecha 18 de junio de 2025 Aena emite informe (llamada "nota técnica")

que concluye principalmente:

« Por tanto, a juicio de Aena la definición del corredor ferroviario de Migjorn, dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario de Palma de Mallorca, habría de resolverse en el marco del Plan Especial de ordenación del espacio aeroportuario, garantizándose así la compatibilidad entre ambas infraestructuras, en general con el desarrollo de las competencias del Estado en materia de explotación aeroportuaria que Aena tiene atribuidas y, en particular, con el desarrollo de las actividades necesarias para la gestión del aeropuerto, los accesos y servicios.»

#### 7. Consell Insular de Mallorca.

La Dirección Insular de Carreteras y de ITV del Consell Insular de Mallorca emitió un informe en fecha 21 de julio de 2025, que concluye:

«Se solicita que, en sucesivas fases de redacción y aprobación de proyectos, continúe habiendo la misma colaboración con el Govern de les Illes Balears para facilitar documentación actualizada que permita asegurar la plena integración del trazado ferroviario con la infraestructura viaria insular.»

#### 8. Servicio de Cambio Climático y Atmósfera

En fecha 12 de mayo de 2025 el Servicio de Cambio Climático y Atmósfera emite informe favorable condicionado a:

«Visto el incremento en la huella de carbono, derivado del cálculo realizado, debe hacer una previsión de medidas destinadas a minimizarlas o compensarlas con el fin de dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2021/1119, de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática, y hacer una previsión de generación de energía renovable. Este aspecto se recogerá en el proyecto básico.»

#### 9. Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo

En fecha 27 de mayo de 2025 el Servicio de Ordenación del Territorio y Urbanismo emite informe indicando:

«Examinado el contenido la documentación presentada, éste no afecta ni contradice ningún aspecto de la ordenación urbanística o territorial sobre qué, en función de las competencias que ostenta, deba pronunciarse esta Dirección General, en consecuencia no se señalan observaciones sobre el mismo.»

#### 10. Dirección General de Emergencias e Interior

En fecha 22 de mayo de 2025 el Servicio de Planificación emite informe indicando:

«Por todo lo anterior, se informa favorablemente el expediente sobre sobre la nueva información pública del Estudio informativo del corredor ferroviario de Migjorn, siempre que se tengan en cuenta las consideraciones técnicas del apartado anterior. Estos aspectos se recogerán en el proyecto básico.»

## 11. Servicio de Planificación al Medio Natural

Con fecha 3 de junio de 2025 el Servicio de Planificación al Medio Natural emite informe indicando: « Por todo ello, informo que la alternativa escogida en el Documento Resultante de las alegaciones al Estudio Informativo dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Ordinaria del corredor ferroviario de Migjorn: Palma- Lluçmajor-Campos es la más adecuada en cuanto a la afección a los espacios protegidos Red Natura 2000 siempre que incorpore los siguientes aspectos:

a) El trazado debe evitar las dos balsas temporales ubicadas en los puntos siguientes con el fin de evitar perjuicio a la integridad de la ZEC ES5310037 Balsas de la marina de Lluçmajor (coordinadas UTM31N ETRS89):

- X 482949 Y 4371800 Bassa Fonda de Son Cànoves
- X 481602 Y 4372115 Bassa de Son Cànoves

b) Identificar e incorporar los dos conectores ecológicos siguientes:

- Zona situada entre los puntos kilométricos 19+000 a 21+000 del trazado.
- Zona Caso Rubins, en el punto kilométrico 36+0000.

c) Diseñar las medidas correctoras y protectoras considerando los dos conectores ecológicos mencionados y contando con censos específicos de fauna e inventarios de hábitats de campo. Conviene destacar que los proyectos constructivos deberán incorporar los siguientes estudios:

- Censos de fauna específicos y trabajo de campo con el fin de ejecutar unas medidas preventivas, correctoras y compensatorias basadas en datos objetivos de la fauna afectada.
- Inventario de los hábitats afectados por el trazado fuera de Red Natura 2000: cálculo de la superficie total afectada, previsión de restauración de la superficie afectada y compensación de la superficie destruida.
- Evaluación y análisis de la pérdida de conectividad de la fauna en los lugares señalados (zona 1 y zona 2). Las soluciones que se propongan deberán diseñarse teniendo en cuenta los resultados del inventario de hábitats y los censos realizados ad hoc.

Estos aspectos se recogerán en el proyecto básico. En lo que se refiere a las balsas del apartado a), ambas se encuentran a 82 y 75 metros respectivamente del eje de la traza de la opción seleccionada, fuera de la franja de reserva y no se ven afectadas directamente. En todo caso el proyecto básico incluirá las medidas ambientales adecuadas para poder garantizar su funcionamiento y se estudiará detalladamente las posibles afecciones.»

## 12. Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo

En fecha 12 de junio de 2025 el Servicio de Planificación emite informe indicando: « Dadas las características y la naturaleza del asunto de referencia, se informa lo siguiente:

«- En cuanto a las condiciones de seguridad del proyecto, en las zonas en que la vía atraviesa zonas forestales (indicadas en el plano adjunto) habrá que ejecutar una franja de autoprotección del 10% del ancho de la vía y de como mínimo 1 metro de anchura respecto a la vegetación forestal contigua, de conformidad con el artículo 12 de 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, siguiendo los criterios e indicaciones de la Resolución del consejero de Medio Ambiente y Territorio, de 15 de febrero de 2021 (<https://www.caib.es/seucaib/ca/arxiuServlet?id=4953120>). Esta franja será sin acumulaciones de combustible vegetal, con un desbroce selectivo y con clareos y podas de la masa arbórea que permitan romper la continuidad vertical y horizontal de la vegetación.

En cualquier caso, no implicará ningún cambio de uso respecto al forestal.

- En cuanto a la ejecución de las obras, durante la realización de las mismas 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 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 a utilizar maquinaria y equipos en terreno forestal y áreas contiguas de prevención, cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas susceptibles de provocar incendios forestal, se debe tener en cuenta lo siguiente:

\*El artículo 48.6.d de la Ley 43/2003 prohíbe el uso de estas máquinas cuando el riesgo de incendios sea muy alto o extremo (Alerta Fuego)

\*4) Se puede consultar en la página [alertafoc.caib.es](http://alertafoc.caib.es) el nivel diario de alerta diario por riesgo meteorológico de incendio forestal vigente.





