



Secció III. Altres disposicions i actes administratius

ADMINISTRACIÓ DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA
CONSELLERIA D'HABITATGE, TERRITORI I MOBILITAT

3750 *Resolució de la directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental per la qual es formula l'informe d'impacte ambiental del projecte d'aparcament de vehicles a l'aire lliure a la Bassa, polígon 12, parcel·la 2, TM Sant Josep de Sa Talaia. (exp. 212a/2024)*

Vist l'informe tècnic amb proposta de resolució de dia 10 de novembre de 2025, i d'acord amb l'article 9.1 del Text refòs de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, i el punt 8. d) de l'article 2 del Decret 10/2025, de 14 de juliol, pel qual s'estableixen les competències i l'estructura orgànica bàsica de les conselleries de l'Administració de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, i el Decret 13/2025, de 31 de juliol, pel qual es corregeixen els errors detectats en el Decret 10/2025,

RESOLC FORMULAR:

L'informe d'impacte ambiental del projecte d'aparcament de vehicles a l'aire lliure a la Bassa, polígon 12, parcel·la 2, TM Sant Josep de Sa Talaia

1. Determinació de subjecció a avaluació ambiental i tramitació

Segons l'article 13.2 del Text Refòs de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, han de ser objecte d'avaluació d'impacte ambiental simplificada els projectes següents: els projectes inclosos en l'annex II de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, o en l'annex 2 d'aquesta llei.

Entre els projectes inclosos en l'annex 2, el projecte d'aparcament de vehicles a l'aire lliure a la zona costanera de la Bassa al municipi de Sant Josep de Sa Talaia s'inclou en el punt 4: *Aparcaments d'ús públic o col·lectiu i marines seques en sòl rústic*, del grup 4: *Projectes d'infraestructures*.

Per tant, el projecte s'ha de tramitar com a una Avaluació d'Impacte Ambiental Simplificada i seguir el procediment establert a la secció 2a del Capítol II d'avaluació d'impacte ambiental de projectes del Títol II d'avaluació ambiental de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental. S'han de complir també les prescripcions dels articles 21 i 22 del Text refòs que li siguin d'aplicació.

2. Descripció del projecte

El projecte pretén implantar una zona d'aparcament a l'aire lliure prop de la platja de Cala Bassa en el municipi de Sant Josep de Sa Talaia on actualment s'està duent a terme l'activitat de forma no regulada.

La parcel·la estudiada (polígon 12, parcel·la 2 del T.M. Sant Josep de sa Talaia) limita amb la platja de Cala Bassa i disposa d'una superfície total d' 1.112.517 m². Dins aquesta parcel·la el projecte ocupa 5.747,67 m² en el que s'inclou la superfície del propi aparcament, de l'accés rodat, superfície per a vianants i la caseta prefabricada de control.

L'aparcament habilitarà 200 places per vehicles, entre les quals 6 estarien dedicades a la mobilitat reduïda i 35 per motocicletes. Es realitzarà anivellament del terreny amb aportació de «tot-u». Realitzaran desbrossament de vegetació baixa, sense necessitat de talar cap arbre i es mantindran les parets seques existents dins de la zona a ocupar.

La caseta prefabricada serà de 3,72 m², en la que es preveu la instal·lació d'equips portàtils d'extinció d'incendis. El projecte preveu delimitar l'aparcament amb un tancat perimetral amb pals de fusta tractada de baixa alçada units amb corda i a l'entrada es disposarà d'un sistema de barreres a utilitzar en cas d'ocupació total de l'aparcament.

Finalment, els vianants de l'aparcament disposaran d'un accés fins a la platja construït amb tarima de fusta, habilitat per persones amb mobilitat reduïda.

Quadre de superfícies	
Superfície d'aparcament	5.411,17 m ²
Superfície d'accés rodat	215,70 m ²

Superfície per vianants	120,20 m ²
Superfície caseta prefabricada de control	3,75 m ²
Superfície total	5.747,67 m²

Figura 1. Taula resum de la superfície ocupada per l'aparcament.

L'espai que ocuparà l'aparcament presenta una topografia suau destinada anys enrere al cultiu de secà com altres espais de la parcel·la d'estudi.

Referent a les infraestructures i d'acord amb el document ambiental, l'àrea projectada es comunica amb la carretera de Cala Bassa de titularitat municipal la qual dona accés a la platja de Cala Bassa.

Per altra banda, a la parcel·la on es preveu ubicar l'aparcament regulat no hi ha constància de l'existència de xarxa de mitja i baixa tensió. Pel que fa a l'abastiment d'aigua tampoc hi ha constància de l'existència de cap pou registrat en el Catàleg d'Aigües Privades.

El pressupost d'execució per contracte (PEC) del projecte d'aparcament és de 57.890,51€.

3. Resum del document ambiental

Al document ambiental es presenta una anàlisi d'alternatives amb 4 propostes incloent l'alternativa 0.

Descarten l'**alternativa 0** pels següents motius: Consideren que la realització del projecte no generarà impactes ambientals crítics ni tan sols severos.

Pel que fa a l'**alternativa 1** (Continuar amb l'activitat d'aparcament no regulat): Aquesta consistiria en el manteniment de l'activitat actual d'aparcament no regulat sense realitzar cap classe de modificació. Consideren que continuar amb l'activitat no regulada fomentaria la contínua proliferació de noves bosses d'aparcaments en zones que anteriorment no es feien servir com a tal.

L'**alternativa 2** planteja el següent: Reubicar l'actual localització de l'aparcament no regulat per tal que el projecte no estigui inclòs dins el límit de Servitud de Protecció del Domini Públic Marítim-Terrestre. Per tal d'aconseguir aquest objectiu s'hauria de realitzar una tala i desbrossament d'exemplars arboris inclosos dins l'hàbitat d'interès comunitari IB2_1326. Descarten aquesta alternativa, ja que consideren que la part d'hàbitat comunitari IB2_1326 veuria minvada la seva densitat d'individus i aquest fet repercutiria directament en la pèrdua d'hàbitat per a la fauna associada a aquest espai natural. Consideren que l'alternativa 2 presenta un perjudici molt major que el benefici que representa no incloure's dins de la Servitud de Protecció.

Pel que fa a l'**alternativa 3** (alternativa seleccionada): Aquesta alternativa és l'escollida i es troba resumida a l'apartat anterior d'aquest document. Justifiquen que no presenta impactes crítics ni severos i combina beneficis que no s'aconsegueixen amb les altres alternatives, com l'ordenació de les places d'aparcament per evitar els problemes descrits a l'alternativa 1, provocats per l'augment de l'activitat turística i el risc en una zona d'alt valor ecològic. Per això, després de valorar totes les opcions, consideren que la més adequada per a les necessitats generals de la platja de Cala Bassa és l'alternativa 3.

El document ambiental incorpora un apartat d'**Inventari ambiental** on analitzen el sòl i la geodiversitat, on destaquen que el projecte d'aparcament s'ubicaria en sòl rústic catalogat com Àrea natural d'especial interès d'Alt Nivell de Protecció.

