

## Secció III. Altres disposicions i actes administratius

### ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA CONSELLERIA DE MEDI AMBIENT I TERRITORI

#### **3866** *Acord del Ple de la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears sobre el Parc motor ubicat a la finca pública de Sa Coma, TM Santa Eulària des Riu i Sant Antoni de Portmany (105A/2019)*

En relació amb l'assumpte de referència, i d'acord amb l'establert a l'article 41.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, es publica l'Acord del Ple de la CMAIB, en sessió de 30 d'abril de 2020,

#### **DECLARACIÓ D'IMPACTE AMBIENTAL**

Es tracta de la construcció d'un circuit de motocròs dins sòl rústic, a la finca pública de Sa Coma, als termes municipals de Santa Eulària des Riu i Sant Antoni de Portmany, a l'illa d'Eivissa, afectant 75.285 m<sup>2</sup> de superfície.

El projecte es troba inclòs a l'Annex 1 «projectes sotmesos a avaluació d'impacte ambiental ordinària» de la Llei 12/2016, d'avaluació ambiental de les Illes Balears, dins el grup 11. Altres projectes, apartat 9) Pistes de curses i de proves per a vehicles a motor.

Els terrenys estan qualificats com sistema general de caràcter supramunicipal, segons la Llei 10/2010, de 27 de juliol, de mesures urgents relatives a determinades infraestructures i equipaments d'interès general en matèria d'ordenació territorial, urbanisme i d'impuls a la inversió. Aquesta qualificació implica la declaració d'interès general de les actuacions que en l'àmbit d'aquest sistema general es plantegin en sòl rústic.

#### **+Informació del projecte: objecte, ubicació i descripció**

L'objecte és la construcció d'un circuit per a la pràctica de motocròs a la finca pública de Sa Coma, amb una superfície de 75.285 m<sup>2</sup>, una longitud total de corda de 1.525 m i 6 m d'amplada.

A més del circuit, el projecte bàsic contempla les següents obres i instal·lacions:

- Zona de públic i vials.
- Paviments i acabats superficials.
- Moviments de terres per configurar el circuit i talussos.
- Instal·lació de xarxa elèctrica, d'abastiment d'aigua, de rec, sanejament, pluvials i drenatge.
- Edificacions d'obra per albergar les instal·lacions sanitàries (8), un bar, un vestidor, un edifici per a infermeria i oficina i una caseta de comissaris. En total 13 edificacions, amb una superfície total de 84,2 m<sup>2</sup>.
- Tancaments de pista i instal·lacions i mesures de protecció.
- Pantalles acústiques com a mesura correctora dels renous.

A la fase de funcionament es preveuen un màxim de 10 competicions a l'any, i un calendari d'entrenament de 3 dies a la setmana (dijous, dissabtes i diumenges).

L'aforament de públic final és de 1.840 persones (modificant la previsió inicial de 2.000 persones), i es preveu una reserva d'aparcament per a 400 turismes i 610 motocicletes dins la zona urbana de Sa Coma adjacent.

El promotor del projecte i l'òrgan substantiu és el Consell Insular d'Eivissa.

El pressupost d'execució material és de 3.602.238,77 € i el temps d'execució prevista és de 43 setmanes (10 mesos i 3 setmanes).

#### **+Elements ambientals significatius de l'entorn del projecte**

Els terrenys on es preveu la instal·lació del Parc Motor Sa Coma s'ubiquen a la finca pública Sa Coma, en sòl rústic, pol. 20, parc. 9009 i 54 de Sant Antoni de Portmany i pol. 23, parc. 20 de Santa Eulària des Riu. Es troba just a devora de la carretera C-731 d'Eivissa a Sant Antoni, al pk 3,3.

Limiten al sud-oest amb ANEI i AANP i el nord-est amb sòl urbà corresponent a les antigues instal·lacions militars on actualment es troben els següents serveis públics:





- IBANAT i mitjans d'extinció d'incendis forestals.
- Centre d'internament de menors.
- Emergències (112).
- Escola Balear d'Administració Pública (EBAP).

Els terrenys es troben parcialment afectats per Àrea de Prevenció de Riscos d'erosió i d'incendis i vulnerabilitat d'aqüífers moderada. No es veuen afectats per riscos d'inundació ni d'esllavissaments.

No està afectada per cap espai natural protegit, i es troba a una distància de 650 m al sud-oest de Xarxa Natura 2000 (LIC Serra Grossa).

L'EIA presentat ha analitzat i valorat el medi atmosfèric i clima, la qualitat de l'aire, l'ambient sonor, lumínic, geologia, hidrologia superficial, hidrogeologia, fauna, vegetació i usos del sòl, espècies protegides, valoració de la qualitat ecològica i del paisatge, patrimoni i medi socioeconòmic.

