



Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y TERRITORIO

3866

Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre el Parque motor ubicado en la finca pública de Sa Coma, TM Santa Eulària des Riu y Sant Antoni de Portmany (105A /2019)

En relación con el asunto de referencia, y de acuerdo con lo establecido en el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se publica el Acuerdo del Pleno de la CMAIB, en sesión de 30 de abril de 2020,

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Se trata de la construcción de un circuito de motocross en suelo rústico, en la finca pública de Sa Coma, en los términos municipales de Santa Eulària des Riu y Sant Antoni de Portmany, en la isla de Ibiza, afectando 75.285 m² de superficie.

El proyecto se encuentra incluido en el Anexo 1 «proyectos sometidos a evaluación de impacto ambiental ordinaria» de la Ley 12/2016, de evaluación ambiental de las Islas Baleares, dentro del grupo 11. Otros proyectos, apartado 9) Pistas de carreras y de pruebas para vehículos a motor.

Los terrenos están calificados como sistema general de carácter supramunicipal, según la Ley 10/2010, de 27 de julio, de medidas urgentes relativas a determinadas infraestructuras y equipamientos de interés general en materia de ordenación territorial, urbanismo y de impulso a la inversión. Esta calificación implica la declaración de interés general de las actuaciones que en el ámbito de este sistema general se planteen en suelo rústico.

+ Información del proyecto: objeto, ubicación y descripción

El objeto es la construcción de un circuito para la práctica de motocross en la finca pública de Sa Coma, con una superficie de 75.285 m², una longitud total de cuerda de 1.525 m y 6 m de anchura.

Además del circuito, el proyecto básico contempla las siguientes obras e instalaciones:

- Zona de público y viales.
- Pavimentos y acabados superficiales.
- Movimientos de tierras para configurar el circuito y taludes.
- Instalación de red eléctrica, de abastecimiento de agua, de riego, saneamiento, pluviales y drenaje.
- Edificaciones de obra para albergar las instalaciones sanitarias (8), un bar, un vestidor, un edificio para enfermería y oficina y una caseta de comisarios. En total 13 edificaciones, con una superficie total de 84,2 m².
- Cierres de pista e instalaciones y medidas de protección.
- Pantallas acústicas como medida correctora de los ruidos.

En la fase de funcionamiento se prevén un máximo de 10 competiciones al año, y un calendario de entrenamiento de 3 días a la semana (jueves, sábados y domingos).

El aforo de público final es de 1.840 personas (modificando la previsión inicial de 2.000 personas), y se prevé una reserva de aparcamiento para 400 turismos y 610 motocicletas en la zona urbana de Sa Coma adyacente.

El promotor del proyecto y el órgano sustantivo es el Consell Insular de Ibiza.

El presupuesto de ejecución material es de 3.602.238,77 € y el tiempo de ejecución prevista es de 43 semanas (10 meses y 3 semanas).

+ Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Los terrenos donde se prevé la instalación del Parque Motor Sa Coma se ubican en la finca pública Sa Coma, en suelo rústico, pol. 20, parc. 9009 y 54 de Sant Antoni y pol. 23, parc. 20 de Santa Eulària des Riu. Se encuentra justo al lado de la carretera C-731 de Ibiza a Sant Antoni, en el pk 3,3.





Limitan al suroeste con ANEI y AANP y el noreste con suelo urbano correspondiente a las antiguas instalaciones militares donde actualmente se encuentran los siguientes servicios públicos:

- IBANAT y medios de extinción de incendios forestales.
- Centro de internamiento de menores.
- Emergencias (112).
- Escuela Balear de Administración Pública (EBAP).

Los terrenos se encuentran parcialmente afectados por Área de Prevención de Riesgos de erosión y de incendios y vulnerabilidad de acuíferos moderada. No se ven afectados por riesgos de inundación ni de desprendimientos.

No está afectada por ningún espacio natural protegido y se encuentra a una distancia de 650 m al suroeste de Red Natura 2000 (LIC Serra Grossa).

El EIA presentado ha analizado y valorado el medio atmosférico y clima, la calidad del aire, el ambiente sonoro, lumínico, geología, hidrología superficial, hidrogeología, fauna, vegetación y usos del suelo, especies protegidas, valoración de la calidad ecológica y del paisaje, patrimonio y medio socioeconómico.

