

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SON BONET

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 antiguo Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, actualmente Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y como Órgano Promotor la antigua Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, actualmente Aena Aeropuertos S.A.

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, los extintos 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 integrarse 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 dicha 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 DE SON BONET.

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.....	8
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	10
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	12
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental	12
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental	14
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	14
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA	14
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS	14
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES	16
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL	17
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	17
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas	17
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director.....	19
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	22
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL	24

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, con las 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 en 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 ambiental estratégica.

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 6 de febrero de 2009, el Órgano Promotor remitió al Órgano Ambiental el Informe Preliminar de Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

La antigua Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, entre marzo y mayo de 2009, 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 (ISA). Se realizaron veinticuatro consultas, recibándose once respuestas:

- Ayuntamiento de Marratxí
- Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de las Islas Baleares
- Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio. Gobierno de las Islas Baleares
- Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de las Islas Baleares
- Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería Movilidad y Ordenación Territorio. Gobierno de las Islas Baleares
- Dirección General de Recursos Hídricos. 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
- Delegación del Gobierno en Baleares
- Departamento de Medio Ambiente. Consell de Mallorca
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino
- Servicio de Protección de Especies. Dirección General de Medio Forestal y Protección de Especies. Conselleria de Medio Ambiente. Gobierno de Islas Baleares

Con fecha 22 de mayo de 2009, la antigua 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 Son Bonet.

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 a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 17 de junio y el 16 de agosto de 2010, 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 16 escritos.

- Ministerio de Fomento. Secretaria de Estado de Planificación e Infraestructuras. Secretaría General de Infraestructuras. Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias
- Grupo municipal PSM-Entesa Nacionalista Marratxí
- Asociación de vecinos Xaloc
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient i Mobilitat. Direcció General de Ordenació del Territori
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient i Mobilitat. Comisió de Medi Ambient de les Illes Balears
- Ayuntamiento de Marratxí
- Ayuntamiento de Calvià. Departamento de Urbanismo y Planeamiento
- Govern de les Illes Balears. Consejería de Salud y Consumo
- Govern de les Illes Balears. Consejería de Innovación, Interior y Justicia. Direcció General de Emergencies
- Asociación de vecinos d'Es Pont d'Inca
- Seis escritos de particulares

Con fecha 2 de diciembre de 2010, la antigua 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.

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 propuesta de 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 de Son Bonet está situado junto al núcleo urbano de Pont d'Inca, en el municipio de Marratxí, a 4 km de la ciudad de Palma. El acceso se realiza por la carretera comarcal C-713 Palma-Puerto Alcudia.

La caracterización acústica para los periodos día y tarde (no hay operaciones nocturnas) 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. Tras el análisis de las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 73, 75 y 80 dB(A). Tras la valoración, se puede concluir que en la situación actual se superan los valores objeto de calidad acústica en 21 m² de suelo destinados a equipamientos.

Con relación a la calidad química del medio atmosférico, las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS v.4.5, señalan 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 se ubica en el Llano de Palma, espacio carente de cauces fluviales permanentes y que se encuentra atravesado por los cursos bajos de los arroyos torrenciales que descienden desde la Sierra de la Tramuntana.

Como espacios protegidos más próximos se encuentran el Área natural de especial interés de alto nivel de protección (ANEI) N° 39 “Garriga de Son Caulelles”, a 3,5Km, y, referente a la red Natura 2000, la ZEPA ES 0000380 “Puig de S’Estremera”, a 6,2 Km.

La vegetación actual se encuentra bastante degradada, quedando escasos enclaves con restos de vegetación natural de bosque y matorral mediterráneo. De esta manera domina la garriga, así como cultivos de almendros y en menor medida de cítricos. En el recinto aeroportuario, junto a la entrada que da acceso al antiguo edificio terminal y la zona deportiva, se localizan dos hileras de arbolado incluidas en el “Catálogo de árboles singulares a proteger” del ayuntamiento de Marratxí.