En relació a la qualitat acústica, l'informe ha delimitat la servitud acústica i elaborat el mapa de renou dels terrenys on s'ubica el Parc Motor, amb clara influència de la carretera C-731 Eivissa-Sant Antoni. L'estudi conclou que el circuit no es troba afectat per índexs de renou significatius (de 55 dBA o més).

Quant a la geomorfologia, els terrenys es troben alterats per l'ús militar d'antics camps agrícoles abancalats. En general són terrenys pràcticament plans, amb un talús de fins 8 m d'altura al camí d'accés a la nova depuradora present al nord-est de la parcel·la.

En relació a l'aigua, no es troben fonts ni sondejos en la parcel·la d'actuació. A més, a la zona d'actuació no transcorren torrents i no s'identifica cap zona susceptible de sofrir inundacions de manera natural. L'EIA identifica una xarxa de drenatge que travessa els terrenys prevists pel Parc Motor, però en realitat el drenatge es produeix per cunetes i canals de drenatge.

En relació a la flora, s'identifiquen diferents tipus de vegetació i usos del sòl, destacant dins la vegetació forestal el pinar savinar en diferents estats d'evolució, amb matolls o en regeneració, i camps de cultiu de secà abandonats parcialment reforestats i amb espècies ruderals. No s'han identificat a l'àmbit d'actuació cap espècie de flora protegida o catalogada pel seu interès ecològic i/o biogeogràfic, ni a la cartografia del Bioatles.

La fauna present a la zona d'actuació es conforma per comunitats d'aus pròpies d'hàbitats agrícoles i forestals de moderada a elevada pressió antròpica. L'EIA inclou un llistat de les espècies de fauna presents a l'entorn del projecte i la seva protecció i catalogació. És poc probable la presència de la geneta d'Eivissa (*Genetta genetta isabellae*). Destaca la possible presència a l'entorn del projecte de quiròpters, la sargantana pitiusa (*Podarcis pitiusensis*).

L'EIA fa una valoració de la qualitat ambiental del medi natural afectat pel projecte, tant de la vegetació com de la fauna, i una on integra les dues anteriors, amb una zona de qualitat ecològica mitjana (pinar savinar a l'extrem est i sud-oest) i baixa (antics camps de cultiu abandonats on hi ha un circuit provisional de motocròs).

Quant al paisatge, l'EIA inclou un estudi d'incidència paisatgística com annex on s'ha valorat el paisatge intrínsec i extrínsec, prèvia a l'actuació i amb el projecte executat, emprant diferents característiques (conques interiors o unitats de paisatge, permeabilitat visual, elements del paisatge, qualitat i fragilitat visual). Es conclou que la fragilitat de la conca visual real es mitjana-baixa.

En relació al patrimoni, el document indica que, als terrenys directament afectats pel projecte, no existeix cap element o conjunt patrimonial protegit, catalogat o inventariat. Destaca la presència d'una necròpoli púnica (jaciment Sa Coma), localitzada parcialment a l'interior de la finca, fora de l'emplaçament del projecte, a l'oest de la parcel·la. Dins els elements etnològics, s'ha estimat l'afectació de 1.211 m lineals de parets seques.

Dins el medi soci-econòmic, s'ha analitzat la mobilitat de l'entorn de manera general i assenyala l'existència d'una aturada de bus per sentit a l'entrada de la finca de Sa Coma, potencialment utilitzable pels usuaris de la instal·lació.

#### **+Resum del procés d'avaluació**

Fase d'informació pública i de consultes

El 27 de novembre de 2018 es va publicar en el BOIB núm. 148 i al tauler d'anuncis i edicte electrònic de la Seu Electrònica del consell Insular d'Eivissa la informació pública de l'expedient de sol·licitud d'atorgament del permís d'inici d'instal·lació i obres de l'activitat objecte del projecte. No es varen rebre al·legacions. Durant la Informació Pública han estat consultades les següents administracions:

1. Comissió de Medi Ambient
2. Servei d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics





3. Servei d'Aigües Superficials de la DG de Recursos Hídrics
4. Ajuntament de Santa Eulària des Riu
5. Ajuntament de Sant Antoni de Portmany
6. Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
7. Xarxa Natura de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat
8. DG d'Esports i Joventut de la Conselleria de Cultura, Participació i Esports.
9. Consejo Superior de Deportes
10. Ajuntament de Santa Eulària des Riu
11. Ajuntament de Sant Antoni de Portmany

Posteriorment, des de la CMAIB es va fer consultes a les següents administracions:

- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius
- DG Mobilitat i Habitatge de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge
- DG d'Emergències i Interior de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització

S'han rebut els següents informes:

- Informe tècnic de Patrimoni del Consell d'Eivissa (17/01/2019) planteja un pla de control de tots els moviments de terra vista la riquesa arqueològica del torrent des Fornàs.