En relación a la calidad acústica, el informe ha delimitado la servidumbre acústica y elaborado el mapa de ruido de los terrenos donde se ubica el Parque Motor, con clara influencia de la carretera C-731 Ibiza-Sant Antoni. El estudio concluye que el circuito no se encuentra afectado por índices de ruido significativos (de 55 dBA o más).

En cuanto a la geomorfología, los terrenos se encuentran alterados por el uso militar de antiguos campos agrícolas abancalados. En general son terrenos prácticamente planos, con un talud de hasta 8 m de altura en el camino de acceso a la nueva depuradora presente en el noreste de la parcela.

En relación al agua, no se encuentran fuentes ni sondeos en la parcela de actuación. Además, en la zona de actuación no transcurren torrentes y no se identifica ninguna zona susceptible de sufrir inundaciones de manera natural. El EIA identifica una red de drenaje que atraviesa los terrenos previstos por el Parque Motor, pero en realidad el drenaje se produce por cunetas y canales de drenaje.

En relación a la flora, se identifican diferentes tipos de vegetación y usos del suelo, destacando dentro de la vegetación forestal el pinar sabinar en diferentes estados de evolución, con matorrales o en regeneración, y campos de cultivo de secano abandonados parcialmente reforestados y con especies ruderales. No se han identificado en el ámbito de actuación ninguna especie de flora protegida o catalogada por su interés ecológico y / o biogeográfico, ni en la cartografía del Bioatlas.

La fauna presente en la zona de actuación se conforma por comunidades de aves propias de hábitats agrícolas y forestales de moderada a elevada presión antrópica. El EIA incluye un listado de las especies de fauna presentes en el entorno del proyecto y su protección y catalogación. Es poco probable la presencia de la jineta de Ibiza (*Genetta genetta isabellae*). Destaca la posible presencia en el entorno del proyecto de quirópteros, la lagartija pitiusa (*Podarcis pityusensis*).

El EIA hace una valoración de la calidad ambiental del medio natural afectado por el proyecto, tanto de la vegetación como de la fauna, y una donde integra las dos anteriores, con una zona de calidad ecológica media (pinar sabinar en el extremo este y suroeste) y baja (antiguos campos de cultivo abandonados donde hay un circuito provisional de motocross).

En cuanto al paisaje, el EIA incluye un estudio de incidencia paisajística como anexo donde se ha valorado el paisaje intrínseco y extrínseco, previa a la actuación y con el proyecto ejecutado, empleando diferentes características (cuencas interiores o unidades de paisaje, permeabilidad visual, elementos del paisaje, calidad y fragilidad visual). Se concluye que la fragilidad de la cuenca visual real es media-baja.

En relación al patrimonio, el documento indica que, en los terrenos directamente afectados por el proyecto, no existe ningún elemento o conjunto patrimonial protegido, catalogado o inventariado. Destaca la presencia de una necrópolis púnica (yacimiento Sa Coma), localizada parcialmente en el interior de la finca, fuera del emplazamiento del proyecto, al oeste de la parcela. Dentro de los elementos etnológicos, se ha estimado la afectación de 1.211 m lineales de paredes secas.

Dentro del medio socio-económico, se ha analizado la movilidad del entorno de manera general y señala la existencia de una parada de bus por sentido en la entrada de la finca de Sa Coma, potencialmente utilizable por los usuarios de la instalación.

+ Resumen del proceso de evaluación

Fase de información pública y de consultas

El 27 de noviembre de 2018 se publicó en el BOIB núm. 148 y en el tablón de anuncios y edicto electrónico de la Sede Electrónica del Consell Insular de Ibiza la información pública del expediente de solicitud de otorgamiento del permiso de inicio de instalación y obras de la





actividad objeto del proyecto. No se recibieron alegaciones. Durante la Información Pública han sido consultadas las siguientes administraciones:

1. Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares
2. Servicios de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos
3. Servicios de Aguas Superficiales de la DG de Recursos Hídricos
4. Ajuntament de Santa Eulària des Riu
5. Ajuntament de Sant Antoni
6. Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad
7. Red Natura de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad
8. DG de Deportes y Juventud de la Consejería de Cultura, Participación y Deportes.
9. Consejo Superior de Deportes
10. Ajuntament de Santa Eulària des Riu
11. Ajuntament de Sant Antoni

Posteriormente, desde la CMAIB se hizo consultas a las siguientes administraciones:

- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos
- DG Movilidad y Vivienda de la Consejería de Movilidad y Vivienda
- DG de Emergencias e Interior de la Consejería de Administraciones Públicas y Modernización

Se han recibido los siguientes informes:

-Informe técnico de Patrimonio del Consell de Ibiza (17/01/2019) plantea un plan de control de todos los movimientos de tierra vista la riqueza arqueológica del torrente des Fornàs.

