

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,  
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE**

**5034** *Resolución de 21 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Adecuación de la plataforma de aviación general y de zonas expropiadas de la zona noreste del Aeropuerto de Ibiza.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto «Adecuación de la plataforma de aviación general y de zonas expropiadas de la zona noreste del Aeropuerto de Ibiza» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c), cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley de evaluación ambiental, por estar ubicado en las inmediaciones de un lugar de la Red Natura 2000.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto incluye dos actuaciones consistentes en:

I. La adecuación de la plataforma de aviación general del aeropuerto de Ibiza para dar cumplimiento a las determinaciones recogidas en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos competencia del Estado. Para ello es necesario adecuar la totalidad de la señalización de la plataforma, para cumplir las distancias exigidas. Ello requiere la disminución del número de posiciones de estacionamiento, lo que haría inviable atender la demanda prevista para este tipo de tráfico. En consecuencia, es necesario adecuar la superficie actual de la plataforma de aviación general para albergar el mismo número de posiciones actuales y al mismo tiempo, añadir más posiciones para aeronaves de tipo A.

II. La adecuación de las parcelas expropiadas de la zona noreste del aeropuerto, actualmente ocupadas por edificaciones abandonadas, para poder realizar un correcto mantenimiento y vigilancia de la zona.

El proyecto se ejecutará en el interior del recinto aeroportuario del aeropuerto de Ibiza, localizado a 7,5 km de la ciudad de Ibiza, en terrenos pertenecientes al municipio de San José de Talaia. Las zonas de actuación del proyecto son colindantes, llegando incluso a solaparse, por lo que algunas de las actuaciones están estrechamente relacionadas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aena.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 2 de junio de 2015, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto para el inicio

de la evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con lo establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental.

Con fecha 2 de julio de 2015, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural inicia la fase de consultas previas en relación con el proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia. . . . .	–
Demarcación de Costas de Baleares del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	–
Grupo Ornitológico Balear – GOB. . . . .	–
WWF/Adena. . . . .	–
SEO/Birdlife. . . . .	–
Greenpeace. . . . .	–
Dirección General de Turismo de la Consejería de Turismo y Deportes del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	–
Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT) de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	–
Delegación del Gobierno en Baleares. . . . .	–
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X*
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional). . . . .	–
Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	–
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	–
Consell Insular d'Eivissa. . . . .	X
Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Dirección General de Cultura y Juventud de la Consejería de Educación, Cultura y Universidades del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	–
Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X

\* Contestación recibida fuera de plazo.

El Consejo Insular de Ibiza remite la certificación del acuerdo del Consejo ejecutivo adoptado en sesión del día 14 de agosto de 2015, en el que se transcriben y aprueban los informes emitidos por los servicios técnicos de los departamentos de Territorio y Movilidad; Medio Ambiente, Vivienda y Medio Rural y Marino; Educación, Patrimonio, Cultura, Deportes y Juventud; y Territorio y Movilidad. En los informes transcritos se pone de manifiesto una serie de cuestiones entre las que cabe destacar desde el punto de vista del impacto ambiental las siguientes:

Los proyectos afectan a la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines, lo que podría hacer que no se cumplieran los objetivos para los que fue declarada esta zona, a saber: la minimización de nuevos impactos ecológicos en el ámbito del parque natural.

Se cree que se cumplen algunos de los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, por los que debería someterse el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, en concreto: el tamaño del proyecto, la generación de residuos, el

valor ambiental del entorno de la zona de actuación, la afectación a bienes de interés patrimonial y arqueológico.

El proyecto se sitúa a menos de 150 m de la ZEC y ZEPA Ses Salines d'Eivissa y Formentera y sin embargo, se considera que en el documento ambiental están insuficientemente estudiadas las afecciones indirectas a la Red Natura 2000 y a la avifauna.

No se encuentra justificación suficiente para la demolición de un conjunto de elementos etnográficos (compuesto por tres casas payesas, una caseta, cuatro albercas, dos norias, un molino, dos grupos de corrales tradicionales, así como canalizaciones de riego, bancales y otros elementos) de suficiente entidad para proceder a su conservación, rehabilitación y puesta en valor.

