

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

3750

Resolución de la Directora General de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula el informe de impacto ambiental del proyecto de aparcamiento de vehículos al aire libre en la Bassa, polígono 12, parcela 2, TM Sant Josep de Sa Talaia. (exp. 212a/2024)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 10 de noviembre de 2025, y de acuerdo con el artículo 9.1 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, y el punto 8. d) del artículo 2 del Decreto 10/2025, de 14 de julio, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y el Decreto 13/2025, de 31 de julio, por el que se corrigen los errores detectados en el Decreto 10/2025,

RESUELVO FORMULAR:

El informe de impacto ambiental del proyecto de aparcamiento de vehículos al aire libre en la Bassa, polígono 12, parcela 2, TM Sant Josep de Sa Talaia

1. Determinación de sujeción a evaluación ambiental y tramitación

Según el artículo 13.2 del Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, deben ser objeto de evaluación de impacto ambiental simplificada los siguientes proyectos: los proyectos incluidos en el anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, o en el anexo 2 de esta ley.

Entre los proyectos incluidos en el anexo 2, el proyecto de aparcamiento de vehículos al aire libre en la zona costera de la Bassa en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia se incluye en el punto 4: *Aparcamientos de uso público o colectivo y marinas secas en suelo rústico*, del grupo 4: *Proyectos de infraestructuras*.

Por lo tanto, el proyecto debe tramitarse como una Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y seguir el procedimiento establecido en la sección 2ª del Capítulo II de evaluación de impacto ambiental de proyectos del Título II de evaluación ambiental de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Deben cumplirse también las prescripciones de los artículos 21 y 22 del Texto refundido que le sean de aplicación.

2. Descripción del proyecto

El proyecto pretende implantar una zona de aparcamiento al aire libre cerca de la playa de Cala Bassa en el municipio de Sant Josep de Sa Talaia donde actualmente se está llevando a cabo la actividad de forma no regulada.

La parcela estudiada (polígono 12, parcela 2 del T.M. Sant Josep de sa Talaia) limita con la playa de Cala Bassa y dispone de una superficie total de 1.112.517 m². Dentro de esta parcela el proyecto ocupa 5.747,67 m² en el que se incluye la superficie del propio aparcamiento, del acceso rodado, superficie peatonal y la caseta prefabricada de control.

El aparcamiento habilitará 200 plazas para vehículos, entre las que 6 estarían dedicadas a la movilidad reducida y 35 por motocicletas. Se realizará nivelación del terreno con aportación de zahorra. Realizarán desbroce de vegetación baja, sin necesidad de talar ningún árbol y se mantendrán las paredes secas existentes dentro de la zona a ocupar.

La caseta prefabricada será de 3,72 m², en la que se prevé la instalación de equipos portátiles de extinción de incendios. El proyecto prevé delimitar el aparcamiento con un vallado perimetral con postes de madera tratada de baja altura unidos con cuerda y en la entrada se dispondrá de un sistema de barreras a utilizar en caso de ocupación total del aparcamiento.

Finalmente, los peatones del aparcamiento dispondrán de un acceso hasta la playa construido con tarima de madera, habilitado para personas con movilidad reducida.

Cuadro de superficies	
Superficie del aparcamiento	5.411,17 m ²
Superficie de acceso rodado	215,70 m ²
Superficie peatonal	120,20 m ²
Superficie caseta prefabricada de control	3,75 m ²
Superficie total	5.747,67 m²

Figura 1. Tabla resumen de la superficie ocupada por el aparcamiento.

El espacio que ocupará el aparcamiento presenta una topografía suave destinada años atrás al cultivo de secano como otros espacios de la parcela de estudio.

En lo referente a las infraestructuras y de acuerdo con el documento ambiental, el área proyectada se comunica con la carretera de Cala Bassa de titularidad municipal la cual da acceso a la playa de Cala Bassa.

Por otra parte, en la parcela donde se prevé ubicar el aparcamiento regulado no hay constancia de la existencia de red de media y baja tensión. En cuanto al abastecimiento de agua tampoco hay constancia de la existencia de ningún pozo registrado en el Catálogo de Aguas Privadas.

El presupuesto de ejecución por contrato (PEC) del proyecto de aparcamiento es de 57.890,51€.

3. Resumen del documento ambiental

En el documento ambiental se presenta un análisis de alternativas con 4 propuestas incluyendo la alternativa 0.

Descartan la **alternativa 0** por los siguientes motivos: Consideran que la realización del proyecto no generará impactos ambientales críticos ni siquiera severos.

En cuanto a la **alternativa 1** (Continuar con la actividad de aparcamiento no regulado): Ésta consistiría en el mantenimiento de la actividad actual de aparcamiento no regulado sin realizar ninguna clase de modificación. Consideran que continuar con la actividad no regulada fomentaría la continua proliferación de nuevas bolsas de aparcamientos en zonas que anteriormente no se usaban como tal.

La **alternativa 2** plantea lo siguiente: Re-ubicar la actual localización del aparcamiento no regulado para que el proyecto no esté incluido dentro del límite de Servidumbre de Protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre. Para conseguir este objetivo se debería realizar una tala y desbroce de ejemplares arbóreos incluidos dentro del hábitat de interés comunitario IB2_1326. Descartan esta alternativa, ya que consideran que la parte de hábitat comunitario IB2_1326 vería mermada su densidad de individuos y este hecho repercutiría directamente en la pérdida de hábitat para la fauna asociada a este espacio natural. Consideran que la alternativa 2 presenta un perjuicio mucho mayor que el beneficio que representa no incluirse dentro de la Servidumbre de Protección.

En cuanto a la **alternativa 3** (alternativa seleccionada): Esta alternativa es la escogida y se encuentra resumida en el apartado anterior de este documento. Justifican que no presenta impactos críticos ni severos y combina beneficios que no se consiguen con las otras alternativas, como la ordenación de las plazas de aparcamiento para evitar los problemas descritos en la alternativa 1, provocados por el aumento de la actividad turística y el riesgo en una zona de alto valor ecológico. Por ello, tras valorar todas las opciones, consideran que la más adecuada para las necesidades generales de la playa de Cala Bassa es la alternativa 3.

El documento ambiental incorpora un apartado de **Inventario ambiental** donde analizan el suelo y la geodiversidad, donde destacan que el proyecto de aparcamiento se ubicaría en suelo rústico catalogado como Área natural de especial interés de Alto Nivel de Protección.