-Informe del Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo de la DG de Espacios Naturales y Biodiversidad (29/01/2019), donde concluye que no tiene ningún inconveniente en la ejecución e inicio de actividad del proyecto siempre que sean ejecutadas las medidas de prevención y autoprotección de incendios forestales descritas en el proyecto de acuerdo con la normativa vigente.

-Informe del Departamento de Medio Ambiente del Consell de Ibiza, donde informa favorablemente.

-Informe de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) (01/04/2019) donde informa que los servicios técnicos de AESA han verificado que las actuaciones proyectadas no vulneran ninguna de las servidumbres aeronáuticas establecidas para el aeropuerto de Ibiza, autorizando la construcción de casetas y los movimientos de tierras con condicionantes.

-Informe técnico del ingeniero municipal del Ayuntamiento de Santa Eulària (23/04/2019) con enmiendas y aclaraciones relacionados con la corrección de errores en la Ficha Resumen (registro Plan Autoprotección, aforo y superficie computable), en caso de pretender emitir música deberá presentar nuevo Estudio Acústico y cumplimiento de la normativa acústica vigente, disponer de autorización de la propiedad privada a una pequeña franja al sureste del perímetro para limpiar y clarear la vegetación y asegurar la legalización del pozo presente en la finca en caso de utilizarse.

-Informe del Departamento de Urbanismo y Actividades del Ayuntamiento de Sant Antoni (29/04/2019) donde se reiteran los aspectos contemplados en el informe de 20 de febrero de 2019 a los efectos de ser contemplados en los informes técnicos emitidos en el procedimiento de instalación de acuerdo con la Ley 7/2013. Además, señala que se tendrán que valorar las medidas adicionales que se planifiquen en materia de planes de autoprotección y de sostenibilidad ambiental, prestando especial atención a las medidas de integración paisajística.

-Informe del Servicio de Planificación en el Medio Natural (18/06/2019), donde se informa favorablemente siempre y cuando se cumplan todas las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental y las siguientes medidas correctoras:

- Se dotará al circuito de barreras acústicas efectivas: se realizará el circuito a una cota inferior a la del terreno y se crearán taludes de apantallamiento. Además, se instalarán pantallas acústicas en los puntos necesarios. Garantizando que en situación de circulación de carrera no se superarán los límites máximos permitidos en las zonas de uso residencial consolidado, ni los 55 dB (A) en las dos edificaciones residenciales más cercanas al circuito.
- No se instalará iluminación exterior, al ser un circuito de uso diurno. Sólo se dispondrá de iluminación en el interior de las casetas.
- El pavimento del circuito de motocross será de tierra vegetal mezclada con material vegetal triturado, para conseguir una tierra que retenga la humedad, evitando la compactación y el polvo.
- Para las zonas de aparcamiento, se aprovechará la gran superficie de suelo urbano pavimentado existente en la finca de Sa Coma, unas 157 plazas.





- Las tareas de ejecución de la franja contra incendios y los de eliminación de la vegetación de las zonas afectadas por el proyecto (preparación del terreno) se ejecutarán fuera del periodo de nidificación de las aves, es decir, fuera del periodo comprendido entre el 15 de marzo y el 15 de julio, y fuera de la época de riesgo de incendio.
- La parcela dispondrá de un cerramiento perimetral de 2 metros de altura de simple torsión, con el fin de impedir el acceso no autorizado, el paso de animales y la dispersión de los asistentes a la instalación.
- Se realizarán una serie de medidas de mejora ambiental en el suroeste del circuito, reforestando una superficie forestal degradada que antes había sido utilizada como circuito ilegal.

-Informe del Servicio de Aguas Superficiales de la DG de Recursos Hídricos (05/07/2019), donde concluye que el proyecto no presenta afecciones al dominio público hidráulico de las aguas superficiales, en sus zonas de protección (servidumbre, policía) y en zonas inundables o potencialmente inundables.

