

CÓDIGO MEDIOAMBIENTAL DE LA  
FEDERACIO D'AUTOMOBILISME DE LES  
ILLES BALEARS 2026

Basado en el Código Medioambiental de la FIM

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el momento en que el automovilismo está en su segundo siglo de vida y de organización de pruebas deportivas, es importante hacer una reflexión sobre la forma de salvaguardar el futuro de estas actividades dinámicas y vibrantes. No hay duda que el deporte del automovilismo tiene una plaza importante en nuestra sociedad actual, pero también debemos reconocer que alguna de nuestras actividades está en conflicto con otros elementos de la sociedad.

Una de las razones por las que continuamos expuestos a este riesgo es que las autoridades locales, y a veces los organizadores de las manifestaciones, no están al corriente de las medidas tomadas por la FAIB para proteger nuestro entorno.

Se pretende en este Código, establecer los principios iniciales de desarrollo sostenible en el deporte, y la utilización de este para contribuir a la toma de conciencia de los problemas medio ambientales.

### 1.- PRINCIPIOS GENERALES.

1.1.- Podemos dividir las actividades automovilísticas en tres grandes grupos: transporte, ocio y deporte.

En nuestro caso específico, nos centraremos principalmente en la repercusión o influencia del deporte automovilístico.

1.2.- El deporte automovilístico constituye una actividad ampliamente desarrollada que atrae a un público cada vez más numeroso y con unos efectos económicos considerables.

Como muchos otros deportes y actividades humanas en general, crea un impacto sobre el medio ambiente.

1.3.- El automóvil, en su faceta de medio de transporte y de ocio y entretenimiento, continúa desarrollándose y debería también considerarse desde el punto de vista ecológico.

1.4.- La FAIB considera de capital importancia el desarrollo de una política coherente en favor del medio ambiente, teniendo en cuenta las exigencias legislativas y reglamentarias de cada territorio.

1.5.- La FAIB trabajará en todo momento para que las normas que constituyan su reglamentación sean en lo posible respetuosas con el medioambiente, y fomentará la implantación de los niveles más elevados de sostenibilidad en la organización de las manifestaciones automovilísticas.

1.6.- La política medioambiental que se define en este Código está basada en el respeto de las necesidades medioambientales del entorno y la práctica razonable del deporte y de la conducta automovilística en general.

1.7.- La FAIB buscará una estrecha colaboración con las Autoridades públicas a fin de asegurarse que existen suficientes medios para realizar las actividades deportivas en condiciones aceptables para el entorno, y animará a las Federaciones Autonómicas a hacer lo mismo en sus respectivos ámbitos de competencia.

1.8.- Todas las Federaciones Autonómicas integradas en la FAIB deberían adaptar sus reglamentos para dar una verdadera importancia a las cuestiones ligadas al medioambiente y a los principios de éste Código.

1.9.- De acuerdo con los principios generales aquí enumerados, este Código prescribe reglas y recomendaciones con el fin de mejorar las relaciones entre el automovilismo deportivo y el medio ambiente.

Estas reglas y recomendaciones se refieren en particular a:

- a) Ruido, carburante, protección del suelo y limpieza del entorno.
- b) Comportamiento del público, organizadores, propietarios de circuitos y pistas de pruebas, participantes en las carreras y usuarios de la carretera.

## 2.- COORDINADOR DE MEDIOAMBIENTE.

La FAIB podrá encomendar a un oficial que se ocupe de los aspectos ligados al medio ambiente y que estará presente en aquellas pruebas de los Campeonatos, Copas o Trofeos de Illes Balears que la propia FAIB determine.

Su función será:

- a) Asegurar el respeto al presente Código Medioambiental.
- b) Tener acceso a todas las informaciones relativas a la prueba que sean relevantes para su función, debiendo dar antes, durante y después del evento recomendaciones, al Director de Carrera y al Colegio de Comisarios Deportivos, sobre aquellos aspectos de la manifestación que pudieran tener consecuencias potenciales sobre el Medioambiente.
- c) Redactar un informe sobre cada evento y enviarlo a la FAIB, así como una copia al organizador y otra al Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.
- d) Instruir a los Oficiales de prueba sobre aspectos relacionados con el respeto medioambiental, así como al organizador, participantes y espectadores.

## 3.- RUIDO.

3.1.- Introducción. La preocupación relativa al ruido en una prueba automovilística no se reduce al ruido producido por los motores de los automóviles. Además de este previsible ruido, los organizadores deben ser conscientes también de la magnitud del sonido procedente de los sistemas de megafonía, del público y de otras fuentes sonoras asociadas a una prueba. Es responsabilidad de todos aquellos implicados, a saber: participantes, clubes, organizadores y oficiales, minimizar el ruido excesivo asociado a la práctica del deporte del automovilismo.