En aquest apartat també analitzen la situació hidrològica, on destaquen la presència del torrent del Canal de Cala Bassa que travessa tant l'emplaçament on es vol ubicar l'aparcament com una obra de drenatge abans de desembocar a la platja. Dediquen una secció a l'aire, el clima i el canvi climàtic, una altra a la vegetació i hàbitats d'interès comunitari on n'identifiquen de prioritaris, una altra secció de l'apartat a la flora i la fauna, als espais naturals protegits, a la població i la salut humana, al patrimoni cultural i al paisatge.

El document ambiental incorpora l'apartat d'**identificació i valoració d'impactes ambientals significatius** on avalua els possibles impactes del projecte sobre els factors descrits a l'apartat anterior. La darrera secció d'aquest apartat està dedicada a la capacitat de càrrega de la platja i el nombre d'aparcaments associats. En aquesta secció s'estudia que el projecte estableix la **determinació de la capacitat d'aparcament** a partir del **grau de saturació de la platja**, utilitzant com a paràmetre fonamental la **superfície útil de bany** i la **densitat d'ocupació recomanada per usuaris**, d'acord amb el nivell d'antropització i la intensitat d'ús turístic de l'espai costaner.

Per coherència metodològica amb la **cartografia oficial de la Direcció General d'Ordenació del Territori del GOIB**, s'ha adoptat una superfície operativa de **6.472,94 m²** com a base per al càlcul de la **capacitat de càrrega**. Aquesta s'ha estimat mitjançant una ràtio variable d'entre **5 i 12 m² per usuari**, en funció del grau d'activitat turística, resultant una **capacitat teòrica de 1.295 usuaris** per a la platja de Cala Bassa.



Considerant que aproximadament un **25% dels usuaris accedeix mitjançant transport públic o col·lectiu**, es preveu que **972 usuaris** utilitzin vehicle privat, amb una **ocupació mitjana de 2,5 persones per vehicle**, la qual cosa genera una demanda potencial de **389 places d'aparcament**.

Atenint-se a **criteris de sostenibilitat ambiental, limitació de la pressió antròpica i compatibilitat amb el règim d'usos del sòl**, el projecte opta per una proposta de **200 places per a automòbils i 35 per a motocicletes**. Aquesta configuració comporta una **densitat efectiva d'ocupació de 7,1 m²/usuari**, fet que, segons el document ambiental suposa una millora en els **paràmetres de confort i qualitat ambiental** respecte a l'escenari de màxima capacitat.

La proposta del projecte argumenten, defineix un **model de gestió d'aparcament ajustat a la capacitat de càrrega real de la platja**, amb un equilibri entre l'ús turístic i la **preservació dels valors ecològics i paisatgístics de Cala Bassa**.

L'apartat 6 del document ambiental titulat **Matriu d'identificació i valoració d'impactes** resumeix mitjançant dues matrius tant la identificació d'impactes als diferents factors descrits a l'apartat d'inventari ambiental com la valoració d'aquest mitjançant una puntuació que distribueix els impactes en Compatibles, Moderats, Severs i Crítics.

D'aquesta anàlisi extreuen que el projecte podria generar un total d'11 impactes positius, 32 impactes compatibles i 7 impactes moderats, entre els quals destaquen possibles focus d'incendis produïts pel pas de maquinària i pel trànsit de vehicles, impactes sobre vegetació i fauna pels processos de compactació o canvis en la qualitat del sòl per l'ocupació del terreny.

Tot seguit, continuen amb l'apartat de **Mesures preventives, correctores i compensatòries** on estableixen un seguit de mesures per tots els factors ambientals analitzats a l'apartat d'Inventari ambiental que es preveu que puguin sofrir algun tipus d'impacte derivat del projecte:

Atmosfera

Mesures preventives i correctores:

- Regs periòdics per reduir la pols davant el pas de camions i maquinària.
- Malles als camions que transportin terra.
- Aturar activitats en dies de fort vent.
- Reduir velocitat de maquinària i vehicles.
- Maquinària en bon estat i adequada a la normativa UE.
- Treballs només en horari diürn.
- Silenciadors als equips mòbils.
- Evitar il·luminació nocturna (protegir fauna).
- Soroll màxim permès: **65 dB**.

Mesures compensatòries:

- Plantació de *Juniperus spp.* com a barrera vegetal paral·lela a l'accés a peu.

Aigua

Mesures preventives i correctores:

- Utilitzar pintura sense plom.
- Evitar materials que puguin esdevenir amb lixiviats durant episodis de pluges.
- Evitar abocaments d'olis o residus contaminants al sòl.
- Fer els canvis d'olis, combustibles i altres substàncies fora de la zona d'actuació.
- Residus recollits per gestor autoritzat.
- Fer servir l'aigua justa i necessària pel reg de la nova plantació.
- A la zona de servitud del Domini Públic Hidràulic (5 m) no hi haurà aparcament, tot i que s'hi permetrà la circulació.
- El pendent del terreny s'homogeneïtzarà a l'1,5% per garantir la continuïtat de l'escorrentia cap al torrent.

Sòl

Mesures preventives i correctores:

- Respectar els moviments de terres estipulats al projecte.



Vegetació i Hàbitat d'Interès Comunitari

Mesures preventives i correctores per la conservació d'hàbitats:

- Conservació de l'hàbitat IB2_1265: màquies i garrigues amb *Juniperus spp.* no dunars amb la no afecció pel projecte.
- També es protegiran altres hàbitats d'interès comunitari propers.
- Prohibició d'usar herbicides per controlar la vegetació ruderal.

Mesures preventives i correctores per la prevenció d'incendis forestals en ZAR:

- Manteniment, aclarida i desbrossament de la vegetació segons les instruccions del Servei de Gestió Forestal.
- Una franja mínima de 3 metres (zona IUF) al voltant de l'aparcament regulat.
- Evitar l'acumulació de combustible vegetal, per trencar la continuïtat de la vegetació i dificultar el pas del foc.
- Deixar espais mínims entre vehicles, d'acord amb el Reial decret 2267/2004, que regula la Seguretat Contra Incendis en establiments industrials.

Mesures compensatòries:

- Plantació de *Juniperus spp.* com a barrera vegetal paral·lela a l'accés per vianants.
- Instal·lació de boca d'incendi connectada a una xarxa d'abastiment, en aquest cas, el pou que s'ubica entorn de l'aparcament regulat.

Fauna

Mesures preventives i correctores:

- Treballs d'obra durant el dia.
- Equips mòbils amb silenciadors.
- Evitar il·luminació nocturna.
- Control velocitat dels vehicles.
- Conservar hàbitats d'interès comunitari.
- Delimitació de l'aparcament amb pilons units per cordes de fibra per garantir el pas de fauna.

Mesures compensatòries:

- Plantació de *Juniperus spp.* com a barrera vegetal paral·lela a l'accés per vianants. Aquesta plantació actuarà com a nou hàbitat i com apantallament acústic.