Se considera que el sistema drenaje proyectado debería tener en cuenta no sólo la evacuación de las aguas recogidas hasta la vaguada existente, sino también la obra de drenaje de la PM-802 a la que carga con aportación de caudal de escorrentía del aeropuerto, en tanto en cuanto la plataforma del aeropuerto modifica el libre curso de las aguas y lo concentra en dicha obra, cuya sección de dos tubos de 80 cm de diámetro será insuficiente para evacuar el caudal de aguas recibido.

Debido a todo lo anterior el consejo Insular de Ibiza manifiesta su rechazo el proyecto e insta a Aena a su replanteamiento, teniendo en cuenta las consideraciones detalladas en los informes de los servicios técnicos de los distintos departamentos, atendiendo especialmente a la conservación de todos aquellos elementos etnográficos que no sea estrictamente necesario destruir.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares, remite un informe del Servicio de Costas y Litoral en el que se concluye que, puesto que el ámbito de actuación del proyecto está fuera del Dominio Público Marítimo-Terrestre y de su zona de servidumbre de protección, no se prevén vertidos al mar, ni impactos adversos significativos sobre el medio marino o el litoral; el Servicio de Costas y Litoral no tiene inconveniente en que se prosiga la tramitación para la ejecución del proyecto.

La Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Illes Balears, remite un informe del Servicio de Protección de Especies en el que se concluye que la zona objeto de ampliación no dispone de vegetación autóctona consolidada; que la zona presenta alteración antrópica y que no se ha detectado la presencia de ninguna especie animal ni vegetal que tenga importancia para la conservación ni que se encuentre catalogada o amenazada, por lo que su informe es favorable y sin condiciones adicionales.

La Dirección General de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos remite las observaciones del Servicio de Calidad Ambiental que señalan que el proyecto no representa ningún impedimento al desarrollo de las actividades contempladas en la Agenda 21 del municipio; que durante la ejecución de la obra se deberán cumplir los valores límite de emisión e inmisión acústica establecidos en la normativa aplicable; y que se deberá tener en consideración el cambio climático por lo que se deberá utilizar la información y las técnicas disponible en cada momento.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, emite un informe que se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el 19 de noviembre de 2016, en el que se adjunta el certificado del Acuerdo del Pleno de la Comisión celebrado el 17 de septiembre. En dicho acuerdo se recogen, entre otras, las siguientes observaciones:

El proyecto debe aclarar en términos fácilmente comprensibles si la eliminación de todos los elementos patrimoniales prevista es una exigencia legal o es una actuación opcional. En caso de que sea una actuación opcional, se deberán incluir medidas de obligado cumplimiento para la protección efectiva del patrimonio histórico y cultural, incluida la de conservación in situ de los elementos de mayor valor, reservando la documentación detallada y el traslado sólo para los elementos de menor valor.

Se debe elaborar un verdadero estudio de alternativas que proponga distintos escenarios de conservación de los elementos más significativos, justificando únicamente la eliminación de los elementos que realmente ponen en compromiso la seguridad de la navegación aérea. Se debe analizar la alternativa cero.

Se recomienda que se verifique la presencia de colonias, puntos de cría de cualquier especie protegida y, en caso de encontrarse, que la fase de demolición se realice fuera de su época de cría.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 16 de septiembre de 2015, se indicó al promotor que los posibles impactos del proyecto así como las indefiniciones del documento ambiental, puestos de manifiesto en los informes recibidos podían ser fácilmente evitados mediante las siguientes aclaraciones y modificaciones al proyecto:

Estudio de las afecciones del proyecto sobre la avifauna y la Red Natura 2000.  
Replanteamiento de los edificios a demoler en las zonas expropiadas del aeropuerto.  
Modificación del drenaje proyectado.

Con fecha 23 de diciembre de 2015, se recibió procedente de Aena un informe de alegaciones y documentación complementaria en el que se expone lo siguiente en relación con las aclaraciones y modificaciones solicitadas:

I. La ejecución de los proyectos analizados no supone afección alguna al Parque Natural de Ses Salines y las actuaciones previstas en la zona periférica de protección no contravienen los usos establecidos por el PORN en esta zona periférica.