*\* Las máquinas o equipos que se utilicen en terrenos forestales o menos de 500 m 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 abastecimiento de gasolina de esta maquinaria debe realizarse en zonas de seguridad aclaradas de combustible vegetal.*

*- También 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 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. Estos aspectos se recogerán en el proyecto básico.»*

### 13. Servicio de Protección de Especies

*Con fecha 5 de junio de 2025 el Servicio de Protección de Especies emite informe indicando: «Por todo ello, informe favorablemente sobre la nueva información pública del Estudio informativo del corredor ferroviario de Migjorn: Palma – Lluçmajor - Campos, redactado por TYPESA y dirigido por el Departamento de Obras Públicas de la Dirección General de Movilidad manteniendo los condicionantes establecidos en el informe emitido por el Servicio de Protección de especies en fecha de 11 de noviembre de 2024. Este informe se emite sin perjuicio de la obtención de otros informes o autorizaciones que puedan ser necesarias según la legislación vigente. Asimismo, las indicaciones presentes en el cuerpo del informe se tendrán en cuenta para la redacción del proyecto básico.»*

### 14. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural.

En fecha 23 de junio de 2025 la Dirección General emite informe indicando:

*«En relación, a la nueva información pública del estudio informativo del Corredor Ferroviario de Migjorn: Palma-Lluçmajor-Campos y vista la documentación, más concretamente, los planos de la propuesta, es importante interferir lo menos posible la estructura agrícola-ganadera de la zona. Por todo ello, desde el punto de vista agrario, la propuesta más adecuada sería el trazado de septiembre 2024.»*

### 15. Servicio de Gestión del Dominio Público Hidráulico

En fecha 2 de julio de 2025 emite informe indicando:

*«El informe determina una serie de condicionantes que se tendrán en cuenta tanto en el proyecto básico como en el constructivo.»*

### 16. Servicio de Estudios y Planificación (actualmente Servicio de Planificación)

En fecha 16 de mayo de 2025 el Servicio de Estudios y Planificación emite informe indicando:

*« 1. El promotor de la infraestructura debe solicitar autorización o concesión administrativa a la Administración Hidráulica por afección a la zona húmeda MAZH26, Prat des Pil·lari.*

*2. Para poder otorgar la concesión o autorización correspondiente será necesario que el promotor aporte:*

- a) Un estudio de evaluación previa de la incidencia ecológica de la actuación.*
- b) Una propuesta concreta de medidas compensatorias consistente en la restauración o recuperación de zonas degradadas cartografiadas como potenciales que, mediante las actuaciones correspondientes adquirirán la condición de zonas húmedas, o la creación de nuevas zonas húmedas que mantengan la conectividad con el espacio principal. La superficie a recuperar o restaurar tendría, como mínimo, la superficie de la zona húmeda afectada.*

*3. Ya que el ferrocarril va soterrado unos 500 metros antes, una solución para evitar el punto anterior sería alargar el soterramiento, haciendo que pases por debajo de esta zona húmeda.*

*El informe determina una serie de condicionantes que se tendrán en cuenta tanto en el proyecto básico como en el constructivo.*

### 17. Servicio de Aguas Subterráneas

Con fecha 14 de octubre de 2025 el Servicio de Aguas Subterráneas emite informe indicando:

*«Dado que el trazado de la línea ferroviaria de Migjorn (Tramo Palma – Campos) discurrirá en una buena parte de su recorrido de manera soterrada, dado que en la zona de El Prat de Sant Jordi y posiblemente dentro del casco urbano de Palma el túnel discurrirá a una cota inferior a la del nivel freático, e incluso inferior a la cota del nivel de mar, se informa favorablemente al respecto de este segundo estudio informativo siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:*

- Se deberán llevar a cabo todos los estudios geotécnicos propuestos con el fin de caracterizar adecuadamente los terrenos por donde discurrirá esta infraestructura.
- En caso de que para poder llevar a cabo esta obra sea necesario abatir el nivel freático se deberá solicitar una autorización expresa a la Dirección General de Recursos Hídricos. Esta autorización solo se podrá resolver si se aporta la documentación indicada en el punto 2 de la exposición de hechos.

*El informe determina una serie de condicionantes que se tendrán en cuenta tanto en el proyecto básico como en el constructivo.»*

## 5. Consideraciones técnicas

1. Referente a la selección de alternativas:

a) La valoración de las alternativas del Estudio Informativo ha utilizado el método PATTERN, un sistema de análisis multicriterio que permite valorar cuantitativamente cada opción asignando pesos a los criterios de evaluación según su importancia relativa. Para comprobar la validez de los resultados también se realizan análisis de sensibilidad y robustez.

Se han definido cuatro objetivos principales de evaluación:

- Funcional: ofrecer el mejor servicio a los usuarios y facilitar la operación del sistema. Ambiental: minimizar el impacto sobre el medio ambiente.
- Económico: conseguir la mayor rentabilidad económica.
- Territorial/social: mejorar la oferta de transporte en el territorio y reducir la afectación a la población durante las obras.
- A cada uno de estos objetivos se le ha asignado el mismo peso (0,25), considerando que todos tienen la misma importancia en la decisión final.

En la valoración de los resultados:

- Alternativa A destaca en el objetivo territorial/social.
- Alternativa B obtiene el mejor resultado en el objetivo funcional.
- Alternativa C es la mejor en los objetivos ambiental y económico.

Una vez aplicadas las ponderaciones y calculado el índice global, los resultados son:

- Alternativa A: 0,751
- Alternativa B: 0,787
- Alternativa C: 0,834

**Por tanto, la alternativa C es la mejor valorada globalmente y se considera la opción óptima según el análisis multicriterio.**

Para verificar si la elección de la alternativa óptima es fiable y si los pesos asignados a los criterios influyen en el resultado, se han realizado análisis de robustez y sensibilidad.

### - Análisis de robustez:

Evalúa el comportamiento de las alternativas con diferentes combinaciones de pesos. **Los resultados muestran que la alternativa C es la ganadora en el 78% de los casos, mientras que la alternativa B lo es en el 17% y la alternativa A en el 5%.**

### - Análisis de sensibilidad:

Analiza cómo cambian los resultados cuando se modifican los pesos de los criterios. **En este caso, la alternativa C gana en el 92% de las combinaciones, mientras que la alternativa B lo hace en el 7% y la alternativa A sólo en el 1%.**

b) De acuerdo con la valoración multicriterio realizada en el Estudio Ambiental Estratégico, se han analizado los principales factores del medio físico, biótico y cultural —topografía, emisiones de gases de efecto invernadero, litología y permeabilidad, hidrología, áreas de protección o riesgo (APR), vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje y patrimonio— mediante una escala de idoneidad ambiental de 1 a 5 puntos, donde los valores más altos indican menor impacto ambiental.

**Los resultados muestran que la Alternativa C obtiene la puntuación global más elevada**, presentando los mejores comportamientos relativos en hidrología, paisaje y patrimonio, así como buenas valoraciones en el resto de factores, a pesar de mostrar registros ligeramente inferiores en litología y emisiones respecto a otras opciones. La Alternativa B presenta un comportamiento ambiental equilibrado y favorable

en la mayor parte de los parámetros, especialmente en vegetación, fauna, espacios protegidos y APR, situándose en segunda posición global. Por el contrario, la Alternativa A registra las puntuaciones totales más bajas, principalmente debido a una menor idoneidad en hidrología y paisaje, a pesar de obtener buenos resultados en topografía, emisiones y patrimonio.