En este apartado también analizan la situación hidrológica, donde destacan la presencia del torrente del Canal de Cala Bassa que atraviesa tanto el emplazamiento donde se quiere ubicar el aparcamiento como una obra de drenaje antes de desembocar en la playa. Dedicar una sección al aire, el clima y el cambio climático, otra a la vegetación y hábitats de interés comunitario donde identifican prioritarios, otra sección del apartado a la flora y la fauna, a los espacios naturales protegidos, a la población y la salud humana, al patrimonio cultural y al paisaje.

El documento ambiental incorpora el apartado de **identificación y valoración de impactos ambientales significativos** donde evalúa los posibles impactos del proyecto sobre los factores descritos en el apartado anterior. La última sección de este apartado está dedicada a la capacidad de carga de la playa y el número de aparcamientos asociados. En esta sección se estudia que el proyecto establece la **determinación de la capacidad de aparcamiento** a partir del **grado de saturación de la playa**, utilizando como parámetro fundamental la **superficie útil de baño** y la **densidad de ocupación recomendada por usuarios**, de acuerdo con el nivel de antropización y la intensidad de uso turístico del espacio costero.

Por coherencia metodológica con la **cartografía oficial de la Dirección General de Ordenación del Territorio del GOIB**, se ha adoptado una superficie operativa de **6.472,94 m²** como base para el cálculo de la **capacidad de carga**. Esta se ha estimado mediante una ratio variable de entre **5 y 12 m² por usuario**, en función del grado de actividad turística, resultando una **capacidad teórica de 1.295 usuarios** para la playa de Cala Bassa.

Considerando que aproximadamente un **25% de los usuarios accede mediante transporte público o colectivo**, se prevé que **972 usuarios** utilicen vehículo privado, con una **ocupación media de 2,5 personas por vehículo**, lo que genera una demanda potencial de **389 plazas de aparcamiento**.

Ateniéndose a **criterios de sostenibilidad ambiental, limitación de la presión antrópica y compatibilidad con el régimen de usos del suelo**, el proyecto opta por una propuesta de **200 plazas para automóviles y 35 para motocicletas**. Esta configuración conlleva una **densidad efectiva de ocupación de 7,1 m²/usuario**, lo que, según el documento ambiental supone una mejora en los **parámetros de confort y calidad ambiental** respecto al escenario de máxima capacidad.

La propuesta del proyecto argumentan, define un **modelo de gestión de aparcamiento ajustado a la capacidad de carga real de la playa**, con un equilibrio entre el uso turístico y la **preservación de los valores ecológicos y paisajísticos de Cala Bassa**.

El apartado 6 del documento ambiental titulado **Matriz de identificación y valoración de impactos** resume mediante dos matrices tanto la identificación de impactos en los diferentes factores descritos en el apartado de inventario ambiental como la valoración del mismo mediante una puntuación que distribuye los impactos en Compatibles, Moderados, Severos y Críticos.

De este análisis extraen que el proyecto podría generar un total de 11 impactos positivos, 32 impactos compatibles y 7 impactos moderados, entre los que destacan posibles focos de incendios producidos por el paso de maquinaria y por el tráfico de vehículos, impactos sobre vegetación y fauna por los procesos de compactación o cambios en la calidad del suelo por la ocupación del terreno.

Acto seguido, continúan con el apartado de **Medidas preventivas, correctoras y compensatorias** donde establecen una serie de medidas para todos los factores ambientales analizados en el apartado de Inventario ambiental que se prevé que puedan sufrir algún tipo de impacto derivado del proyecto:

Atmósfera

Medidas preventivas y correctoras:

- Riegos periódicos para reducir el polvo ante el paso de camiones y maquinaria.
- Mallas a los camiones que transporten tierra.
- Detener actividades en días de fuerte viento.
- Reducir velocidad de maquinaria y vehículos.
- Maquinaria en buen estado y adecuada a la normativa UE.
- Trabajos solo en horario diurno.
- Silenciadores en los equipos móviles.
- Evitar iluminación nocturna (proteger fauna).
- Ruido máximo permitido: **65 dB**.

Medidas compensatorias:

- Plantación de *Juniperus spp.* como barrera vegetal paralela al acceso a pie.

Agua

Medidas preventivas y correctoras:

- Utilizar pintura sin plomo.
- Evitar materiales que puedan provocar lixiviados durante episodios de lluvias.
- **Evitar vertidos** de aceites o residuos contaminantes al suelo.
- Hacer los **cambios de aceites, combustibles y otras sustancias** fuera de la zona de actuación.
- Residuos recogidos por gestor autorizado.
- Utilizar el agua justa y necesaria para el riego de la nueva plantación.
- En la **zona de servidumbre del Dominio Público Hidráulico (5 m)** no habrá **aparcamiento**, aunque se permitirá la **circulación**.
- La **pendiente del terreno** se homogeneizará al **1,5%** para garantizar la **continuidad de la escorrentía hacia el torrente**.





Suelo

Medidas preventivas y correctoras:

- Respetar los movimientos de tierras estipulados en el proyecto.

Vegetación y Hábitat de Interés Comunitario

Medidas preventivas y correctoras para la conservación de hábitats:

- Conservación del hábitat **IB2_1265**: maquias y garrigas con *Juniperus spp.* no dunares, con la no afección por el proyecto.
- También se protegerán **otros hábitats de interés comunitario cercanos**.
- **Prohibición de usar herbicidas** para controlar la vegetación ruderal.

Medidas preventivas y correctoras para la prevención de incendios forestales en ZAR:

- Mantenimiento, clareo y desbroce de la vegetación según las instrucciones del Servicio de Gestión Forestal.
- Una franja mínima de 3 metros (zona IUF) alrededor del aparcamiento regulado.
- Evitar la acumulación de combustible vegetal, para romper la continuidad de la vegetación y dificultar el paso del fuego.
- Dejar espacios mínimos entre vehículos, de acuerdo con el Real Decreto 2267/2004, que regula la Seguridad Contra Incendios en establecimientos industriales.

Medidas compensatorias:

- Plantación de *Juniperus spp.* como barrera vegetal paralela al acceso peatonal.
- Instalación de boca de incendio conectada a una red de abastecimiento, en este caso, el pozo que se ubica en torno al aparcamiento regulado.

Fauna

Medidas preventivas y correctoras:

- Trabajos de obra durante el día.
- Equipos móviles con silenciadores.
- Evitar iluminación nocturna.
- Control velocidad de los vehículos.
- Conservar hábitats de interés comunitario.
- Delimitación del aparcamiento con pilones unidos por cuerdas de fibra para garantizar el paso de fauna.

Medidas compensatorias:

- Plantación de *Juniperus spp.* como barrera vegetal paralela al acceso peatonal. Esta plantación actuará como nuevo hábitat y como apantallamiento acústico.