II. Junto con la documentación complementaria se incluye un anexo I: Estudio de evaluación de repercusiones ambientales sobre la Red Natura 2000. En el estudio se hace una caracterización ambiental de la ZEC/ZEPA de Ses Salines d'Eivissa i Formentera y un análisis de los potenciales efectos sobre el medio natural y la biodiversidad de los proyectos. Las conclusiones de dicho estudio son que la mayor parte de las especies incluidas en el inventario no están presentes en el área directamente afectada por los proyectos, debido al alto grado de transformación y degradación de la zona en la que se desarrolla el proyecto. La mayoría de las especies que se reproducen en el área del proyecto son bastante comunes y poco amenazadas, ya que en general se trata de especies asociadas a medios humanizados. No obstante, los pastizales del aeropuerto son aprovechados por algunas especies estivales para reproducirse, entre las que destaca la terrera común. No se produce afección a los hábitats de interés comunitario ni dentro ni fuera de la Red Natura 2000. En todo caso, se incorporan algunas medidas preventivas y correctoras adicionales para minimizar los impactos del proyecto sobre la fauna y la vegetación y para la protección de la Red Natura 2000.

III. Se ha modificado el Proyecto de adecuación de zonas expropiadas de la zona noroeste del aeropuerto de Ibiza para eliminar las afecciones inicialmente previstas sobre los elementos etnográficos y bienes catalogados en las parcelas de actuación. El proyecto modificado se incluye en un anexo II y su alcance resumido es el siguiente:

Demolición de todas las construcciones existentes a excepción de los 8 elementos etnográficos indicados por el Consejo Insular de Ibiza.

No se procederá a la nivelación de las parcelas, sólo se desbrozará la superficie necesaria.

El trazado del vallado perimetral se ajustará para evitar la afección a las construcciones que permanezcan en la parcela.

El trazado de los viales exterior, perimetral, y de acceso a la plataforma también se ajustará al nuevo proyecto para mantener los elementos etnográficos identificados.

Se construirá un nuevo vial de acceso a la plataforma que dará acceso a rápido a la rodadura en caso de emergencia.

El trazado del nuevo colector de drenaje de la plataforma de aviación general se realizará sin afectar a las construcciones y discurrirá desde la plataforma de aviación

general hasta el punto de vertido, desarrollando una solución al drenaje que mantenga o mejore las condiciones actuales de la zona del punto de vertido. Se construirá una balsa complementaria para las aguas pluviales de 880 m<sup>3</sup> de capacidad.

El 25 de enero de 2016, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural inicia una segunda fase de consultas en relación con la nueva documentación aportada y las modificaciones incorporadas al proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe:

Relación Organismos Consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia. . . . .	—
Demarcación de Costas de Baleares del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	—
Grupo Ornitológico Balear – GOB. . . . .	—
WWF/Adena. . . . .	—
SEO/Birdlife. . . . .	—
Greenpeace. . . . .	—
Dirección General de Turismo de la Consejería de Turismo y Deportes del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT) de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Delegación del Gobierno en Baleares. . . . .	X
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional). . . . .	—
Dirección General de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	—
Consell Insular d'Eivissa. . . . .	X
Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Dirección General de Cultura y Juventud de la Consejería de Educación, Cultura y Universidades del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—
Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	—

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, adjunta el certificado del acuerdo del pleno celebrado el 3 de marzo de 2016 en el que se concluyó que era necesario incluir en el documento ambiental del proyecto un estudio de alternativas técnicamente viables, no sólo de ubicación de la plataforma sino también de ejecución del proyecto, incluyendo la alternativa cero. Se recomienda añadir a la redacción de las fichas de control y seguimiento del PVA, control de fauna, que la fase de demolición se ejecute fuera de la época de cría de las especies protegidas. Se recuerda que una vez realizado el estudio de alternativas, se deberá remitir de nuevo el documento ambiental para que sea evaluado por la Comisión de Medio Ambiente.

El Consejo Insular de Ibiza remite la certificación del acuerdo del Consejo ejecutivo adoptado en sesión del día 4 de marzo de 2016, en el que se transcriben y aprueban los informes emitidos por los servicios técnicos de los departamentos de Territorio y Movilidad; Medio Ambiente, Vivienda y Medio Rural y Marino; Educación, Patrimonio, Cultura,



Deportes y Juventud; y Territorio y Movilidad. En los informes transcritos se pone de manifiesto una serie de cuestiones entre las que cabe destacar las siguientes:

La Sección de Patrimonio señala que visitada la zona del proyecto y analizada la documentación se ha podido comprobar que se conservará la práctica totalidad de los elementos etnográficos y al mismo tiempo serán demolidas una serie de estructuras comerciales e industriales modernas que impactan notablemente en el paisaje. Debido a ello considera que la propuesta va claramente a favor del patrimonio ibicenco. Únicamente señala que no se comprende la necesidad de demoler los muros de piedra y los canales de riego tradicionales y que su conservación sería un paso más en la conservación del patrimonio.

