

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

18898 *Resolución de 2 de agosto de 2024, de la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, sobre adecuación del proyecto a la declaración o informe de impacto ambiental.*

Hechos

Primero.

Con fecha 11 de agosto de 2020, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Remodelación del área Terminal-Aeropuerto de Palma de Mallorca», remitida por Aena, S.M.E., SA, como promotor, y respecto de la que Enaire (entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) ostenta la condición de órgano sustantivo.

Segundo.

Con fecha 9 de noviembre de 2021 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» resolución de fecha 2 de noviembre de 2021 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Remodelación del Área Terminal-Aeropuerto de Palma de Mallorca», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que resultan de la evaluación ambiental practicada, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales. Dichas condiciones son las siguientes:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contempladas en el estudio de impacto ambiental y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

(3) Todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias (incluido el plan de vigilancia ambiental) establecidas en el estudio de impacto ambiental, en la documentación complementaria y en esta declaración de impacto ambiental, deberán ser presupuestadas por el promotor e integradas en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

(4) La aprobación y ejecución del proyecto no implicará un incremento de la actual capacidad del aeropuerto, que se mantendrá en su valor actual (66 operaciones/hora). La capacidad declarada del aeropuerto deberá analizarse durante la evaluación ambiental estratégica ordinaria de la revisión del actual Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca. En su definición, se tendrán en cuenta las limitaciones medioambientales del aeropuerto incluyendo aspectos relacionados con la capacidad de acogida del territorio y la Declaración de emergencia climática en las Islas Baleares.

(5) En cualquier caso, el proyecto deberá someterse a los objetivos y prescripciones ambientales que se definan en la futura declaración ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca.

(6) Respecto al estacionamiento de aeronaves, el único objetivo del proyecto será aumentar las posiciones en contacto, en detrimento de las posiciones en remoto existentes. No se aumentará el número total de puestos de estacionamiento para aeronaves, que se mantendrá como en la situación actual (119 posiciones). Tampoco aumentará el número de puestos de estacionamiento para aeronaves que puedan usarse de manera simultánea, manteniéndose como en la situación actual (en 97 posiciones).

(7) Respecto al estacionamiento de vehículos, el único objetivo del proyecto será aumentar las posiciones destinadas a empleados del aeropuerto, para lo que se construirán un máximo de 644 plazas (excepto 97 plazas adicionales para usuarios del aeropuerto en el aparcamiento *express drop-off* llegadas y 10 plazas adicionales para autobuses). El número de plazas para el resto de usuarios debe mantenerse como en la situación actual.

(8) El material de préstamo deberá obtenerse, en todo caso, de canteras autorizadas de acuerdo con la legislación vigente, que cuente con un plan de restauración.

(9) Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, antes de realizar movimientos de tierra deberá conocerse el estado del sustrato que vaya a ser excavado con objeto de poder determinar su correcta gestión y destino en función de si se encuentra o no contaminado. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la legislación vigente. Dada la ubicación de los suelos contaminados identificados en el interior del aeropuerto, se prestará especial atención a los movimientos de tierras que se realicen durante la ampliación del dique oeste del Módulo A y su plataforma asociada.

(10) Los proyectos de ejecución de las obras contendrán un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción que incluya los requisitos exigidos en el artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, y además, contengan un análisis de alternativas que mejoren las tasas previstas en el estudio de impacto ambiental sobre el reciclado y la reutilización de los residuos en la propia obra. Se incluirá también, un análisis sobre la capacidad de gestión de la instalación donde se destinen los residuos producidos, verificando que cuenta con la capacidad suficiente para gestionarlos.

(11) Respecto del depósito en vertedero de las tierras procedentes de la excavación, es necesario justificar la aplicación de la exención del artículo 11 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero. Además, se ha de cumplir lo establecido en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

(12) La retirada de los residuos que contienen amianto se realizará de acuerdo con el Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, y su gestión será llevada a cabo por gestores autorizados para el tratamiento de residuos de amianto y registrados en el Registro de Empresas con Riesgo por Amianto.

(13) Antes del comienzo de las obras se iniciarán los trámites para actualizar el registro de aguas en relación a todos los aprovechamientos existentes de aguas subterráneas en el aeropuerto mediante los trámites correspondientes, como indica el Servicio de Aguas Subterráneas de la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear.