**En conjunto, el análisis comparativo determina que la Alternativa C constituye la opción ambientalmente más favorable**, seguida de la B y finalmente de la A, de acuerdo con la ponderación total obtenida en la matriz de evaluación.

| Factor ambiental          | Alt. A | Alt. B | Alt. C | Valoración comparativa |
|---------------------------|--------|--------|--------|------------------------|
| Topografía                | 4      | 4      | 3      | A y B mejores          |
| GEH de emisiones          | 4      | 4      | 3      | A y B mejores          |
| Litología y permeabilidad | 3      | 3      | 2      | A y B mejores          |
| Hidrología                | 2      | 3      | 4      | C mejor                |
| TAE                       | 3      | 4      | 4      | B y C mejores          |
| Vegetación                | 3      | 4      | 4      | B y C mejores          |
| Fauna                     | 3      | 4      | 4      | B y C mejores          |
| ENP                       | 3      | 4      | 4      | B y C mejores          |
| Paisaje                   | 2      | 3      | 4      | C mejor                |
| Patrimonio                | 4      | 3      | 5      | C mejor                |

La puntuación total obtenida es:

- Alternativa A: 31 (ponderación 2,6)
- Alternativa B: 36 (3,3)
- Alternativa C: 37 (3,4)

c) En la selección del corredor ferroviario de Migjorn **no se evalúa el tramo 4 desde Lluçmajor a Campos** de acuerdo con lo mencionado en el punto 2 del presente informe.

d) El recorrido de la alternativa C modificado (de acuerdo con las alegaciones hechas en el trámite de Información Pública): **mantiene el inicio de la línea en Son Costa**, para poder compararla con la propuesta anterior no añade la prolongación hasta la zona de Conservatorio (este análisis se pospone para estudios posteriores), sin embargo, a partir de la calle de **Aragón**, el trazado se modifica y se dirige hacia el sur hasta llegar a la **plaza de Miquel Dolç**, donde se sitúa la siguiente estación. En este punto, la línea empieza a girar hacia el este y continúa en **túnel** bajo el barrio de **Soledat Nord**, cruzando también la **Ma-20**, hasta llegar a la estación de **Son Güells**.

A partir de Son Güells, el trazado continúa hacia el este pero se desvincula de la propuesta anterior. La línea recorre el **polígono de Son Morro** por su lado norte y lo hace **en superficie**. Posteriormente continúa también en superficie hasta el entorno del **Hospital de Son Llätzer**, donde se prevé una estación situada **al norte del hospital**, a diferencia de la alternativa anterior. Antes de llegar a esta parada, se reserva el espacio destinado a los **talleres e instalaciones de mantenimiento de la nueva línea**, ubicados al norte de Son Llätzer, en **Son Tous**, con una superficie prevista de **más de 10 hectáreas**.

Tras la estación de Son Llätzer, el trazado se desvía hacia el sur para reencontrarse con el recorrido de la alternativa anterior una vez superada la **Ma-15**. A continuación, la línea discurre paralela a las instalaciones de **Exolum** en **Son Banyà** hasta que se vuelve a **soterrar** hacia el final de este recinto. En este sector, el recorrido de la nueva alternativa es ligeramente **más largo**, ya que se reubica la estación de **Coll d'en Rabassa** más cerca del barrio, **al sur de la Ma-19**. Este cambio alarga el trazado, pero ambas alternativas vuelven a coincidir antes de llegar a la zona del Aeropuerto.

El trazado atraviesa el aeropuerto **en túnel** y llega a la estación de **Son Oms**, que en esta propuesta se desplaza dentro del **polígono de Son Oms**. La línea continúa soterrada hasta después de cruzar la **Ma-19**. En este punto emerge a superficie y, a diferencia de la alternativa anterior, discurre **por el lado sur de la Ma-19**. También se modifica la ubicación —y el nombre— de la parada de **Es Pil·larí**, que pasa a denominarse **Porciúncula** y se ubica junto al **Colegio La Porciúncula**, más próxima a los núcleos residenciales de la costa. Unos metros después de esta estación, los dos trazados vuelven a coincidir.

Ambas propuestas continúan hacia el sur, pero en la nueva alternativa se incorpora **una nueva parada antes de llegar a s'Arenal**, llamada **Bellavista**, situada en una zona residencial a las afueras del núcleo. Poco antes de llegar a la estación de **s'Arenal**, la línea vuelve a **soterrarse** y continúa así hasta el norte de la zona prevista para el **intercambiador modal** definido en el *Plan de Mejora de la Movilidad Vial y Fomento del Transporte Público mediante Estacionamiento de Intercambio Modal*, donde también se prevé la construcción de un **aparcamiento disuasorio**. Este equipamiento se había planteado anteriormente al norte del parque lúdico **Aqualand**.

Tras la estación de S'Arenal, el trazado de la nueva alternativa coincide en gran parte con el anterior hasta llegar a **Llucmajor**. Sólo se produce un **pequeño desvío antes de Son Noguera**, sin mucha incidencia, y se mantiene el **parking disuasorio de Son Noguera** en la misma ubicación prevista.

Finalmente, antes de entrar en el núcleo urbano de **Llucmajor**, la línea se desvía hacia el norte para conectar con el trazado de la **antigua línea ferroviaria Palma–Santanyí**. La nueva propuesta prevé **dos estaciones dentro del municipio de Llucmajor**: una situada al **suroeste del núcleo urbano** y otra **más céntrica** (coincidente con la de la alternativa anterior). Además, se plantea la creación de un **tercer aparcamiento disuasorio**, de manera que el municipio contaría con **tres parkings de intercambio modal**.

#### e) Demanda

El análisis de la demanda de viajeros en el corredor de Migjorn indica una elevada dependencia del vehículo privado en los desplazamientos interurbanos de Mallorca, especialmente fuera de Palma, tal y como recogen el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears (PDSMIB) y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Palma (PMUS). En municipios como Campos, más del 90% de los desplazamientos externos se realizan en vehículo privado, con una ocupación media de 1,1 personas por vehículo y un índice de motorización superior a la media insular y estatal. En Palma, los desplazamientos con origen o destino fuera del municipio o de la Vía de Cintura presentan una cuota de vehículo privado entre el 56% y el 92%, generando intensidades medias diarias elevadas a las principales vías de acceso, especialmente a la Ma-19 y la Ma-30.

Palma actúa como el principal polo de atracción laboral y de servicios de la isla, con una elevada entrada diaria de trabajadores procedentes de otros municipios. Además, infraestructuras estratégicas como el Aeropuerto de Palma de Mallorca concentran una gran demanda de movilidad, con más de 60.000 viajeros diarios en temporada alta. La movilidad presenta una marcada estacionalidad, con diferencias superiores al 20% entre temporada alta y baja. Los municipios de Palma y Llucmajor concentran aproximadamente el 75% de los desplazamientos de la isla, mientras que zonas turísticas del litoral este de Palma (S'Arenal, Les Meravelles y Can Pastilla) registran episodios de congestión, especialmente asociados al transporte turístico.