La Sección de Medio Ambiente considera que el estudio de repercusiones sobre la Red Natura 2000 y la fauna cumple con lo exigido. Además en dicho estudio se relacionan con suficiente detalle las especies previsiblemente afectadas. Las medidas preventivas propuestas deberían ser suficientes para impedir impactos significativos. Por otra parte, se destaca la falta de un estudio de alternativas de ejecución de la obra, en particular en lo referente al método de obtención del asfalto. Debido a lo anterior concluye que el estudio ambiental debería al menos incluir distintas alternativas básicas de ejecución de la obra, cómo el método de obtención de asfaltos, con independencia del tipo de tramitación ambiental. Por otra parte, pese a la disminución del impacto sobre el patrimonio cultural y etnográfico y a la mejora de las medidas de protección de la fauna introducidas en el anexo I, considera que se siguen verificando los criterios para que la evaluación del proyecto se tramite por la vía ordinaria, atendiendo a su magnitud y a la producción de residuos.

La Sección de Red Viaria indica que no se ha encontrado en la documentación ninguna referencia a las afecciones producidas por el proyecto a las vías de titularidad insular adyacentes al aeropuerto. Si se observa que se han introducido modificaciones en los viales y el vallado perimetral, los cuales se han retranqueado para rectificar la invasión del proyecto anterior a la calzada PM-801. Realiza una serie de observaciones en cuanto a la legislación a cumplir y la necesidad de que todas las infraestructuras respeten el dominio público de las carreteras y de las zonas de protección. En cuanto a los sistemas de drenaje proyectados, considera que se han mejorado significativamente, incorporando una balsa de acumulación de aguas pluviales que recoge el agua de escorrentía de la plataforma y los viales y la evacúa mediante dos tubos. Sin embargo, reitera la necesidad de dar continuidad al drenaje proyectado, no sólo hasta el límite de la propiedad del aeropuerto sino también a los elementos aguas abajo que se ven afectados por este nuevo aporte de caudal de escorrentía generado. Por ello, considera que el proyecto debe incluir las actuaciones necesarias para garantizar que los elementos existentes sean capaces de evacuar de forma adecuada el caudal que van a recibir una vez ejecutadas las obras.

La Sección de Territorio señala que, sin perjuicio de las observaciones realizadas en el informe previo de 6 de agosto de 2015, cabe dejar constancia de que las modificaciones introducidas en el proyecto se orientan a la compatibilización de la protección de los elementos etnográficos con la funcionalidad de las instalaciones aeroportuarias.

En vista del resultado de las segundas consultas y de que en las contestaciones recibidas se pusieron de manifiesto una serie de aspectos del proyecto que aún era necesario aclarar, y considerando que las actuaciones no tienen la suficiente magnitud ni impactos ambientales significativos como para realizar una tramitación ordinaria, con fecha 16 de mayo de 2016, se volvió a solicitar a Aena que diera respuesta a todas las cuestiones planteadas en los informes recibidos.

La información solicitada se recibió con fecha 18 de octubre de 2016. En ella se pone de manifiesto que se han celebrado diversas reuniones con representantes del Consejo Insular de Ibiza para analizar el diseño del proyecto, en particular en lo relativo al sistema de drenaje, y para tratar de clarificar las cuestiones técnicas planteadas. Como resultado

se emite un informe en el que se da respuesta a todas las cuestiones planteadas en los informes y que se resume a continuación:

I. En relación con el estudio de alternativas y el planteamiento de la alternativa cero, aclara que el proyecto sigue lo establecido en el Plan Director del Aeropuerto de Ibiza vigente, que fue aprobado tras haber sido sometido a evaluación ambiental estratégica y que ya contemplaba la ampliación de la plataforma de aviación general en la zona en la que se plantea en el proyecto. Por ello no puede considerarse que haya alternativas de ubicación ni tampoco alternativa cero, puesto que la no ampliación de la plataforma incumpliría el Real Decreto 862/2009, lo que supondría la prohibición de operar en dicha plataforma.