3.2. Ruido de los automóviles. El sonido es un fenómeno mensurable que se produce cuando una fuente, como es un motor, genera unas vibraciones del aire. En cambio, el ruido es una impresión subjetiva del impacto de ese sonido. Un sonido aceptado por una persona, puede ser insoportable para otra. Los automóviles deportivos con altos niveles de sonido son normalmente considerados ruidosos.

El Oficial Coordinador de Medioambiente debe comprender la diferencia entre ambos – sonido y ruido – y la forma de cuantificar el sonido. El decibelio (dB) es la unidad utilizada para expresar el nivel de presión sonora y se miden en diferentes escalas. El ruido de los automóviles se controla sobre la escala de medida "A" y se expresa en dB(A). Los niveles de presión acústica aumentan en proporción logarítmica (muy rápidamente), mientras que el oído humano interpreta este aumento mucho más despacio. En consecuencia, cada vez que el número de fuentes de sonido idénticas se multiplica por dos (como en el caso de la salida de una carrera de coches), la medida del nivel de presión sonora aumenta únicamente 3 dB (A).

Los niveles de presión acústica disminuyen cuando la distancia con respecto a la fuente sonora aumenta. El doble de distancia de la fuente sonora al oído humano provoca una pérdida de 6 dB (A). También contribuyen a la pérdida de nivel de energía la temperatura, la altitud, la humedad y la frecuencia de las ondas. Elementos como la vegetación, el terreno accidentado o grandes obstáculos como paredes, taludes o vehículos pueden reflejar el sonido y afectar el nivel sonoro en las zonas cercanas.

En consecuencia, la FAIB recomienda:

- a) Evitar el funcionamiento inútil de cualquier motor.
- b) Reducir, en lo posible, los niveles sonoros en todas las modalidades y vigilar que los reglamentos aplicables se cumplan estrictamente.

3.3.- Medida del nivel sonoro. El Coordinador de Medioambiente y los Oficiales de la prueba deben estar familiarizados con los reglamentos y ordenanzas que versen sobre los niveles de ruido admitidos en la zona. Para los detalles correspondientes a los niveles de ruido específicos de cada modalidad, se estará lo determinado por los correspondientes reglamentos.

3.4.- Sistemas de megafonía.

- a) En la medida de lo posible deberán preverse sistemas separados de sonorización para el parque de asistencia (paddock) y para el público asistente. Nunca deberán ser superiores al umbral de tolerancia de 83 dB(A) medidos en la zona del público. Por otro lado, se establece un máximo de 3 dB(A) de margen con relación al ruido ambiente medido en la zona habitada más cercana.
- b) Posición de los altavoces: inclinados hacia el suelo y dirigidos hacia el centro de la pista o del recorrido.
- c) Mantener el nivel de sonido tan bajo como sea posible.

La megafonía produce, a veces, más molestias en el exterior de la pista que en el propio evento. Los responsables del servicio de megafonía deberán procurar reducir el volumen del sonido en los intervalos entre entrenamientos y carreras.

4.- CARBURANTE.

Es obligatoria la utilización de combustible sin plomo, disponible en las estaciones de servicio o suministrado o autorizado por el Organizador, sin aditivos, excepto el aceite de motor en algunas categorías de karting que utilizan motores de dos tiempos. Para las carreras en circuito se podrá autorizar el uso de metanol.

El uso de energías alternativas como los biocarburantes, el hidrógeno o la electricidad, en tanto que no sean más perjudiciales para el medio ambiente deben ser promovidas en todas las modalidades, en conformidad con lo establecido en los correspondientes Reglamentos Técnicos.

Por razones ligadas a la protección del medio ambiente, deben respetarse las disposiciones relativas al almacenamiento de carburante mencionadas en los diferentes reglamentos.

Se recomienda fuertemente establecer una zona de repostaje prevista en el reglamento particular de cada una de las pruebas donde realizar las maniobras de forma conjunta, agrupando así el combustible en una sola zona, con sistemas de extinción adecuados, a fin de minimizar riesgos.

Queda prohibido el uso de hornillos, barbacoas, fogones y otros dispositivos similares en las inmediaciones del área de almacenamiento de combustible en la zona de asistencia y/o repostaje.

5.- PROTECCIÓN DEL SUELO.

- a) Deben tomarse medidas para prevenir que los derrames de combustible, aceite, líquidos de limpieza, desengrasantes, refrigerantes y anticongelantes, líquidos de frenos, etc. se filtren al suelo o se evaporen en el aire.
- b) Deben preverse contenedores o instalaciones para recoger las basuras, aceites, detergentes, etc.
- c) En las zonas de asistencia previstas por el organizador deberá utilizarse una lona apropiada (cubierta medioambiental) que impida derrames directos sobre el suelo.
- d) Se procurará que en todos los parques de asistencia se disponga de sistemas de limpieza de vertidos y de eliminación de sustancias contaminantes (al menos de hidrocarburos).
- e) Está prohibido verter en el suelo las aguas utilizadas para los vehículos situados en el parque de corredores o de asistencia. No podrán ser vaciadas salvo que el organizador haya previsto un sistema apropiado para ello.
- f) No dejar sobre el lugar ninguna señal permanente o residuo de cualquier actividad automovilística.