En cuanto al transporte público, las líneas que conectan Palma con los municipios de Migjorn presentan una demanda elevada y creciente, llegando a situaciones de saturación puntual. Existe una fuerte relación de movilidad entre Palma, Llucmajor y S'Arenal, mientras que la conexión entre Llucmajor y Campos presenta una utilización más reducida. En el caso de Campos, la mayor parte de los desplazamientos se dirigen hacia Palma y la demanda de transporte público en verano puede llegar a cuadruplicar la registrada en invierno.

A partir del análisis de movilidad de los municipios de Palma, Llucmajor y Campos, se considera recomendable la implantación de un corredor ferroviario que permita captar entre un 5% y un 7% de los desplazamientos actualmente realizados en vehículo privado, así como aproximadamente un 20% de la demanda del transporte interurbano en autobús. Entre las alternativas analizadas, **la Alternativa C —que conecta Palma con el aeropuerto, S'Arenal, Son Noguera y Llucmajor hasta Campos con tramos soterrados— presenta los mejores resultados de demanda.**

Las estimaciones de demanda anual indican que la Alternativa C podría alcanzar aproximadamente **8,4 millones de viajeros anuales en el año base y cerca de 8,6 millones en el año 2038**, superando claramente las alternativas A y B.

Finalmente, el análisis de la cobertura territorial poblacional considerando un radio de 800 metros alrededor de las estaciones indica un incremento potencial de la demanda del corredor del 12 % **respecto a la Alternativa C definida inicialmente en el Estudio Informativo**. A partir de esta hipótesis se han estimado los valores de demanda del corredor. En cuanto a la demanda de viajeros, los resultados muestran que **la nueva propuesta de la Alternativa C presenta una demanda diaria estimada de 25.807 viajeros en el conjunto del corredor de Migjorn, aumentando la estimación de demanda aproximada a 9,4 millones de viajeros anuales en el año base y cerca de 9,6 millones en el año 2038.**

#### 2. Topografía y emisiones de gases de efecto invernadero

La Alternativa C es la que genera más emisiones de CO y más movimientos de tierras, principalmente porque incluye varios tramos en túnel, que tienen una elevada huella de carbono y generan más volumen de excavación. En cambio, la Alternativa B es la que genera menos.

El tiempo necesario para compensar las emisiones de construcción y funcionamiento es de 6-7 años para las alternativas A y B, y de 10-11 años para la C.

Sin embargo, todas las alternativas del corredor de Migjorn reducen las emisiones de gases de efecto invernadero gracias al cambio en los patrones de transporte, ya que incorporan un nuevo transporte público y favorecen el trasvase del vehículo privado al tren-tranvía. **La Alternativa C es la que reduce más emisiones**, seguida de la A y la B, **porque es la más corta (41,16 km) y la que consigue una mayor transferencia de viajeros hacia el transporte público.**





**En la redacción del proyecto deberán incorporarse los condicionantes del informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (12/05/2025).**

### 3. Litología y permeabilidad

En general, los diferentes trazados presentan condiciones geológicas similares, aunque las zonas con depósitos aluviales pueden implicar mayor complejidad por la presencia de agua subterránea.

El análisis litológico e hidrogeológico indica que las alternativas con materiales más consolidados y con menor permeabilidad generan un menor impacto y menos problemas constructivos, especialmente en zonas con túneles.

Parte del trazado discurre por debajo del nivel freático. La EAE indica que habrá que estudiar en fases posteriores la posible presencia de cargas de agua variables, así como la heterogeneidad de los materiales (calcarenitas, areniscas y rellenos aluviales), la posible existencia de cavidades karstificadas y la afectación al nivel freático mediante ensayos de bombeo.

**El EIA deberá hacer una evaluación de los posibles problemas geotécnicos que pueden afectar al proyecto.**

### 4. Hidrología: en el tramo Palma – FAN Mallorca Shopping, las tres alternativas se ven afectadas por los torrentes:

- Torrent de na Bàrbara
- Torrent Gros

Es una zona ARPSI con riesgo significativo de inundación. En todos los casos se resuelve con pasos superiores o infraestructuras existentes, sin diferencias destacables entre alternativas.

En Son Oms, todas las alternativas se ven afectadas por:

- Siquia de Sant Jordi / Torrent de la Ribera

También se resuelve con pasos superiores, de manera similar en todas las opciones.

Antes de S'Arenal, todas atraviesan el:

- Torrent des Jueus

La Alternativa A es la que presenta más afectaciones hidrológicas adicionales seguida de la alternativa B, **se considera la alternativa C como la mejor opción dado que evita la zona ARPSI de 100 años en el entorno de Son Llätzer, y los talleres quedan fuera de esta zona.**

En la zona sureste del aeropuerto hay dos zonas húmedas: Ses Fontanelles y Prat des Pil·larí. La primera no afecta a ninguna alternativa, mientras que la segunda afecta a las tres alternativas de manera perpendicular, pero sólo en un tramo corto que se podría superar con un paso superior.

**Es necesario que el EIA evalúe la incidencia ecológica del proyecto en la zona húmeda, teniendo en cuenta que aumenta su discontinuidad, posibles soluciones para evitar las afecciones (como soterrar la línea) y en el caso de que no sea viable, una propuesta de medidas correctoras.**

En cuanto a la vulnerabilidad de las aguas subterráneas, las tres alternativas se encuentran mayoritariamente en zonas de vulnerabilidad moderada de contaminación de acuíferos. Solo hay un tramo con vulnerabilidad alta, situado cerca de Aqualand, por donde pasan también las tres alternativas.

### 5. APR (Áreas de Prevención de Riesgos)

En el ámbito de estudio del corredor de Migjorn no encontramos APR de desprendimiento o Erosión.

Las zonas con APR de inundación se concentran:

- Salida de Palma – Hospital de Son Llätzer.
- Entre Son Oms y Es Pil·larí.
- Entorno de S'Arenal.
- Zona norte de Campos.

Estas afectan prácticamente a todas las alternativas de manera similar.

Las ZAR se localizan sobre todo entre:

- S'Arenal y Campos, especialmente entre S'Arenal y Son Noguera.

Aquí sí hay una diferencia clara de afecciones, la alternativa A es la que más afecta a ZAR, ya que atraviesa masas forestales protegidas con alto riesgo de incendio durante unos 6 km, coincidiendo con el antiguo corredor ferroviario de Migjorn.

Alternativas B y C → También pasan por ZAR, pero con mucha menor afección.

**Habrá que incluir los condicionantes del informe de la Dirección General de Emergencias e Interior (20/05/2025).**

## 6. Vegetación y HICs

Según el análisis de la vegetación y de los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), todas las alternativas afectan principalmente a la zona entre S'Arenal y Campos, donde se concentran la mayor parte de los hábitats naturales.

La más afectada es la Alternativa A, ya que sigue en gran parte la antigua traza del corredor de Migjorn y atraviesa zonas con pinares mediterráneos de pinos endémicos, matorrales termomediterráneos y bosques de Olea y Ceratonia.

En cambio, las alternativas B y C producen menos afecciones sobre estos hábitats.

En el tramo entre Palma y S'Arenal, las tres alternativas tienen una afección similar, ya que discurren principalmente por tierras agrícolas (regadío, secano y zonas de pasto o matorral).