- Informe del Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl de la DG d'Espais Naturals i Biodiversitat (29/01/2019), on conclou que no té cap inconvenient en l'execució i inici d'activitat del projecte sempre que siguin executades les mesures de prevenció i autoprotecció d'incendis forestals descrites al projecte d'acord amb la normativa vigent.

- Informe del Departament de Medi Ambient del Consell d'Eivissa, on informa favorablement.

- Informe de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria (AESA) (01/04/2019) on informa que els serveis tècnics d'AESA han verificat que les actuacions projectades no vulneren cap de les servituds aeronàutiques establertes per a l'aeroport d'Eivissa, autoritzant la construcció de casetes i els moviments de terres amb condicionants.

- Informe tècnic de l'enginyer municipal de l'Ajuntament de Santa Eulària (23/04/2019) amb esmenes i aclariments relacionats amb la correcció d'errades a la Fitxa Resum (registre Pla Autoprotecció, aforament i superfície computable), en cas de pretendre emetre música s'haurà de presentar nou Estudi Acústic i compliment de la normativa acústica vigent, disposar d'autorització de la propietat privada a una petita franja al sud-est del perímetre per netejar i clarejar la vegetació i assegurar la legalització del pou present en la finca en cas d'utilitzar-se.

- Informe del Departament d'Urbanisme i Activitats de l'Ajuntament de Sant Antoni de Portmany (29/04/2019) on es reitera els aspectes contemplats a l'informe de 20 de febrer de 2019 als efectes de ser contemplats als informes tècnics emesos en el procediment d'instal·lació d'acord amb la Llei 7/2013. A més, assenyala que es tindran que valorar les mesures addicionals que es planifiquin en matèria de plans d'autoprotecció i de sostenibilitat ambiental, prestant especial atenció a les mesures d'integració paisatgística.

- Informe del Servei de Planificació al Medi Natural (18/06/2019), on s'informa favorablement sempre i quan es compleixin totes les mesures correctores proposades a l'estudi d'impacte ambiental i les següents mesures correctores:

- Es dotarà al circuit de barreres acústiques efectives: es realitzarà el circuit a una cota inferior a la del terreny i es crearan talussos d'apantallament. A més, s'instal·laran pantalles acústiques als punts necessaris. Garantint que en situació de circulació de cursa no es superaran els límits màxims permesos a les zones d'ús residencial consolidat, ni els 55 dB(A) a les dues edificacions residencials més properes al circuit.

- No s'instal·larà il·luminació exterior, al ser un circuit d'ús diürn. Només es disposarà d'il·luminació a l'interior de les casetes.

- El paviment del circuit de motocròs serà de terra vegetal barrejada amb material vegetal triturat, per aconseguir una terra que retengui la humitat, evitant la compactació i la pols.

- Per a les zones d'aparcament, s'aprofitarà la gran superfície de sòl urbà pavimentat existent a la finca de Sa Coma, unes 157 places.

- Les tasques d'execució de la franja contra incendis i els d'eliminació de la vegetació de les zones afectades pel projecte (preparació del terreny) s'executaran fora del període de nidificació de les aus, és a dir, fora del període comprès entre el 15 de març i el 15 de juliol, i fora de l'època de risc d'incendi.

- La parcel·la disposarà d'un tancament perimetral de 2 metres d'alçada de simple torsió, amb la finalitat d'impedir l'accés no autoritzat, el pas d'animals i la dispersió dels assistents a la instal·lació.

- Es realitzaran una sèrie de mesures de millora ambiental al sud-oest del circuit, reforestant una superfície forestal degradada que abans havia estat utilitzada com a circuit il·legal.





-Informe del Servei d'Aigües Superficials de la DG de Recursos Hídrics (05/07/2019), on conclou que el projecte no presenta afeccions al domini públic hidràulic de les aigües superficials, a les seves zones de protecció (servitud, policia) i a zones inundables o potencialment inundables.