II. En cuanto al análisis de alternativas de la ejecución de la obra, el único factor que podría analizarse es el de la obtención de los aglomerados asfálticos. A ese respecto hay dos alternativas: una es la utilización de la planta de aglomerados asfálticos existente en la isla y la otra la ubicación en la zona de obras de una planta de aglomerado asfáltico de carácter temporal. Tras realizar un análisis de ambas alternativas se llega a la conclusión de que la mejor alternativa desde el punto de vista ambiental es la alternativa 2 puesto que con ello se reducen las emisiones de gases a la atmósfera y se limitan en el tiempo las molestias acústicas.

III. En relación con la magnitud del proyecto, el documento presentado por Aena argumenta que no se considera que el proyecto tenga un tamaño o utilice recursos naturales, realice emisiones a la atmósfera (químicas y acústicas), ni tenga potenciales impactos o afecte a la capacidad de carga del medio lo suficientemente significativas como para que el proyecto se someta a una evaluación de impacto ambiental ordinaria. En cuanto a la generación de residuos, el documento ambiental recoge una serie de medidas preventivas y correctoras en relación con la generación de residuos, también se propone una medida preventiva para el caso en que pudieran aparecer suelos contaminados durante la ejecución de la obra, a pesar de que no existe ningún indicio de que haya suelos contaminados en la zona.

IV. En relación con las posibles afecciones a la carretera PM-801, aclara que todas las actuaciones se realizan dentro del límite de propiedad del aeropuerto de Ibiza. Además, en los planos incluidos en la documentación puede comprobarse que las actuaciones objeto del proyecto no invaden la carretera, manteniéndose en todo caso en el interior de los límites del aeropuerto. No obstante hay un tramo en el que existe un solape entre el límite de propiedad del aeropuerto y la carretera PM-801, pero en esta zona no se actuará con ninguno de los dos proyectos objeto de evaluación.

V. Respecto al drenaje proyectado, señala que ninguno de los proyectos puede tener continuidad más allá de los límites de propiedad del aeropuerto. Además, el proyecto no modifica el punto actual de vertido que dispone de autorización de la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno de las Islas Baleares. El diseño del drenaje tenía como principal condicionante la escasa diferencia de cotas ente el punto de inicio y el de vertido. Se realizó con la restricción de no aumentar el caudal aportado actualmente en el punto de vertido autorizado. Para ello se ha proyectado un sistema de drenaje capaz de laminar un aguacero de 10 minutos de duración para un periodo de retorno de 10 años, que es el estipulado para aeropuertos, es decir, para laminar un caudal de 2,96 m<sup>3</sup>/s. No obstante, teniendo en cuenta que la obra de drenaje transversal de la carretera PM-802 recibe aporte so sólo del aeropuerto sino de aguas arriba y de otras zonas aledañas, Aena manifiesta su disposición a articular algún tipo de colaboración entre todos los agentes implicados con el fin de dar solución a las cuestiones planteadas por la Sección de Red Viaria del Consejo insular de Ibiza.

Con fecha 21 de octubre de 2016, se remite desde la Subdirección General de Evaluación Ambiental la documentación presentada por Aena al Consejo Insular de Ibiza y a la Comisión Balear de Medio Ambiente, solicitando informe.

Con fecha 5 de diciembre de 2016, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el informe del Consejo Insular de Ibiza en el que se pone

de manifiesto a través de los informes de las distintas secciones del Consejo, que todas las cuestiones planteadas en los informes previos han quedado aclaradas y solventadas. En particular la Sección de Medio Ambiente concluye que, vista la profundidad del documento ambiental y sus mejoras en la documentación complementaria que se ha ido presentando, y aclaradas las cuestiones referentes a alternativas y residuos expresadas en el informe anterior, se estima que el análisis ambiental y las medidas preventivas y correctoras propuestas actuales son suficientes y no es necesario pasar a la tramitación ordinaria. No obstante, insiste en que sería deseable que las operaciones en horario nocturno se limiten estrictamente a aquéllas que no puedan llevarse a cabo en horario diurno.

Con fecha 6 de febrero de 2017, tienen entrada en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente:

El informe de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca que concluye que las actuaciones del proyecto se realizan íntegramente fuera de la Red Natura 2000, por lo que no es previsible ninguna afección directa sobre los hábitats o especies de interés comunitario presentes en la zona. El documento presentado como anexo I, evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000 recoge una serie de medidas protectoras y correctoras para evitar las afecciones a las especies presentes. Por ello considera que, siempre y cuando se realicen las medidas previstas en la evaluación presentada, el proyecto no tendrá afección sobre la Red.