**El Estudio de Impacto Ambiental deberá contar con censos de especies y trabajo de campo que permita determinar la presencia tanto de hábitats como de especies de interés comunitario que se puedan ver afectados por el proyecto de forma objetiva. Se deberán prever medidas preventivas y correctoras suficientes para evitar las afecciones de los hábitats presentes en el trazado:**

- 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos
- 1150 Lagunas costeras Hábitat Interés Comunitario
- 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimae*)
- 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos
- 2270\* Dunas con bosques de *Pinus pinea* y o *Pinus pinaster*
- 5330 Matorrales termomediterráneos y predesérticos Hábitat
- 7210\* Turberas calcáreas del *Cladium mariscus* y con especies del *Caricion davallianae*
- 6220\* Prados y páramos mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos
- 6430 Herbazales higrófilos, tanto de márgenes o bordillos como de la alta montaña
- 9540 Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos

De acuerdo con el informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo (12/06/2025): «*En cuanto a las condiciones de seguridad del proyecto, en las zonas en que la vía atraviesa zonas forestales (indicadas en el plano adjunto) habrá que ejecutar una franja de autoprotección del 10% del ancho de la vía y de como mínimo 1 metro de anchura respecto a la vegetación forestal contigua, de conformidad con el artículo 12 de Decreto 125/2007, de 5 de octubre...*».

**El EIA debe tener en cuenta este condicionante del futuro proyecto constructivo y evaluar el impacto de la implementación de la franja de autoprotección.**

## 7. ENP

La **Alternativa A** es la única que atraviesa un espacio de la **Red Natura 2000**, concretamente la ZEPA Cap Escombrera y cabo Blanc, en el municipio de Lluçmajor. La afectación se produce entre Ses Palmeres y Son Noguera, siguiendo el antiguo corredor ferroviario de Migjorn, con unos 5,7 km afectados.

Las alternativas **B y C** no atraviesan ningún espacio Natura 2000, pero circulan por el límite de un ANEI (**Área Natural de Especial Interés**) entre S'Arenal y Son Noguera, sin pasar por Ses Palmeres. Ninguna alternativa afecta a espacios regulados directamente por la Ley de Espacios Naturales de las Illes Balears.

Tal y como se ha comentado en el punto anterior, la Alternativa A es la que genera más impacto sobre **Hábitats de Interés Comunitario** (Directiva Hábitats), especialmente pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos, matorrales termomediterráneos y predesérticos, y bosques de *Olea* y *Ceratonia*.

**Es necesario que el proyecto incorpore los condicionantes (que afecten al trazado que se evalúa Palma-Llucmajor) del informe emitido por el Servicio de Planificación al Medio Natural (3/6/2025).**

#### 8. Fauna

La fauna presente en la zona de estudio está condicionada principalmente por la vegetación y los hábitats existentes. Según la información del BIOATLAS y la bibliografía consultada, en el ámbito de las alternativas hay hábitats de especies de interés comunitario, como la gineta (*Genetta genetta*) y la marta (*Martes martes*), cuya captura o explotación puede estar sujeta a medidas de gestión. Este hecho implica que cualquier intervención sobre el territorio debe considerar posibles impactos sobre estos hábitats.

Además, todas las alternativas que discurren entre s'Arenal y Llucmajor se ven afectadas por una zona de protección por electrocución de avifauna, establecida por el Real Decreto 1432/2008, destinada a minimizar los riesgos para las aves. También afecta al AIRIB 76 de la Marina de Llucmajor, de migración y reproducción, de acuerdo con el Catálogo de Áreas Importantes para los Rapaces Diurnos, por lo tanto, independientemente de la alternativa escogida en este tramo, será necesario aplicar medidas correctoras específicas durante el desarrollo del proyecto.

No obstante, existe una diferencia significativa entre las alternativas con respecto a la afección directa sobre los hábitats de migración y reproducción de aves rapaces situados en la misma zona donde se encuentra la ZEPA. En este caso:

La alternativa A atraviesa directamente estas zonas de protección de avifauna, lo que incrementa el riesgo de afectación sobre las especies de aves, especialmente durante los periodos de reproducción y migración.

Las alternativas B y C no atraviesan estas zonas de protección, evitando así una parte importante del impacto potencial sobre la avifauna.

**Por este motivo, la alternativa C se puede considerar la que genera menos afecciones a la fauna, ya que, al igual que la B, evita las zonas de protección de avifauna y, por tanto, reduce el riesgo de impacto sobre los hábitats sensibles de rapaces.**

**El Estudio de Impacto Ambiental deberá contar con censos de fauna y trabajo de campo que permita determinar las especies que se pueden ver afectadas por el proyecto de forma objetiva. Se deberán incluir medidas correctoras y preventivas para minimizar las afecciones y las indicaciones del informe del Servicio de Protección de especies (05/06/2025).**

#### 9. Paisaje

El ámbito del corredor ferroviario de Migjorn atraviesa diferentes unidades paisajísticas caracterizadas por una combinación de espacios urbanos, periurbanos y rurales. En el tramo inicial destaca el área urbana y periurbana de Palma y el Pla de Sant Jordi, con presencia de expansiones urbanas, polígonos industriales y zonas agrícolas intensivas. A medida que el trazado se aleja de la capital, predominan paisajes rurales vinculados a la actividad agrícola, con campos de cultivo, vegetación arbustiva y pequeños núcleos de población.

La evaluación global indica que el valor paisajístico del ámbito de estudio es medio, dada la combinación de espacios agrícolas, zonas urbanas y áreas naturales. Considerando la magnitud de los impactos identificados y la posibilidad de aplicar medidas correctoras adecuadas, el impacto paisajístico asociado al proyecto se considera compatible con el medio.

**Las mejores alternativas desde el punto de vista paisajístico son la B y la C** porque son muy similares:

- Transcurren mayoritariamente por suelos de baja calidad paisajística.
- Se adaptan al viario existente o en paralelo a infraestructuras, reduciendo fragmentación.
- No atraviesan suelo forestal como hace la Alternativa A.
- Evitan una mayor penetración en espacios naturales.

**El EIA debe implementar medidas de protección del paisaje.**

#### 10. Patrimonio

Desde el punto de vista de las afecciones patrimoniales, la mejor alternativa es la Alternativa A, ya que es la que afecta a menos elementos catalogados.



Según la revisión de los Planes Generales de los municipios afectados y del catálogo patrimonial del Consell Insular de Mallorca, se han identificado diferentes elementos patrimoniales en el ámbito del proyecto:

- Alternativa A:

Pasa cerca de un molino de viento de extracción de agua antes de llegar al centro comercial FAN Mallorca Shopping (PK 2+140 de la línea L2).

Discurre paralela a la zona catalogada "Conjunto de canteras de marés de la zona de Es Castellet" (entre los PK 4+715 y 4+870 de la línea L3-2).

- Alternativa B:

Afecta al "Pont de l'Estació del Tren", elemento catalogado en el PGOU de Palma (PK 0+460 de la línea L1-2). También pasa cerca de un molino de viento de extracción de agua. Al igual que la alternativa A, discurre paralela al conjunto de canteras de marés de Es Castellet.