-Informe del Servei d'Estudis i Planificació de la DG de Recursos Hídrics (22/05/2019), on informa favorablement amb els següents condicionants:

- Es recolliran aigües pluvials potencialment hidrocarbonades a la zona d'aparcament destinat al públic, si és tècnicament viable, i abans del seu abocament, també s'haurà de preveure fer un tractament previ d'aquestes aigües, que serà, com a mínim, de decantació i separació d'hidrocarburs.
- Es recomana, segons l'art. 61 i 62 del PHIB 2015, utilitzar les aigües pluvials del circuit, establint els corresponents sistemes de captació, emmagatzematge i tractament. També a la zona verda projectada dintre del circuit (sobretot zona arbrada), es recomana fer els corresponents regs de manteniment.
- Si s'utilitzen les aigües pluvials com aigües per a consum humà, es recomana complir amb l'establert al Reial Decret 140/2003, de 7 de febrer, pel qual s'estableixen els criteris sanitaris de la qualitat de l'aigua de consum humà.

-Informe de la DG Mobilitat i Habitatge de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge (28/11/2019), amb les següents indicacions:

- La proposta del parc motor haurà d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, segons l'article 194 de la Llei 4/2014, de 20 de juny, de transports terrestres i mobilitat sostenible de les Illes Balears, on:
  - \*Es definiran les mesures a adoptar respecte dels grans centres generadors de mobilitat.
  - \*S'haurà de garantir el compliment del dret a l'accessibilitat universal en condicions no discriminatòries per a la utilització de les dotacions públiques i els equipaments col·lectius d'ús públic.
  - \*S'adoptaran les mesures compensatòries sobre les externalitats negatives que generi la implantació del gran centre generador.
  - \*L'estudi de mobilitat haurà de contenir propostes concretes en matèria de mobilitat i aquestes s'hauran de desenvolupar.
- S'haurà de presentar un projecte de reordenació de l'accés al Parc Motor des de la carretera EI-600 (antiga carretera C-731 d'Eivissa a Sant Antoni), atès l'art. 35.4 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la CAIB.

-Informe de la DG d'Emergències i Interior de la Conselleria d'Administracions Públiques i Modernització (13/12/2019), amb les següents conclusions:

[...], es conclou que la documentació remesa el passat dia 25 de novembre, no està afectada pel Reial Decret 393/2007, de 23 de març, als efectes de la necessitat de tenir Pla d'Autoprotecció tot i que s'ha detectat que manca el preceptiu Pla d'Emergència establert a l'article 20 de la Llei de Prevenció de Riscos Laborals.

-Informe del Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Conselleria de Transició Energètica i Sectors Productius (14/01/2020), amb les següents conclusions:

1. Es promourà la rehabilitació dels edificis existents, en possible, i es procurarà que siguin de consum quasi nul, tal i com s'estableixen els articles 31 i 32 de la Llei 10/2019.
2. Per a les instal·lacions que es promoguin es considerarà cobrir el subministrament energètic mitjançant fonts renovables d'acord amb l'article 42 de la Llei 10/2019.
3. Les zones d'aparcament es cobriran de plaques d'energia fotovoltaica, tal i com s'estableix a l'article 53 de la Llei 10/2019.
4. La zona d'aparcament es dotarà de punts de càrrega de vehicle elèctric d'acord amb l'article 64 de la Llei 10/2019.
5. Es reservaran aparcaments per a vehicles lliures d'emissions, d'acord amb l'article 65 de la Llei 10/2019.
6. La superfície a reforestar més la implementació d'energies renovables haurà de ser suficient per compensar l'emissió de gasos d'efecte hivernacle tant de la fase de construcció com de la fase d'explotació, tenint en compte les pròpies emissions que durant la fase de funcionament generin els vehicles al circuit i que no han estat calculades.
7. Durant la fase de construcció s'aplicaran codis de bones pràctiques ambientals (<http://atmosfera.caib.es>).
8. S'haurà de disposar d'un pla especial de mobilitat per als dies de competició que inclogui transport públic específic per a aquell dia i vies d'accés per a vehicles alternatius. Més, tenint en compte que el número de places d'aparcament (157) són molt poques respecte de l'aforament previst (2.000 persones).
9. El circuit ha de disposar d'instal·lacions d'aprofitament d'aigua de pluja i pregestió d'aigües grises, per tal que sigui pràcticament autosuficient.



## Anàlisi tècnica de l'expedient

### Alternatives

L'EIA inclou un annex d'estudi d'alternatives on es contempla l'alternativa 0 i diferents alternatives d'emplaçament, capacitat i superfície afectada i de disseny topogràfic i model acústic.

1. Alternativa 0: la no execució del projecte, on s'han contemplat la situació actual, amb les activitats actualment existents, i la situació a l'any 2008. El document profunditza en l'alternativa zero que suposa la recuperació de la situació prèvia a l'inici de les activitats actualment existents. Malgrat ser ambientalment millor, es traslladaria el problema a altres zones naturals que s'han anat emprant com pistes de motocròs sense controlar. Per tant, es descarta l'opció de no executar el projecte.