Incluidos en el catálogo del patrimonio municipal de Marratxí se encuentra un conjunto de edificaciones catalogadas: el antiguo centro de control aéreo y la torre de control clasificados con el código MTXI-158 “Aeropuerto Son Bonet”.

Dentro del subsistema de actividades aeroportuarias se encuentran el taller de restauración de molinos y el taller de mestres d’Aixa, relacionados con la formación y restauración patrimonial

Respecto al medio socioeconómico, en 2008 el municipio de marratxí contaba con una población total de 32.380 habitantes, y el de Palma 846.210 habitantes. En la actividad económica destaca el sector servicios impulsado por el desarrollo de la actividad turística.

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 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. Principales actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Son Bonet

	ACTUACIÓN
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Campo de vuelos	Modificación de los extremos de pista y creación de RESAs
	Prolongación de la calle de rodaje hasta la cabecera 05
	Ensanchamiento de la pista
Plataforma	Adecuación de la plataforma actual y ampliación de la plataforma hacia el sur (18.900 m ²).
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de servicios	Construcción de un nuevo bloque técnico y aparcamientos para visitas y empleados del aeropuerto
	Traslado del SEI y de la plataforma de pruebas contraincendios
Zona de aviación general	Nuevos aparcamientos en la zona de aviación general y en la zona de actividades complementarias
Zona de abastecimiento	Traslado de las instalaciones de abastecimiento de combustible
Zona de apoyo a la aeronave	Construcción de un nuevo Hangar
Zona de actividades complementarias	Urbanización de nueva zona de actividades complementarias
VIALES	
Viales de servicio	Pavimentación y ensanchamiento del camino perimetral. Modificación trazado camino perimetral por cercanía del umbral 05
Viales	Desvío de la carretera MA-3013 a Es Pla de Na Tesa
ADQUISICIÓN DE TERRENOS	
Necesidades de terreno	Expropiaciones

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 y que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes alternativas parciales elegidas constituyen la alternativa seleccionada como propuesta para el Plan Director, la cual es posteriormente comparada con la “alternativa 0” o de “no actuación”, es decir la evolución probable del entorno 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 corresponden a las siguientes actuaciones: “Actuaciones en la plataforma de estacionamiento de helicópteros” y “Ampliación de la plataforma”.

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 EENNPP	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
	Afección a corredores ecológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a Espacios Naturales Protegidos y a hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitats 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 Volumen de residuos de demolición
Aguas medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Número 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	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
económica		
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 parciales:

- La alternativa 2 de “Actuaciones en la plataforma de estacionamiento de helicópteros”, por su mayor operatividad con efectos ambientales similares a los de la otra alternativa.
- La alternativa 2.b. de la “Ampliación de la plataforma”, por su menor superficie afectada, mayor compatibilidad con otras actuaciones planificadas, y efectos ambientales similares al resto de las alternativas.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 114,86 ha., es decir, aproximadamente 11,72 hectáreas más que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 31 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.

➤ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado para los periodos día y tarde (no hay operaciones en periodo noche), 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 el Horizonte 3 se superarían los valores objeto de calidad acústica en suelos destinados a equipamientos municipales (docente).

➤ Cambio climático

Con relación a la adaptación al cambio climático, no se prevén impactos significativos, habiéndose estimado unas emisiones totales de CO₂ de 854 toneladas en el horizonte 3, frente a 384 toneladas emitidas en 2008. No se estima

necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

➤ Agua y medio hidrológico

En la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto no existen zonas de dominio público hidráulico, ni inundables, susceptibles de alteración directa. No obstante, se proponen medidas para el control de las escorrentías potencialmente contaminantes.

➤ 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.

➤ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte, si bien se estima una tasa de reciclaje del 22%.

➤ Biodiversidad, fauna y flora

Cercano al ámbito aeroportuario no se ha identificado ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, ni otros espacios naturales protegidos que puedan ser afectados. Igualmente, tampoco existe flora protegida ni vegetación natural que vaya a resultar afectada, ni efectos significativos sobre la fauna.

