

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE IBIZA

La ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto promover un desarrollo sostenible y conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente, contribuyendo a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En el ámbito definido por dicha ley 9/2006, la propuesta de revisión del Plan Director de este aeropuerto ha sido sometida a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, actuando como Órgano Ambiental el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y como Órgano Promotor la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

Los artículos 14 y 24 de esta ley 9/2006 recogen que, una vez aprobado el Plan Director, el Órgano Promotor lo pondrá a disposición del Órgano Ambiental, de las administraciones públicas afectadas y del público, junto a una declaración que recoja cómo se han integrado en el Plan Director los aspectos ambientales, y cómo se han tomado en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, los resultados de las consultas, la Memoria Ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso. Igualmente, se recogerán las razones de la elección del Plan Director aprobado en relación con las alternativas consideradas.

En este sentido se DECLARA que, en cumplimiento de los artículos 12 y 22 de esta ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, Aena y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director. En esta Memoria Ambiental se analizaron el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, se evaluó el resultado de las consultas realizadas y cómo se tomaron en consideración y se analizó la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

Dado que esta Memoria Ambiental ha sido recogida de manera íntegra e indisoluble en la documentación constitutiva del Plan Director aprobado, puede afirmarse que éste ha asumido plenamente el contenido y las observaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental y de las alegaciones formuladas en las consultas e información pública, así como de las determinaciones de esta Memoria Ambiental, tanto en lo referente a las medidas de integración ambiental como a las medidas propuestas para seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan Director, no surgiendo de este modo discrepancia alguna entre el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental por el contenido de la Memoria Ambiental y el Plan Director aprobado.

Asimismo, en cumplimiento de la documentación también requerida por los citados artículos 14 y 24 de la ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, a continuación se incluye un resumen no técnico de la documentación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) seguido, recogiendo:

- Principales hitos y fechas del proceso de evaluación, iniciado con el Informe Preliminar de Evaluación y culminado con la elaboración de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- Resultados de las consultas y de la información pública efectuada.

Contenido de las determinaciones de la Memoria Ambiental, recogiendo tanto las medidas de integración ambiental propuestas, clasificadas en medidas ambientales estratégicas y medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director, como las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan.

RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO IBIZA.

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. PROCESO DE EVALUACIÓN.....	4
3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	6
3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	6
3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	7
3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	9
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	11
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	13
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental.....	13
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental.....	15
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	15
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	16
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS.....	16
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES.....	17
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL.....	19
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	19
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas.....	19
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director	21
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	25
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	26

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto la promoción del desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales en la elaboración y adopción de planes y programas, a través de un proceso de evaluación ambiental que determine los efectos significativos sobre el entorno.

Esta Ley supone la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar el horizonte de Desarrollo Previsible y la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los aeropuertos de interés general y su Zona de Servicio, que reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres, siempre bajo la perspectiva de que constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria, y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del aeropuerto son, por una parte, el de movimiento de aeronaves, que incluye zona de maniobras, con pista de vuelo y calles de rodaje y zona de estacionamiento, con plataforma comercial y de aviación general de aeronaves. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias, que incluye zonas de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica), de servicios, de aviación general, de abastecimiento, zona de actividades complementarias, incluyendo todas ellas zonas de viales interiores y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria..

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

Se detallan a continuación los principales hitos del procedimiento de evaluación.

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 18 de enero de 2008, el Órgano Promotor remitió al Órgano Ambiental el Informe Preliminar de la propuesta de revisión del plan Director, al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en noviembre de 2008, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las administraciones públicas afectadas y público interesado con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Se realizaron 17 consultas, recibándose 6 respuestas:

- Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente Gobierno de las Islas Baleares.
- Consell Insular D'Eivissa.
- Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente Gobierno de las Islas Baleares.
- Dirección General de Salud Pública y Participación Consejería de Salud y Consumo. Gobierno de las Islas Baleares.
- Departamento de Política Patrimonial y Agrícolas. Consell Insular D'Eivissa.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Con fecha 5 de marzo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental traslada al Órgano Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza.

Este Documento de Referencia se elaboró conforme a lo establecido en el artículo 8 y el Anexo I de la ley 9/2006, de 28 de abril, y de acuerdo con los artículos 9 y 19.4 de esta ley, se hizo publico a través de la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 29 de mayo y el 5 de agosto de 2009, el Órgano Promotor sometió a consultas, a las administraciones públicas afectadas y público interesado, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de revisión del Plan Director, publicando adicionalmente dicha información en su página web (<http://www.aena.es>). Se recibieron dieciséis escritos de alegación.

Con fecha 13 de octubre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió el informe redactado por el Órgano Promotor, donde se responde motivadamente a las observaciones y alegaciones formuladas.

Asimismo, es preciso informar que el 29 de septiembre de 2009 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (nº237 del 1 de octubre de 2009), la Resolución de 1 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental (DIA) del Proyecto "Actuaciones en el aeropuerto de Ibiza". Algunas de estas actuaciones desarrollan parte de las contempladas por la revisión del Plan Director (ver Tabla 3-1). En este sentido, dado que la resolución se ha producido como culminación de un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que transcurrió de manera paralela, y completamente independiente, a la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Director, en ésta fueron igualmente consideradas, y por tanto en el Informe de Sostenibilidad fueron analizadas y evaluadas. Por este motivo, en la Memoria Ambiental

quedan reflejadas en todo el documento como parte de la Evaluación Ambiental Estratégica efectuada.

Por último, finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marca los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental.

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la revisión del Plan Director del aeropuerto, analizando para ello, el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO₂, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte y la movilidad y el medio socioeconómico.

El aeropuerto se encuentra situado en colindancia con el parque natural de Ses Salines, ubicado en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, a unos 7,5 kilómetros de Ibiza, en dirección suroeste

La caracterización acústica de la zona debida a la operativa actual de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (“Integrated Noise Model”), v.7.0, donde se concluye que existe una área acústica tipo “a”, de uso residencial, incluida dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 65 dB(A), Le 65 dB(A) y Ln 55 dB(A), que abarca una superficie de 10 hectáreas, que se encuentran al noreste de la cabecera 24, y corresponden a pequeños núcleos urbanos residenciales del entorno aeroportuario.