2. Alternatives d'emplaçament: s'han plantejat 8 emplaçaments en diferents llocs:

- E1: Sa Coma
- E2: antic circuit de motocròs de Cap Martinet
- E3: zona de Santa Agnès de Corona (pre-seleccionats en 2006 pel Consell).
- E4: antic hipòdrom de Can Bufí
- E5: hipòdrom Sant Rafel
- E6: hipòdrom Sant Jordi
- E7: zona Cala Bassa
- E8: Sant Antoni.

S'ha avaluat segons diferents característiques (albergar activitats semblants, plantejar com possibilitat, amplitud suficient, gestió pública o mixta) i comparat ambientalment els diferents emplaçaments, sent la millor opció l'E1: Sa Coma, al tenir menys impacte global.

3. Alternatives de capacitat: es consideren les alternatives dins la finca Sa Coma. Es consideren les següents alternatives:

- S1: dues pistes esportives separades, una per motocròs i altre per autocròs (projecte 2012).
- S2: dues pistes separades, amb reducció de superfície (projecte 2014).
- S3: una pista polivalent per autocròs i motocròs, amb reducció de superfície.
- S4: una pista polivalent, més petita que l'alternativa S3.
- S5: una pista per motocròs, més petita que l'alternativa S2.

Després d'una avaluació comparativa aplicant diferents criteris i prenent com a referència la situació en 2008, es tria l'alternativa S5 per oferir millor equilibri entre la superfície afectada, valoració ecològica i posterior fase de modelització acústica, i descartar la resta per presentar incompatibilitats tècniques o major impacte ambiental.

4. Alternatives de disseny topogràfic i model acústic: es consideren diferents solucions pel comportament acústic:

- Circuit «excavat»: cota per davall de fins 20 m sobre l'actual en tota la superfície del circuit. Es descarta per ser molt costós i inviable econòmicament.
- Circuit «en trinxera»: al llarg del traçat, sobre la cota actual o amb excavació moderada. Excavació i talussos al llarg de tot el traçat. Després de plantejar 4 alternatives de disseny acústic, s'ha arribat a la solució proposada que assoleix els nivells acústics per als habitatges propers dins de la normativa.

Aquestes alternatives es consideren viables i justificades adequadament.

Principals impactes de l'alternativa escollida i la seva correcció

Com a conseqüència de l'execució del projecte s'eliminarà la capa de sòl fèrtil i l'alteració permanent de la topografia de la superfície afectada. Es realitzaran excavacions de 3 m de profunditat i terraplens de fins 6 m d'alçada. El sòls vegetals es reutilitzaran per la revegetació dels futurs talussos del circuit. Es marcaran amb cintes d'abalisament o closos els límits de les zones a actuar.

Durant les obres es produirà emissions de pols a l'atmosfera pels moviments de terra a l'aire lliure. L'EIA inclou una estimació de les emissions durant l'obra i els receptors sensibles afectats. Es regaran les pistes i zones de treball diàriament a les èpoques més seques i caloroses.



Les emissions de CO<sub>2</sub> associades a l'execució de les obres s'han estimat en 967 tones de CO<sub>2</sub>, equivalent a 7.736 peus d'arbres forestals per absorbir en un any aquest CO<sub>2</sub> generat.

Durant la fase de construcció es produiran renous provinents de la maquinària de l'obra i durant la fase d'explotació per la circulació de les motos al circuit els dies d'entrenament (3 dies a la setmana, 156 dies a l'any) i de competició (10 dies a l'any).

A l'estudi acústic de detall amb simulacions dels nivells sonors durant l'obra per a diferents escenaris, no es superen els 55 dBA als 2 punts sensibles avaluats (habitatges propers). Es realitzarà un programa de seguiment acústic del funcionament de la instal·lació amb mesures acústiques a les zones sensibles.

Durant la fase de construcció es generaran residus inerts pel moviment de terres i excavacions, es reutilitzarà el que es pugui, la resta es gestionarà a abocador autoritzat. Es generaran residus perillosos a la fase de construcció provinents del manteniment de la maquinària i vehicles, que seran gestionats per gestors autoritzats. L'eliminació de vegetació generarà residus vegetals que es preveu aprofitar mitjançant la venda de fusta i valorització energètica (biomassa). La part que no es pugui aprofitar es durà a abocador de residus urbans.