El informe de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca que concluye que se han incluido las consideraciones realizadas en el acuerdo de la CMAIB del día 22 de marzo de 2016 y por tanto se considera que el proyecto no tendrá impactos ambientales significativos. Recuerda la recomendación realizada en relación a la inclusión en las fichas de control y seguimiento del PVA, que la fase de demolición se ejecute fuera de la época de cría de las especies protegidas ya que en el informe analizado no se hace alusión a este asunto.

Todas las aclaraciones y modificaciones que el promotor ha aportado en la documentación complementaria aportada a lo largo de la tramitación, pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

#### A) Características del proyecto.

El proyecto incluye dos actuaciones, consideradas como proyectos en el documento ambiental, cuyo objetivo es dar cumplimiento a lo indicado en el Plan Director vigente del Aeropuerto de Ibiza.

A.1) El proyecto de adecuación de la plataforma de aviación general contempla las actuaciones necesarias para adaptar la configuración de la plataforma actual al Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, mediante la adecuación de la señalización de la plataforma para cumplir las distancias requeridas en el Real Decreto. De esta modificación resulta un menor número de posiciones de estacionamiento, lo que hace inviable atender la demanda prevista para este tipo de tráfico. En consecuencia, se adecuará la superficie de la actual plataforma de aviación general para albergar el mismo número de posiciones actuales y añadir más posiciones para aeronaves de tipo A.



Este proyecto consta de las siguientes actuaciones:

- I. Construcción de una nueva plataforma de aviación general de 80.000 m<sup>2</sup> de superficie que engloba las plataformas de aviación general 1 y 2 existentes en el aeropuerto, con capacidad para 18 aeronaves de tipo B, 16 aeronaves de tipo A y para 24 monomotores.
- II. Construcción de una nueva calle de rodaje que una la nueva plataforma con la calle de rodaje C paralela a la pista.
- III. Construcción de una calle de rodaje de unión de la nueva plataforma de aviación general con la plataforma de aviación comercial.
- IV. Desplazamiento de los ejes de la actual calle de rodaje y de la vía de servicio directo de los vehículos del SSEI.
- V. Construcción de nuevos viales de servicio en plataforma de aviación general y vial perimetral.

En términos generales, el alcance de las obras e instalaciones que se proyectan es el siguiente:

- Desmontajes previos y demoliciones.
- Nivelación y movimiento de tierras.
- Construcción de murete de contención.
- Pavimentación de la nueva plataforma de aviación general.
- Adaptación de las canalizaciones de drenaje existentes.
- Instalación de dos plantas separadoras de hidrocarburos.
- Señalización, iluminación y balizamiento de la nueva plataforma de aviación general y de viales.
- Adecuación de la señalización de la plataforma de aviación general 3 y zonas colindantes de la plataforma de aviación comercial.
- Reposición de servicios afectados.

Con objeto de adecuarse a los porcentajes de nivelación exigidos por las normas técnicas de diseño recogidas en el Real Decreto 862/2009, al ejecutar la nueva calle de rodaje de unión con la plataforma comercial, será necesario demoler las plataformas actuales de aviación general, al ubicarse a una cota más elevada con respecto a la plataforma de aviación comercial.

En la zona de actuación se localizan las actuales plataformas de aviación general 1 y 2, sus zonas aledañas, parte del vial del SSEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios), parte del vial perimetral y parte de las parcelas a expropiar en la zona noreste.

La nueva plataforma se unirá con la actual calle de rodaje para acceso a la plataforma de aviación general 1 y con la antigua plataforma de aviación general 1. Además, una nueva calle de rodaje unirá la nueva plataforma con la calle de rodaje C.

Por otro lado, se desplazará el eje de la actual calle de rodaje para acceso a la plataforma de aviación general 1, para adecuarse al Real Decreto 862/2009, y se modificará su geometría para que todo el acceso de las aeronaves de aviación general a la nueva plataforma se produzca por esta calle.

Se mantiene la vía para acceso directo de los vehículos SSEI a la rodadura, desplazando ligeramente su eje.

Por último, se dotará a todos los nuevos puestos de estacionamiento que se generen de acceso mediante vial de servicio para los vehículos de transporte de personal, de manera que no afecten al rodaje de aeronaves en plataforma y se respeten las distancias de guarda de seguridad necesarias para la garantía del cumplimiento de la seguridad operacional.