Asimismo, con relación a la calidad química del medio atmosférico, la Memoria refleja las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS v.4.5, en donde se señala que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente fuera del subsistema de movimiento de aeronaves, y por tanto en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

El aeropuerto y su área de influencia albergan diversos biotopos faunísticos, como son los pastizales, el medio marino, saladares y salinas, playas y acantilados rocosos, pinares y maquias esclerófilas, zonas urbanizadas, cultivos de leñosas y medio rural, y cultivos de herbáceas. En este sentido, el aeropuerto linda con el Parque Natural de Ses Selines d’Eivissa i Formentera, el cual forma parte también de la Red Natura 2000, como LIC y ZEPA, además de otras figuras de protección como humedal Ramsar o patrimonio de la humanidad, si bien los límites de las distintas figuras difieren entre sí. Asimismo, en el entorno inmediato del aeropuerto existen diversos hábitats de interés comunitario.

La calidad del entorno aeroportuario genera que existan más de noventa especies de aves incluidas en la Directiva Hábitat, algunas de las cuales figuran en el Catálogo Nacional o

Balear de Especies Amenazadas. En este sentido, citar como "En Peligro" de extinción dos especies, la pardela balear y la garcilla cangrejera, y como "Vulnerable" el aguilucho cenizo.

En la isla de Ibiza no se puede hablar de cursos permanentes de agua como consecuencia del reducido tamaño de las cuencas hidrográficas, la irregularidad de las precipitaciones que en ella tienen lugar y de las características hidrogeológicas del terreno. Es por ello que en el entorno inmediato al aeropuerto se distinguen tres torrentes: Can Font, Des Galops y Sa Font. Este último discurre por el límite noroeste del recinto aeroportuario en dirección nortesuroeste, cercana a la calle de rodaje y termina desembocando en el mar Mediterráneo.

Destacar que el entorno de la cabecera 06 y al oeste de la plataforma de estacionamiento, se encuentra una zona declarada como Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios.

En relación al patrimonio cultural e histórico se han identificado 29 bienes patrimoniales y 4 yacimientos arqueológicos. De estos bienes, 9 se localizan en el interior del Sistema General Aeroportuario, y son principalmente molinos, albercas, norias y casas. Los 4 yacimientos arqueológicos identificados también están situados en el interior del recinto aeroportuario: tres de ellos se localizan en la zona más occidental del mismo y el cuarto está situado al este del Sistema General, cerca del polígono industrial.

Respecto al medio socioeconómico, los municipios del entorno aeroportuario poseen una alta especialización productiva en el sector servicios, dada la actividad turística de la isla.

3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR

El Plan Director contempla las actuaciones a realizar en el aeropuerto para atender las necesidades que se estima puedan presentarse en un determinado horizonte de tráfico, denominado Desarrollo Previsible. Las previsiones de tráfico y el Desarrollo Previsible se fundamentan en estudios socioeconómicos y de mercado, distinguiéndose tres horizontes temporales definidos según el tráfico previsto. En base a las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

Tabla 3-1. Actuaciones más importantes incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza

	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Espacio aéreo	Modificación de las actuales SID's y STAR's
Campo de vuelos	Habilitación de la calle de rodaje como pista de contingencia.
	Construcción de dos calles de salida a 1.725 m de los umbrales.
	Regularización de la franja de la pista actual.
	Regularización de la franja de la pista de contingencia.
	Desplazamiento de las cámaras de reguladores fuera de la franja.

ACTUACIÓN	
	Desplazamiento del VOR y su centro de transformación fuera de la franja de pista.
	Desplazamiento de la caseta ILS fuera del área de seguridad de extremo de pista.
	Sustitución de las estructuras no frangibles de la caseta y el centro de transformación de la senda de planeo RWY 24 y de los equipos de meteorología por otras más ligeras y frangibles.
	Un nuevo acceso a la plataforma de aviación comercial y dos nuevos accesos a la plataforma de aviación general.
Plataforma	Ampliación de plataforma de aviación comercial.
	Unificación y ampliación de las plataformas de aviación general.
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal de pasajeros.
	Construcción de edificio de aparcamientos.
	Construcción aparcamiento en superficie para depósito vehículos de alquiler.
	Construcción aparcamiento en superficie para depósito de grúa.
	Construcción de un nuevo bloque de dársenas para autocares.
	Ampliación de la bolsa de taxis.
	Reposición de viales a parcelas colindantes.
	Ampliación carretera de acceso al aeropuerto.
Zona de apoyo a la aeronave	Adecuación de accesos interiores.
	Construcción de un hangar y un aparcamiento asociado en el extremo sudoeste de la plataforma.
Zona de servicios	Traslado de los talleres de Iberia
	Remodelación de la torre de control actual.
	Construcción de un nuevo SEI ubicado en la misma situación que el actual.
	Traslado de los talleres de Aena.
	Construcción de una plataforma de pruebas contra incendios.
Zona de aviación general	Modificación del trazado de camino perimetral y reubicación del vallado perimetral (Implica aumento del límite aeroportuario respecto Plan Director 2001)
	Construcción de un edificio terminal de aviación general.
Zona de abastecimiento	Construcción de un aparcamiento de vehículos.
	Instalación de un nuevo tanque de combustible.
	Reubicación de instalaciones de agua y butano.

La Resolución de 1 de septiembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE nº 237 del 1 de octubre de 2009) incluye como actuaciones la habilitación de la calle

de rodadura para pista de contingencia, el desvío del trazado del cauce del torrente Sa Font, regulación y nivelación de las zonas de seguridad, la adecuación de la nivelación de la franja, nuevo camino y vallado perimetral, nuevo trazado municipal, construcción de una plataforma de pruebas contra incendios, nuevo edificio de Servicio de Extinción de Incendios (SEI), soterramiento de líneas eléctricas y actuaciones en otros servicios.