Els apilaments temporals de les terres d'excavació es realitzaran al costat de les zones d'extracció, i sempre sobre superfícies afectades directament pel projecte. Els materials constructius s'apilaran a l'esplanada corresponent a la recta de sortida i dues zones a la zona urbana de Sa Coma.

Es preveu que el projecte d'execució inclogui l'estudi de residus de construcció i demolició contemplat al RD 105/2008, així com la disposició, nombre i grandària de contenidors de residus per la seva separació en origen.

La maquinària a emprar durant les obres es mantindran i es proveiran de carburant a una superfície pavimentada dins la zona urbana de Sa Coma, per tal d'evitar el risc de contaminació de sòls i aqüífers.

L'EIA inclou mesures relacionades amb els vehicles i maquinària emprades a l'obra per tal d'evitar o minimitzar els seus impactes.

Es modificarà el règim d'escorrentia i infiltració, al modificar-se la superfície topogràfica. No presenta riscos hidrològics per inundació.

La massa d'aigua subterrània Serra Grossa es troba en situació dolenta a nivell quantitatiu i qualitatiu amb presència de clorurs i en risc de no arribar al bon estat quantitatiu. La vulnerabilitat d'aqüífers és moderada.

S'ha estimat un consum d'aigua durant les obres de 10.000 T (47 T diàries), considerant el reg de les pistes i el consum de materials.

L'EIA inclou dins els consums energètics els consums de la maquinària durant les obres.

Els materials emprats a l'obra provindran de processos de fabricació basats en el reciclatge de materials, de manera que hi haga una reducció de l'impacte dels recursos energètics, d'aigua i de petjada ecològica del projecte.

Hi ha risc d'incendi forestal per les feines de tall i soldadura durant la fase de construcció, per la proximitat a zona forestal considerada ZAR (Zona d'Alt Risc).

Per a la construcció del circuit s'eliminaran 4.309 m<sup>2</sup> de pinar savinar dens amb matolls i 7.302 m<sup>2</sup> de pinar savinar deteriorat.

Es preveu la retirada de matolls i poda de branques en una superfície de 26.122 m<sup>2</sup> de zona forestal. També es preveu una possible afecció de l'entorn forestal d'uns 7.000 m<sup>2</sup> per l'apilament de materials vegetals i d'excavació i residus generats. La desaparició de la vegetació preexistent suposarà la desaparició de l'habitat natural de la fauna associada.

Aquesta incidència negativa es compensarà amb la reforestació de 7.888 m<sup>2</sup> de zona forestal, alterada actualment per pistes i desnivells, amb plantes autòctones (pi, savina, ginebre, llentiscle, bruc, coscolla, arboç). Als talussos i zones no transitades es sembraran herbàcies per la seva revegetació (28.637 m<sup>2</sup>) i es regeneraran les zones forestals (7.888 m<sup>2</sup>) amb 14.320 exemplars diferents espècies de matolls i arbres autòctons (70 *Pinus halepensis* i 400 *Juniperus phoenicea*).

Els treballs d'execució de la franja contra incendis i d'eliminació de la vegetació es faran fora del període de nidificació de les aus (entre el quinze de març i quinze de juliol) i fora de l'època de risc d'incendi (entre l'1 de maig i 15 d'octubre). A les obres es complirà el compliment del Decret 125/2007 de normes d'ús del foc.

Es produirà una alteració paisatgística irreversible.



Hi ha la possibilitat que es pugui afectar a restes arqueològics, al trobar-se un jaciment púnic al costat de l'emplaçament del projecte. Es preveu com a mesura preventiva l'elaboració per equip tècnic competent d'un Pla d'Actuació Arqueològica. Es documentarà, datarà i comunicarà al departament de Cultura del Consell Insular d'Eivissa qualsevol troballa.

La preparació del terreny suposarà l'eliminació de 1.211 m lineals (situació 2008) de parets seques existents, considerades elements rurals amb valor etnològic.

L'EIA ha calculat la mobilitat induïda per les obres, comptant els trajectes necessaris pel transport de materials, desplaçament de maquinària i treballadors, amb un total de 3.342 trajectes (2.697 de vehicles pesants) i una mitjana de 15 km. També s'ha valorat la incidència de les obres sobre la xarxa viària insular, en concret l'augment de tràfic sobre l'Índex Mitjà Diari (IMD) sobre la carretera C-731 d'Eivissa a Sant Antoni.

Es promocionarà el transport públic per acudir a les competicions i s'estudiarà la viabilitat d'un sistema de microbusos des d'Eivissa per a les competicions més importants.

Durant la fase de funcionament, la presència física de la instal·lació tindrà efecte barrera sobre la fauna.