-Informe del Servicio de Estudios y Planificación de la DG de Recursos Hídricos (22/05/2019), donde informa favorablemente con los siguientes condicionantes:

- Se recogerán aguas pluviales potencialmente hidrocarbonadas en la zona de aparcamiento destinado al público, si es técnicamente viable, y antes de su vertido, también se deberá prever hacer un tratamiento previo de estas aguas, que será, como mínimo, de decantación y separación de hidrocarburos.
- Se recomienda, según el art. 61 y 62 del PHIB 2015, utilizar las aguas pluviales del circuito, estableciendo los correspondientes sistemas de captación, almacenamiento y tratamiento. También en la zona verde proyectada dentro del circuito (sobre todo zona arbolada), se recomienda hacer los correspondientes riegos de mantenimiento.
- Si se utilizan las aguas pluviales como aguas para consumo humano, se recomienda cumplir con lo establecido en el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.

-Informe de la DG Movilidad y Vivienda de la Consejería de Movilidad y Vivienda (28/11/2019), con las siguientes indicaciones:

- La propuesta del parque motor deberá incorporar un estudio de evaluación de la movilidad generada, según el artículo 194 de la Ley 4/2014, de 20 de junio, de transportes terrestres y movilidad sostenible de las Islas Baleares, donde:
 - * Se definirán las medidas a adoptar respecto de los grandes centros generadores de movilidad.
 - * Se deberá garantizar el cumplimiento del derecho a la accesibilidad universal en condiciones no discriminatorias para la utilización de las dotaciones públicas y los equipamientos colectivos de uso público.
 - * Se adoptarán las medidas compensatorias sobre las externalidades negativas que genere la implantación del gran centro generador.
 - * El estudio de movilidad deberá contener propuestas concretas en materia de movilidad y éstas deberán desarrollarse.
- Se deberá presentar un proyecto de reordenación del acceso al Parque Motor desde la carretera EI-600 (antigua carretera C-731 de Ibiza a Sant Antoni), dado el art. 35.4 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la CAIB.

-Informe de la DG de Emergencias e Interior de la Consejería de Administraciones Públicas y Modernización (13/12/2019), con las siguientes conclusiones:

[...], se concluye que la documentación remitida el pasado día 25 de noviembre, no está afectada por el Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, a los efectos de la necesidad de tener Plan de Autoprotección aunque se ha detectado que falta el preceptivo Plan de Emergencia establecido en el artículo 20 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

-Informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos (14/01/2020), con las siguientes conclusiones:

1. Se promoverá la rehabilitación de los edificios existentes, en lo posible, y se procurará que sean de consumo casi nulo, tal y como establecen los artículos 31 y 32 de la Ley 10/2019.
2. Para las instalaciones que se promuevan se considerará cubrir el suministro energético mediante fuentes renovables de acuerdo con el artículo 42 de la Ley 10/2019.
3. Las zonas de aparcamiento se cubrirán de placas de energía fotovoltaica, tal y como se establece en el artículo 53 de la Ley 10/2019.
4. La zona de aparcamiento se dotará de puntos de carga de vehículo eléctrico de acuerdo con el artículo 64 de la Ley 10/2019.
5. Se reservarán aparcamientos para vehículos libres de emisiones, de acuerdo con el artículo 65 de la Ley 10/2019.
6. La superficie a reforestar más la implementación de energías renovables deberá ser suficiente para compensar la emisión de gases de efecto invernadero tanto de la fase de construcción como de la fase de explotación, teniendo en cuenta las propias emisiones que durante la fase de funcionamiento generen los vehículos en el circuito y que no han sido calculadas.
7. Durante la fase de construcción se aplicarán códigos de buenas prácticas ambientales (<http://atmosfera.caib.es>).



8. Se deberá disponer de un plan especial de movilidad para los días de competición que incluya transporte público específico para ese día y vías de acceso para vehículos alternativos. Además, teniendo en cuenta que el número de plazas de aparcamiento (157) son muy pocas respecto del aforo previsto (2.000 personas).

9. El circuito debe disponer de instalaciones de aprovechamiento de agua de lluvia y pregestión de aguas grises, para que sea prácticamente autosuficiente.

Análisis técnico del expediente

Alternativas

El EIA incluye un anexo de estudio de alternativas donde se contempla la alternativa 0 y diferentes alternativas de emplazamiento, capacidad y superficie afectada y de diseño topográfico y modelo acústico.