(14) Durante las obras no se interceptará el nivel freático ni se afectará a la zona saturada de los acuíferos, para evitar cualquier contaminación de las aguas freáticas. No deberán realizarse movimientos de tierra a menos de 1 m del nivel freático.

(15) Los sistemas de seguridad y detección de fugas instalados en las ampliaciones de los sistemas de distribución de combustibles e hidrantes asociados a las ampliaciones de los diques de los Módulos A y D se diseñarán de acuerdo a las mejores técnicas

disponibles. Se incluirá un apartado en el proyecto constructivo en el que se justifique la utilización de la tecnología seleccionada reflejando la sensibilidad de la misma para la contención o detección de fugas y resistencia a la corrosión, entre otros.

(16) Se realizará un estricto mantenimiento y comprobación del correcto funcionamiento de los sistemas de seguridad instalados en las ampliaciones de las redes de distribución de combustibles e hidrantes y se estará en disposición de acreditarlo documentalmente durante la explotación de la actividad.

(17) En los lugares que se haya determinado que existe riesgo de vertido o fugas de combustible durante la explotación deberán instalarse puntos de control de la calidad de las aguas subterráneas. Concretamente se instalarán 2 puntos en la plataforma de remotos; 1 punto en cada una de las ampliaciones de los diques y plataformas del módulo A y un punto en la ampliación del dique y plataforma del módulo D. Dichos puntos de control formarán parte del sistema de seguimiento hidrológico y calidad de las aguas establecido en el aeropuerto y deben estar operativos antes de la puesta en funcionamiento de las actuaciones. Se realizarán las mediciones periódicas y se reportarán los resultados en las mismas condiciones previstas en el programa de seguimiento actual, al menos con una periodicidad trimestral. Cualquier anomalía identificada o sospecha de contaminación por hidrocarburos deberá ser comunicada a la máxima brevedad a la Dirección General Recursos Hídricos del Gobierno de las Islas Baleares. Del análisis de los datos obtenidos, el promotor inferirá la necesidad de implantar nuevas medidas preventivas o correctoras adicionales.

(18) El plan de control de las especies invasoras que se defina debe contemplar cualquier especie exótica invasora que aparezca en la zona de servicio del aeropuerto especialmente, *Cortaderia selloana*, *Pennisetum* sp, *Carpobrotus edulis* y *Disphyma crassifolium*.

(19) Se evitará cualquier tipo de daños sobre la especie *Helianthemum marifolium* subsp. *Origanifolium* en el interior y en el exterior de la zona de servicio del aeropuerto.

(20) La batida de inspección de fauna antes del inicio de las obras para cada una de las actuaciones se realizará en la envolvente de 500 m sobre el perímetro de dichas actuaciones. La inspección también deberá incluir las zonas auxiliares de obras. Se incluirá en los informes una clara explicación de la metodología empleada y las conclusiones de la inspección deben servir, en última instancia, para descartar o confirmar la presencia de especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial o en el Catálogo Balear de Especies Protegidas. Se prestará especial atención sobre el milano real.

(21) Se adoptarán las medidas necesarias para registrar e identificar las especies afectadas por las colisiones con aeronaves. Para ello, podrán utilizarse técnicas como el análisis de plumas o de ADN.

(22) Cuando en un periodo de dos años consecutivos se produzcan más de 4 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «vulnerable» o de 2 colisiones con la misma especie amenazada catalogada como «en peligro de extinción», se informará a la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares sobre dichas colisiones. Del análisis de los datos obtenidos, el promotor inferirá la necesidad de implantar medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

(23) De forma previa a la ejecución del proyecto, el promotor deberá actualizar el plan de aislamiento acústico, considerando la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A) para el escenario de puesta en funcionamiento (elaboradas de acuerdo con los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre) y presentarlo ante la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto.

(24) El plan de aislamiento acústico existente se ampliará sobre aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural), que estando fuera del ámbito comprendido por la actual servidumbre acústica, queden incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A) para el

escenario de puesta en funcionamiento previsto y dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente resolución.