Paisaje

Medidas preventivas y correctoras:

- El diseño del parking será sencillo y tradicional para evitar alterar la forma, la textura y los colores del paisaje.
- Se optará por la integración paisajística manteniendo la armonía con el entorno costero y forestal.
- Restauración de zonas alteradas que no sean de ocupación permanente.
- Habrá que limpiar las áreas afectadas y depositar los residuos en vertederos controlados.

Medidas compensatorias:

- Plantación de *Juniperus spp.* como barrera vegetal paralela al acceso peatonal.
- Uso de grava fina de tonos claros para asegurar la integración visual.
- Sustitución de papeleras de plástico verde por madera con tonos claros.

Residuos

Medidas preventivas y correctoras:



- Evitar acumulación y dispersión de residuos.
- Disponer de contenedores adecuados durante las obras.
- Traslado de los residuos a planta de transferencia o vertedero controlado.
- Limpieza periódica del parking.

Medidas compensatorias:

- Sustitución de papeleras de plástico verde por madera con tonos claros.

Finalmente, el documento ambiental incorpora un apartado dedicado al **Plan de vigilancia ambiental** que tendrá como objetivo garantizar el cumplimiento y el seguimiento de las medidas propuestas en el Documento Ambiental y de los condicionantes que probablemente surgirán del Informe de Impacto Ambiental.

La **vigilancia ambiental** consistirá en una serie de **inspecciones de campo** realizadas por técnicos cualificados en evaluación y corrección de impactos ambientales con el fin de **asegurar que el proyecto y sus contratistas cumplen** las condiciones ambientales establecidas y también para **detectar y reaccionar rápidamente** ante cambios o situaciones imprevistas que puedan tener **efectos sobre el medio ambiente**.

El Documento Ambiental **concluye** que no se identifican impactos potencialmente significativos o críticos para el medio ambiente y que si se cumple con el Plan de vigilancia ambiental el proyecto resulta viable a efectos medioambientales.

Anexos al Documento Ambiental el promotor presenta un **Estudio de impacto paisajístico** del proyecto básico donde concluyen que el impacto paisajístico del aparcamiento es compatible, y que las medidas incorporadas en este proyecto son suficientes, ya que el impacto acumulado se interpreta como **residual** según la **categoría obtenida** desde los diferentes puntos de observación.

Anexos al Documento Ambiental el promotor presenta un **Estudio energético y sobre el cambio climático** del proyecto básico donde concluyen que a pesar de haber estudiado la posibilidad de instalar placas solares fotovoltaicas según el artículo 53 de la Ley 10/2019 de cambio climático y transición energética, se ha valorado que, excepcionalmente, se puede solicitar la exención por inviabilidad técnica, protección del paisaje o del patrimonio cultural, o por estar en zonas de máxima protección ambiental AANP y ANEI. El proyecto propone controlar el acceso rodado a la playa de Cala Bassa para evitar aparcamientos ilegales en zonas protegidas o en los bordes de la carretera, proteger la flora y fauna local y minimizar el riesgo de incendios forestales. En definitiva, la vulnerabilidad del proyecto ante el cambio climático es baja. El único elemento delicado es la proximidad del torrente del canal de Cala Bassa, pero el riesgo de riada es muy bajo y está controlado gracias a las medidas previstas en la Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y en el Proyecto Básico.

Cabe destacar que en el proyecto básico presentado incorporan 3 apartados relacionados con la hidrología superficial; Caracterización de la cuenca hidrográfica, Cálculo de caudales y Cálculo de la capacidad actual del torrente. Como conclusión, calculan que el Canal de Cala Bassa, por un periodo de retorno de 500 años tendría un caudal de avenida de 3,53 m³/s en un punto de desagüe determinado y que, por tanto, la capacidad de desagüe en el tramo coincidente con el aparcamiento no produciría afección sobre el mismo.

4. Consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas

El órgano ambiental ha realizado consulta a las siguientes administraciones previsiblemente afectadas:

- Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas.
- Servicio de Protección de Especies, Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo del Departamento de Medio Natural de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Servicio Gestión Ambiental del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental del Consell Insular d'Eivissa.
- Servicio de Costas y Litoral de la DG de Costas y Litoral de la Consejería de la Mar y del Ciclo del Agua.
- Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia.
- Amics de la Terra.
- GEN GOB Eivissa.

En el momento de redactar el presente informe, se han recibido los siguientes informes de las administraciones consultadas:

- Informe de la DG de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas, donde se concluye que:

Por todo lo anterior y debido a que la parcela donde se pretende desarrollar el proyecto en cuestión se encuentra afectada por una APR de incendios forestales moderada y en los alrededores una APR alto y extremadamente alto, se deberá modificar el proyecto contemplando las medidas correctoras con el fin de hacer frente al riesgo de incendio forestal en la zona.

En caso de que el proyecto obtenga todos los permisos de las administraciones implicadas, teniendo en cuenta la gran afluencia de gente y de vehículos en la zona se requerirá que el Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia incluya la infraestructura en su PEMU antes del inicio de la actividad valorando la vulnerabilidad de la misma y medidas de protección a establecer (limpieza elementos combustibles, hidrantes, accesos y maniobra vehículos pesados) así como predefinir diferentes escenarios de actuación de los usuarios de la playa frente a un incendio forestal (confinamiento, evacuación...).

- Informe del Departamento de Gestión Ambiental, Sostenibilidad, Innovación y Transparencia del Consell de Ibiza, donde se concluye que:

Dado las características actuales del sector donde se proyecta la regulación del aparcamiento la cual prácticamente no presenta elementos naturales remarcables, derivado de la acción continuada de estacionamiento de vehículos, se considera que el proyecto concreto no presenta afecciones significativas sobre la realidad ambiental de la zona de implantación.

Se está de acuerdo en que la regulación de los estacionamientos de vehículos en el sector concreto donde se proyecta el aparcamiento puede derivar en mejoras sobre los potenciales impactos determinados por la no regulación y consecuente descontrol de la frecuentación y estacionamiento en zonas sensibles.

Por otra parte, en el propio Documento ambiental en la página 26, se destaca que se puede observar en la ortofoto del año 2021 que la ocupación de aparcamientos no regulados se ha extendido a diferentes superficies de la parcela. Esta situación determina la extensión de impactos potenciales a zonas sensibles y situaciones de riesgo de incendios en el conjunto territorial de la zona. Así se considera necesario que se determine una eliminación del resto de sectores donde actualmente existe la ocupación de aparcamientos no regulados incluidos dentro de la misma parcela catastral del proyecto objeto de tramitación ambiental.