1. Alternativa 0: la no ejecución del proyecto, donde se han contemplado la situación actual, con las actividades actualmente existentes, y la situación en el año 2008. El documento profundiza en la alternativa cero que supone la recuperación de la situación previa al inicio de las actividades actualmente existentes. A pesar de ser ambientalmente mejor, se trasladaría el problema a otras zonas naturales que se han ido utilizando como pistas de motocross sin controlar. Por tanto, se descarta la opción de no ejecutar el proyecto.

2. Alternativas de emplazamiento: se han planteado 8 emplazamientos en diferentes lugares:

- E1: Sa Coma
- E2: antiguo circuito de motocross de Cap Martinet
- E3: zona de Santa Agnès de Corona (pre-seleccionados en 2006 por el Consell).
- E4: antiguo hipódromo de Can Bufí
- E5: hipódromo Sant Rafel
- E6: hipódromo Sant Jordi
- E7: zona Cala Bassa
- E8: Sant Antoni.

Se ha evaluado según diferentes características (albergar actividades similares, plantear como posibilidad, amplitud suficiente, gestión pública o mixta) y comparado ambientalmente los diferentes emplazamientos, siendo la mejor opción el E1: Sa Coma, al tener menos impacto global.

3. Alternativas de capacidad: se consideran las alternativas dentro de la finca Sa Coma. Se consideran las siguientes alternativas:

- S1: dos pistas deportivas separadas, una para motocross y otra para autocross (proyecto 2012).
- S2: dos pistas separadas, con reducción de superficie (proyecto 2014).
- S3: una pista polivalente para autocross y motocross, con reducción de superficie.
- S4: una pista polivalente, más pequeña que la alternativa S3.
- S5: una pista para motocross, más pequeña que la alternativa S2.

Después de una evaluación comparativa aplicando diferentes criterios y tomando como referencia la situación en 2008, se elige la alternativa S5 para ofrecer mejor equilibrio entre la superficie afectada, valoración ecológica y posterior fase de modelización acústica, y descartar el resto por presentar incompatibilidades técnicas o mayor impacto ambiental.

4. Alternativas de diseño topográfico y modelo acústico: se consideran diferentes soluciones para el comportamiento acústico:

- Circuito «excavado»: cota por debajo de hasta 20 m sobre el actual en toda la superficie del circuito. Se descarta por ser muy costoso e inviable económicamente.
- Circuito «en trinchera»: a lo largo del trazado, sobre la cota actual o con excavación moderada. Excavación y taludes a lo largo de todo el trazado. Tras plantear 4 alternativas de diseño acústico, se ha llegado a la solución propuesta que alcanza los niveles acústicos para las viviendas cercanas dentro de la normativa.

Estas alternativas se consideran viables y justificadas adecuadamente.

Principales impactos de la alternativa elegida y su corrección

Como consecuencia de la ejecución del proyecto se eliminará la capa de suelo fértil y la alteración permanente de la topografía de la superficie afectada. Se realizarán excavaciones de 3 m de profundidad y terraplenes de hasta 6 m de altura. Los suelos vegetales se reutilizarán para la revegetación de los futuros taludes del circuito. Se marcarán con cintas de balizamiento o cerrados los límites de las zonas a actuar.

Durante las obras se producirán emisiones de polvo a la atmósfera por los movimientos de tierra al aire libre. El EIA incluye una estimación de las emisiones durante la obra y los receptores sensibles afectados. Se regarán las pistas y zonas de trabajo diario en las épocas más secas y calurosas.

Las emisiones de CO2 asociadas a la ejecución de las obras se han estimado en 967 toneladas de CO2, equivalente a 7.736 pies de árboles forestales para absorber en año este CO2 generado.

Durante la fase de construcción se producirán ruidos provenientes de la maquinaria de la obra y durante la fase de explotación para la circulación de las motos en el circuito los días de entrenamiento (3 días a la semana, 156 días al año) y de competición (10 días al año).

En el estudio acústico de detalle con simulaciones de los niveles sonoros durante la obra para diferentes escenarios, no se superan los 55 dBA en los 2 puntos sensibles evaluados (viviendas cercanas). Se realizará un programa de seguimiento acústico del funcionamiento de la instalación con medidas acústicas en las zonas sensibles.

Durante la fase de construcción se generarán residuos inertes por el movimiento de tierras y excavaciones, se reutilizará lo que se pueda, el resto se gestionará en vertedero autorizado. Se generarán residuos peligrosos en la fase de construcción provenientes del mantenimiento de la maquinaria y vehículos, que serán gestionados por gestores autorizados. La eliminación de vegetación generará residuos vegetales que se prevé aprovechar mediante la venta de madera y valorización energética (biomasa). La parte que no se pueda aprovechar se llevará a vertedero de residuos urbanos.