3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La determinación de una u otra opción de desarrollo del Plan Director está determinada por las alternativas parciales para cada una de las actuaciones que están contempladas que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes opciones parciales seleccionadas constituyen la alternativa seleccionada propuesta para el Plan Director, la cual posteriormente es comparada con la “alternativa 0” o de “no actuación”, es decir la evolución probable definida a partir de la situación actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente.

El diseño y ubicación de algunas de las actuaciones necesarias está condicionada por la configuración actual del aeropuerto, por lo que las alternativas parciales que el Plan Director puede proponer son: tres alternativas a la plataforma de estacionamiento de aviación comercial, dos alternativas de la zona de aviación general y tres alternativas del aparcamiento de vehículos privados.

Estas alternativas se han evaluado comparativamente entre sí, teniendo en consideración los criterios e indicadores que se reflejan a continuación.

Tabla 3-2 Criterios e indicadores seleccionados para la valoración de alternativas

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Ruido	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados:
Calidad del Aire	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto Gases de Efecto Invernadero, GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes: NO _x , PM ₁₀ , HC.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados
Cambio climático	Emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de GEI
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros
Biodiversidad	Afección a Espacios Naturales protegidos (ENNPP)	Nº y Superficie de EENNPP alterados
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterados
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
	Afección a corredores biológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a EENNPP y hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total
	Afecciones al suelo	Volumen de préstamos
	Generación de residuos	Superficie de suelo ocupada
		Volumen de excedentes de excavación
Aguas medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y costero (DPMC)	Superficie de DPH y DPMC ocupada
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas
Ordenación territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado
Viabilidad y funcionalidad técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria

Derivado del análisis técnico, la “alternativa seleccionada para el Plan Director” está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como la suma de las siguientes alternativas:

- La alternativa 3 prevista para la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviación comercial, fundamentalmente por los criterios de circulación en plataforma y porque permite un mejor aprovechamiento de la primera línea de plataforma, así como dotarla de una nueva calle de acceso
- La alternativa 1 prevista para la zona de aviación general, dado que a pesar de que desde un punto de vista ambiental las dos alternativas afectan a un bien patrimonial y un yacimiento arqueológico e invaden la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines, y aunque las necesidades de suelo de la alternativa 2 son ligeramente menores, la alternativa 1 presenta mayor operatividad.

- La alternativa 3 prevista para la construcción del aparcamiento de vehículos privados, por sus ventajas a la hora de realizar futuras ampliaciones del aparcamiento mediante la construcción de nuevos niveles.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la revisión del Plan Director tiene una superficie de 262,25ha, de las cuales 205,32ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 35,15ha al subsistema de actividades aeroportuarias y 21,77ha a la zona de reserva aeroportuaria, lo que supone una superficie neta de 10,55ha menos que las delimitadas por el Plan Director anterior (O.M. de 19 de julio de 2001).

A continuación se describen de forma sintética los principales efectos ambientales de la alternativa seleccionada.

- Contaminación atmosférica: Los resultados obtenidos derivados de la modelización mediante el programa EDMS 4.5., permiten concluir que, para el horizonte de Desarrollo Previsible (horizonte 3), en las poblaciones cercanas al aeropuerto no se superan los límites permitidos por la normativa vigente, siendo bajo el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes.
- Ruido: Los resultados obtenidos del análisis efectuado utilizando el programa de simulación INM v.7.0, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que en aproximadamente 24,76 hectáreas, con predominio de suelo de uso residencial, se prevén superar los objetivos de calidad acústica, frente a las aproximadamente 10 hectáreas de la situación actual. Esta superficie afectada se encuentra al noreste de la cabecera 24, y corresponde a pequeñas zonas de núcleos urbanos residenciales del entorno del aeropuerto parcialmente expuestas en la situación actual. Este incremento se debe al aumento de tráfico previsto para el horizonte de Desarrollo Previsible.

Por otro lado, en relación a la superficie de suelo urbanizable afectado, según los instrumentos de ordenación territorial vigentes, se han identificado 38,27 hectáreas de suelo urbanizable residencial expuestos a niveles sonoros superiores a Ld60-Le60-Ln50 dB(A). Del mismo modo que para el caso de suelo urbano residencial consolidado, la afección se debe al aumento de tráfico previsto para el horizonte 3

- Cambio climático: Con relación con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, si bien se estima una emisión total de 76.067 toneladas de CO_{2eq} en el horizonte 3 frente a las 53.464 toneladas de CO_{2eq} del año 2008. No se prevé la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.
- Agua y medio hidrológico: Es necesario el desvío del torrente Sa Font para la adecuación de la pista de rodadura como pista de contingencia, así como la ampliación de la plataforma de aviación comercial, la construcción de un hangar y un aparcamiento asociado. No obstante el desvío sólo tiene lugar sobre el tramo final del torrente, donde

actualmente ya se encuentra canalizado, y los efectos se estiman asimilables en un plazo medio.

- **Suelos:** El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas, con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo que se estima en 24 ha, pertenecientes a suelos aluviales.
- **Residuos:** El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte.
- **Biodiversidad, fauna y flora:** La necesidad de inclusión de nuevos terrenos en el Sistema General Aeroportuario (SGA) genera expropiaciones en la franja sureste del SGA pertenecientes al Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. La afección a la Red Natura 2000 se produce por la modificación del límite meridional del nuevo SGA, lo que conllevaría la ocupación de 11,03 hectáreas de la ZEPA y LIC de Ses Salines, por lo que la superficie total de afección ascendería a 27,90 hectáreas, dado que 16,87 hectáreas están actualmente ocupadas.

Por otro lado, en la propuesta de revisión del Plan Director, se desafectarán casi 20 ha. de Zona Periférica de Protección del Parque Natural. En total, se ha conseguido minimizar la superficie afectada, reduciéndola de las 272,8ha que definía el Plan Director de 2001, a 262,25ha que define la actual propuesta de revisión.