Paisatge

Mesures preventives i correctores:

- El disseny del pàrquing serà senzill i tradicional per evitar alterar la forma, la textura i els colors del paisatge.
- S'optarà per la integració paisatgística mantenint l'harmonia amb l'entorn costaner i forestal.
- Restauració de zones alterades que no siguin d'ocupació permanent.
- Caldrà netejar les àrees afectades i dipositar els residus a abocadors controlats.

Mesures compensatòries:

- Plantació de *Juniperus spp.* com a barrera vegetal paral·lela a l'accés per vianants.
- Ús de grava fina de tons clars per assegurar la integració visual.
- Substitució de papereres de plàstic verd per fusta amb tons clars.

Residus

Mesures preventives i correctores:

- Evitar acumulació i dispersió de residus.
- Disposar de contenidors adequats durant les obres.
- Trasllat dels residus a planta de transferència o abocador controlat.
- Neteja periòdica del pàrquing.



Mesures compensatòries:

- Substitució de papereres de plàstic verd per fusta amb tons clars.

Finalment, el document ambiental incorpora un apartat dedicat al **Pla de vigilància ambiental** que tindrà com a objectiu garantir el compliment i el seguiment de les mesures proposades al Document Ambiental i dels condicionants que probablement sorgiran de l'Informe d'Impacte Ambiental.

La **vigilància ambiental** consistirà en tot un seguit d'**inspeccions de camp** fetes per tècnics qualificats en avaluació i correcció d'impactes ambientals per tal **d'assegurar que el projecte i els seus contractistes compleixen** les condicions ambientals establertes i també per **detectar i reaccionar ràpidament** davant de canvis o situacions imprevistes que puguin tenir **efectes sobre el medi ambient**.

El Document ambiental **conclou** que no s'identifiquen impactes potencialment significatius o crítics pel medi ambient i que si es compleix amb el Pla de vigilància ambiental el projecte resulta viable a efectes mediambientals.

Annexes al Document Ambiental el promotor presenta un **Estudi d'impacte paisatgístic** del projecte bàsic on conclouen que l'impacte paisatgístic de l'aparcament és compatible, i que les mesures incorporades en aquest projecte són suficients, ja que l'impacte acumulat s'interpreta com a **residual** segons la **categoria obtinguda** des dels diferents punts d'observació.

Annexes al Document Ambiental el promotor presenta un **Estudi energètic i sobre el canvi climàtic** del projecte bàsic on conclouen que malgrat haver estudiat la possibilitat d'instal·lar plaques solars fotovoltaïques segons l'article 53 de la Llei 10/2019 de canvi climàtic i transició energètica, s'ha valorat que, excepcionalment, es pot sol·licitar l'exempció per inviabilitat tècnica, protecció del paisatge o del patrimoni cultural, o per estar en zones de màxima protecció ambiental AANP i ANEI. El projecte proposa controlar l'accés rodat a la platja de Cala Bassa per evitar aparcaments il·legals en zones protegides o a les vores de la carretera, protegir la flora i fauna local i minimitzar el risc d'incendis forestals. En definitiva, la vulnerabilitat del projecte davant del canvi climàtic és baixa. L'únic element delicat és la proximitat del torrent del canal de Cala Bassa, però el risc de riuada és molt baix i està controlat gràcies a les mesures previstes a l'Avaluació d'Impacte Ambiental Simplificada i al Projecte Bàsic.

Cal destacar que al projecte bàsic presentat incorporen 3 apartats relacionats amb la hidrologia superficial; Caracterització de la conca hidrogràfica, Càlcul de cabals i Càlcul de la capacitat actual del torrent. Com a conclusió, calculen que el Canal de Cala Bassa, per un període de retorn de 500 anys tindria un cabal d'avinguda de 3,53 m³/s en un punt de desguàs determinat i que, per tant, la capacitat de desguàs en el tram coincident amb l'aparcament no produiria afecció sobre el mateix.

4. Consultes a les administracions públiques afectades i persones interessades

L'òrgan ambiental ha realitzat consulta a les següents administracions previsiblement afectades:

- Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques.
- Servei de Protecció d'Espècies, Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl del Departament de Medi Natural de la DG de Medi Natural i Gestió Forestal de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Servei Gestió Ambiental del Departament de Presidència i Gestió Ambiental del Consell Insular d'Eivissa.
- Servei de Costes i Litoral de la DG de Costes i Litoral de la Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua.
- Ajuntament de Sant Josep de sa Talaia.
- Amics de la Terra.
- GEN GOB Eivissa.

En el moment de redactar el present informe, s'han rebut els següents informes de les administracions consultades:

- Informe de la DG d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques, on es conclou que:

Per tot l'anterior i ates que la parcel·la on es pretén desenvolupar el projecte en qüestió es troba afectada per una APR d'incendis forestals moderada i als voltants una APR alt i extremadament alt, s'haurà de modificar el projecte contemplant les mesures correctores per tal de fer front al risc d'incendi forestal a la zona.

En cas de que el projecte obtingués tots els permisos de les administracions implicades, tenint en compte la gran afluència de gent i de vehicles a la zona es requerirà que l'Ajuntament de Sant Josep de sa Talaia inclogui la infraestructura al seu PEMU abans de l'inici de l'activitat valorant la vulnerabilitat d'aquesta i mesures de protecció a establir (neteja elements combustibles, hidrants, accessos i maniobra vehicles pesats) així com predefinir diferents escenaris d'actuació dels usuaris de la platja enfront a un incendi forestal (confinament, evacuació...).

- Informe del Departament de Gestió Ambiental, Sostenibilitat, Innovació i Transparència del Consell d'Eivissa, on es conclou que:

Atès les característiques actuals del sector on es projecta la regulació de l'aparcament la qual pràcticament no presenta elements naturals remarcables, derivat de l'acció continuada de estacionament de vehicles, es considera que el projecte concret no presenta afeccions significatives damunt la realitat ambiental de la zona de implantació.

S'està d'acord que la regulació dels estacionaments de vehicles al sector concret on es projecta l'aparcament pot derivar en millores sobre els potencials impactes determinats per la no regulació i conseqüent descontrol de la freqüentació i estacionament a zones sensibles.

Per altra part, al propi Document ambiental a la pàgina 26, es destaca que es pot observar a la ortofoto de l'any 2021 que la ocupació d'aparcaments no regulats s'ha estès a diferents superfícies de la parcel·la. Aquesta situació determina l'extensió d'impactes potencials a zones sensibles i situacions de risc de incendis al conjunt territorial de la zona. Així es considera necessari que es determini una eliminació de la resta de sectors on actualment existeix la ocupació d'aparcaments no regulats inclosos dins de la mateixa parcel·la cadastral del projecte objecte de tramitació ambiental.

D'aquesta manera es considera necessari la restauració d'aquest sectors d'aparcament no regulats al seu estat original i la limitació del seu accés per evitar la continuació del trànsit i estacionament de vehicles fora de control amb els conseqüents impactes per potencial afectació a espècies protegides que es troben a les zones limítrofes forestal, a més de situacions de riscos davant incendis forestals.