(25) Dada la baja tasa de participación sobre la solicitud del aislamiento de las viviendas afectadas en la situación actual, el promotor promoverá campañas de comunicación que fomenten la información y la participación sobre el aislamiento de las viviendas afectadas por el plan de aislamiento acústico. El promotor utilizará un lenguaje sencillo y accesible en las comunicaciones que realice, especificando que los gastos de aislamiento de las viviendas incluidas en el plan de aislamiento serán asumidos por Aena. El promotor informará sobre la realización de dichas campañas y el resultado de las mismas ante la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto.

(26) Una vez que se encuentren operativas las actuaciones previstas en esta resolución, el promotor verificará la huella acústica determinada a través de la realización de mediciones reales en los núcleos habitados, tanto en el interior como en el exterior de la huella definida, teniendo en cuenta también los posibles efectos acústicos producidos por las operaciones en tierra. Se determinará a través de dichas mediciones, el cumplimiento de los objetivos definidos en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo, y en concreto, el cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Se analizará la suficiencia y eficacia del sistema de monitoreo implantado. Del análisis de los datos obtenidos el promotor inferirá la necesidad de implantar nuevas medidas.

(27) Si se produjeran alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, Aena lo comunicará a los ayuntamientos afectados con el fin de coordinar las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

(28) Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo, sin perjuicio de la tramitación de los procedimientos de evaluación ambiental que correspondan y, en particular, cuando se de alguno de los supuestos contemplados 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. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada cinco años, en línea con lo que establece la Ley 37/2003, del Ruido, para los mapas de ruido.

(29) Antes de la puesta en funcionamiento de cualquiera de las actuaciones previstas en esta resolución, deben estar instaladas y operativas en el aeropuerto, al menos, una estación fija y una estación portátil de medición de calidad del aire. Además, debe estar operativo el programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica del aeropuerto. El programa incluirá, al menos, el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, hidrocarburos, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Se prestará especial atención a los niveles de NOx en aquellos receptores cercanos situados al suroeste del aeropuerto. Se realizarán las mediciones periódicas y se reportarán los resultados en las mismas condiciones previstas en el programa de seguimiento actual. Cualquier anomalía identificada deberá ser comunicada a la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares a la máxima brevedad. Del análisis de los datos obtenidos, el promotor inferirá la necesidad de implantar nuevas medidas.

(30) Se integrará en los proyectos de cada actuación un Plan de eficiencia energética y empleo de energías renovables en el que: 1) se analizará el cumplimiento de la legislación sectorial que resulte de aplicación (como la Ley 10/2019, de 22 de febrero; Real Decreto 235/2013, de 5 de abril; Real Decreto 564/2017, de 2 de junio; Código Técnico de Edificación secciones 0 HE y DB HE, etc.) y 2) se especificarán las medidas concretas que se emplearán de acuerdo al estudio de impacto ambiental y a la siguiente condición 31.

(31) Se debe incorporar al proyecto una instalación de generación solar fotovoltaica para autoconsumo que cubra, como mínimo, el aumento de la energía demandada que supondrá la ejecución del proyecto (considerando las 4 actuaciones definidas). No se

aceptará la garantía de origen renovable de la energía suministrada, para dar por cumplida esta condición. La instalación solar se realizará *in situ* o en el entorno, sobre edificaciones o zonas pavimentadas existentes, evitándose la ocupación de suelo natural. Sólo se permitirá la ocupación de suelo natural cuando no existan alternativas, lo que deberá ser analizado y justificado por el promotor. Se informará y justificará ante la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares la aplicación de esta condición antes de la puesta en marcha de cualquiera de las actuaciones previstas.

(32) Se repondrá la superficie de jardinería ocupada y todos los árboles eliminados mediante el uso de especies autóctonas. La reposición de árboles deberá ocupar una superficie un 20 % superior a la zona afectada por el proyecto. En ese sentido, la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consejo Insular de Mallorca propone la plantación de frondosas arbóreas en todos los recintos de aparcamientos de vehículos a la intemperie.

(33) No se afectarán los molinos de viento de extracción de agua existentes como consecuencia de la ejecución de las actuaciones previstas, adoptándose todas las medidas necesarias para evitar cualquier tipo de daño o deterioro.