➤ Patrimonio Cultural

No se verán afectadas las edificaciones presentes en el interior del aeropuerto que están incluidas en el catálogo del patrimonio municipal de Marratxí, ni los elementos del entorno aeroportuario incluidos en el Catálogo de Patrimonio Histórico de las Illes Balears.

➤ Paisaje

Los efectos previsibles sobre este factor no se han considerados significativos, dadas las características paisajísticas del entorno.

➤ Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director implican el desvío de la carretera MA-3013, de una carretera de ámbito local, y su posterior enlace a la carretera MA-30, que actúa como segundo cinturón de la ciudad de Palma.

➤ Efectos territoriales

Las afecciones se traducen principalmente en la incorporación de terrenos al Sistema General Aeroportuario, suponiendo la necesidad de adquisición de 4,83 ha., clasificados como Suelo Rústico Común Área de Transición de Armonización y Suelo Rústico de Régimen General por las Normas Subsidiarias del municipio de Marratxí. Asimismo, existe un solapamiento en los usos del suelo, sobre terrenos clasificados como Suelo Urbano y Urbanizable y como Suelos No Urbanizables Protegidos.

➤ Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, si bien al no estar abierto al tráfico comercial y carecer de transporte de mercancías, las necesidades de puestos de trabajo dependerán principalmente del crecimiento de las escuelas de pilotos y de la aviación privada.

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; Asimismo, se adoptarán medidas complementarias para minimizar las emisiones en obra.
- Servidumbre acústicas: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para el escenario de Desarrollo Previsible (horizonte 3) definida por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) y Le 60 dB(A).

➤ Contaminación atmosférica

El ISA propone una serie de medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas para el desarrollo de las actuaciones.

➤ 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, así como a instalaciones y equipos de tierra.

➤ Generación y Gestión de residuos

Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, consideración de lo indicado en el Plan Director de canteras de las Islas Baleares para la realización de aportes y vertidos de materiales, y el estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.

➤ Medio hídrico

Se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales, y se fijarán objetivos de mejora para los diferentes horizontes del Plan Director. En la medida de lo posible, se eliminarán e integrarán en la red de saneamiento las fosas sépticas existentes, y se promoverá un uso del agua eficiente.

➤ Vegetación y fauna

Se requieren distintas medidas generales en las fases de obra de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), o específicas como la conservación de las dos hileras de árboles incluidas en el “Catálogo de árboles singulares a proteger” del ayuntamiento de Marratxí, en caso de realizar alguna actuación en sus inmediaciones, o medidas relacionadas con la avifauna (evitar generar elementos atrayentes en el interior del aeropuerto, segar la vegetación herbácea, seguimiento de la evolución de las poblaciones de perdiz común).

➤ Patrimonio Cultural

Se propone, principalmente, mantener las instalaciones relacionadas con la formación y restauración patrimonial (talleres), Seguir, en el caso de que se produzca la identificación de algún elemento patrimonial, el procedimiento adecuado que establezca la Consejería de Cultura del Consell de Mallorca y la legislación vigente, rehabilitar las construcciones auxiliares, y preservar y proteger los elementos patrimoniales arquitectónicos existentes.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido como objetivos, evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos para la 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 17 de junio de 2010 y el 16 de agosto de 2010, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Son Bonet. Tras este periodo, se recibieron un total de dieciséis escritos.

- Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras. Secretaría General de Infraestructuras. Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias: Señala que no existen interferencias con ninguna línea ferroviaria estatal.
- Grupo Municipal PSM-Entesa Nacionalista: Centra su escrito en los posibles efectos sobre la atmósfera, las infraestructuras, el patrimonio cultural, los vertidos hídricos y la gestión de residuos.
- Asociación de Vecinos XALOC: Incide sobre los impactos acústicos y la ausencia de mediciones reales en los estudios realizados.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient i Mobilitat. Direcció General d'Ordenació del Territori: Recoge el informe de la propia Dirección General de Ordenación del Territorio, referido a las posibles repercusiones de la actividad aeroportuaria en su entorno residencial, a la afección sobre la carretera MA-3013, a la conservación del patrimonio arquitectónico, a las huellas de ruido y, en general, a las incidencias sobre el territorio. Asimismo, incluye el informe de la Dirección General de Transporte Aéreo y Marítimo, que solicita el traspaso de competencias, una

planificación de las características del tráfico aéreo futuro, una ordenación del territorio considerando la propiedad del aeropuerto, y que el desvío de la carretera se retrase hasta cuando sea necesario por las obras.

- Ajuntament de Marratxí: Se refiere a la afección a los ciudadanos e infraestructuras públicas, a la incidencia sobre la planificación urbanística, a la ordenación del aeropuerto basada en su capacidad/demanda, a la seguridad vial de los accesos, a la conservación del patrimonio cultural arquitectónico, al incremento de la escorrentía, a la gestión de los vertidos hídricos y los residuos, a la proximidad de las instalaciones de abastecimiento de combustibles a algunas viviendas, a la necesidad de determinar gráficamente las servidumbres aeronáuticas, al impacto acústico y la necesidad de medidas APRA su minimización.
- Ajuntament de Calvià. Departamento de Urbanismo y Planeamiento: Determina que las servidumbres aeronáuticas no modifican la situación actual respecto a las ya existentes.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Salut i Consum: Plantea la gestión de vertidos hídricos, eliminando las fosas sépticas existentes. Igualmente, incide en que el Hospital Público de Son Llätzer resulta afectado por las servidumbres del aeródromo, por lo que no puede limitarse su crecimiento ni perturbar la normal comunicación radioeléctrica.
- Alegaciones particulares (Sr. Gelabert, Sr. Alemany, Sr. Aguilar, Sr. Serra, Sr. Roselló y Sra. Oliver): Inciden sobre los impactos acústicos y la ausencia de mediciones reales en los estudios realizados.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Innovación, Interior y Justicia. Direcció General de Emergències: Consideran obligatorio la redacción e implantación de un Plan de Autoprotección, que deberá presentarse en la Dirección General de Emergencias para su registro y homologación.
- Asociación de vecinos d'Es Pont d'Inca: La alegación se sintetiza en considerar las afecciones atmosféricas e incidencia sobre las personas, en la posible afección sobre la nueva Residencia Son Llebre, en el aumento del tráfico en la Avenida Antoni Maura y en el Colegio Santa Teresa, en los riesgos derivados de potenciales accidentes aéreos, a la necesidad de valorar el corte de la carretera que comunica el núcleo Cas Capitá con Es Pla de Na Tesa a consecuencia de la ampliación de pista debe ser valorado al igual que los posibles perjuicios al Colegio Público Janer Manila, y en el impacto sobre las infraestructuras públicas.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient i Mobilitat. Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears: En su alegación no considera justificada la necesidad de ampliación de la superficie, considera que no se puede proponer la creación de servidumbres acústicas al no haberse elaborado los correspondientes mapas de ruido, que existen afecciones acústicas a actividades de carácter residencial, sanitario y de educación que necesitarían la implantación de medidas de minimización, que no se presenta viabilidad económica de las alternativas y medidas

minimizadoras propuestas. Igualmente, se refiere a la ausencia de un estudio paisajístico adaptado a la normativa autonómica, a que los proyectos deben ser evaluados ambientalmente, que hidrológicamente la zona es vulnerable, debiéndose gestionar los vertidos adecuadamente, y, finalmente, propone una serie de medidas a aplicar durante la ejecución de las obras y su vigilancia ambiental.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, que a continuación se agrupan y se sintetizan.