En relació amb la gestió del residus a la fase de funcionament també es considera important disposar els contenidors o equipaments necessaris per a efectuar la separació en origen dels residus (vidre, paper, envasos i matèria orgànica) que en permeti el seu reciclatge posterior.

En cas d'instal·lar enllumenat exterior es considera important recordar que la instal·lació i funcionament del conjunt de l'enllumenat exterior haurà de complir tot el disposat a la Llei 3/2005 de 20 d'abril, de protecció del medi nocturn de les Illes Balears i al Reial Decret 1890/2008, de 14 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de eficiència energètica en instal·lacions d'enllumenat exterior i les seves instruccions tècniques complementàries.

- Informe de la Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal, on es conclou que:

Per poder emetre el pertinent informe, sol·licitam que s'aclareixin quines de totes les zones d'aparcament que hi ha a Cala Bassa continuaran amb l'activitat un cop regulat l'aparcament del projecte, així com conèixer si algunes d'aquestes zones es clausuraran a fi d'ajustar el nombre total de places d'aparcament de la zona amb el resultat de l'estudi de capacitat de càrrega. Un cop ens remeteu aquesta informació, procedirem a emetre l'informe sol·licitat.

- Consideracions i al·legacions emeses per Amics de la Terra Balears:

Amics de la Terra està totalment d'acord amb la necessitat d'evitar l'aparcament desregulat de vehicles en una zona altament sensible pel seus valors ambiental i paisatgístic i per la vulnerabilitat al trepig del terreny i de la vegetació per part del trànsit rodat, així com als incendis forestals.

En relació al projecte proposat pel promotor, Amics de la Terra Eivissa volem posar de manifest una sèrie d'incongruències que apareixen al plantejament d'aquest projecte, així com expressar dubtes que sorgeixen arran de falta d'informació essencial dins del projecte o bé per redacció poc clara d'algunes parts del mateix.

A continuació les llistarem:

1. Actualment les àrees marcades en vermell a la següent fotografia aèria, són altres zones adjacents i/o prop de l'àrea proposada al projecte, que estan també sent utilitzades com aparcament per accés a la platja i al Cala Bassa Beach Club en la actualitat i al llarg dels darrers anys.

El document del projecte no especifica amb claredat en cap moment si aquestes zones:

- a) Són zones d'aparcament regularitzades o no regularitzades i pertanyents o no a Cala Bassa Beach Club.*
- b) Tancaran definitivament com àrees d'aparcament un cop la regularització i condicionament com aparcament de l'àrea objecte d'aquest projecte conclogui o si, pel contrari, es sumaran a aquesta com àrees d'aparcament. El motiu d'aquesta qüestió, es clar, és que l'estudi de càrrega presentat dins l'EIA del projecte valora el nombre de vehicles privats pels quals tindrà capacitat la zona d'aparcament que es vol regularitzar com suficient per a la capacitat de càrrega de la platja.*



Aquest no seria el cas, si les altres àrees d'aparcament continuaren obertes. En tal cas, la capacitat de càrrega de la platja es superaria notablement i a més algunes d'aquestes altres àrees es troben dins la zona marítim-terrestre i altres també dins de la zona de major risc d'inundació del torrent que desemboca a Cala Bassa.

Si la zona proposada com aparcament al projecte resulta ser finalment l'única àrea d'aparcament, el projecte no especifica quines mesures es prendran per evitar l'entrada de vehicles privats a les altres àrees d'aparcament marcades en vermell.

Per poder valorar el projecte, fa falta saber si:

- *Es tancaran aquestes àrees a l'entrada de vehicles i com?*
- *Es durà a terme algun treball de restauració al seu estat natural? Això seria competència de les administracions o de Cala Bassa Beach Club?*

La absència de controls durant els últims anys per part de l'empleat de Cala Bassa Beach Club per evitar l'entrada de vehicles a totes les zones que s'han estat utilitzant com aparcament posa en dubte les dades de EIA del projecte.

Ni al projecte ni a l'EIA s'esmenta en cap moment el número de vehicles privats per als quals tenen capacitat d'acollida els aparcaments que s'han estat utilitzant, no es sap si de manera irregular o regular, durant els darrers anys.

No sembla que s'hagi fet aquest càlcul i, per tant, no es pot saber si l'aparcament que proposen al projecte augmentarà o disminuirà la capacitat d'acollida de vehicles respecte a la quantitat de vehicles que aparcaven fins ara en temporada turística alta i, per tant tampoc, si augmentarà o disminuirà l'actual capacitat de càrrega de la platja.

Per un altra banda, durant la temporada turística alta, s'observen embussos de tràfic que es generen a diari a l'entrada a l'aparcament i al llarg del camí asfaltat que la precedeix. Per tant ens sembla molt necessari tenir unes xifres clares de quina ha set els darrers estius la capacitat d'aparcament que havia en tota la zona per poder fer una comparació raonable amb la proposta d'aquest projecte.

2. Qualsevol intenció d'augmentar la quantitat de vehicles que puguin arribar suposaria un despropòsit per a la sostenibilitat d'aquest indret i no queda clar quines són les intencions dels promotors de l'aparcament en aquest respecte quan a pesar de declarar constantment que l'objectiu principal és la sostenibilitat de la zona, a l'EIA del projecte declaren que "Se trata, por tanto, de reducir los impactos, a la vez que aumentar la capacidad y calidad de la oferta" Qualsevol persona que visiti Cala Bassa un dia qualsevol de l'estiu podrà comprovar, només amb una ullada, que la capacitat de càrrega de la platja es supera a diari i per molt. L'estudi de Capacitat de Càrrega de l'EIA d'aquest projecte recomana per aquesta platja una ocupació màxima d'una persona per cada 12m² a les zones de descans (on la gent posa les tovalloles sobre la sorra), això ja està molt lluny d'esser la realitat i, encara així sembla que volen augmentar la capacitat de cotxes que poden aparcar i, per tant, de persones que podran arribar a la platja.

Això és completament insostenible i no reflecteix l'interès públic, si no l'interès econòmic d'una empresa privada.

3. L'estudi de capacitat de càrrega de la platja inclòs dins l'EIA inclou dades sobre la quantitat de visitants que s'ha estimat que arriben amb transport públic (incloent els que arriben en autobús i els que arriben amb la línia de barca que ve des de Sant Antoni). Voldríem saber com s'han obtingut aquests estimats, ja que l'estudi no fa menció de la metodologia utilitzada.

4. S'han de tenir en compte també els següents punts que s'han obviat a l'EIA:

a) Per causa de l'augment de la pressió turística a l'illa d'Eivissa els darrers anys, i específicament pel creixement de la pressió turística amb vehicle privat en paratges d'alt valor ambiental, com és el cas de la platja de Cala Bassa i el seu entorn, estem sent testimonis de la transformació dels nostres paisatges i la seua biodiversitat per acomodar aquesta afluència turística en entorns de platges i de comerços molt específics.