De esta manera se considera necesario la restauración de estos sectores de aparcamiento no regulados en su estado original y la limitación de su acceso para evitar la continuación del tráfico y estacionamiento de vehículos fuera de control con los consecuentes impactos por potencial afectación a especies protegidas que se encuentran en las zonas limítrofes forestal, además de situaciones de riesgos ante incendios forestales.

En relación con la gestión de los residuos en la fase de funcionamiento también se considera importante disponer los contenedores o equipamientos necesarios para efectuar la separación en origen de los residuos (vidrio, papel, envases y materia orgánica) que permita su reciclaje posterior.

En caso de instalar alumbrado exterior se considera importante recordar que la instalación y funcionamiento del conjunto del alumbrado exterior deberá cumplir todo lo dispuesto en la Ley 3/2005 de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Illes Balears y en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias.

- Informe de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal, donde se concluye que:

Para poder emitir el pertinente informe, solicitamos que se aclaren cuáles de todas las zonas de aparcamiento que hay en Cala Bassa continuarán con la actividad una vez regulado el aparcamiento del proyecto, así como conocer si algunas de estas zonas se clausurarán con el fin de ajustar el número total de plazas de aparcamiento de la zona con el resultado del estudio de capacidad de carga. Una vez nos remita esta información, procederemos a emitir el informe solicitado.

- Consideraciones y alegaciones emitidas por Amigos de la Tierra Baleares:

Amigos de la Tierra está totalmente de acuerdo con la necesidad de evitar el aparcamiento desregulado de vehículos en una zona altamente sensible por sus valores ambientales y paisajísticos y por la vulnerabilidad al pisado del terreno y de la vegetación por parte del tráfico rodado, así como a los incendios forestales.

En relación al proyecto propuesto por el promotor, Amics de la Terra Eivissa queremos poner de manifiesto una serie de incongruencias que aparecen en el planteamiento de este proyecto, así como expresar dudas que surgen a raíz de falta de información esencial dentro del proyecto o bien por redacción poco clara de algunas partes del mismo.

A continuación las listaremos:

1. Actualmente las áreas marcadas en rojo en la siguiente fotografía aérea, son otras zonas adyacentes y/o cerca del área propuesta al proyecto, que están también siendo utilizadas como aparcamiento para acceso a la playa y al Cala Bassa Beach Club en la actualidad y a lo largo de los últimos años.

El documento del proyecto no especifica con claridad en ningún momento si estas zonas:

a) Son zonas de aparcamiento regularizadas o no regularizadas y pertenecientes o no a Cala Bassa Beach Club.

b) Cerrarán definitivamente como áreas de aparcamiento una vez la regularización y acondicionamiento como aparcamiento del área objeto de este proyecto concluya o si, por el contrario, se sumarán a ésta como áreas de aparcamiento. El motivo de esta cuestión, claro está, es que el estudio de carga presentado dentro de la EEI del proyecto valora el número de vehículos privados por los que tendrá capacidad la zona de aparcamiento que se quiere regularizar como suficiente para la capacidad de carga de la playa.

Este no sería el caso, si las otras áreas de aparcamiento continuaran abiertas. En tal caso, la capacidad de carga de la playa se superaría notablemente y además algunas de estas otras áreas se encuentran dentro de la zona marítimo-terrestre y otras también dentro de la zona de mayor riesgo de inundación del torrente que desemboca en Cala Bassa.

Si la zona propuesta como aparcamiento en el proyecto resulta ser finalmente la única área de aparcamiento, el proyecto no especifica qué medidas se tomarán para evitar la entrada de vehículos privados a las otras áreas de aparcamiento marcadas en rojo.

Para poder valorar el proyecto, hace falta saber si:

- ¿Se cerrarán estas áreas a la entrada de vehículos y cómo?*
- ¿Se llevará a cabo algún trabajo de restauración en su estado natural? ¿Eso sería competencia de las administraciones o de Cala Bassa Beach Club?*

La ausencia de controles durante los últimos años por parte del empleado de Cala Bassa Beach Club para evitar la entrada de vehículos en todas las zonas que se han estado utilizando como aparcamiento pone en duda los datos de EIA del proyecto.

Ni en el proyecto ni en la EIA se menciona en ningún momento el número de vehículos privados para los que tienen capacidad de acogida los aparcamientos que se han estado utilizando, no se sabe si de manera irregular o regular, durante los últimos años.

No parece que se haya hecho este cálculo y, por tanto, no se puede saber si el aparcamiento que proponen al proyecto aumentará o disminuirá la capacidad de acogida de vehículos respecto a la cantidad de vehículos que aparcaban hasta ahora en temporada turística alta y, por tanto tampoco, si aumentará o disminuirá la actual capacidad de carga de la playa.

Por otra parte, durante la temporada turística alta, se observan atascos de tráfico que se generan a diario en la entrada al aparcamiento y a lo largo del camino asfaltado que la precede. Por lo tanto nos parece muy necesario tener unas cifras claras de cuál ha sido en los últimos veranos la capacidad de aparcamiento que había en toda la zona para poder hacer una comparación razonable con la propuesta de este proyecto.

2. Cualquier intención de aumentar la cantidad de vehículos que puedan llegar supondría un despropósito para la sostenibilidad de este lugar y no queda claro cuáles son las intenciones de los promotores del aparcamiento al respecto cuando a pesar de declarar constantemente que el objetivo principal es la sostenibilidad de la zona, en el EIA del proyecto declaran que "Se trata, por tanto, de reducir los impactos, a la vez que aumentar la capacidad y calidad de la oferta" Cualquier persona que visite Cala Bassa un día cualquiera del verano podrá comprobar, solo con un vistazo, que la capacidad de carga de la playa se supera a diario y por mucho. El estudio de Capacidad de Carga de la EIA de este proyecto recomienda para esta playa una ocupación máxima de una persona por cada 12 m² en las zonas de descanso (donde la gente pone las toallas sobre la arena), esto ya está muy lejos de ser la realidad y, aún así parece que quieren aumentar la capacidad de coches que pueden aparcar y, por lo tanto, de personas que podrán llegar a la playa.

Esto es completamente insostenible y no refleja el interés público, si no el interés económico de una empresa privada.

3. El estudio de capacidad de carga de la playa incluido dentro del EIA incluye datos sobre la cantidad de visitantes que se ha estimado que llegan con transporte público (incluyendo los que llegan en autobús y los que llegan con la línea de barca que viene desde Sant Antoni). Queríamos saber cómo se han obtenido estas estimaciones, ya que el estudio no hace mención de la metodología utilizada.