El sistema de drenaje proyectado para la evacuación superficial y recogida de las aguas pluviales procedentes de los nuevos viales, se calculó para ser capaz de laminar un aguacero de 10 minutos de duración para un periodo de retorno de 10 años, que es el estipulado para aeropuertos. El sistema consta de los siguientes elementos:

Prolongación de los dos colectores de 1.200 mm de diámetro tras la salida de la planta separadora de hidrocarburos.

Balsa de laminación complementaria con una capacidad de 893,67 m<sup>3</sup>, localizada en los pozos 16 y 17 para evitar el aumento de caudal del aporte actual. Dentro de la balsa se construirá una canaleta de hormigón de 3 m de ancho y paredes verticales de 0,25 m para que transporte las aguas procedentes del colector cuando el caudal no requiera la utilización de toda la capacidad de la balsa. A la salida de la balsa se proyectan dos colectores de 800 mm de diámetro hasta el pozo 18. También se ha proyectado un aliviadero para evitar el rebosamiento en el caso de que la balsa se llene.

A partir del pozo 18 y hasta el pozo 20, se construirán dos colectores de 1.200 mm de diámetro.

A partir del pozo 20 se ha diseñado un canal a cielo abierto de hormigón armado y geometría trapezoidal que transportará las aguas desde dicho pozo hasta el punto de vertido. El objeto del canal es aminorar la velocidad del agua antes de su llegada al punto de vertido.

A.2) El proyecto de adecuación de las zonas expropiadas en la zona noroeste del aeropuerto surge de la necesidad de actuar sobre parcelas que se encuentran ocupadas por edificaciones abandonadas, para poder realizar un correcto mantenimiento y vigilancia de la zona. La nivelación de las parcelas se realizará siguiendo lo indicado en el Real Decreto 862/2009.

A raíz de los informes remitidos por el Consell Insular d'Eivissa, el proyecto constructivo adecuación de parcelas expropiadas en la zona noreste del aeropuerto fue modificado para eliminar la afección inicialmente prevista sobre los elementos etnográficos y bienes catalogados existentes en las parcelas de actuación. El alcance del nuevo proyecto es el siguiente:

Demolición de todas las construcciones existentes en las parcelas hasta la cimentación, a excepción de las ocho indicadas por el Consell, y el bien catalogado Casa Payesa sa Torre Blanca de Dalt cuya conservación se contemplaba en el proyecto inicial. Los elementos etnográficos que ya no se verán afectados por el proyecto son: molino y alberca de cas Costes, casa payesa con placa del ayuntamiento de Sant Josep secció 1, polígono 1 número 5707, noria, alberca, corrales tradicionales y canalización de regadío, corrales tradicionales, canalizaciones y bancales de la zona agrícola de la zona B, casa payesa y alberca de grandes dimensiones con placa del Ayuntamiento de Sant Josep secció 1, polígono 2 número 5703, casa payesa, y alberca de grandes dimensiones, noria, caseta tradicional. Sobre las construcciones que permanezcan en la parcela no se realizará ninguna actuación.

No se procederá a la nivelación de las parcelas. Solo se desbrozará la superficie de terreno correspondiente con los nuevos viales, el colector de drenaje y el vallado perimetral.

Vallado perimetral vigilado mediante circuito cerrado de televisión. El trazado del nuevo vallado se ajustará para evitar afección a las construcciones que permanecen en la parcela. Se procederá al desmontaje del vallado existente. El vallado actual se demolerá.

Modificación de la definición de los viales exterior, perimetral y de acceso a la plataforma. El trazado de estos viales se ajustará todo lo posible al ya definido en el proyecto constructivo original, realizando pequeños cambios puntuales para no afectar a las construcciones que permanecerán en la parcela. Los viales existentes se demolerán.

Se construirá un nuevo vial de acceso a la plataforma que dará acceso rápido a la rodadura en caso de emergencia.

El trazado del nuevo colector de drenaje de la plataforma de aviación general se realizará sin afectar a las citadas construcciones, y discurrirá desde la plataforma de aviación general hasta el punto de vertido, desarrollando una solución al drenaje que mantenga o mejore las condiciones actuales de la zona del punto de vertido. Se construirá una balsa complementaria para las aguas pluviales de 880 m<sup>3</sup> de capacidad.