Així, els darrers anys nombroses terres de cultiu, abandonades o no abandonades, però les quals clarament formen part d'un patrimoni amb diversos rols molt importants com són identitat paisatgística i cultural; contribuir a un mosaic d'hàbitats i ecosistemes que incrementen la biodiversitat de l'illa; i formar part del conjunt de terres fèrtils, sigui per cultius de regadiu o de secà i què, per tant, tenen potencial per proveir aliment d'origen local, estan desapareixent a una velocitat vertiginosa quedant transformades en aparcaments de platja o de comerços, sovint amb un deterior irreversible dels sòls que queden permanentment compactats i contaminats per olis, sent pràcticament impossible de restaurar al seu estat original.

Aquesta tendència s'ha de frenar amb la reducció de l'accés de vehicles privats a aquestes àrees. Aquesta hauria de ser sempre la prioritat, especialment en espais naturals protegits.



b) La pendent de 1.5% que es suggereix al projecte perquè l'escorrentia de l'aparcament pugui arribar al torrent, evitant inundació i embassament de la zona, vol dir que el torrent i per conseqüència la mar rebran contaminació procedent de fuites d'olis de vehicles i altres brutors quan hagi pluges.

5. El document no ofereix cap alternativa al projecte.

S'ha de tenir en compte que es tracta d'un àrea d'alt valor ambiental, catalogada com ANEI i que compta amb el molt valuós Savinar litoral, pràcticament desaparegut a altres punts de la geografia nacional però encara present a alguns punts de les Pitiüses. Així mateix, també compta amb la presència de l'endemisme protegit i amenaçat *Helianthemum marifolium* subsp. *Origanifolium* en zones adjacents al projecte.

Aquest endemisme, ni s'esmenta al projecte quan, un important estudi de flora endèmica amenaçada d'Eivissa i Formentera, el Plan Font i Quer, va cartografiar meticulosament moltes de les àrees on es troben aquest i altres endemismes, i aquesta zona és una d'elles. Si finalment es du a terme aquest projecte és imperatiu que durant els treballs es preservin aquestes àrees de l'entrada de maquinaria, vehicles, materials i operaris.

L'alternativa evident seria fer servir un aparcament extern a la zona, per exemple en Sant Antoni, Cala de Bou o altra i proveir-los amb un servei regular de mini bus lanzadera de mini-bus i un sistema que previngués que es superés la capacitat de càrrega de la platja en qualsevol moment donat del dia. Tancant l'accés a la platja des del punt de sortida de la lanzadera durant els períodes del dia que s'ompli la capacitat de càrrega de la platja.

Només amb tota aquesta informació es pot prendre una decisió amb vertaders criteris de sostenibilitat i no merament comercials de l'empresa promotora.

5. Elements significatius de l'entorn del projecte

D'acord amb el Pla Territorial d'Eivissa la parcel·la afectada pel projecte, concretament la zona on es pretén executar l'aparcament, està catalogada com a **sòl rústic protegit** i classificada com **Àrea Natural d'especial interès i part d'ella com ANEI d'alt Nivell de Protecció**. Per tant, l'àmbit d'implantació del projecte afecta a diversos espais naturals definits a la Llei 1/1991, de 30 de gener, d'espais naturals i de règim urbanístic de les àrees d'especial protecció de les Illes Balears.

A uns 90 metres de l'àrea escollida per l'execució del projecte s'identifica la **ZEPA Estatal** «Espacio marino del poniente y norte de Ibiza» amb codi ES0000516, espai integrat a la xarxa ecològica europea «Xarxa Natura 2000» i definit a la Llei 5/2005, de 26 de maig, per a la conservació dels espais de rellevància ambiental (LECO).

D'acord amb l'IDEIB s'identifica l'**hàbitat d'interès comunitari 5210 Màquies i garrigues amb Juniperus spp. arborescents, no dunars** a la zona on es pretén executar el projecte. Rodejant o a escassos metres de la ubicació prevista per l'aparcament destacaria l'hàbitat prioritari **6220* Prats i erms mediterranis amb gramínies i anuals, basòfils (Thero-Brachypodietea)**, l'hàbitat **5330 Matolls termomediterranis i predesèrtics** (qualitat alta) i l'hàbitat **9540 Pinars mediterranis de pins mesogeans endèmics** (qualitat alta).

A escassos 30 metres de la ubicació prevista per l'aparcament trobem l'hàbitat **1210 Vegetació anual sobre acumulació de restes marines** (qualitat alta), l'hàbitat **1240 Penya-segats amb vegetació de les costes mediterrànies amb Limonium spp endèmics** (qualitat alta), l'hàbitat **1310 Vegetació anual pionera amb Salicornia i altres espècies de zones fangoses o arenoses** (qualitat alta), l'hàbitat **1430 Matolls halonitròfils (Pegano-Salsolietea)** (qualitat alta), l'hàbitat **2110 Dunes mòbils embrionàries** (qualitat alta), l'hàbitat **2120 Dunes mòbils de litoral amb Ammophila arenaria (dunes blanques)** (qualitat alta), l'hàbitat **2230 Dunes amb gespes de Malcomietalia** (qualitat alta) i l'hàbitat **92D0 Galeries i matolls riberencs termomediterranis (Nerio-Tamaricetea i Securinegion Tinctoriae)** (qualitat alta).

El projecte se situa en una zona de **risc moderat d'incendi** i parcialment rodejada d'una **zona de risc extremadament alt d'incendi (ZAR)** d'acord amb el IV Pla Forestal de les Illes Balears 2015-2024. Per tant, l'àrea on es vol regularitzar l'aparcament està parcialment rodejada per una **Àrea de Prevenció de Riscos (APR) d'incendis**.

D'acord amb l'IDEIB, l'aparcament projectat se situa en **Zona de Servitud del Domini Públic Marítim-Terrestre**.

D'acord amb l'IDEIB, l'aparcament projectat està travessat pel torrent del Canal de Cala Bassa. D'acord amb el document ambiental, el torrent disposa d'una longitud de quasi 1900 metres, un desnivell de 94 metres i la desembocadura es troba a la platja de Cala Bassa. Destaquen que el torrent discorre a l'aire lliure i travessa una obra de drenatge abans de desembocar a la platja. Aquesta obra de drenatge d'acord amb la figura de la pàgina 127 del document ambiental, desvia el tàlveg del torrent i el desplaça per la vora oest de l'aparcament. Donat que l'aparcament es troba a menys de 100 metres de distància del canal, el projecte s'ubica en **zona de policia de torrent**.

L'aparcament projectat se situa sobre la massa d'aigua subterrània MAS2005M1: Cala Tarida que es troba en mal estat quantitatiu i qualitatiu. Presenta vulnerabilitat a la contaminació de l'aqüífer mitjana. Donada la proximitat de l'aparcament a la costa es considera que la massa

d'aigua en aquest punt està formada per aigua de mar. L'aparcament se situa en una Àrea d'Influència de Zones Sensibles per Risc d'Eutrofització (ZSRE), ja que la platja de Cala Bassa és una ZSRE.