4. Se deben tener en cuenta también los siguientes puntos que se han obviado en el EIA:

a) Por causa del aumento de la presión turística en la isla de Ibiza en los últimos años, y específicamente por el crecimiento de la presión turística con vehículo privado en parajes de alto valor ambiental, como es el caso de la playa de Cala Bassa y su entorno, estamos siendo testigos de la transformación de nuestros paisajes y su biodiversidad para acomodar esta afluencia turística en entornos de playas y de comercios muy específicos.

Así, en los últimos años numerosas tierras de cultivo, abandonadas o no abandonadas, pero las cuales claramente forman parte de un patrimonio con diversos roles muy importantes como son identidad paisajística y cultural; contribuir a un mosaico de hábitats y ecosistemas

que incrementan la biodiversidad de la isla; y formar parte del conjunto de tierras fértiles, sea por cultivos de regadío o de secano y que, por tanto, tienen potencial para proveer alimento de origen local, están desapareciendo a una velocidad vertiginosa quedando transformadas en aparcamientos de playa o de comercios, a menudo con un deterioro irreversible de los suelos que quedan permanentemente compactados y contaminados por aceites, siendo prácticamente imposible de restaurar a su estado original.

Esta tendencia debe frenarse con la reducción del acceso de vehículos privados a estas áreas. Esta debería ser siempre la prioridad, especialmente en espacios naturales protegidos.

b) La pendiente de 1.5% que se sugiere en el proyecto para que la escorrentía del aparcamiento pueda llegar al torrente, evitando inundación y embalse de la zona, quiere decir que el torrente y por consecuencia el mar recibirán contaminación procedente de fugas de aceites de vehículos y otros suciedades cuando haya lluvias.

5. El documento no ofrece ninguna alternativa al proyecto.

Hay que tener en cuenta que se trata de un área de alto valor ambiental, catalogada como ANEI y que cuenta con el muy valioso Savinar litoral, prácticamente desaparecido en otros puntos de la geografía nacional pero todavía presente en algunos puntos de las Pitiüses. Asimismo, también cuenta con la presencia del endemismo protegido y amenazado *Helianthemum marifolium* subsp. *Origanifolium* en zonas adyacentes al proyecto.

Este endemismo, ni se menciona en el proyecto cuando, un importante estudio de flora endémica amenazada de Ibiza y Formentera, el Plan Font i Quer, cartografiaron meticulosamente muchas de las áreas donde se encuentran este y otros endemismos, y esta zona es una de ellas. Si finalmente se lleva a cabo este proyecto es imperativo que durante los trabajos se preserven estas áreas de la entrada de maquinaria, vehículos, materiales y operarios.

La alternativa evidente sería utilizar un aparcamiento externo en la zona, por ejemplo en Sant Antoni, Cala de Bou u otra y proveerlos con un servicio regular de mini bus lanzadera de mini-bus y un sistema que previniera que se superara la capacidad de carga de la playa en cualquier momento del día. Cerrando el acceso a la playa desde el punto de salida de la lanzadera durante los periodos del día que se llene la capacidad de carga de la playa.

Solo con toda esta información se puede tomar una decisión con verdaderos criterios de sostenibilidad y no meramente comerciales de la empresa promotora.

5. Elementos significativos del entorno del proyecto

De acuerdo con el Plan Territorial de Ibiza la parcela afectada por el proyecto, concretamente la zona donde se pretende ejecutar el aparcamiento, está catalogada como **suelo rústico protegido** y clasificada como **Área Natural de especial interés y parte de ella como ANEI de alto Nivel de Protección**. Por tanto, el ámbito de implantación del proyecto afecta a diversos espacios naturales definidos en la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Illes Balears.

A unos 90 metros del área escogida para la ejecución del proyecto se identifica la **ZEPA Estatal** «Espacio marino del poniente y norte de Ibiza» con código ES0000516, espacio integrado en la red ecológica europea «Red Natura 2000» y definido en la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO).

De acuerdo con el IDEIB se identifica el **hábitat de interés comunitario 5210 Maquias y garrigas con *Juniperus* spp. arborescentes**, no dunares en la zona donde se pretende ejecutar el proyecto. Rodeando o a escasos metros de la ubicación prevista por el aparcamiento destacaría el hábitat prioritario 6220* **Prados y páramos mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos** (*Thero-Brachypodietea*), el hábitat 5330 **Matorrales termomediterráneos y predesérticos** (calidad alta) y el hábitat 9540 **Pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos** (calidad alta).

A escasos 30 metros de la ubicación prevista para el aparcamiento encontramos el hábitat 1210 **Vegetación anual sobre acumulación de restos marinos** (calidad alta), el hábitat 1240 **Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp endémicos** (calidad alta), el hábitat 1310 **Vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas o arenosas** (calidad alta), el hábitat 1430 **Matorrales halonitrófilos** (*Pegano-Salsolatea*) (calidad alta), el hábitat 2110 **Dunas móviles embrionarias** (calidad alta), el hábitat 2120 **Dunas móviles de litoral con *Ammophila arenaria* (dunas blancas)** (calidad alta), el hábitat 2230 **Dunas con céspedes de *Malcomietalia*** (calidad alta) y el hábitat 92D0 **Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos** (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion Tinctoriae*) (calidad alta).

El proyecto se sitúa en una zona de **riesgo moderado de incendio** y parcialmente rodeada de una **zona de riesgo extremadamente alto de incendio (ZAR)** de acuerdo con el IV Plan Forestal de las Illes Balears 2015-2024. Por lo tanto, el área donde se quiere regularizar el aparcamiento está parcialmente rodeada por un **Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios**.

De acuerdo con el IDEIB, el aparcamiento proyectado se sitúa en **Zona de Servidumbre del Dominio Público Marítimo-Terrestre**.

De acuerdo con el IDEIB, el aparcamiento proyectado está atravesado por el torrente del Canal de Cala Bassa. De acuerdo con el documento ambiental, el torrente dispone de una longitud de casi 1900 metros, un desnivel de 94 metros y la desembocadura se encuentra en la playa de Cala Bassa. Destacan que el torrente discurre al aire libre y atraviesa una obra de drenaje antes de desembocar en la playa. Esta obra de drenaje de acuerdo con la figura de la página 127 del documento ambiental, desvía el torrente y lo desplaza por el borde oeste del aparcamiento. Dado que el aparcamiento se encuentra a menos de 100 metros de distancia del canal, el proyecto se ubica en **zona de policía de torrente**.