- Alternativa C:

Afecta a varios elementos patrimoniales adicionales, como el Conjunto etnológico de Es Serral, Cas Capellans, un molino de viento de extracción de agua, el Molí de Ca l'Amo en Pau y también la zona de Es Castellet.

Es la alternativa con más afecciones patrimoniales, será necesario que se prevean medidas de protección y supervisión arqueológica. **El EIA debe tener en cuenta las prescripciones del informe del Servicio de Patrimonio Histórico (10/06/2025).**

#### 11. Planeamiento urbanístico y parcelas afectadas

El análisis del suelo afectado por las diferentes alternativas se basa en la información del Plan Territorial Insular de Mallorca (PTIM), que establece la ordenación general del territorio de la isla y regula los usos del suelo, los asentamientos humanos y la protección del medio natural.

En el tramo urbano de Palma, las alternativas A y B discurren principalmente por la red viaria existente y en superficie, lo que minimiza la afectación directa a edificaciones. En cambio, la alternativa C circula en túnel hasta aproximadamente la parada de Son Güells, reduciendo aún más el impacto sobre el suelo urbano y las infraestructuras existentes.

Entre el polideportivo de Germans Escales y el polígono de Son Morro, la alternativa C atraviesa áreas de transición, caracterizadas principalmente por cultivos de cereales y cítricos. A partir de Son Morro y hasta el entorno del Hospital de Son Llätzer, las tres alternativas cruzan suelo rústico, incluyendo áreas de transición y áreas de interés agrario, con predominio de cultivos de cereales y zonas de extracción o vertido.

En el entorno de Son Llätzer, todas las alternativas aprovechan el viario existente del hospital y continúan hacia el sur atravesando zonas agrícolas y varias carreteras principales (Ma-15D y Ma-15). Después de cruzar la Ma-15, pasan por una pequeña franja de área natural terrestre y posteriormente por terrenos de producción secundaria asociados a instalaciones industriales de Exolum.

En este punto se produce una diferencia importante: la alternativa C pasa a circular en túnel, hasta después del polígono de Son Oms y bajo el Aeropuerto, mientras que las alternativas A y B continúan en superficie, afectando áreas de interés agrario y de transición con cultivos de cereales.

A partir del centro comercial FAN Mallorca Shopping hasta Son Oms, las alternativas A y B discurren paralelas a la Ma-19. Desde Son Oms hasta s'Arenal, las tres alternativas comparten trazado, atravesando áreas de transición, suelo agrícola y caminos rurales, y discurrendo paralelamente a la Ma-6014 hasta el entorno de Aqualand. Antes de llegar a s'Arenal, el trazado pasa por suelo rústico de régimen general forestal.

A partir de s'Arenal, la alternativa A continúa hacia el sur, afectando áreas de transición armonizada y suelo rústico forestal hasta la zona de Ses Palmeres, y posteriormente atraviesa suelo agrícola en el entorno del Golf Son Antem. En cambio, las alternativas B y C se desvían hacia el noreste, atravesando menos superficie de suelo rústico forestal y discurrendo en parte por el límite de un Área Natural de Especial Interés (ANEI) antes de volver a zonas agrícolas.

Antes de llegar al polígono de Son Noguera, las tres alternativas convergen y continúan hasta Lluçmajor, principalmente siguiendo el trazado de la Ma-6020 y aprovechando caminos rurales para reducir la afectación a los cultivos.



Según el análisis de las parcelas afectadas, **la alternativa C es la que genera menos impacto territorial**. Esto se debe principalmente a tres factores:

- Tiene menor longitud total que las otras alternativas.
- Incluye más tramos soterrados, especialmente en zonas sensibles o urbanas.
- Afecta a un número menor de parcelas.

Por el contrario, la alternativa A es la que provoca una mayor afección, ya que tiene un recorrido más largo y se desvía hacia la zona de Ses Palmeres, atravesando más suelo rústico y agrícola.

## 12. Servicios afectados

La afección a servicios (como redes de agua, electricidad, telecomunicaciones o saneamiento) puede generar molestias en las fincas afectadas y también alargar el tiempo de ejecución de las obras, ya que a menudo es necesario modificar o reponer estos servicios. Por lo tanto, un menor coste de reposición indica generalmente menos infraestructuras afectadas.

Según el presupuesto estimado para la reposición de los servicios:

- Alternativa A: 17.093.786,90 €
- Alternativa B: 18.007.919,78 €
- Alternativa C: 9.672.058,86 €

**La alternativa C** tiene un coste de reposición significativamente inferior a las otras dos (aproximadamente la mitad), lo que indica que **afecta menos servicios existentes**.

## 13. Efectos previsibles sobre planes sectoriales y territoriales

### **Plan Director Sectorial de Movilidad (PDS de Movilidad):**

Tiene el mismo rango normativo que el Plan Territorial Insular (PTI). En caso de conflicto entre ambos, prevalecerá la determinación más específica según la materia. Además, el PDS de Movilidad vincula los instrumentos de planeamiento de rango inferior (planes insulares de carreteras, planes de transporte y planeamiento urbanístico municipal) cuando predomina el interés público supramunicipal.

### **Plan Territorial Insular de Mallorca (PTI):**

El PTI ordena el territorio de Mallorca y contempla el desarrollo del transporte ferroviario. La Norma 53 prevé la ampliación de líneas ferroviarias, entre las que se encuentra el proyecto analizado. Por lo tanto, el trazado ferroviario es coherente con el PTI y tiene efectos positivos, y no se detectan incidencias previsibles sobre su desarrollo futuro.

### **Plan Director Sectorial de Carreteras:**

El PDS de Movilidad tiene rango normativo superior al PDS de Carreteras y condiciona las determinaciones cuando existe interés público supramunicipal. El PDS de Movilidad promueve la integración de diferentes modos de transporte, como carreteras y ferrocarril, y no puede contradecir las Directrices de Ordenación Territorial. En general, no se prevén conflictos relevantes con este plan.

### **Planes de Gestión del Riesgo de Inundación (Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears):**

El trazado atraviesa varias zonas con riesgo de inundación identificadas en el plano, como los tramos **Na Bàrbara (Palma)**, **Gros (entre Son Morro y el Hospital de Son Llätzer)** y **Campos**, donde históricamente se han registrado varias inundaciones. Por lo tanto, el proyecto deberá tener en cuenta medidas de prevención y adaptación para reducir posibles impactos.

### **Plan Estatal Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (2011-2017):**

En la evaluación ambiental estratégica se analiza la posible afección a espacios protegidos como la **Red Natura 2000**, **ZEPAs**, corredores ecológicos o zonas prioritarias de biodiversidad. El proyecto deberá considerar estos espacios para minimizar impactos sobre la biodiversidad.

**El plan (2011-2017) no se encuentra en vigor, el EIA debe actualice la normativa sobrevenida.**

### **Convenio Europeo del Paisaje:**



El futuro proyecto debe tener en cuenta la protección y la gestión sostenible del paisaje, integrando criterios paisajísticos en la planificación territorial y en el diseño de las infraestructuras.