#### 5.1.- Cubierta Antivertidos.

La cubierta antivertidos será obligatoria en todas las disciplinas. Deberá comprender una parte absorbente y otra impermeable. Su utilización será obligatoria en todo lugar en que se puedan llevar a cabo reparaciones sobre un vehículo de carrera.

Las características técnicas de las cubiertas serán:

- Dimensiones: 3 x 5 metros, y en todo caso deberán sobresalir al menos un metro de todo el perímetro del coche. (En karting 2 x 2 metros, y se deberá colocar debajo del caballete sobre el que se disponga el kart).

#### 6.- MEDIDAS A TOMAR POR LOS PARTICIPANTES.

- a) Cada concursante es responsable de los residuos y basuras generadas por su equipo durante el evento.
- b) Cuando el organizador haya previsto contenedores para la basura, deberán usarse de acuerdo con las instrucciones y el sentido común.
- c) Los residuos y basuras deberán ser guardados por el equipo hasta que las instalaciones previstas por los organizadores puedan ser utilizadas.
- d) Cuando se realice un repostaje o asistencia a un vehículo, los participantes deberán utilizar una cubierta medioambiental antivertidos que proteja el suelo y que será retirada por el participante después de su uso.
- e) Estas recomendaciones deben mencionarse en el Reglamento Particular de la prueba.

#### 7.- RECOMENDACIONES PARA ESTIMULAR EL COMPORTAMIENTO RESPONSABLE DE LOS ESPECTADORES CON RELACIÓN AL MEDIO AMBIENTE

Los espectadores que acudan a un circuito, prueba de carretera y, en general, a cualquier competición automovilística constituyen un elemento importante en el mantenimiento del entorno medioambiental limpio e intacto.

Se enumeran a continuación algunas sugerencias:

- a) En cooperación con las autoridades, elegir las carreteras o caminos de acceso a los circuitos o pruebas en general, que causen las menores molestias posibles a las áreas circundantes.
- b) Colocar señalización que indique claramente la dirección del lugar de la prueba.
- c) No permitir el estacionamiento en lugares protegidos (lindes, caminos rurales, arcenes, etc.).
- d) No permitir el estacionamiento en lugares con hierba alta o vegetación espesa.
- e) Promover el uso del transporte público.
- f) Evitar grandes concentraciones de público con objeto de preservar los puntos vulnerables.
- g) Informar a los espectadores sobre un comportamiento responsable y cuidadoso con el entorno.
- h) Especificar por contrato con las compañías proveedoras de alimentos, la obligación de vender bebidas y comida envasadas en materiales reciclables, reutilizables o biodegradables, así como colocar suficientes contenedores de recogida de basuras.
- i) Gestionar y organizar las pruebas de todo terreno y fuera de carretera de tal forma que las consecuencias medio ambientales sean mínimas.

## 8.- DISPOSICIONES A TOMAR POR LOS ORGANIZADORES.

Promover un comportamiento respetuoso con el medio ambiente en todas las personas relacionadas con la organización de un evento y promocionar entre el personal de secretaría y administración el ahorro de papel y energía.

### 8.1.- Disposiciones a favor del Medio Ambiente.

Poner todos los medios para impedir la contaminación del suelo en el paddock y parques de asistencia, así como en la pista y su entorno. Vigilar la protección de las cunetas de las vías de acceso, aparcamientos y cerrar el acceso a zonas vulnerables.

Las instalaciones para entrenamientos, carreras y las concentraciones turísticas, así como los alrededores deben protegerse al máximo de la contaminación y las molestias correspondientes.

Teniendo en cuenta el número de espectadores estimado, disponer de aseos e instalaciones, tanto para hombres como para mujeres, en número suficiente y con los servicios de limpieza apropiados para su mantenimiento, así como para la recogida de aguas sucias producidas.

Asimismo, deberán tomarse medidas para:

- a) Prevenir que los derrames de combustible, aceite, líquidos de limpieza, desengrasantes, líquidos de refrigeración, líquidos de frenos, etc. se filtren al suelo o se evaporen en el aire.
- b) Que los residuos y basuras de los participantes, espectadores y puntos de venta sean depositados en los puntos y recipientes colocados al efecto y no se dejen en el suelo.
- c) Que los aseos estén conectados convenientemente a los desagües.
- d) Que los residuos y las basuras sean retiradas apropiadamente y conforme a la normativa.
- e) Que no se sobrepasen los niveles de ruido establecidos por los reglamentos.