El aparcamiento proyectado se sitúa sobre la masa de agua subterránea MAS2005M1: Cala Tarida que se encuentra en mal estado cuantitativo y cualitativo. Presenta vulnerabilidad a la contaminación del acuífero medio. Dada la proximidad del aparcamiento a la costa se considera que la masa de agua en este punto está formada por agua de mar. El aparcamiento se sitúa en un Área de Influencia de Zonas Sensibles por Riesgo de Eutrofización (ZSRE), ya que la playa de Cala Bassa es una ZSRE.

Destacar que, unos 60 metros al noreste del aparcamiento proyectado, se observa la presencia de una dolina en forma de media luna de unos 20 metros de diámetro producida por el colapso del techo de una cavidad subterránea. Mediante fotografía aérea y dada la falta de referencias bibliográficas al respecto, lo único que se puede asegurar es que el colapso de esta formación geológica es anterior a 1956 y desde entonces no se han producido cambios en su morfología ni ha sufrido nuevos episodios de colapso. Hay que añadir que, de acuerdo con el mapa topográfico de la zona de costa estudiada se pueden citar al menos 5 cuevas costeras en un radio de 1 km del aparcamiento proyectado.

Del análisis de los resultados aportados por la capa del Bioatles del visor del IdeIB para la cuadrícula 5x5 km número 854, se concluye que en el cuadrante se encuentran numerosas especies catalogadas y algunas de ellas también amenazadas como la Sargantana de las Pitiüses (*Podarcis pityusensis pityusensis*) endémico balear, el Abejaruco europeo (*Merops apiaster*), el Cormoran moñudo (*Gulosus aristotelis desmarestii*), el Viroto petit (*Puffinus mauretanicus*) endémico balear. En cuanto a la flora se encuentran algunas especies catalogadas y endémicas de gran valor como la “Ravenissa d'Eivissa” (*Diplotaxis ibicensis*) la cual cuenta con el reconocimiento legal de Interés especial + LESPE, el “Molinet” (*Silene cambessedesii*) establecida como vulnerable en el Libro rojo de la flora vascular de las Illes Balears, presente en el Cataleg Balear de especies amenazadas y Sensible a la alteración del hábitat, la *Genista dorycnifolia subsp. Dorycnifolia* y el “Setge” (*Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*) especie catalogada como en peligro de extinción y cartografiada en detalle en el Pla Font i Quer.

Más información sobre el “Molinet”, el “Setge” y la “Ravenissa d'Eivissa” en:

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

De acuerdo con el visor del IDEIB, el proyecto no se sitúa en zonas especialmente sensibles para las aves: Zonas de interés para rapaces, IBAs, ni ZEPA.

El ámbito del proyecto, tampoco se encuentra en zona de protección de la avifauna ante la colisión, según lo establecido en el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

De acuerdo con el IDEIB, en esta zona no hay bienes batallados (BC) ni bienes de interés cultural (BIC) próximos a la zona de actuación.

6. Consideraciones técnicas

a) El proyecto se sitúa en una zona de riesgo moderado de incendio y parcialmente rodeada de una zona de riesgo extremadamente alto de incendio (ZAR) de acuerdo con el IV Plan Forestal de las Illes Balears 2015-2024. Por lo tanto, el área donde se quiere regularizar el aparcamiento está parcialmente rodeada por un Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios. Cabe destacar que la vegetación situada al sur de la zona proyectada presenta una densidad y altura similar o incluso superior a las de las áreas declaradas ZAR. En consecuencia, desde el punto de vista de análisis de la peligrosidad se podría considerar que el aparcamiento proyectado se encuentra rodeado por un área forestal con riesgo de incendio.

El informe de la Dirección General de Emergencias e Interior concluye que: *la parcela donde se pretende desarrollar el proyecto en cuestión se encuentra afectada por una APR de incendios forestales moderada y en los alrededores una APR alto y extremadamente alto, se deberá modificar el proyecto contemplando las medidas correctoras con el fin de hacer frente al riesgo de incendio forestal en la zona.*

Las medidas correctoras con el fin de hacer frente al riesgo de incendio forestal implicarían seguir lo que dicta la *Resolución del consejero de Medio Ambiente y Territorio, de 15 de febrero de 2021, de aprobación de las instrucciones para determinar las características específicas de las franjas de seguridad y otras medidas de autoprotección en zonas interfaz urbano-forestal* de acuerdo con lo que se acostumbra a proponer por parte del Servicio de Gestión Forestal en estas situaciones. En este proyecto el Servicio de Gestión Forestal no ha informado alegando de que «Para poder emitir el pertinente informe, solicitamos que se aclaren cuáles de todas las zonas de aparcamiento que hay en

Cala Bassa continuarán con la actividad una vez regulado el aparcamiento del proyecto, así como conocer si algunas de estas zonas se clausurarán con el fin de ajustar el número total de plazas de aparcamiento de la zona con el resultado del estudio de capacidad de carga. Una vez nos remita esta información, procederemos a emitir el informe solicitado.»

La resolución del consejero sobre las características específicas de las franjas de seguridad determina que se deberán aplicar 3 medidas de seguridad:

- Franja exterior perimetral de seguridad de 30 metros

La aplicación de la franja de seguridad de 30 metros alrededor del aparcamiento proyectado implicaría tanto la reducción de la densidad arbórea circundante como el desbroce, clareo y poda del sotobosque.

Esta aplicación supondría la modificación/destrucción de numerosos habitats mencionados en el apartado 5 de este informe, concretamente del hábitat prioritario 6220* *Prados y páramos mediterráneos con gramíneas y anuales, basófilos (Thero-Brachypodietea)*. La limpieza del sotobosque y la reducción de la densidad arbórea afectaría gravemente a la supervivencia de la posible presencia de especies vegetales endémicas catalogadas y/o amenazadas descritas en el apartado anterior como serían el “Setge” (*Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*), el “Molinet” (*Silene cambessedesii*) y la “Ravenissa d'Eivissa” (*Diplotaxis ibicensis*), entre otras especies de flora y fauna presentes que utilizan estas agrupaciones vegetales como su hábitat.

- Accesos

A ambos lados del vial de acceso al aparcamiento debería crearse una franja longitudinal de seguridad de 10 m de anchura mínima.