Es preveu un consum d'aigua potable de 4.284 m<sup>3</sup> anuals, dels quals 4.134 m<sup>3</sup> son per reg i 150 m<sup>3</sup> pels banys.

L'abastiment d'aigua pels vestidors, banys i reg del circuit es preveu mitjançant connexió a la xarxa abastiment existent Sa Coma, a més de 3 dipòsits soterrats (10 T).

Les aigües residuals es tractaran mitjançant connexió amb la xarxa de sanejament existent de Sa Coma. A l'escrit presentat pel promotor de data 13 de març de 2020, justifica que la producció esperada d'aigües residuals generades durant els dies de campionat seran assumibles per la depuradora on es tractaran aquestes aigües.

El subministrament elèctric es farà mitjançant connexió a la xarxa elèctrica existent de Sa Coma, amb un consum previst de 31.599 W anuals. No es preveu cap instal·lació d'energies renovables al projecte. S'haurà d'autoabastir energèticament les instal·lacions previstes amb energies renovables.

Durant les carreres s'aplicarà un protocol d'obligat compliment pels pilots i membres del seu equip en el cas de vessaments de combustibles, lubricants, líquids de fre per la seva contenció i neteja.

Durant les competicions s'habilitaran zones de fumadors allunyades de zones forestals, així com presència dels serveis d'extinció d'incendis forestals.

Es proposa fer una auditoria ambiental durant l'execució del projecte, per garantir l'execució de les mesures i el pla de vigilància.

Es plantegen una sèrie de mesures addicionals recomanables dirigides a la restauració de zones naturals degradades per la pràctica de motocròs (dunes d'Es Codolar, antic circuit de Cap Martinet, circuits provisionals de Cala Bassa i Sant Antoni). No s'han incorporat al projecte, atès que es tracta de propietats privades i/o terrenys protegits.

L'EIA inclou un Pla de Vigilància Ambiental per tal de vigilar el desenvolupament i efectivitat de les mesures correctores proposades, tant de la fase de construcció com de funcionament.

## Conclusions

Per tot l'anterior, es proposa formular la declaració d'impacte ambiental favorable a la realització del projecte Parc Motor de Sa Coma, dins els T.M. de Sant Antoni de Portmany i Santa Eulària des Riu (Eivissa), promogut pel Consell d'Eivissa, atès que previsiblement no es produiran impactes adversos significatius sobre el medi ambient, sempre que es compleixin les mesures preventives i correctores previstes a l'EIA de setembre de 2018 i l'Addenda de maig de 2019, redactades per Duna Consultores, al projecte bàsic i als annexes presentats, a més dels següents condicionants:

1. Es prohibeix la crema de rostolls i restes de vegetació que puguin generar-se durant les tales i els desbrossaments. Les restes vegetals s'hauran de dur a instal·lacions que puguin aprofitar-les per fer compost o ésser recollits per empreses que facin aquesta valorització.
2. Les activitats relacionades amb les tasques d'execució de la franja contra incendis i els d'eliminació de la vegetació de les zones afectades pel projecte, es faran fora de l'època de reproducció de les aus que hi són presents. És a dir, no es poden realitzar entre els mesos de març i juliol, ambdós inclosos..