- Las actuaciones propuestas mejoran la calidad del servicio prestado y garantizan la funcionalidad y adecuación normativa del sistema general aeroportuario.
- La estimación de la evolución previsible de la demanda sigue las recomendaciones establecidas en manuales de la OACI.
- El ruido se ha estimado tanto en la situación actual como para el horizonte de desarrollo previsible, y se desarrollará un plan de acción con las medidas a realizar cuando sea necesario. En este sentido, no existe suelo urbanizable residencial que supere los límites sonoros establecidos en la normativa aplicable.
- Las emisiones e inmisiones atmosféricas han sido estudiadas de manera específica en los diferentes escenarios previstos, y el análisis demuestra que no se superan los niveles permitidos por la normativa vigente ni en el recinto aeroportuario ni en las poblaciones cercanas.
- No resultará aislado el núcleo urbano de Cas Capitá de Plan de Na Tesa. En cualquier caso, el desvío de la carretera Ma-3013 se realizará en coordinación con las instituciones competentes, los oportunos niveles de seguridad y operatividad.
- Respecto al tráfico aéreo, debido a los procedimientos operativos establecidos, la seguridad queda garantizada.
- La preservación patrimonial arquitectónica queda garantizada.
- Se prevé en la medida de lo posible la eliminación de las fosas sépticas existentes y la integración en la red de saneamiento municipal. Asimismo, de acuerdo a la legislación vigente, se cumplirá con las condiciones establecidas en las perceptivas autorizaciones para la extracción de agua de pozos.
- Los planes de recogida de residuos serán definidos en la tramitación de cada proyecto.
- Los proyectos que desarrollen las actuaciones previstas recogerán las afecciones y medidas a implantar para minimizar las mismas.
- La ordenación territorial, según lo establecido normativamente, adaptará la nueva delimitación de la Zona de Servicio del Aeropuerto, así como las posibles restricciones en el territorio derivadas de las servidumbres aeronáuticas.
- Se realizarán las oportunas modificaciones en el Plan de Autoprotección vigente presentándose en la Dirección General de Emergencias para su registro y homologación.

- Las competencias del Plan Director no incluyen las posibles reivindicaciones del Govern Balear sobre el aeropuerto. En este sentido, la decisión sobre la posible transferencia del aeropuerto de Son Bonet no es objeto del ISA.

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 ha considerado 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 Son Bonet tiene implantado y certificado desde marzo de 2006 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, según se considere su aplicación estratégica o de aplicación en la evaluación de los proyectos.

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/Programas se planificarán 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.

➤ Ruido

La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda de la Ley 37/2003 y la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998 sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio constituirán la referencia para la emisión de los informes previstos en la Disposición Adicional Segunda del RD 2591/1998, hasta que las mismas se aprueben de acuerdo con el procedimiento establecido en la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea en la redacción dada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, así como en la ley 37/2003, de 17 noviembre, del Ruido.

➤ Atmósfera

Se elaborará un **Plan de Prevención de la contaminación atmosférica** que recoja propuestas a aplicar para reducir las emisiones de gases contaminantes, y establezca las medidas de seguimiento y protocolos de actuación para garantizar la ausencia de afecciones.

➤ Ciclo Integral del Agua

Elaboración de un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de un Programa de depuración y reutilización de aguas; un Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto; un Programa de seguimiento de vertidos; un Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas y un Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.

➤ Residuos

Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se establecerá 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, contratas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.

➤ Paisaje

Se considera conveniente la elaboración de 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

Se realizará una prospección arqueológica superficial en los límites de la Zona de Servicio del Aeropuerto propiedad de Aena en los que ésta no se haya realizado. Asimismo se valorará la integración en las instalaciones del aeropuerto, y su conservación, de los elementos de interés patrimoniales incluidos en el recinto aeroportuario, como son el antiguo centro de control aéreo y la torre de control, estableciendo, en su caso, las medidas adecuadas para ello.

➤ 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 e insulares.