**Programa Estatal de Caminos Naturales:**

No se prevén incidencias, ya que el trazado del corredor ferroviario **no afecta a ningún camino natural**.

**Plan Estatal de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2010-2024):**

El corredor ferroviario es **coherente con el plan**, ya que promueve el ferrocarril como medio de transporte sostenible, mejora la movilidad y fomenta la reducción del uso del vehículo privado.

**El PITVI 2010-2024 no se encuentra en vigor, el EIA debe actualizar la normativa sobrevenida.**

**Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS):**

El corredor ferroviario se alinea con los objetivos de la estrategia, como la **promoción del transporte público, la electrificación del transporte, la reducción de emisiones y la intermodalidad**.

**Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears (2001-2015):**

Se contribuye a los objetivos de **sostenibilidad y eficiencia energética**, con medidas como el uso de energía renovable (por ejemplo, instalación de placas solares) y la reducción de la huella de carbono.

**Plan de Impulso de las Energías Renovables (PIER):**

El corredor ferroviario favorece la **transición energética**, fomentando el transporte electrificado y la reducción de emisiones de CO.

**Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC 2021-2030):**

Se alinea con los objetivos de **descarbonización del transporte, electrificación y fomento de la intermodalidad**, contribuyendo a reducir emisiones y mejorar la eficiencia energética.

**Otros planes sectoriales**

No se prevén incidencias sobre el **PDS de Equipamientos Comerciales, PDS de Ámbitos Turísticos, PDS de Canteras, PDS de Residuos Peligrosos, PDS de Residuos no Peligrosos y PDS de Telecomunicaciones**.

14. Residuos

En cumplimiento del Real Decreto 105/2008, la EAE incorpora un estudio de gestión de los residuos de construcción y demolición (RCD) generados durante las obras, con la estimación de los diferentes tipos de residuos y la definición de las medidas para su tratamiento, reutilización y eliminación.

Los RCD de nivel I, correspondientes principalmente a tierras y materiales pétreos procedentes de las excavaciones, se priorizarán para su reutilización dentro de la obra; en caso contrario, se transportarán a vertederos o canteras autorizadas. En cuanto a los RCD de nivel II, que incluyen residuos diversos como plásticos, cartón, madera, envases contaminados, aerosoles u otros residuos asimilables a urbanos y potencialmente peligrosos, se prevé su recogida selectiva mediante contenedores específicos durante la ejecución de las obras. Los residuos peligrosos generados serán declarados y gestionados a través de gestores autorizados.

Los RCD de nivel III, derivados principalmente de tareas de desbroce, se gestionarán conjuntamente con otros movimientos de tierras dada su difícil cuantificación. Los residuos procedentes de demoliciones y desmontajes se transportarán directamente a instalaciones de tratamiento autorizadas, como el complejo de MAC Insular.

El proyecto prioriza la reutilización de los materiales, tanto por motivos ambientales como económicos. En este sentido, se prevé reutilizar la tierra vegetal para las plantaciones asociadas a los apeaderos situados en suelo rústico, así como parte de las tierras y materiales pétreos procedentes de la excavación del tramo en túnel para la formación de terraplenes a lo largo del trazado.

Finalmente, los residuos que no puedan ser reutilizados in situ se gestionarán a través de empresas especializadas autorizadas por la Conselleria competente en materia de Residuos, y su depósito final se realizará en instalaciones o vertederos autorizados por el Consell de Mallorca.



En la fase de proyecto se debe definir la necesidad de materiales externos (préstamos) y la eliminación de material sobrante (vertederos).

#### 15. Agricultura

De acuerdo con el informe de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (23/06/2025): «es importante interferir lo menos posible la estructura agrícola-ganadera de la zona. Por todo ello, desde el punto de vista agrario, la propuesta más adecuada sería el trazado de septiembre 2024». Hay que tener en cuenta que el informe tiene en cuenta el tramo Lluçmajor -Campos que es el que más interferencias provoca en la estructura agrícola-ganadera. Visto que el trazado más favorable para el corredor ferroviario de Migjorn ambientalmente es la nueva propuesta de alternativa C, el EIA debe tener en cuenta la incorporación de medidas para minimizar la interferencia con la estructura agrícola-ganadera.

#### Conclusiones de la declaración ambiental estratégica

**Primero.** Formular la declaración ambiental estratégica favorable **del recorrido modificado de la alternativa C (BOIB núm. 46 de 15 de abril de 2025) en el tramo comprendido entre Palma (inicio línea Son Costa) y Lluçmajor de la Línea Ferroviaria de Migjorn incluida en el Plan Director Sectorial de Movilidad de las Illes Balears 2019-2026 (PDSMIB)**, dado que no se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas propuestas que figuran en el estudio ambiental estratégico redactado por la geóloga Marta Mora Mayoral y Sofia Gracia Porta Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos, en fecha septiembre 2024, y los siguientes condicionantes relativos a la fase de proyecto y elaboración del EIA:

##### 1. Atmósfera

a) De acuerdo con el informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera, de fecha 12 de junio de 2025, el Estudio de Impacto Ambiental deberá cumplir lo siguiente:

- Visto el incremento en la huella de carbono, derivado del cálculo realizado, debe hacer una previsión de medidas destinadas a minimizarlas o compensarlas con el fin de dar cumplimiento al Reglamento (UE) 2021/1119, de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática, y hacer una previsión de generación de energía renovable.

##### 2. Litología y Permeabilidad

- Dado que parte del trazado de la línea discurre debajo del nivel freático, el EIA debe evaluar los posibles problemas geotécnicos que pueden afectar al proyecto.

##### 3. Hidrología

- El EIA debe evaluar la incidencia ecológica del proyecto en la zona húmeda Prat des Pil·lari, teniendo en cuenta que aumenta su discontinuidad, posibles soluciones para evitar las afecciones (como soterrar la línea) y en el caso de que no sea viable, una propuesta de medidas compensatorias.

##### 3. APRs

- Debe cumplirse con las consideraciones del Informe de la Dirección General de Emergencias e Interior (20/05/2025):

a) En cuanto al riesgo de inundaciones, el EIA deberá contemplar el Plan Especial para hacer frente al riesgo de inundaciones (INUNBAL). Se recuerda de nuevo la importancia de que el proyecto tenga en cuenta los calados y las velocidades de inundación en los tramos por donde debe transcurrir la alternativa que se ejecute.

b) En en cuanto al riesgo de incendios forestales, el EIA deberá contemplar el Plan Especial para hacer frente al riesgo de incendios forestales (INFOBAL). Sería conveniente que en la fase de explotación de las infraestructuras proyectadas se tuviera en cuenta la necesidad de protocolizar la gestión en caso de incendio forestal activo que pueda afectar al paso de los trenes y por tanto a las personas que viajan.

##### 4. Vegetación y HICs

- El EIA deberá evaluar el impacto de la implementación del alma de autoprotección y proponer medidas compensatorias.