En cuanto a la ocupación directa por las obras previstas en la parte septentrional del aeropuerto, los proyectos de habilitación de la pista de rodadura como pista de contingencia, la ampliación de la plataforma comercial y el proyecto de ordenación de la zona de aviación, generan interferencias con la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. La superficie total ocupada asciende a 18,6 hectáreas, de las que 7,8 hectáreas se localizan en el noreste y 10,8 hectáreas en el noroeste.

Por último, señalar que en el entorno inmediato al aeropuerto de Ibiza existen 15 hábitats de interés comunitario, de los que seis son prioritarios, aunque ninguna de las actuaciones de la Propuesta de revisión del Plan Director afectará a estos hábitats. Sin embargo, en la playa des Codolar, al oeste del recinto aeroportuario, se localiza un hábitat caracterizado por la presencia de la asociación *Crithmo-Limonietum heterospicati* y clasificado con el código de la Red Natura, 1240, que debido a la cercanía de las obras del desvío del torrente Sa Font, poseen un mayor riesgo de verse afectados. Por otra parte, se ha identificado un riesgo potencial de incendios por la vulnerabilidad de este área.

- **Patrimonio Cultural:** La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza podría afectar, según ha identificado el ISA, a diversos elementos del patrimonio cultural del entorno aeroportuario

- **Paisaje**: El ISA evalúa como poco importantes los efectos previsibles sobre el paisaje de la alternativa a desarrollar, dada la existencia previa de las infraestructuras aeroportuarias.
- **Infraestructuras de transporte y movilidad**: La ejecución de los proyectos contemplados en el aeropuerto de Ibiza interfiere con algunas de las infraestructuras y servicios existentes en la actualidad. En este sentido, destaca la modificación del camino municipal 29003, que da únicamente acceso a la urbanización “Don Pepe” localizada el oeste del aeropuerto, y la modificación del cauce del torrente Sa Font. Finalmente, destacar la desaparición una antigua carretera de acceso al aeropuerto por la zona este, si bien, dado que en la actualidad el acceso al aeropuerto se realiza por la carretera Eivissa-Aeropuerto (E-20), por lo que no será necesaria su reposición.
- **Efectos territoriales**: Las actuaciones derivadas de la propuesta de revisión de Plan Director conllevan determinados cambios en los usos del suelo, tanto en el interior de la zona de servicio (SGA) como en terrenos privados de los municipios de Sant Josep de Sa Talaia y de Santa Eulàlia des Riu que se deben expropiar, al noreste, noroeste y zona meridional de la Zona de Servicio del aeropuerto. En este sentido destaca la afección al Parque Natural de Ses Salines.
- **Incidencia social y económica**: La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, por lo que serán necesarios mayores servicios para atender a toda la demanda. En este sentido, el ISA realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, cifrada en 14.664 puestos en el horizonte de Desarrollo Previsible, frente a los 11.862 puestos existentes en 2008.

3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

3.5.1. Medidas de Integración Ambiental

A continuación se sintetizan las principales medidas que se han incluido en el ISA para la integración ambiental de la propuesta de Revisión del Plan Director.

- **Planeamiento urbanístico y territorial**: La propuesta de Plan Director incluye una serie de normas y criterios con relación a las condiciones de uso de los predios que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, lo que supone que éstas se tendrán que incorporar a los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la disposición adicional única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea.
- **Contaminación acústica**
 - **Medidas Generales**: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Directiva 2002/30/CE sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la

introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.

- **Servidumbre acústicas:** En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de desarrollo previsible (horizonte 3) definida por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A).
- **Contaminación atmosférica:** Como medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas, el ISA propone una serie de medidas complementarias para el desarrollo de las actuaciones.
- **Generación y Gestión de residuos:** Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.
- **Ocupación de la Red Natura 2000:** El ISA señala, dada la existencia de ocupaciones de espacios de la Red Natura 2000 (Zona de Especial Conservación para las Aves y Lugar de Interés Comunitario de Ses Salines, ES0000084) que se deberá seguir lo dispuesto en las disposiciones 2, 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, incluyendo, en caso necesario, la propuesta de medidas compensatorias.
- **Vegetación y fauna:** Se establecen distintas medidas en las fases de obras de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), así como medidas específicas relacionadas con la avifauna (con el objetivo de evitar generar elementos atrayentes en el interior del aeropuerto).

Asimismo, se extremarán las precauciones durante las obras con el uso de la maquinaria susceptible de generar chispazos en las zonas más cercanas a las Áreas de Prevención de Riesgo de Incendio definidas. Finalmente señalar el seguimiento de la avifauna del aeropuerto por halconeros especializados, sobre ejemplares de cornejas (*Corvus corone*) y ocasionalmente ratoneros (*Buteo buteo*) y vigilancia sobre movimientos y costumbres de las gaviotas patiamarillas (*Larus cachinnans*) en la isla de Ibiza.

- **Consumo energético:** Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA) para la reducir la emisión de GEI, así como medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra. Asimismo se indica que el aeropuerto dispone de una pequeña instalación fotovoltaica.
- **Medio hídrico:** Se establece la adopción de medidas preventivas para evitar vertidos accidentales de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes, se instalarán separadores de hidrocarburos en todas las zonas que sean potenciales de arrastrar contaminación por hidrocarburos, así como decantadores de aguas pluviales y

depuradoras de agua residuales para una correcta gestión de las aguas contaminadas, además de un saneamiento adecuado para los campamentos de obra.

Finalmente, el ISA propone la instalación de una red piezométrica constituida por seis piezómetros, operativa durante las fases de construcción y de operación. Esta medida servirá para poder controlar las potenciales afecciones sobre el sistema hidrológico y realizar un estudio de la calidad y protección de las aguas subterráneas.