(34) Se establecerá una minuciosa supervisión de las obras, movimientos de tierra, movimientos de maquinaria, cimentaciones, zanjas, etc., y se observará la posible aparición de restos arqueológicos, que deberán ser evaluados.

(35) En caso de aparición de hallazgos casuales de bienes del Patrimonio Histórico durante el transcurso de las obras, se actuará conforme a lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.

(36) Una vez concluidas las obras se deberá revisar el plan de autoprotección actual para adaptar las medidas y acciones frente a los riesgos y situaciones de emergencia de acuerdo con las nuevas circunstancias del aeropuerto.

(37) Seguimiento de la fase de obras:

– El promotor remitirá al órgano sustantivo todos los informes que se contemplan en el «apartado d)» de la resolución.

– Cuando la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto lo requiera, el promotor presentará ante dicho organismo informes de seguimiento sobre el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras descritas en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria, así como las condiciones adicionales establecidas en la declaración de impacto ambiental. En cualquier caso, tras la finalización de las obras y antes de la recepción de las mismas, el promotor remitirá a la comisión de seguimiento ambiental el informe sobre el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la declaración de impacto ambiental y en el estudio de impacto ambiental, así como el Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de explotación que prevé en el «apartado d)» sobre el PVA de la presente resolución.

(38) Seguimiento de la fase de explotación:

– Durante los cinco años posteriores a la finalización de las obras y con una periodicidad anual, el promotor remitirá al órgano sustantivo y a la comisión de seguimiento ambiental los informes relativos al seguimiento de la fase de explotación y en concreto los derivados del cumplimiento de las condiciones 17 (calidad de las aguas subterráneas), 21 y 22 (colisiones con fauna), 25, 26 y 27 (plan de aislamiento acústico) 29 (calidad del aire) y 31 (autoconsumo energético). Los informes del promotor se emitirán sin perjuicio de que tanto el órgano sustantivo como la comisión de seguimiento ambiental puedan requerir al promotor cualquier informe sobre el cumplimiento de la declaración de impacto ambiental durante la vida útil de la instalación.

Tercero.

Con fecha 6 de octubre de 2023 (y tras subsanación requerida por AESA) Aena, S.M.E., SA ha presentado ante esta Agencia la siguiente documentación en la que

acredita la conformidad del proyecto «Vialidad, accesos y aparcamientos» (incluido entre las actuaciones afectas por la resolución del órgano ambiental anteriormente mencionada) con los requisitos de la declaración de impacto ambiental:

- Proyecto constructivo «Accesos, vialidad y aparcamientos».
- Declaración responsable del cumplimiento de las condiciones de la declaración de impacto ambiental.
- Certificado de adecuación ambiental del proyecto constructivo al estudio de impacto ambiental y a la declaración de impacto ambiental.
- Informe justificativo de la citada certificación, en el que se detalla el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras definidas en ambos documentos.

Fundamentos de Derecho

Primero.

En base a las competencias recogidas en el artículo 9.1.m del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, esta Agencia ejerce las funciones como órgano sustantivo recogidas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Segundo.

Al no ser un proyecto sometido a normativa técnica aeronáutica se tramita de conformidad con lo recogido en el punto 2.c de la disposición adicional sexta del Estatuto de AESA.

Tercero.

De conformidad con el punto 4 de la disposición adicional sexta del Estatuto de AESA, una vez concluida la evaluación de impacto ambiental y a los exclusivos efectos del ejercicio de las funciones de órgano sustantivo por esta Agencia, la Dirección de seguridad que corresponda resolverá sobre la adecuación del proyecto a la declaración de impacto ambiental.

Por todo lo expuesto, la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil, resuelve:

Primero.

Habilitar al promotor para proseguir con la tramitación del proyecto «Accesos, vialidad y aparcamientos».

Segundo.

Notifíquese la presente resolución a la parte interesada, de conformidad con lo que establece el artículo 40 de la LPACAP.

Contra la presente resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la notificación de esta resolución, en los términos señalados en los artículos 112.1, 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que pueda ejercitarse, en su caso, cualquier otro recurso que se estime procedente.

Madrid, 2 de agosto de 2024.–El Director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, David Nieto Sepúlveda.