3. Per evitar l'impacte de les aigües pluvials a les xarxes de sanejament i drenatge i al seu entorn, s'adoptaran sistemes de drenatge sostenible a les superfícies previstes d'aparcament, circuit i zones de lleure, i que permetin la recollida i l'emmagatzemament, preferentment per a un ús posterior o la reincorporació al medi.
4. Es recolliran les aigües pluvials potencialment hidrocarbonades a la zona de pilots (paddock-boxes) i als aparcaments situats dins el recinte del circuit, amb un sistema de decantació i separació d'hidrocarburs abans del seu abocament i gestionat periòdicament per gestors autoritzats.
5. Es faran inspeccions visuals dins la zona d'actuació, tant en la fase de construcció com la de funcionament del circuit, de manera periòdica, al menys una vegada a la setmana, per revisar la presència de possibles animals ferits o morts. En el cas de trobar-se un animal mort o ferit i que sigui una espècie catalogada o protegida, o en cas de dubte, haurà d'avisar-se a l'112 o als agents de medi ambient del Govern Balear. En el cas que sigui un cadàver, no s'haurà de tocar, en cap cas, ni desplaçar-lo, deixant-lo intacte tal com s'ha trobat.
6. El reg durant la fase de construcció i de funcionament del circuit es farà mitjançant la utilització d'aigua depurada quant la nova depuradora estigui en funcionament, si no es possible es regarà amb aigua de pluvials i en últim cas amb aigua potable provinent de la xarxa. En cas que s'utilitzin les aigües pluvials com aigües per a consum humà, es complirà amb l'establert al Reial Decret 140 /2003, de 7 de febrer, pel qual s'estableixen els criteris sanitaris de la qualitat de l'aigua de consum humà..
7. El subministrament energètic provindrà 100% d'energies renovables, excepte en cas d'inviabilitat tècnica manifesta que s'haurà de justificar.
8. La zona d'aparcament es dotarà de 25 punts de càrrega de vehicles elèctrics.
9. Es reservaran 20 places d'aparcament per a ús exclusiu de vehicles lliures d'emissions (8 cotxes i 12 motos).
10. S'hauran d'aprofitar o trasplantar els arbres de gran port existents a la zona del projecte, així com respectar i tenir especial cura en no danyar durant les obres les formacions vegetals i exemplars de gran port existents a la parcel·la i a les zones perifèriques.
11. Es realitzaran regs de reforçament, sobretot durant la fase de sembra i els dos primers anys, en els mesos estivals, quan l'estress hídric és més elevat. L'aigua utilitzada per als regs serà regenerada i es realitzarà preferentment o bé a la fi de la tarda o a primera hora del matí, abans de la sortida del sol, amb la finalitat d'evitar la pèrdua de recurs per evaporació.
12. S'instal·larà un apantallament vegetal perimetral, constituïda per una combinació d'estrat arbori i arbustiu, a la zona nord-est més susceptible d'impacte visual. L'estrat arbori estarà format per exemplars autòctons de port mitjà o gran (entre 1,5 i 2,5 metres), amb baixos requeriments hídrics, a ser possible dels exemplars presents a la pròpia parcel·la. L'estrat arbustiu estarà format principalment per Pistacia lentiscus (mata). La separació entre els peus sembrats estarà compresa entre 1 i 2,5 metres atès el volum que pot ocupar cada individu arbori i a la possibilitat de desenvolupament de la part aèria. Hauran de disposar d'un sistema de rec, ja sigui automàtic o manual durant els 3 primers anys, especialment durant els mesos estivals en horari de menor intensitat lumínica.
13. L'alçada de 3 m de la pantalla vegetal, assolida en pocs mesos, màxim dos o tres anys, s'haurà de mantenir durant tota la vida del circuit, raó per la qual s'haurà de fer un manteniment constant, substituïnt amb arbres o bardisses a aquelles zones on no s'han arrelat correctament o s'han fet malbé.
14. Es disposarà d'un Pla Especial de Mobilitat per als dies de competició que inclogui transport públic específic per a aquell dia i vies d'accés per a vehicles alternatius.
15. S'assignarà un responsable mediambiental durant la fase d'obres encarregat de vigilar i fer complir el Pla de Vigilància Ambiental.
16. Atès que el pressupost del projecte supera el milió d'euros, es designarà un auditor ambiental. S'hauran d'incloure, al pressupost del projecte i l'EIA, les partides mediambientals de les mesures a aplicar, principalment la pantalla vegetal i el seguiment ambiental.
17. Com a mesura compensatòria, el promotor haurà de garantir que es restauri la superfície equivalent afectada pel circuit a algunes de les zones naturals degradades per la pràctica de motocròs, com les dunes d'Es Codolar o altres. Per tal d'això, el Consell podrà, entre d'altres, subscriure convenis de col·laboració amb propietaris, habilitar partides econòmiques per subvencionar les activitats de restauració empreses per la propietat o subscriure convenis de col·laboració amb les administracions competents per possibilitar la seva execució.
18. Es compensarà amb la implementació d'energies renovables o altres mesures, l'emissió de gasos d'efecte hivernacle produïts pels vehicles al circuit durant els dies de competicions.

#### Es recorda que:

- No s'instal·larà il·luminació exterior, només es disposarà d'il·luminació a l'interior de les casetes.
- Segons informe de la DG Mobilitat i Habitatge de la Conselleria de Mobilitat i Habitatge 28 de novembre de 2019, s'haurà de presentar davant l'administració competent un projecte de reordenació de l'accés, atès l'article 35.4 de la Llei 5/1990, de 24 de maig, de carreteres de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears.

#### Es recomana:

- que s'estudiï una dotació específica elèctrica pels vehicles de competició.
- que s'organitzin competicions de motos elèctriques.



Aquesta proposta de Declaració d'impacte ambiental s'emet sense perjudici de les competències urbanístiques, de gestió o territorials de les administracions competents i de les autoritzacions o informes necessaris per a l'obtenció de l'autorització.

Palma, 6 de maig de 2020

**El president de la CMAIB**

Antoni Alorda Vilarrubias