Destacar que, uns 60 metres al nord-est de l'aparcament projectat, s'observa la presència d'una dolina en forma de mitja lluna d'uns 20 metres de diàmetre produïda pel col·lapse del sostre d'una cavitat subterrània. Mitjançant fotografia aèria i atesa la falta de referències bibliogràfiques al respecte, l'únic que es pot assegurar és que el col·lapse d'aquesta formació geològica és anterior al 1956 i des d'aleshores no s'han produït canvis en la seva morfologia ni ha sofert nous episodis de col·lapse. Cal afegir que, d'acord amb el mapa topogràfic de la zona de costa estudiada es poden citar almenys 5 coves costaneres en un radi d'1 km de l'aparcament projectat.

De l'anàlisi dels resultats aportats per la capa del Bioatles del visor de l'IdeIB per a la quadrícula 5x5 km número 854, es conclou que al quadrant s'hi troben nombroses espècies catalogades i algunes d'elles també amenaçades com la Sargantana de les Pitiüses (*Podarcis pityusensis pityusensis*) endèmic balear, l'Abellerol (*Merops apiaster*), el Corb marí (*Gulosus aristotelis desmarestii*), el Virot petit (*Puffinus mauretanicus*) endèmic balear. Pel que fa a la flora s'hi troben algunes espècies catalogades i endèmiques de gran valor com la Ravenissa d'Eivissa (*Diplotaxis ibicensis*) la qual compta amb el reconeixement legal d'Interès especial + LESPE, el Molinet (*Silene cambessedesii*) establerta com a vulnerable al Llibre vermell de la flora vascular de les Illes Balears, present al Catàleg Balear d'espècies amenaçades i Sensible a l'alteració de l'hàbitat, la *Genista dorycnifolia subsp. Dorycnifolia* i el Setge (*Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*) espècie catalogada com en perill d'extinció i cartografiada en detall al Pla Font i Quer.

Més informació sobre el Molinet, el Setge i la Ravenissa d'Eivissa a:

https://www.caib.es/pidip2front/ficha_convocatoria.xhtml?lang=ca&urlSemantica=dkjntilde

D'acord amb el visor de l'IDEIB, el projecte no se situa en zones especialment sensibles per a les aus: Zones d'interès per a rapinyaires, IBAs, ni ZEPA.

L'àmbit del projecte, tampoc es troba en zona de protecció de l'avifauna davant la col·lisió, segons el que estableix el Reial decret 1432/2008, de 29 d'agost, pel qual s'estableixen mesures per a la protecció de l'avifauna contra la col·lisió i l'electrocució en línies elèctriques d'alta tensió.

D'acord amb l'IDEIB, en aquesta zona no hi ha Béns Catalogats (BC) ni béns d'interès cultural (BIC) pròxims a la zona d'actuació.

6. Consideracions tècniques

a) El projecte se situa en una zona de risc moderat d'incendi i parcialment rodejada d'una zona de risc extremadament alt d'incendi (ZAR) d'acord amb el IV Pla Forestal de les Illes Balears 2015-2024. Per tant, l'àrea on es vol regularitzar l'aparcament està parcialment rodejada per una Àrea de Prevenció de Riscos (APR) d'incendis. Cal destacar que la vegetació situada al sud de la zona projectada presenta una densitat i alçada similar o fins i tot superior a les de les àrees declarades ZAR. En conseqüència, des del punt de vista d'anàlisi de la perillositat es podria considerar que l'aparcament projectat es troba rodejat per una àrea forestal amb risc d'incendi.

L'informe de la Direcció General d'Emergències i Interior conclou que: *la parcel·la on es pretén desenvolupar el projecte en qüestió es troba afectada per una APR d'incendis forestals moderada i als voltants una APR alt i extremadament alt, s'haurà de modificar el projecte contemplant les mesures correctores per tal de fer front al risc d'incendi forestal a la zona.*

Les mesures correctores per tal de fer front al risc d'incendi forestal implicarien seguir el que dicta la *Resolució del conseller de Medi Ambient i Territori, de 15 de febrer de 2021, d'aprovació de les instruccions per determinar les característiques específiques de les franges de seguretat i altres mesures d'autoprotecció en zones interfície urbano-forestal* d'acord amb el que s'acostuma a proposar per part del Servei de Gestió Forestal en aquestes situacions. En aquest projecte el Servei de Gestió Forestal no ha informat al·legant que «Per poder emetre el pertinent informe, sol·licitam que s'aclareixin quines de totes les zones d'aparcament que hi ha a Cala Bassa continuaran amb l'activitat un cop regulat l'aparcament del projecte, així com conèixer si algunes d'aquestes zones es clausuraran a fi d'ajustar el nombre total de places d'aparcament de la zona amb el resultat de l'estudi de capacitat de càrrega. Un cop ens remeteu aquesta informació, procedirem a emetre l'informe sol·licitat.»

La resolució del conseller sobre les característiques específiques de les franges de seguretat determina que s'hauran d'aplicar 3 mesures de seguretat:

Franja exterior perimetral de seguretat de 30 metres

L'aplicació de la franja de seguretat de 30 metres al voltant de l'aparcament projectat implicaria tant la reducció de la densitat arbòria circumdant com el desbrossament, aclarida i poda del sotabosc.

Aquesta aplicació suposaria la modificació/destrucció de nombrosos hàbitats esmentats a l'apartat 5 d'aquest informe, concretament de l'hàbitat prioritari 6220* *Prats i erms mediterranis amb graminies i anuals, basòfils (Thero-Brachypodietea)*. La neteja del sotabosc i la reducció de la densitat arbòria afectaria greument la supervivència de la possible presència d'espècies vegetals endèmiques catalogades i/o amenaçades descrites a l'apartat anterior com serien el Setge (*Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*), el Molinet (*Silene cambessedesii*) i la Ravenissa d'Eivissa (*Diplotaxis ibicensis*), entre altres espècies de flora i fauna presents que utilitzen aquestes agrupacions vegetals com el seu hàbitat.

- Accessos

A banda i banda del vial d'accés a l'aparcament hauria de crear-se una franja longitudinal de seguretat de 10 m d'amplada mínima.

- Punts d'aigua

S'estableix com a recomanació que la instal·lació compti amb almenys un punt d'aigua exterior per a la seva eficaç utilització pels serveis d'extinció d'incendis. En aquest sentit, al document ambiental s'estableix com a mesura compensatòria enfront del possible impacte sobre els hàbitats, *la instal·lació de hidrants contra incendis connectats a una xarxa d'abastiment, en aquest cas, al pou que s'ubica a l'entorn de l'aparcament regulat*.

L'aigua provinent del pou podria ser de gran utilitat durant la proliferació d'un incendi però, es pot assegurar, tal com s'ha comentat a l'apartat anterior que l'aigua provinent del pou ubicat a les proximitats de l'aparcament presentaria unes característiques similars a l'aigua de mar, per tant, aplicat al terreny forestal suposaria la mort a curt i mitjà termini d'organismes vegetals i conseqüentment animals donada l'elevada salinitat d'aquesta aigua.