- Puntos de agua

Se establece como recomendación que la instalación cuente con al menos un punto de agua exterior para su eficaz utilización por los servicios de extinción de incendios. En este sentido, en el documento ambiental se establece como medida compensatoria frente al posible impacto sobre los habitats, *la instalación de hidrantes contraincendios conectados a una red de abastecimiento, en este caso, al pozo que se ubica en el entorno del aparcamiento regulado.*

El agua proveniente del pozo podría ser de gran utilidad durante la proliferación de un incendio pero, se puede asegurar, tal y como se ha comentado en el apartado anterior que el agua proveniente del pozo ubicado en las proximidades del aparcamiento presentaría unas características similares al agua de mar, por lo tanto, aplicado al terreno forestal supondría la muerte a corto y medio plazo de organismos vegetales y consecuentemente animales dada la elevada salinidad de esta agua.

De este análisis se concluye que, en todo caso, con las especificaciones actuales del proyecto y el documento ambiental, en la parcela donde se pretende regularizar el aparcamiento no se podrá garantizar la máxima seguridad de los bienes y las personas sin comprometer significativamente la integridad del medio natural en el que se integra.

b) Recordar que entre los criterios que deben regular el suelo rústico de acuerdo con el artículo 21 de las DOT (Ley 6/1999, de 3 de abril, de las directrices de ordenación territorial de las Illes Balears y de medidas tributarias) encontramos:

- Para las áreas naturales de especial interés de alto nivel de protección (AANP), promover la conservación, la investigación y la mejora de los recursos naturales.
- Para las áreas naturales de especial interés (ANEI), promover las actividades tradicionales y aquellas otras que generen los recursos necesarios para la conservación y que sean compatibles con las del punto anterior.

El proyecto analizado en este informe no se alinea con los dos criterios anteriores dado que un aparcamiento en ningún caso promueve la conservación y la investigación de la AANP afectada, ya que no se prevé ningún tipo de restauración del espacio AANP actualmente degradado por el aparcamiento irregular de vehículos y al mismo tiempo no se considera una actividad tradicional y la compatibilidad de este equipamiento con la ANEI es cuestionable dado lo que se ha explicado en la consideración técnica anterior.

c) Tal como se ha descrito en el apartado anterior, a unos 60 metros al noreste del aparcamiento proyectado, se observa la presencia de una dolina en forma de media luna de unos 20 metros de diámetro producida por el hundimiento del techo de una cavidad subterránea. De acuerdo con el mapa geológico 1:50.000 del IGME, el material predominante en la zona del aparcamiento que quieren regularizar son, gravas, arcillas y arenas del plistoceno y el holoceno (entre 2,58 Ma y la actualidad) es decir, materiales relativamente poco consolidados del cuaternario. Observando el mapa topográfico de la zona de costa estudiada se pueden citar al menos 5 cuevas costeras en un radio de 1 km del aparcamiento proyectado relacionadas con procesos de abrasión marina, cambios eustáticos (cambios en el nivel del mar) y procesos cársticos (disolución de rocas carbonáticas). Con las características que presenta el entorno, no se puede descartar que el aparcamiento proyectado esté situado encima de algún tipo de cavidad o zona de debilidad del terreno consecuencia de los procesos comentados anteriormente. Es cierto que el aparcamiento no regulado ya lleva una o dos décadas en funcionamiento, pero incluso así, algunos procesos



geológicos son progresivos y muy lentos a escala humana, pero una vez superado cierto umbral pueden desencadenar en eventos de gran peligrosidad. Por lo tanto, dada la cantidad de peso que se puede llegar a situar sobre esta superficie y por el principio de precaución sería necesario realizar un estudio geotécnico. El estudio servirá para valorar la estabilidad de los materiales a los que se quiere someter esta presión, vibraciones y movimientos de vehículos con el fin de descartar la posibilidad de hundimientos o subsidencias del terreno y asegurar la seguridad estructural de este espacio.

d) El análisis de alternativas presentada en el documento ambiental es deficiente. Se considera deficiente ya que las alternativas descritas no son viables o razonables. La alternativa 1 considera continuar la actividad normal del aparcamiento no regulado. La alternativa 2 propone desplazar el aparcamiento actual unos metros provocando la destrucción de numerosos hábitats de interés comunitario y la alternativa 3 es la seleccionada para llevar a cabo el proyecto. Por tanto, a la hora de redactar este informe, el técnico que lo suscribe no tiene medios de analizar en profundidad y valorar la viabilidad de ejecutar el proyecto siguiendo alguna de las otras dos alternativas ya que son inviables desde el inicio. No se ha propuesto una alternativa de ubicación realista, a pesar de la gran extensión de la parcela catastral con más de 1.112.517 m² que se entiende que es también propiedad de los promotores de este proyecto.

e) Tanto en el documento ambiental como en el proyecto básico no se explica cuál será el futuro de las bolsas de aparcamiento irregulares situadas a escasos metros del aparcamiento que se pretende regular. Estas bolsas de aparcamiento irregular se encuentran en la misma situación que el aparcamiento proyectado; se ubican en ANEI y/o AANP, están próximas a ZAR, pertenecen a la misma parcela y actualmente generan impactos similares a los que se generan en la zona de aparcamiento no regulado estudiado en este proyecto. La falta de información sobre estos otros espacios adyacentes impide hacer una valoración holística del entorno y así lo corroboran otras administraciones y organizaciones consultadas como los tres servicios de la Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal o la asociación ecologista Amics de la Terra Balears (consultar el apartado 4 de este informe). Por lo tanto, se desconoce si estas áreas también se pretenden regular, si se clausurarán o si se restaurarán de alguna manera y cómo.

f) Según el artículo 14.7 del Texto refundido de la ley de evaluación ambiental de las Illes Balears: «De acuerdo con la legislación estatal básica de evaluación ambiental, no serán sometidos a evaluación de impacto ambiental los proyectos comprendidos en los anexos I y II de la Ley 21/2013 que se encuentren parcial o totalmente ejecutados sin haberse sometido previamente al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, sin perjuicio de lo previsto en los apartados anteriores y de lo previsto en la legislación básica respecto de los casos de ejecución de sentencias firmes. En el resto de casos, la evaluación de los proyectos ejecutados sin evaluación previa se efectuará de acuerdo con los criterios previstos en la disposición adicional decimosexta de la Ley 21/2013». El documento ambiental no ha tenido en cuenta los criterios de evaluación mencionados.

g) Dado que el aparcamiento se encuentra a menos de 100 metros de distancia del canal de Cala Bassa, se considera en zona de policía de torrente. Por este motivo se deberá obtener la autorización correspondiente del Servicio de Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Dirección General de Recursos Hídricos de la Conselleria de la Mar y del Cicle de l'Aigua con el fin de ejecutar la actividad de acuerdo con el PHIB (2022-2027), concretamente el artículo 103. *Desarrollo de actuaciones en DPH y sus zonas de protección.*

h) De acuerdo con el documento ambiental, para evitar problemas de embalse de aguas en el aparcamiento durante momentos de lluvias se homogeneizará la pendiente de la superficie del aparcamiento al 1,5% para que la escorrentía superficial tenga continuidad hacia el torrente. En el documento ambiental afirman que durante la fase de explotación de la actividad de aparcamiento, los vehículos que accedan y estacionen al aparcamiento regulado, pueden representar un riesgo potencial de contaminación por derramamientos accidentales procedentes de los motores. Ante este potencial impacto solo presentan medidas correctoras para la fase de obras pero durante la fase de explotación lo único que proponen es «evitar el derramamiento de aceites y otros residuos contaminantes sobre el suelo».