➤ **Patrimonio Cultural:** En el ISA se señalan las siguientes situaciones de afección que requieren distintos tipo de medidas:

- En primer lugar, para el desarrollo de los diferentes proyectos del Plan Director, es necesario la afección de trece bienes patrimoniales y de cuatro yacimientos arqueológicos, por lo que será necesario tomar las medidas compensatorias necesarias para así minimizar el impacto en la medida de lo posible.
- En segundo lugar, otros bienes patrimoniales que deben ser preservados en las mejores condiciones posibles están situados en la cercanía a la zona de obras y pueden verse potencialmente afectados, para los que se deberá establecer medidas preventivas.

Finalmente, señalar que se prevé una vigilancia arqueológica de las obras y se seguirán las determinaciones que establezca la Comisión de Patrimonio del Consejo Insular de Ibiza.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido el siguiente objetivo: *“Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos para esta evaluación ambiental, seguir los efectos ambientales del Plan Director, evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las diferentes actuaciones ambientales incluidas en el Plan Director, así como de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras, e Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.”*

3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El ISA cumple con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada. También aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que potencialmente pudiera generar el Plan Director, así como para poder proponer las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 29 de mayo de 2009 y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza. Tras este periodo, se recibieron un total de dieciséis escritos.

- Consell d'Eivissa. Departament de Corporació i Comunicació.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Biodiversitat.
- Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia
- Govern de les Illes Balears. Conselleria Medi Ambient. Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears.
- D. Juan Riera Villegas
- D. Juan Mayans Asenjo.
- D^a. Encarnación Castro Rojas, portavoz del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia
- D. Juan F. Ribas Marti
- D. Juan Mari Mari
- D. Alberto Ribas Martí
- D. Antonio Juan Ribas
- GEN (Secció Insular del Grupo Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturaleza). Gob-Eivissa (Associació ecologista de les Balears)
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Recursos Hídrics.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Salut y Consum. Direcció General de Salut Pública i Participació.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori. Direcció General d'Ordenació del Territori.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Espais de Natura

Estos escritos se refieren fundamentalmente a los siguientes aspectos:

- Se considera necesario reducir la ocupación lo máximo posible, tanto en el sector noreste y noroeste, como especialmente en el sur del aeropuerto por las afecciones socioeconómicas derivadas de las expropiaciones (se considera además insuficientemente estudiadas dichas afecciones) y al Parque Natural de Ses Salines. En relación a este último, se estima extensa la ocupación dado que las recomendaciones internacionales de seguridad (según la clase de aeropuerto que es Ibiza) establecen que la franja de seguridad a cada lado de las pistas debe extenderse lateralmente a 150 metros a contar desde el eje de la pista. Dado que actualmente la extensión de la franja de protección es de 147 metros, se considera lógico realizar una expropiación de 3 metros para cumplir con los criterios de seguridad, por lo que no se entiende la franja propuesta en la revisión del Plan Director.
- La Dirección General de Biodiversitat de la Consellería de Medi Ambiente del Govern de les Illes Balears, se pronuncia que no evalúa las afecciones a la revisión del Plan Director sobre el LIC y ZEPA, sino que considera necesario detallar la afección indicada por el ISA, así como la descripción de las medidas compensatorias referidas por el propio ISA. En este sentido, se considera necesario redactar el proyecto de dichas medidas compensatorias según el documento orientativo elaborado por la Comisión Europea, que deberá remitirse al Comité técnico de la Consejería de Medio Ambiente para que pueda determinar y evaluar la afección al espacio protegido de la Red Natura 2000.
- En términos generales se considera poco justificadas las estimaciones de demanda realizadas, dadas las disminuciones observadas en los últimos años, se consideran sobredimensionadas los aparcamientos (en este sentido se pide su soterramiento), se cita que las medidas propuestas son generalistas y que se requieren más detalle de algunas cuestiones (consumo de agua, energía, modelo de depuración previsto, focos de contaminación, la inundabilidad del entorno aeroportuario por la existencia de nuevas zonas asfaltadas, las afecciones a hábitats comunitarios, etc.)
- Finalmente se realizan otras solicitudes como la concreción de medidas sobre generación y gestión de residuos, minimización del riesgo de la avifauna, mayor detalle del estudio del paisaje, un informe de viabilidad económica de las alternativas, aspectos sobre la movilidad, medidas para la protección del patrimonio cultural, la salud pública, etc.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

En respuesta a los escritos recibidos, el Órgano Promotor dio respuesta motivada a cada una de las alegaciones. En este sentido, el promotor ante las alegaciones recibidas sobre la ocupación de los terrenos del Parque Natural y la afección a las fincas situadas en ese sector sureste, planteó modificar la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza de acuerdo a lo siguiente:

- Modificar el límite de la Zona de Servicio propuesta en el lindero sureste con los terrenos actuales del aeropuerto hasta una distancia de aproximadamente 185 m desde el eje de pista, en la que estarán incluidos los 150 m de franja de pista libre de obstáculos, el camino perimetral y el nuevo vallado situado a 175 m del eje de pista para no vulnerar la

superficie de transición (todo ello requisitos definidos por el Real Decreto 862/2009), y otros 9 m incorporados para reponer el viario público de acceso a las fincas situadas en esa zona, que resultaría servicio afectado por las actuaciones descritas.

Una vez construido el viario, de las mismas características que el actual, y el nuevo vallado del aeropuerto, el viario será abierto al público, permaneciendo esa estrecha franja de 9 m de terreno calificada como Zona de Servicio hasta una nueva revisión del Plan Director, en la que se desafectarían esos terrenos, utilizando el vallado del aeropuerto como nueva propuesta de Zona de Servicio.

Esta nueva propuesta, reduce la afección de las 11,03ha. indicadas en el ISA a 7,57ha., (afecta a menos del 1% de la superficie total y en la parte del parque con una menor protección), si bien se destaca que durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de estos proyectos, que supondrán la ampliación del lindero sur, se realizará un análisis y valoración pormenorizados de las afecciones y de las repercusiones ambientales sobre los objetivos de conservación del Parque. En caso de que el informe sea negativo y no existan soluciones alternativas, se propondrán las medidas protectoras, correctoras y compensatorias que correspondan. En cualquiera de los casos, el Órgano Promotor destaca que, tras considerar las alegaciones, ha conseguido minimizar la superficie afectada de la Zona de Servicio (SGA), reduciéndola desde las 272,8 ha que definía el Plan Director de 2001 a 258,86 ha que define la actual propuesta de revisión.