Los acopios temporales de las tierras de excavación se realizarán junto a las zonas de extracción, y siempre sobre superficies afectadas directamente por el proyecto. Los materiales constructivos se apilarán en la explanada correspondiente a la recta de salida y dos zonas la zona urbana de Sa Coma.

Se prevé que el proyecto de ejecución incluya el estudio de residuos de construcción y demolición contemplado en el RD 105/2008, así como la disposición, número y tamaño de contenedores de residuos para su separación en origen.

La maquinaria a emplear durante las obras se mantendrán y se proveerán de carburante en una superficie pavimentada en la zona urbana de Sa Coma, con el fin de evitar el riesgo de contaminación de suelos y acuíferos.

El EIA incluye medidas relacionadas con los vehículos y maquinaria utilizados en la obra para evitar o minimizar sus impactos.

Se modificará el régimen de escorrentía e infiltración, al modificarse la superficie topográfica. No presenta riesgos hidrológicos por inundación.

La masa de agua subterránea Serra Grossa se encuentra en mala situación a nivel cuantitativo y cualitativo con presencia de cloruros y en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo. La vulnerabilidad de acuíferos es moderada.

Se ha estimado un consumo de agua durante las obras de 10.000 T (47 T diarias), considerando el riego de las pistas y el consumo de materiales.

El EIA incluye dentro de los consumos energéticos los consumos de la maquinaria durante las obras.

Los materiales empleados en la obra provendrán de procesos de fabricación basados en el reciclaje de materiales, de manera que haga una reducción del impacto de los recursos energéticos, de agua y de huella ecológica del proyecto.

Hay riesgo de incendio forestal por los trabajos de corte y soldadura durante la fase de construcción, por la proximidad a zona forestal considerada ZAR (Zona de Alto Riesgo).

Para la construcción del circuito se eliminarán 4.309 m2 de pinar sabinar denso con matorrales y 7.302 m2 de pinar sabinar deteriorado.

Se prevé la retirada de matorrales y poda de ramas en una superficie de 26.122 m2 de zona forestal. También se prevé una posible afección del entorno forestal de unos 7.000 m2 para el acopio de materiales vegetales y de excavación y residuos generados. La desaparición de la vegetación preexistente supondrá la desaparición del habitat natural de la fauna asociada.

Esta incidencia negativa se compensará con la reforestación de 7.888 m2 de zona forestal, alterada actualmente por pistas y desniveles, con plantas autóctonas (pino, sabina, enebro, lentisco, brezo, coscoja, madroño). En los taludes y zonas no transitadas se sembrarán herbáceas para su revegetación (28.637 m2) y se regenerarán las zonas forestales (7.888 m2) con 14.320 ejemplares diferentes especies de matorrales y árboles autóctonos (70 Pinus halepensis y 400 Juniperus phoenicea).





Los trabajos de ejecución de la franja contra incendios y de eliminación de la vegetación se harán fuera del período de nidificación de las aves (entre el quince de marzo y quince de julio) y fuera de la época de riesgo de incendio (entre el 1 de mayo y 15 de octubre). En las obras se cumplirá el cumplimiento del Decreto 125/2007 de normas de uso del fuego.

Se producirá una alteración paisajística irreversible.

Existe la posibilidad de que se pueda afectar a restos arqueológicos, al encontrarse un yacimiento púnico junto al emplazamiento del proyecto. Se prevé como medida preventiva la elaboración por equipo técnico competente de un Plan de Actuación Arqueológica. Se documentará, datará y comunicará al departamento de Cultura del Consell Insular de Ibiza cualquier hallazgo.

La preparación del terreno supondrá la eliminación de 1.211 m lineales (situación 2008) de paredes secas existentes, considerados elementos rurales con valor etnológico.

El EIA ha calculado la movilidad inducida por las obras, contando los trayectos necesarios para el transporte de materiales, desplazamiento de maquinaria y trabajadores, con un total de 3.342 trayectos (2.697 de vehículos pesados) y una media de 15 km. También se ha valorado la incidencia de las obras sobre la red viaria insular, en concreto el aumento de tráfico sobre el Índice Medio Diario (IMD) sobre la carretera C-731 de Ibiza a Sant Antoni.