- El Estudio de Impacto Ambiental debe contar con censos de especies y trabajo de campo que permita determinar la presencia tanto de hábitats como de especies de interés comunitario que se puedan ver afectados por el proyecto de forma objetiva.

- Se deben prever medidas preventivas y correctoras suficientes para evitar las afecciones de los hábitats presentes en el trazado.

#### 5. ENP

- El EIA debe incorporar las consideraciones que afecten al trazado Palma-Llucmajor (la Zona Cas Rubins pk 36+0000 quedaría fuera) del informe emitido por el Servicio de Planificación al Medio Natural (3/6/2025):

a) El trazado debe evitar las dos balsas temporales ubicadas en los puntos siguientes con el fin de evitar perjuicio a la integridad de la ZEC ES5310037 Balsas de la marina de Llucmajor (coordenadas UTM31N ETRS89):

\* X 482949 Y 4371800 Bassa Fonda de Son Cànoves

\* X 481602 Y 4372115 Bassa de Son Cànoves

b) Identificar e incorporar los dos conectores ecológicos siguientes:

\* Zona situada entre los puntos kilométricos 19+000 a 21+000 del trazado.

\* Zona Cas Rubins, en el punto kilométrico 36+0000.

c) Diseñar las medidas correctoras y protectoras considerando los dos conectores ecológicos mencionados y contando con censos específicos de fauna e inventarios de hábitats de campo. Conviene destacar que los proyectos constructivos deberán incorporar los siguientes estudios:

\* Censos de fauna específicos y trabajo de campo con el fin de ejecutar unas medidas preventivas, correctoras y compensatorias basadas en datos objetivos de la fauna afectada.

\* Inventario de los hábitats afectados por el trazado fuera de Red Natura 2000: cálculo de la superficie total afectada, previsión de restauración de la superficie afectada y compensación de la superficie destruida.

\* Evaluación y análisis de la pérdida de conectividad de la fauna en los lugares señalados (zona 1 y zona 2). Las soluciones que se propongan deberán diseñarse teniendo en cuenta los resultados del inventario de hábitats y los censos realizados ad hoc.

#### 6. Fauna

- El Estudio de Impacto Ambiental debe contar con censos de fauna y trabajo de campo que permita determinar las especies que se pueden ver afectadas por el proyecto de forma objetiva.

- Se deben incluir medidas correctoras y preventivas para minimizar las afecciones.

- El EIA debe incluir las indicaciones del informe del Servicio de Protección de especies (05/06/2025):

*«- Los resultados del seguimiento de mortalidad por electrocución y colisión de avifauna con la catenaria deberán informarse anualmente al Servicio de Protección de Especies.*

*- Hay que realizar una prospección previa del terreno antes de la entrada de la maquinaria para detectar tortugas de tierra presentes y trasladarlas a una zona segura. Esta prospección no debe realizarse en los meses de frío, dado que la tortuga mediterránea podría estar enterrada y no se detectaría.*

*- Se deberán llevar a cabo revisiones diarias de las zanjas, que deberán permanecer abiertas el menor tiempo posible. También se deberán colocar elementos que permitan la salida de la fauna en caso de caída al interior.*

*- Hay que incorporar al estudio ambiental estratégico el diseño de cierres y pasos de fauna, como túneles o puentes verdes, con el fin de garantizar la permeabilidad ecológica del corredor ferroviario de Migjorn y mejorar la conectividad entre hábitats fragmentados.»*

#### 7. Paisaje

- El EIA debe implementar medidas de protección del paisaje.

#### 8. Patrimonio

- En la fase de proyecto, deben cumplirse las prescripciones del informe del Servicio de Patrimonio Histórico (10/06/2025):

*«- Respecto de los bienes listados se deberá garantizar su conservación y estabilidad al paso de las vías aéreas o soterradas. En caso de que sea necesario se balizarán los bienes para evitar afectación con la maniobra de maquinaria o acopio de materiales de obra.*

*- Los tramos coincidentes con el antiguo trazado deberían preservar los antiguos elementos ferroviarios con cierta identidad que puedan perdurar, como antiguas dependencias, puentes o paso entre vías.*



- Para tener una valoración ajustada de la afectación patrimonial, se deberá hacer una prospección del todo el trazado y sus alrededores (a excepción del núcleo urbano de Palma) situando los elementos patrimoniales listados y otros de carácter etnológico que no figuran explicitados (molinos, paredes de piedra en seco, aljibes...) y los eventuales elementos arqueológicos identificables en superficie.

- Para llevar a cabo la prospección se deberá presentar un proyecto arqueológico junto con el nombramiento del técnico que lo dirigirá, que deberá ser autorizado por la Comisión Insular de Patrimonio Histórico.

- Una vez llevada a cabo la intervención, se deberán presentar los resultados al Servicio de Patrimonio del Consell de Mallorca con el fin de evaluar el impacto sobre eventuales restos patrimoniales, emitir informe definitivo y se plantearán, en su caso, aquellas modificaciones necesarias para garantizar su conservación.»

#### 9. Residuos

- El EIA debe definir la necesidad de materiales externos (préstamos) y la eliminación de material sobrante (vertederos).

#### 10. Agricultura

- En la fase de proyecto, se debe incorporar medidas para minimizar la interferencia con la estructura agrícola-ganadera.

#### 11. Normativa sobrevenida

Tal y como se indica en el punto 13 de las consideraciones técnicas, el EIA debe actualizar la normativa sobrevenida de los planes sectoriales y territoriales: PITVI 2010-2024 y el Plan Estatal Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (2011-2017).

Se recuerda que:

1- La declaración ambiental estratégica corresponde **al tramo comprendido entre Palma (inicio línea Son Costa) y Lluçmajor, se excluye el tramo Lluçmajor-Campos que se pospone por una futura AAE.**

2- Dado que el Estudio Ambiental Estratégico presentado analiza el Plan a nivel de proyecto, las consideraciones de la mayoría de las administraciones consultadas se centran en el proyecto, por lo que, no se han incluido en la presente declaración ambiental estratégica y se tendrán en cuenta para el trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto.

Se recomienda que:

Tal y como indica en el informe emitido por el Servicio de Planificación al Medio Natural (3/6/2025): «planificar los censos y los inventarios y diseñar los pasos de fauna y los cierres perimetrales de acuerdo con los Documentos del Grupo de Trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte (<https://www.miteco.gob.es/fr/biodiversidad/temas/ecosistemas-yconectividad/conectividad-fragmentacion-de-habitats-y-restauracion/fragmdocumentos-grupo-trabajo.html>)»

**Segundo.** Se publicará la presente declaración ambiental estratégica, en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

**Tercero.** La declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el BOIB, no se hubiera procedido a la aprobación de la misma en el plazo máximo de cuatro años desde la publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 17.8 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears. Sin perjuicio de que el promotor pueda solicitar la prórroga de la vigencia antes de que transcurra este plazo.

**Cuarto.** Contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, sean procedentes en la vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de aprobación del plan, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25.4 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 la aprobación.

(Firmado electrónicamente: 13 de abril de 2026)

**La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental**  
Paz Andrade Barberá