D'aquesta anàlisi es conclou que, en tot cas, amb les especificacions actuals del projecte i el document ambiental, a la parcel·la on es pretén regularitzar l'aparcament no es podrà garantir la màxima seguretat dels béns i les persones sense comprometre significativament la integritat del medi natural en el qual s'integra.

b) Recordar que entre els criteris que han de regular el sòl rústic d'acord amb l'article 21 de les DOT (Llei 6/1999, de 3 d'abril, de les directrius d'ordenació territorial de les Illes Balears i de mesures tributàries) trobem:

- Per a les àrees naturals d'especial interès d'alt nivell de protecció (AANP), promoure la conservació, la investigació i la millora dels recursos naturals.
- Per a les àrees naturals d'especial interès (ANEI), promoure les activitats tradicionals i aquelles altres que generin els recursos necessaris per a la conservació i que siguin compatibles amb les del punt anterior.

El projecte analitzat en aquest informe no s'alinea amb els dos criteris anteriors atès que un aparcament en cap cas promou la conservació i la investigació de l'AANP afectada, ja que no es preveu cap tipus de restauració de l'espai AANP actualment degradat per l'aparcament irregular de vehicles i alhora no es considera una activitat tradicional i la compatibilitat d'aquest equipament amb l'ANEI és qüestionable donat el que s'ha explicat a la consideració tècnica anterior.

c) Tal com s'ha descrit a l'apartat anterior, a uns 60 metres al nord-est de l'aparcament projectat, s'observa la presència d'una dolina en forma de mitja lluna d'uns 20 metres de diàmetre produïda pel l'esfondrament del sostre d'una cavitat subterrània. D'acord amb el mapa geològic 1:50.000 de l'IGME, el material predominant a la zona de l'aparcament que volen regularitzar són, graves, argiles i sorres del plistocè i l'holocè (entre 2,58 Ma i l'actualitat) és a dir, materials relativament poc consolidats del quaternari. Observant el mapa topogràfic de la zona de costa estudiada es poden citar almenys 5 coves costaneres en un radi d'1 km de l'aparcament projectat relacionades amb processos d'abrasió marina, canvis eustàtics (canvis en el nivell del mar) i processos càrstics (dissolució de roques carbonàtiques). Amb les característiques que presenta l'entorn, no es pot descartar que l'aparcament projectat estigui situat a sobre d'algun tipus de cavitat o zona de debilitat del terreny conseqüència dels processos comentats anteriorment. És cert que l'aparcament no regulat ja porta una o dues dècades en funcionament, però així i tot, alguns processos geològics són progressius i molt lents a escala humana, però una vegada superat cert llindar poden desencadenar en esdeveniments de gran perillositat. Per tant, donada la quantitat de pes que es pot arribar a situar sobre aquesta superfície i pel principi de precaució seria necessari realitzar un estudi geotècnic. L'estudi servirà per valorar l'estabilitat dels materials als quals es vol sotmetre aquesta pressió, vibracions i moviments de vehicles per tal de descartar la possibilitat d'esfondraments o subsidències del terreny i assegurar la seguretat estructural d'aquest espai.

d) L'anàlisi d'alternatives presentada al document ambiental és deficient. Es considera deficient ja que les alternatives descrites no són viables o raonables. L'alternativa 1 considera continuar l'activitat normal de l'aparcament no regulat. L'alternativa 2 proposa desplaçar l'aparcament actual uns metres provocant la destrucció de nombrosos hàbitats d'interès comunitari i l'alternativa 3 és la seleccionada per dur a terme el projecte. Per tant, a l'hora de redactar aquest informe, el tècnic que el subscriu no té mitjans d'analitzar en profunditat i valorar la viabilitat

d'executar el projecte seguint alguna de les altres dues alternatives ja que són inviables des de l'inici. No s'ha proposat una alternativa d'ubicació realista, malgrat la gran extensió de la parcel·la cadastral amb més d' 1.112.517 m² que s'entén que és també propietat dels promotors d'aquest projecte.

e) Tant al document ambiental com al projecte bàsic no s'explica quin serà el futur de les bosses d'aparcament irregulars situades a escassos metres de l'aparcament que es pretén regular. Aquestes bosses d'aparcament irregular es troben en la mateixa situació que l'aparcament projectat; s'ubiquen en ANEI i/o AANP, estan pròximes a ZAR, pertanyen a la mateixa parcel·la i actualment generen impactes similars als que es generen a la zona d'aparcament no regulat estudiat en aquest projecte. La falta d'informació sobre aquests altres espais adjacents impedeix fer una valoració holística de l'entorn i així ho corroboren altres administracions i organitzacions consultades com els tres serveis de la Direcció General de Medi Natural i Gestió Forestal o l'associació ecologista Amics de la Terra Balears (consultar l'apartat 4 d'aquest informe). Per tant, es desconeix si aquestes àrees també es pretenen regular, si es clausuraran o si es restauraran d'alguna manera i com.

f) Segons l'article 14.7 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears: «D'acord amb la legislació estatal bàsica d'avaluació ambiental, no seran sotmesos a avaluació d'impacte ambiental els projectes compresos als annexos I i II de la Llei 21/2013 que es trobin parcialment o totalment executats sense haver-se sotmès prèviament al procediment d'avaluació d'impacte ambiental, sense perjudici del previst en els apartats anteriors i del que preveu la legislació bàsica respecte dels casos d'execució de sentències fermes. A la resta de casos, l'avaluació dels projectes executats sense avaluació prèvia s'efectuarà d'acord amb els criteris prevists a la disposició addicional setzena de la Llei 21/2013». El document ambiental no ha tengut en compte els criteris d'avaluació esmentats.

g) Donat que l'aparcament es troba a menys de 100 metres de distància del Canal de Cala Bassa, es considera en zona de policia de torrent. Per aquest motiu s'haurà d'obtenir l'autorització corresponent del Servei de Gestió del Domini Públic Hidràulic de la Direcció General de Recursos Hídrics de la Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua per tal d'executar l'activitat d'acord amb el PHIB (2022-2027), concretament l'article 103. *Desenvolupament d'actuacions a DPH i les seves zones de protecció.*

h) D'acord amb el document ambiental, per evitar problemes d'embassament d'aigües a l'aparcament durant moments de pluges s'homogeneïtzarà el pendent de la superfície de l'aparcament a l'1,5% per tal que l'escorrentia superficial tingui continuïtat cap al torrent. Al document ambiental afirmen que durant la fase d'explotació de l'activitat d'aparcament, els vehicles que accedeixin i estacionin a l'aparcament regulat, poden representar un risc potencial de contaminació per vessaments accidentals procedents dels motors. Davant aquest potencial impacte només presenten mesures correctores per la fase d'obres però durant la fase d'explotació l'únic que proposen és «evitar el vessament d'olis i altres residus contaminants sobre el sòl».