Se promocionará el transporte público para acudir a las competiciones y se estudiará la viabilidad de un sistema de microbuses desde Ibiza para las competiciones más importantes.

Durante la fase de funcionamiento, la presencia física de la instalación tendrá efecto barrera sobre la fauna.

Se prevé un consumo de agua potable de 4.284 m³ anuales, de los cuales 4.134 m³ son para riego y 150 m³ por los baños.

El abastecimiento de agua por los vestuarios, baños y riego del circuito se prevé mediante conexión a la red abastecimiento existente Sa Coma, además de 3 depósitos enterrados (10 T).

Las aguas residuales se tratarán mediante conexión con la red de saneamiento existente de Sa Coma. En el escrito presentado por el promotor de fecha 13 de marzo de 2020, justifica que la producción esperada de aguas residuales generadas durante los días de campeonato serán asumibles por la depuradora donde se tratarán estas aguas.

El suministro eléctrico se hará mediante conexión a la red eléctrica existente de Sa Coma, con un consumo previsto de 31.599 W anuales. No se prevé ninguna instalación de energías renovables en el proyecto. Se deberá autoabastecerse energéticamente las instalaciones previstas con energías renovables.

Durante las carreras se aplicará un protocolo de obligado cumplimiento por los pilotos y miembros de su equipo en el caso de derrames de combustibles, lubricantes, líquidos de freno para su contención y limpieza.

Durante las competiciones se habilitarán zonas de fumadores alejadas de zonas forestales, así como presencia de los servicios de extinción de incendios forestales.

Se propone realizar una auditoría ambiental durante la ejecución del proyecto, para garantizar la ejecución de las medidas y el plan de vigilancia.

Se plantean una serie de medidas adicionales recomendables dirigidas a la restauración de zonas naturales degradadas por la práctica de motocross (dunas de Es Codolar, antiguo circuito de Cap Martinet, circuitos provisionales de Cala Bassa y Sant Antoni). No se han incorporado al proyecto, dado que se trata de propiedades privadas y / o terrenos protegidos.

El EIA incluye un Plan de Vigilancia Ambiental para vigilar el desarrollo y efectividad de las medidas correctoras propuestas, tanto de la fase de construcción como de funcionamiento.

Conclusiones

Por todo lo anterior, se propone formular la declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Parque Motor de Sa Coma, dentro de los T.M. de Sant Antoni de Portmany y Santa Eulària des Riu (Ibiza), promovido por el Consell de Ibiza, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras previstas en el EIA de septiembre de 2018 y la Adenda de mayo de 2019, redactadas por Duna Consultores, en el proyecto básico y los anexos presentados, además de los siguientes condicionantes:

1. Se prohíbe la quema de rastrojos y restos de vegetación que puedan generarse durante las talas y los desbroces. Los restos vegetales se deberán llevar a instalaciones que los puedan aprovechar para hacer compost o ser recogidos por empresas que hagan esta valorización.
2. Las actividades relacionadas con las tareas de ejecución de la franja contra incendios y los de eliminación de la vegetación de las zonas afectadas por el proyecto, se harán fuera de la época de reproducción de las aves que están presentes. Es decir, no se pueden realizar entre los meses de marzo y julio, ambos incluidos.
3. Para evitar el impacto de las aguas pluviales en las redes de saneamiento y drenaje y en su entorno, se adoptarán sistemas de drenaje sostenible en las superficies previstas de aparcamiento, circuito y zonas de ocio, y que permitan la recogida y el almacenamiento, preferentemente para un uso posterior o la reincorporación al medio.
4. Se recogerán las aguas pluviales potencialmente hidrocarbonadas en la zona de pilotos (paddock-boxes) y los aparcamientos situados dentro del recinto del circuito, con un sistema de decantación y separación de hidrocarburos antes de su vertido y gestionado periódicamente por gestores autorizados.
5. Se harán inspecciones visuales dentro de la zona de actuación, tanto en la fase de construcción como la de funcionamiento del circuito, de manera periódica, al menos una vez a la semana, para revisar la presencia de posibles animales heridos o muertos. En el caso de encontrarse un animal muerto o herido y que sea una especie catalogada o protegida, o en caso de duda, deberá avisarse al 112 o a los agentes de medio ambiente del Gobierno Balear. En caso de que sea un cadáver, no deberá tocar, en ningún caso, ni desplazarlo, dejándolo intacto tal como se ha encontrado.
6. El riego durante la fase de construcción y de funcionamiento del circuito se hará mediante la utilización de agua depurada en cuanto la nueva depuradora esté en funcionamiento, si no es posible se regará con agua de pluviales y en último caso con agua potable proveniente de la red. En caso de que se utilicen las aguas pluviales como aguas para consumo humano, se cumplirá con lo establecido en el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.
7. El suministro energético provendrá 100% de energías renovables, excepto en caso de inviabilidad técnica manifiesta que es deberá justificar.
8. La zona de aparcamiento se dotará de 25 puntos de carga de vehículos eléctricos.
9. Se reservarán 20 plazas de aparcamiento para uso exclusivo de vehículos libres de emisiones (8 coches y 12 motos).
10. Se tendrán que aprovechar o trasplantar los árboles de gran porte existentes en la zona del proyecto, así como respetar y tener especial cuidado en no dañar durante las obras las formaciones vegetales y ejemplares de gran porte existentes en la parcela y en las zonas periféricas.
11. Se realizarán riegos de reforzamiento, sobre todo durante la fase de siembra y los dos primeros años, en los meses estivales, cuando el estrés hídrico es más elevado. El agua utilizada para los riegos será regenerada y se realizará preferentemente o bien a finales de la tarde o primera hora de la mañana, antes de la salida del sol, con el fin de evitar la pérdida de recurso por evaporación.
12. Se instalará un apantallamiento vegetal perimetral, constituida por una combinación de estrato arbóreo y arbustivo, en la zona noreste más susceptible de impacto visual. El estrato arbóreo estará formado por ejemplares autóctonos de porte medio o grande (entre 1,5 y 2,5 metros), con bajos requerimientos hídricos, a ser posible de los ejemplares presentes en la propia parcela. El estrato arbustivo estará formado principalmente por Pistacia lentiscus (mata). La separación entre los pies sembrados estará comprendida entre 1 y 2,5 metros dado el volumen que puede ocupar cada individuo arbóreo y la posibilidad de desarrollo de la parte aérea. Deberán disponer de un sistema de riego, ya sea automático o manual durante los 3 primeros años, especialmente durante los meses estivales en horario de menor intensidad lumínica.
13. La altura de 3 m de la pantalla vegetal, lograda en pocos meses, máximo dos o tres años, se deberá mantener durante toda la vida del circuito, por lo que se deberá hacer un mantenimiento constante, sustituyendo con árboles o setos en aquellas zonas donde no se han arraigado correctamente o se han estropeado.
14. Se dispondrá de un Plan Especial de Movilidad para los días de competición que incluya transporte público específico para ese día y vías de acceso para vehículos alternativos.
15. Se asignará un responsable medioambiental durante la fase de obras encargado de vigilar y hacer cumplir el Plan de Vigilancia Ambiental.
16. Considerando que el presupuesto del proyecto supera el millón de euros, se designará un auditor ambiental. Se deberán incluir, en el presupuesto del proyecto y la EIA, las partidas medioambientales de las medidas a aplicar, principalmente la pantalla vegetal y el seguimiento ambiental.
17. Como medida compensatoria, el promotor deberá garantizar que se restaure la superficie equivalente afectada por el circuito a algunas de las zonas naturales degradadas por la práctica de motocross, como las dunas de Es Codolar u otros. Para ello, el Consell podrá, entre otros, suscribir convenios de colaboración con propietarios, habilitar partidas económicas para subvencionar las actividades de restauración emprendidas por la propiedad o suscribir convenios de colaboración con las administraciones competentes para posibilitar su ejecución.
18. Se compensará con la implementación de energías renovables u otras medidas, la emisión de gases de efecto invernadero producidos por los vehículos en el circuito durante los días de competiciones.





Se recuerda que:

- No se instalará iluminación exterior, sólo se dispondrá de iluminación en el interior de las casetas.
- Según informe de la DG Movilidad y Vivienda de la Consejería de Movilidad y Vivienda 28 de noviembre de 2019, se deberá presentar ante la administración competente un proyecto de reordenación del acceso, dado el artículo 35.4 de la Ley 5 / 1990, de 24 de mayo, de carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

Se recomienda:

- que se estudie una dotación específica eléctrica por los vehículos de competición.
- que se organicen competiciones de motos eléctricas.

Esta propuesta de Declaración de impacto ambiental se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para la obtención de la autorización.

Palma, 6 de mayo de 2020

El presidente de la CMAIB

Antoni Alorda Vilarrubias