En relación a las alegaciones que cuestionan las previsiones de demanda realizadas por el Plan Director y el crecimiento del tráfico previsto, lo que pone en duda la necesidad de desarrollo de algunas actuaciones que conllevan a su vez potenciales afecciones ambientales, el Órgano Promotor señala que la metodología del estudio y factores de la evolución previsible de la demanda se basan en lo ya descrito en el ISA, así como se señala la necesidad de realizar algunas instalaciones para el cumplimiento del Real Decreto 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público

Por otra parte, varias de las alegaciones formuladas están referidas a potenciales afecciones concretas, como a los efectos socioeconómicos de las expropiaciones, a espacios protegidos, el paisaje, al valor ambiental de los suelos, los efectos a la escorrentía y la infiltración por las nuevas zonas impermeabilizadas, a los efectos del encauzamiento del torrente Sa Font, focos de contaminación de suelos y medio hídrico, al patrimonio, afecciones por ruido, a hábitats de interés, aspectos de salud pública, etc. El Promotor considera necesario que dichas afecciones sean analizadas y evaluadas de forma pormenorizada en los procedimientos de evaluación ambiental de las actuaciones que desarrollen el Plan Director, dado que se estima que es en esa escala donde se pueden analizar con detalle dichas afecciones y así definir las medidas minimizadoras oportunas.

No obstante, el promotor indica que especialmente se ha hecho incidencia en la adopción de medidas minimizadoras sobre los elementos patrimoniales, en la instalación de separadores de hidrocarburos, en la ejecución de las obras de drenajes necesarios, y en que las zonas de extracción de materiales para la ejecución de las obras deberán ser adecuadamente

autorizadas y fuera de cualquier espacio protegido. Asimismo se han analizado los consumos de agua y energía y se han establecido medidas para su reducción.

5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL

La Memoria Ambiental ha tenido por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director, señalando las determinaciones finales que deben incorporarse a éste.

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el ISA, se consideró adecuado incorporar una serie de medidas de integración ambiental que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

El aeropuerto de Ibiza tiene implantado y certificado desde diciembre de 2004 un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006. Dado el alcance y carácter de esta norma, las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental, en la medida de lo posible, se integrarán y/o compatibilizarán con este Sistema de Gestión

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

La Memoria Ambiental establece dos tipos de medidas de integración ambiental.

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto en el plazo máximo de 2 años contados a partir del día de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director. Para ello, se elaborarán una serie de Planes y/o Programas que desarrollen las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental. Las actuaciones contempladas en estos Planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director. Estos Planes y Programas serán objeto de revisión y, en su caso, actualización, cuando la ejecución de cualquiera de las actuaciones previstas en el Plan Director así lo recomiende.

➤ Energía

- Elaboración de un **Plan de ahorro y eficiencia energética**: Se realizará para el aeropuerto en su conjunto priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director, en las que se considerarán criterios de eficiencia en la climatización y el alumbrado, así como criterios bioclimáticos y de eficiencia en el diseño las instalaciones.
- Elaboración de un **Plan integral del uso de energías renovables** en el recinto aeroportuario, analizando la viabilidad de la aplicación de medidas para el fomento de uso de combustibles limpios o energías renovables en las instalaciones y vehículos implicados en la operación del aeropuerto en su conjunto.

- Se establecerán procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- Se elaborará un diagnóstico y propuestas sobre la movilidad sostenible de los usuarios del aeropuerto y promoverá acciones para su aplicación, en colaboración con las administraciones competentes.
- **Ciclo Integral del Agua:** Se elaborará un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de diferentes programas: Programa de depuración y reutilización de aguas; Programa de Minimización del Consumo de Agua en el aeropuerto; Programa de seguimiento de vertidos; Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas y Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo. Asimismo, se establece un Programa de prevención de inundaciones, donde se analizará la aportación de aguas a zonas inundables debido al aumento de la superficie impermeable y se establecerán las medidas que sean necesarias, teniendo en cuenta la posibilidad de la instalación de un estanque de tormentas.
- **Fauna:** El aeropuerto elaborará un **Plan de Gestión de la Avifauna** que comprenderá: criterios de gestión de las obras del aeropuerto para evitar la creación de focos de atracción para la fauna; criterios de gestión y mantenimiento de los terrenos del aeropuerto para no fomentar la presencia de fauna en el campo de vuelos; mantenimiento del actual Sistema de Control de la Fauna del aeropuerto.
- **Residuos:** Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se considera adecuado establecer un **Plan integral de minimización y gestión de residuos** aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.
- **Ruido:** La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, toma fuerza legal vinculante por aplicación de lo señalado en la Disposición Transitoria Tercera de la ley 37/2003, del ruido, y en la Disposición Transitoria Primera del RD 1367/2007, que la desarrolla, por lo que de la aprobación del Plan Director, resulta de aplicación inmediata el mandato del apartado 4 de la Disposición Adicional Única de la ley 48/1960 y lo señalado en el artículo 11 del RD 1367/2007, relativo a la obligación para el planeamiento urbanístico de incorporar las limitaciones de estas servidumbres en sus determinaciones propias, como limitaciones de uso o aprovechamiento de los terrenos afectados, elaborando un plan de acción, cuyos objetivos ambientales, de acuerdo con lo especificado en la disposición adicional tercera, apartado 4, del RD 1367/2007 citado, se alcanzarán antes del 31 de diciembre de 2020.

La revisión de la huella de ruido del aeropuerto se realizará, en su caso, de acuerdo con el procedimiento establecido en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general, así como en la Ley 37/2003, del ruido, y sus reglamentos de desarrollo.

Asimismo, se realizará un seguimiento de la evolución del tráfico aéreo, con el objeto que una vez se verifique la superación de las 50.000 operaciones de aeronaves comerciales/año (para el horizonte 2 se estiman 54.000 operaciones de aeronaves comerciales), se elabore el mapa estratégico de ruido requerido por la normativa vigente.