- f) Que no se produzcan ruidos excesivos con motivo de las concentraciones.
- g) Que no se sobrepasen los horarios de entrenamientos y carreras establecidos.

#### 8.2.- Publicidad.

- a) No colocar publicidad en los árboles, en las zonas rurales y/o en los lugares urbanos protegidos, ni en lugares o zonas inadecuadas.
- b) Colocar los carteles anunciadores únicamente después de haber obtenido permiso del propietario del lugar en cuestión.
- c) Tener en cuenta las ordenanzas locales y gubernamentales en la colocación de carteles anunciadores.
- d) No distribuir panfletos u octavillas en los parabrisas de los automóviles, vehículos ni a los espectadores (y no permitir a otros que lo hagan durante la prueba).

#### 8.3.- Zonas de Asistencia / Paddock / Zonas de Control / Parques Cerrados.

- a) Promover el uso de bolsas de basura e instrucciones sobre la materia a cada participante desde el momento de su llegada.
- b) Tener colocados suficientes contenedores de recogida de basura.
- c) Asegurarse de que hay suficientes contenedores con embudos fijos para la recogida de aceites usados.
- d) Colocar contenedores diferentes para los filtros de aceite y los trapos o papeles usados, que se recuperarán por separado.
- e) Se recomienda colocar wc portátiles en la zona de asistencia.

#### 8.4.- Después del evento.

- a) Retirar todos los postes o carteles de indicación colocados.
- b) Los residuos que queden en los alrededores después de la prueba deberán retirarse a la mayor brevedad posible.
- c) Retirar todas las ramas o arbustos rotos.
- d) Retirar todas las cintas utilizadas para marcar la pista.
- e) En caso necesario, reparar todos los caminos utilizados.
- f) Retirar el barro depositado en las carreteras y caminos adyacentes al lugar de la prueba.
- g) Velar por la retirada de los contenedores de aceite, filtros, trapos y resto de basuras.
- h) En caso necesario, plantar o renovar árboles y arbustos.

#### 8.5.- Reglas generales de mantenimiento del lugar del evento.

- a) Mantener periódicamente las zonas utilizadas y velar porque se mantengan limpias y en perfectas condiciones en todo momento.
- b) Prohibir el acceso a zonas rurales protegidas.

- c) Encomendar a un miembro del Comité de Organización que se encargue de todas las cuestiones relacionadas con el entorno, el medioambiente y el seguimiento del procedimiento establecido en el libro de incidencias y en el listado de comprobación.
- d) Asegurarse que existe un procedimiento correcto para la eliminación de los desperdicios producidos por los aseos o WC.
- e) Tomar todas las medidas necesarias cuando se realicen cambios o modificaciones en los lugares utilizados y consultar con las autoridades competentes.
- f) Tener en cuenta el impacto acústico a la hora de establecer las zonas de salida de la competición.
- g) No utilizar nunca escombros o residuos de construcción para la construcción de barreras acústicas.
- h) En caso de utilización de materiales externos, asegurarse con las autoridades competentes de que no son contaminantes.

## 9.- RECOMENDACIONES A LOS USUARIOS DE LA CARRETERA.

9.1.- Introducción. Los automovilistas deben mostrarse más responsables y moderar nuestro su deseo de movilidad individual. Debe tratar de alcanzar sus objetivos sobre la base del principio de la libertad de pensamiento y de movimiento, y combinar el placer de la práctica del automovilismo más eficazmente con las necesidades ecológicas y económicas.

### 9.2.- Comportamiento del automovilista

- a) Los automovilistas deben desarrollar hábitos de conducción de forma que se integren completamente con los otros tipos de usuarios de la carretera.
- b) Ser prudentes y evitar conducir de manera agresiva y competitiva.
- c) Ahorrar combustible y disminuir la contaminación evitando acelerar innecesaria e inútilmente los motores.
- d) Conducir educadamente limitando la contaminación acústica usando únicamente el claxon en caso de emergencia.
- e) Molestias por el ruido. Utilizar el silencioso de serie o cualquier otro sistema análogo, manteniendo la radio a bajos niveles sonoros.
- f) Utilizar únicamente carreteras abiertas a la circulación automovilística.
- g) Conducir como un profesional rodando de forma tranquila y discreta, y respetando siempre las normas de tráfico.
- h) Respetar la naturaleza, no circulando por senderos o caminos dónde la degradación no pueda recuperarse de manera natural.
- i) Proteger la fauna y su hábitat natural conduciendo de manera inteligente.
- j) Asegurarse que los neumáticos, baterías, aceites usados y otros son reciclados y recuperados correctamente.
- k) Promocionar el uso racional del combustible procurando mejorar la ocupabilidad del automóvil en todo momento.
- l) Recuerde que nuestras ciudades y nuestras carreteras no son circuitos de velocidad.