➤ Movilidad

Se elaborará un diagnóstico y propuestas sobre la movilidad de los usuarios del aeropuerto y promoverá acciones para su aplicación, en colaboración con las administraciones competentes. En esta propuesta se estudiará la necesidad de aplicar medidas para garantizar la funcionalidad de la carretera MA-3013 ante el incremento de tráfico previsto, la seguridad de los usuarios en el acceso viario al aeropuerto, así como del acceso peatonal desde las paradas de transporte público (tren o autobús).

➤ Emergencias

Se actualizará el Plan de Autoprotección del aeropuerto, que deberá presentarse en la Dirección General de Emergencias para su registro y homologación.

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.

Cuando se produzca una modificación significativa de las rutas aéreas de entrada y salida de las aeronaves, deberá analizarse su potencial repercusión ambiental tanto sobre la población afectada como sobre los espacios naturales, en el entorno aeroportuario.

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.
- 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, 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 la 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.

- Movimientos de tierras: Los proyectos especificarán el balance de tierras de la actuación, priorizándose la reutilización de tierras dentro del aeropuerto o en 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.

- Residuos: Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- Biodiversidad: 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.

Señalización 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, , prohibiéndose, en todo caso, el empleo de especies exóticas invasoras.

Las actuaciones a ejecutar preservarán las dos hileras de arbolado incluidas en el “Catálogo de árboles singulares a proteger” del ayuntamiento de Marratxí. En caso de potencial afección a las mismas se deberá proceder según la normativa vigente.

- Patrimonio cultural: En caso que no se hubiera ya prospectado superficialmente la zona de actuación y su entorno, se hará ésta, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados a proteger con el fin de evitar su afección en el transcurso de las obras. Cualquier actuación sobre los elementos incluidos en el catálogo del patrimonio municipal deberá ajustarse a la normativa vigente
- 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 los servicios a la ciudadanía. Más concretamente, previo a la afección a la carretera MA-3013, se adoptarán las medidas necesarias para mantener la permeabilidad del tránsito entre el núcleo de Es Pla de Na Tesa y el resto del municipio de Marratxí.

El proyecto de las instalaciones de abastecimiento de combustibles justificará su adecuación a la normativa de seguridad vigente en cuanto a la protección de las personas y sus bienes materiales, así como del suelo y las aguas

➤ 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.

- Seguimiento de las inmisiones acústicas en las áreas urbanizadas colindantes con el aeropuerto o influenciadas por las obras de actuaciones.
- Control de los vertidos de aguas y la detección de vertidos accidentales
- Verificar 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.
- Se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia, que pueda identificar la aparición de posibles restos patrimoniales de interés. 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, con especial atención a la carretera MA-3013.

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.

Para ello, 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 éstos 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.
	Consumo de energía por unidad de superficie climatizada en edificios
	Consumo de energía por unidad de superficie climatizada en edificios
	Producción energía renovable.
Medio Hídrico	Consumo anual total de agua.
	Consumo anual total de agua / Pasajero.
	Consumo anual total de agua para riego.
	Volumen anual total de agua depurada reutilizada (para riego, prácticas SEI,..)
	Superficie de Dominio Público Hidráulico y Zona de policía afectado
Cambio climático	Emisiones de CO ₂ equivalentes totales.
	Emisiones de CO ₂ equivalentes 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 generados y gestionados por tipología.
	Residuos 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 y empleo
Biodiversidad	Superficie de espacios naturales protegidos
Suelo	Superficie de suelo impermeabilizada
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: - NO _x . - SO _x . - HC. - PM ₁₀ . - CO
	Emisiones de contaminantes por Unidad de Tráfico
	Superficie afectada por niveles de inmisión inadecuados
Ruido aeroportuario	Superficie incluida en la envolvente 60-60.
	Edificaciones afectadas por la envolvente 60-60
	En su caso, grado de ejecución de Plan de Aislamiento Acústico
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 Aeropuertos 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.