- **Paisaje**: Se elaborará un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería, y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.
- **Patrimonio Cultural**: En base al principio de cautela, se realizará una **Prospección Arqueológica** superficial del aeropuerto en los límites de propiedad de Aena, así como en aquellos terrenos de la nueva Zona de Servicio propuesta en el que fuera posible la realización de las tareas de dicha prospección. En función de los resultados de la prospección arqueológica superficial, así como de las actuaciones previstas en el Plan Director, se coordinarán con la administración autonómica competente las acciones a llevar a cabo para la conservación del Patrimonio.
- **Ordenación del Territorio**: El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, con especial atención a las infraestructuras de conexión necesarias del aeropuerto con los Sistemas Generales municipales y comarcales.

5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director

La Memoria Ambiental no exime a ninguna de las actuaciones previstas en el Plan Director de someterse a evaluación ambiental si así es requerido por la normativa vigente. En este sentido, destaca la necesidad de evaluación de las afecciones que potencialmente se han identificado en el ISA que puedan causar la regulación de las franjas de la pista actual y la de contingencia, además del vallado y el camino perimetral, al Parque Natural de Ses Salines, que además posee la Figura de LIC y ZEPA.

Cualquier proyecto que inicie su tramitación ambiental detallará su conformidad con las actuaciones incluidas en el Plan Director y, en caso contrario, justificará la necesidad de su ejecución.

➤ **Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos**

Con objeto de facilitar la toma de decisiones en los procedimientos de evaluación ambiental, los proyectos que inicien su tramitación ambiental con posterioridad a la aprobación del Plan Director, incluirán un capítulo de medidas de integración ambiental que recojan, al menos, las medidas minimizadoras especificadas en el ISA y las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, así como el control y seguimiento de

las mismas. Cuando sea de aplicación, los proyectos considerarán igualmente las medidas que se citan a continuación:

- **Calidad del medio ambiente interior de los edificios:** Se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- **Atmósfera:** Se contemplará los efectos que se generarán por la contaminación lumínica, adoptando las medidas minimizadoras y de seguimiento necesarias.
- **Ruido:** Se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados.
- **Agua:** Se contemplará, en el diseño de los proyectos, la aplicación de dispositivos ahorradores de agua y otras medidas de minimización de consumo de agua en todas las instalaciones y edificaciones.

Los proyectos de desarrollo establecerán medidas de minimización y control de las potenciales escorrentías contaminantes, mientras las actuaciones incorporarán en el proyecto, cuando sea necesario, los sistemas de tratamiento de aguas residuales o pluviales correspondientes. Cuando previamente ya existan estos sistemas de tratamiento, se justificará su plena validez acorde a los nuevos requerimientos a causa de la ejecución del proyecto.

El diseño y ubicación de los parques de maquinaria evitará contaminación potencial por grasas e hidrocarburos de las aguas superficiales y subterráneas.

- **Energía:** Aplicación de criterios bioclimáticos y de eficiencia energética en las instalaciones y edificaciones que impliquen cada uno de los proyectos. Cumplimiento del RD 47/2007 sobre certificación energética de los edificios de nueva construcción. Análisis de la instalación de energías renovables en las nuevas edificaciones previstas.

Siempre y cuando lo permitan las condiciones de seguridad, se favorecerá el ahorro y el uso adecuado de los sistemas de iluminación no aeronáuticos del aeropuerto, distribuyendo los haces de luz conforme a las características de los usos y de la zona iluminada.

- **Movimientos de tierras:** Los proyectos especificarán el balance de tierras de la actuación, priorizándose la reutilización de tierras dentro del aeropuerto o con otras obras de los alrededores. Los proyectos especificarán la necesidad de préstamos así como su ubicación. El análisis de los efectos ambientales de estos préstamos deberá quedar recogido en la evaluación ambiental del proyecto.

Las canteras de suministro de material deberán estar autorizadas por el organismo competente, debiéndose especificar las posibles opciones existentes en la evaluación

ambiental del proyecto. Los excedentes de tierras tendrán como destino vertederos autorizados, especificándose la existencia de los mismos en la evaluación ambiental del proyecto. En este sentido las canteras deben estar adaptadas al Plan Director Sectorial de las Islas Baleares aprobado por el Decreto 61/1999 de 28 de mayo de 1999 o modificaciones posteriores.

- **Residuos:** Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- **Paisaje:** En la tramitación del edificio de aparcamientos previsto en la revisión del Plan Director, se estudiará como alternativa su soterramiento.
- **Biodiversidad:** El Parque Natural de Ses Salines, también considerado como LIC y ZEPA, por su gran interés naturalístico, deberá quedar exento de cualquier afección directa o indirecta que puedan mermar significativamente su interés ecológico. En este sentido, se prevé que actuaciones como la regulación de las franjas de la pista actual y la pista de contigüencia, además del vallado y el camino perimetral, impliquen una nueva ocupación. Así, tras la minimización de superficie afectada surgida como consecuencia del proceso de información pública, está prevista la afección a 7,57ha. del LIC y ZEPA (que se sumarían a las 16,87ha. actualmente ya ocupadas). Esta misma superficie (7.57ha.) se ocuparán del Parque Natural al sur del aeropuerto, así como otras 7.8ha. y 10.8ha. que se afectarán de la zona de amortiguación del Parque Natural al noreste y noroeste del aeropuerto.

La ejecución de estas actuaciones está justificada por motivos de seguridad aeronáutica, y por tanto pública. No obstante, la afección a espacios de la red Natura 2000 implica que estas actuaciones deban someterse a Evaluación de Impacto Ambiental, en cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2008 de Evaluación Ambiental de Proyectos. Igualmente, dado que será en esta fase de tramitación de los proyectos en la que se disponga de una información específica de las actuaciones que permita evaluar detalladamente sus afecciones, se dará cumplimiento del art. 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, por el que se analizará la influencia de estas actuaciones sobre la coherencia e integridad de la red Natura 2000. Este análisis específico, y sus conclusiones, se integrará en el estudio de impacto ambiental que evaluará estas actuaciones.