El estado actual de compactación del terreno por la actividad no regulada de aparcamiento provoca una importante impermeabilización del suelo, por lo tanto, ante lluvias y una pendiente de 1,5% el agua efectivamente se movilizaría por escorrentía hasta el torrente. Ante un derrame accidental inadvertido, los elementos contaminantes se verterían al torrente y consecuentemente al mar, ubicación donde comienza la ZEPA Estatal «Espacio marino del poniente y norte de Ibiza» con código ES0000516, espacio integrado en la red ecológica europea «Red Natura 2000». Con estas condiciones, las medidas correctoras y preventivas por derramamientos accidentales se consideran insuficientes.

i) Queda claro que la afluencia turística con coches privados continuará y es necesario encontrar una solución óptima para el aparcamiento de estos vehículos. La alternativa más positiva para el entorno, tal y como se plantea en el último punto de las alegaciones formuladas por Amics de la Terra, efectivamente sería utilizar un aparcamiento externo a la zona o habilitar uno en el extrarradio de las zonas ANEI y proveerlos con un servicio regular de buses lanzadera. Esta propuesta se aleja de las capacidades de un solo promotor particular como es Cala Bassa Beach Club S.L. e implicaría la coordinación mediante convenio entre diferentes actores (Ayuntamiento, Consell Insular, GOIB y promotor). Un ejemplo de buenas prácticas de aparcamiento próximo a la costa sería el aparcamiento de Sa Barralina situado en las afueras de Ses Covetes (Campos), a 1,5 km de la costa donde se ha habilitado una pasarela peatonal paralela a la carretera que se dirige a la playa, y se contempla la posibilidad de añadir un bus lanzadera y servicio de bicicletas en un futuro. Este tipo de actuación reduce la presión de coches en las zonas protegidas y permite garantizar la seguridad de los vehículos ubicados en un espacio óptimo y sin riesgo de incendios. Esta medida debería acompañarse de la restauración ambiental de la zona actual de aparcamientos irregulares.



Por todo lo anterior, una vez analizados los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y dada la naturaleza del proyecto y la ubicación propuesta, se prevé que el proyecto **pueda tener efectos adversos significativos** sobre el medio ambiente.

Conclusiones del informe de impacto ambiental

Primero. Sujetar a evaluación de impacto ambiental ordinaria el proyecto **de aparcamiento de vehículos al aire libre en La Bassa**, promovido por Cala Bassa Beach Club S.L. y redactado por Pablo Quesada Salcedo en fecha 24 de julio de 2023, dado que se prevé que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente de acuerdo con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental contendrá como mínimo lo establecido, en el artículo 35 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en los términos desarrollados en el Anexo VI, y los artículos 21, 22 y 31 del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears, aprobado por Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, así como las siguientes consideraciones:

- Se deberá explicar en detalle el estado actual de las bolsas de aparcamiento próximas a la zona de implantación del proyecto y las actuaciones que se pretenden realizar en estas áreas, que no consta que se encuentren reguladas, para que las administraciones afectadas puedan presentar los informes pertinentes.
- Se deberá presentar un plan de autoprotección contra incendios donde se recojan e implanten medidas de autoprotección frente a incendios forestales, incorporando las contempladas en el INFOBAL, con la garantía de conservación de los hábitats descritos alrededor del aparcamiento que se pretende regularizar.
- Se deberá presentar un estudio geotécnico con el fin de descartar la posibilidad de hundimientos y subsidencias del terreno y asegurar la seguridad estructural de este espacio.
- Dado que la actividad de aparcamiento ya es existente, se deberá tener en cuenta que de acuerdo con el artículo 14.7 del Texto refundido de la ley de evaluación ambiental de las Illes Balears: «(...) la evaluación de los proyectos ejecutados sin evaluación previa se efectuará de acuerdo con los criterios previstos en la disposición adicional decimosexta de la Ley 21/2013».
- Se deberán ampliar las medidas preventivas y correctoras frente a derramamientos accidentales de los vehículos para evitar el vertido de aguas contaminadas al mar provenientes del aparcamiento durante episodios de lluvias intensas.
- Se deberá tener en cuenta las consideraciones hechas por la Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas y por el Servicio de Gestión Ambiental del Departamento de Presidencia y Gestión Ambiental del Consell Insular d'Eivissa a la hora de redactar el Estudio de Impacto Ambiental.
- El estudio de impacto ambiental deberá contener un correcto análisis de alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con el artículo 39 de la Ley 21/2013 en el procedimiento sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, el promotor presentará una solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria, junto con la documentación siguiente:

- A. Documento técnico del proyecto.
- B. Estudio de Impacto Ambiental.

De acuerdo con el artículo 36 de la Ley 21/2013 el órgano sustantivo someterá el proyecto y el estudio de Impacto Ambiental a información pública por un plazo no inferior a treinta días, mediante la publicación en el BOIB y en su sede electrónica. Además, tal y como se prevé en el artículo 37 de la Ley 21/2013, simultáneamente al trámite de información pública, el órgano sustantivo consultará a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas. Se considera que las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas a consultar son las siguientes:

- Servicio de Protección de Especies, Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo del Departamento de Medio Natural de la DG de Medio Natural y Gestión Forestal de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Natural.
- Dirección General de Emergencias e Interior de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas.
- Servicio de Costas y Litoral de la DG de Costas y Litoral de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
- Servicio de Dominio Público Hidráulico de la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería del Mar y del Ciclo del Agua.
- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera de la Consejería de Empresa, Autónomos y Energía.
- Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia.
- Asociación de Vecinos, si los hubiera.
- GOB.
- Amics de la Terra Balears.





Segundo. Se publicará el presente informe de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tercero. El informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, sean procedentes en la vía administrativa o judicial ante el acto, en su caso, de autorización del proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013.

(Firmado electrónicamente: 14 de abril de 2026)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Paz Andrade Barberá