L'estat actual de compactació del terreny per l'activitat no regulada d'aparcament provoca una important impermeabilització del sòl, per tant, davant pluges i un pendent d'1,5% l'aigua efectivament es mobilitzaria per escorrentia fins al torrent. Davant un vessament accidental inadvertit, els elements contaminants s'abocarien al torrent i conseqüentment al mar, ubicació on comença la ZEPA Estatal «Espacio marino del poniente y norte de Ibiza» amb codi ES0000516, espai integrat a la xarxa ecològica europea «Xarxa Natura 2000». Amb aquestes condicions, les mesures correctores i preventives per vessaments accidentals es consideren insuficients.

i) Queda clar que l'afluència turística amb cotxes privats continuarà i és necessari trobar una solució òptima per l'aparcament d'aquests vehicles. L'alternativa més positiva per l'entorn, tal com es planteja al darrer punt de les al·legacions formulades per Amics de la Terra, efectivament seria utilitzar un aparcament extern a la zona o habilitar-ne un a l'extraradi de les zones ANEI i proveir-los amb un servei regular de busos llançadora. Aquesta proposta s'allunya de les capacitats d'un sol promotor particular com és Cala Bassa Beach Club S.L. i implicaria la coordinació mitjançant conveni entre diferents actors (Ajuntament, Consell Insular, GOIB i promotor). Un exemple de bones pràctiques d'aparcament proper a la costa seria l'aparcament de Sa Barralina situat als afores de Ses Covetes (Campos), a 1,5 km de la costa on s'ha habilitat una passarel·la per vianants paral·lela a la carretera que es dirigeix a la platja, i es contempla la possibilitat d'afegir un bus llançadora i servei de bicicletes en un futur. Aquest tipus d'actuació redueix la pressió de cotxes a les zones protegides i permet garantir la seguretat dels vehicles ubicats en un espai òptim i sense risc d'incendis. Aquesta mesura s'hauria d'acompanyar de la restauració ambiental de la zona actual d'aparcaments irregulars.

Per tot l'anterior, una vegada analitzats els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, i atesa la naturalesa del projecte i la ubicació proposada, es preveu que el projecte **pugui tenir efectes adversos significatius** sobre el medi ambient.

Conclusions de l'informe d'impacte ambiental

Primer. Subjectar a avaluació d'impacte ambiental ordinària el projecte **d'aparcament de vehicles a l'aire lliure a la Bassa**, promogut per Cala Bassa Beach Club S.L. i redactat per Pablo Quesada Salcedo en data 24 de juliol de 2023, atès que es preveu que pugui tenir efectes significatius sobre el medi ambient d'acord amb els criteris de l'annex III de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

L'Estudi d'Impacte Ambiental contindrà com a mínim el que estableixen, l'article 35 de la Llei 21/2013 de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, en els termes desenvolupats a l'Annex VI, i els articles 21, 22 i 31 del Text refós de la Llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears, aprovat per Decret legislatiu 1/2020, de 28 d'agost, així com les consideracions següents:



- S'haurà d'explicar en detall l'estat actual de les bosses d'aparcament pròximes a la zona d'implantació del projecte i les actuacions que es pretenen realitzar en aquestes àrees, que no consta que es trobin regulades, per tal que les administracions afectades puguin presentar els informes pertinents.
- S'haurà de presentar un pla d'autoprotecció contra incendis on es recullin i implantin mesures d'autoprotecció front incendis forestals, incorporant les contemplades a l'INFOBAL, amb la garantia de conservació dels hàbitats descrits al voltant de l'aparcament que es pretén regularitzar.
- S'haurà de presentar un estudi geotècnic per tal de descartar la possibilitat d'esfondraments i subsidències del terreny i assegurar la seguretat estructural d'aquest espai.
- Atès que l'activitat d'aparcament ja és existent, s'haurà de tenir en compte que d'acord amb l'article 14.7 del Text refós de la llei d'avaluació ambiental de les Illes Balears: «(...) l'avaluació dels projectes executats sense avaluació prèvia s'efectuarà d'acord amb els criteris prevists a la disposició addicional setzena de la Llei 21/2013».
- S'hauran d'ampliar les mesures preventives i correctores front vessaments accidentals dels vehicles per evitar l'abocament d'aigües contaminades al mar provinents de l'aparcament durant episodis de pluges intenses.
- S'haurà de tenir en compte les consideracions fetes per la Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques i pel Servei de Gestió Ambiental del Departament de Presidència i Gestió Ambiental del Consell Insular d'Eivissa a l'hora de redactar l'Estudi d'Impacte Ambiental.
- L'estudi d'impacte ambiental haurà de contenir un correcte anàlisi d'alternatives raonables, tècnica i ambientalment viables d'acord amb l'article 5 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

D'acord amb l'article 39 de la Llei 21/2013 dintre el procediment substantiu, juntament amb la documentació exigida per la legislació sectorial, el promotor presentarà una sol·licitud d'inici de l'avaluació d'Impacte Ambiental ordinària, juntament amb la documentació següent:

- A. Document tècnic del projecte.
- B. Estudi d'Impacte Ambiental.

D'acord amb l'article 36 de la Llei 21/2013 l'òrgan substantiu sotmetrà el projecte i l'estudi d'Impacte Ambiental a informació pública per un termini no inferior a trenta dies, mitjançant la publicació en el BOIB i a la seva seu electrònica. A més, tal com es preveu a l'article 37 de la Llei 21/2013, simultàniament al tràmit d'informació pública, l'òrgan substantiu consultarà les administracions públiques afectades i a les persones interessades. Es considera que les administracions públiques afectades i les persones interessades a consultar són les següents:

- Servei de Protecció d'Espècies, Servei de Gestió Forestal i Protecció del Sòl del Departament de Medi Natural de la DG de Medi Natural i Gestió Forestal de la Conselleria d'Agricultura, Pesca i Medi Natural.
- Direcció General d'Emergències i Interior de la Conselleria de Presidència i Administracions Públiques.
- Servei de Costes i Litoral de la DG de Costes i Litoral de la Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua.
- Servei de Domini Públic Hidràulic de la Direcció General de Recursos Hídrics de la Conselleria de la Mar i del Cicle de l'Aigua.
- Servei de Canvi Climàtic i Atmosfera de la Conselleria d'Empresa, Autònoms i Energia.
- Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia.
- Associació de Veïnats, si n'hi hagués.
- GOB.
- Amics de la Terra Balears.

Segon. Es publicarà el present informe d'impacte ambiental al Butlletí Oficial de les Illes Balears, d'acord amb el que disposa l'article 47.3 de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Tercer. L'informe d'impacte ambiental no serà objecte de cap recurs, sense perjudici dels que, si s'escau, siguin procedents en la via administrativa o judicial davant de l'acte, si s'escau, d'autorització del projecte, d'acord amb el que disposa l'article 47.5 de la Llei 21/2013.

(Signat electrònicament: 14 d'abril de 2026)

La directora general d'Harmonització Urbanística i Avaluació Ambiental
Paz Andrade Barberá