Dada la potencial afección al Hábitat 1240 por las modificaciones que se generarán al torrente Sa Font, se vigilará la evolución del estado de dicho hábitat, analizando las medidas preventivas que en su caso deban establecerse en coordinación con la administración autonómica competente.

Asimismo, previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas.

Finalmente, se señalarán de todas las zonas sensibles que deben quedar preservadas de las actuaciones constructivas. La programación de obras considerará el periodo de cría de la fauna protegida. La restauración vegetal de las zonas de obras empleará especies autóctonas, salvo requerimientos técnicos que deberán ser justificados.

- **Patrimonio cultural:** Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados. Se verificará de forma especial que los bienes catalogados “Sa Torre Blanca” y “Casa con torre de can Toni Rei” no sean afectados, así como otros elementos patrimoniales de interés, entre ellos las norias existentes en el aeropuerto. Además, se planificarán las obras de tal forma que no se sitúen los elementos auxiliares de obra en las cercanías de los elementos patrimoniales identificados y se considerará la realización de riegos periódicos en distintos puntos de la obra, de modo que se evite la emisión de partículas en suspensión a la atmósfera y por tanto la afección a los yacimientos y elementos patrimoniales de interés identificados.
- **Medio socioeconómico:** Cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.)
- **Infraestructuras y servicios:** Se informará con detalle y antelación suficiente sobre posibles cortes de suministros, accesos o cualquier otra circunstancia que altere cualquier servicio a la ciudadanía. De forma especial se verificará que las infraestructuras de riego, que puedan quedar afectadas de las explotaciones limítrofes, queden adecuadamente repuestas.

➤ Medidas de vigilancia ambiental en las obras de construcción de las actuaciones

Con carácter complementario a las determinaciones que establezca la evaluación ambiental que corresponda a cada uno de los distintos proyectos, se tomarán en consideración las siguientes medidas de vigilancia:

- **Calidad atmosférica:** establecimiento de medidas para el control de emisiones de gases de combustión de vehículos y maquinaria de obra, así como de emisiones de partículas en suspensión, especialmente en días ventosos y en zonas habitadas.
- **Control de los vertidos de aguas y la detección de vertidos accidentales**
- **Cerificar la ausencia de basureros o áreas incontroladas de residuos, que puedan atraer fauna y afectar a su vez a la avifauna.**
- **Verificar de forma periódica el estado de conservación de las zonas sensibles que hayan quedado preservadas de las actuaciones constructivas y que deben estar señalizadas.**
- **Control del sistema de gestión de residuos y de la aparición de vertidos de residuos no controlados.**

- Seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia. En caso que se detectasen restos de interés se informará a la administración competente para adoptar las medidas oportunas.
- Seguimiento del adecuado funcionamiento de infraestructuras y servicios que puedan potencialmente afectar a la ciudadanía por la realización de las obras.

5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

El Plan Director del aeropuerto contará con un sistema de seguimiento ambiental de las medidas determinadas tanto en el ISA como en la Memoria Ambiental, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

Este sistema de seguimiento ambiental debe desarrollar al menos las siguientes funciones:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos en el ISA.
- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas tanto en el ISA, como en la Memoria Ambiental, así como las medidas adicionales que se hayan tenido que adoptar para el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Vigilar la evolución del entorno aeroportuario.
- Identificar cualquier incidencia no prevista o accidental, que permita evaluar la necesidad de establecer medidas adicionales.

El seguimiento se concretará en Informes, bien de carácter anual, donde se seguirán los indicadores de la tabla 5.1., bien quinquenal donde se vigilarán los indicadores expresados en la tabla 5.2. Asimismo, se indicará en estos el grado de evolución de los planes y programas establecidos y la evolución de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

Tabla 5.1. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales

Factor del Medio	Indicadores
Tráfico aéreo	Pasajeros totales.
	Número de operaciones totales.
	Número de Unidades de Tráfico.
Energía	Consumo anual total de energía del aeropuerto.
	Consumo anual total de energía del aeropuerto / Pasajero.
	Producción energía renovable.
Agua	Consumo anual total de agua.
	Consumo anual total de agua / Pasajero.

Factor del Medio	Indicadores
	Consumo anual total de agua para riego.
	Volumen anual total de agua depurada reutilizada (para riego, prácticas SEI,..)
Cambio climático	Emisiones de CO ₂ totales.
	Emisiones de CO ₂ totales / Pasajero.
	Ahorro de CO ₂ equivalente emitido a la atmósfera gracias a iniciativas de Aena
Residuos	Residuos anuales totales generados y gestionados.
	Residuos anuales totales generados y gestionados / Pasajero.
	Residuos no peligrosos generados y gestionados por tipología.
	Residuos no peligrosos generados y gestionados por tipología / Pasajero.
	Lodos de depuradora generados y gestionados.
	Lodos de separadores de hidrocarburo generados y gestionados.
Socioeconómico	Superficie expropiada
	Inversión anual realizada
Incidencias	Nº de denuncias, quejas, reclamaciones recibidas.

Tabla 5.2. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Quinquenales

Factor del Medio	Indicadores
Emisiones químicas	Emisiones totales anuales de los siguientes contaminantes: <ul style="list-style-type: none"> - NO_x. - SO_x. - HC. - PM₁₀. - CO
Ruido aeroportuario	Superficie incluida en la envolvente 60-60-50.
	Viviendas afectadas por la envolvente 60-60-50.
Patrimonio Cultural	Elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos, puntos de interés geológico, vías pecuarias y caminos tradicionales
	Elementos patrimoniales identificados

5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Una vez aprobado el Plan Director, Aena pondrá a disposición de las administraciones públicas afectadas y del público, preferentemente en la página web de la entidad, la siguiente documentación:

- Memoria Ambiental.
- Plan Director aprobado.
- Informes periódicos de las mediciones de seguimiento.