## B) Ubicación del proyecto.

Las actuaciones contempladas en ambos proyectos se desarrollarán en el interior del Aeropuerto de Ibiza, el cual se encuentra a 7,5 km de la ciudad de Ibiza, en terrenos pertenecientes al municipio de San José de Talaia.

Todas las actuaciones se ejecutarán dentro de la Zona de Servicio aeroportuaria, delimitada por el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden de 29 de noviembre de 2010.

Es necesario destacar que las zonas de actuación de los dos proyectos objeto de análisis son colindantes, llegando incluso a solaparse, por lo que algunas de las actuaciones propuestas en ambos proyectos están estrechamente relacionadas.

El espacio protegido más cercano a la zona de estudio es el Parque Natural de Ses Salines, que es mayoritariamente coincidente con la ZEC y ZEPA de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. Dicho espacio, está situado al sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Ibiza, ocupando una superficie total de 16.435 ha, de las que el 82 % se encuentra en el medio marino. Este espacio también ha sido incluido en la lista de humedales de especial importancia del Convenio Ramsar y ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

## C) Características del potencial impacto.

El documento ambiental afirma que, debido a las características de los proyectos, la mayoría de los impactos potenciales se producen durante la fase de construcción.

La principal afección producida al medio natural por la ejecución de las obras es la que se deriva de la ocupación de suelo y el cambio de uso asociado a las nuevas superficies, la eliminación de vegetación natural y la generación de residuos de demolición y el movimiento de tierras, así como el incremento de los niveles de ruido durante la fase de construcción.

Las obras de la adecuación de la plataforma de aviación general afectarán a una superficie total de 94.864 m<sup>2</sup>, de los cuales 49.486 m<sup>2</sup> se encuentran pavimentados en la actualidad. La superficie ocupada por la nueva plataforma asciende a 84.084m<sup>2</sup>. En cuanto al proyecto de adecuación de las zonas expropiadas en la zona noreste se afectará a una superficie de 170.052 m<sup>2</sup>, que será desbrozada, aunque el proyecto solo contempla la pavimentación de los nuevos viales proyectados en esta zona. Ambas actuaciones son coincidentes en una superficie de 23.479 m<sup>2</sup>.

Las actuaciones proyectadas ocasionarán una afección en el soporte edafológico en las áreas que no están pavimentadas en la actualidad, ya que se retirará la capa de tierra vegetal originando una pérdida de suelo productivo. Las principales actividades susceptibles de producir afecciones al suelo serán el desbroce del terreno, las nivelaciones y excavaciones, los rellenos y terraplenes con materiales de préstamo, la pavimentación de suelo y el almacenamiento de sustancias peligrosas (residuos peligrosos, combustibles, etc.).

Según lo recogido en el documento ambiental, en la ejecución del proyecto de adecuación de la plataforma de aviación general se realizará una excavación total de tierras de 72.688 m<sup>3</sup>, de los que serán reutilizados en la propia obra 9.213 m<sup>3</sup> y enviados a vertedero autorizado un total de 63.474 m<sup>3</sup>. Todo el volumen de terraplén o relleno para la ejecución de esta actuación procederá de la excavación, por lo que no será necesario el aporte de material ajeno a la obra.

Según lo recogido en el Proyecto complementario de adecuación de las zonas expropiadas, se realizará una excavación total de tierra vegetal de 14.240 m<sup>3</sup> y de excavación (desmante) de 15.694 m<sup>3</sup>. Irá a vertedero un volumen total de 23.967 m<sup>3</sup>. Por otro lado, será necesario el aporte de un volumen de suelo seleccionado de 15.819 m<sup>3</sup>, procedentes de préstamo.

El documento ambiental identifica las posibles canteras cercanas al aeropuerto de las que obtener los préstamos y también los vertederos autorizados disponibles.

Por otro lado, durante la ejecución de las obras de ambos proyectos se originan residuos de construcción y demolición como consecuencia de desmontajes y demoliciones, así como por los sobrantes de materiales de ejecución y de envases y embalajes de dichos materiales.

Ambos proyectos cuentan con un anejo de gestión de residuos de construcción de demolición en el que se cuantifica en detalle la cantidad de residuos generados durante los procesos de construcción y demolición, ajustándose su contenido a lo establecido el Real Decreto 105/2008.

En el documento ambiental se realiza una estimación de las emisiones de contaminantes a la atmósfera durante la fase de obra, considerando las principales acciones de obra y el tipo de maquinaria típicamente asociado a cada una de ellas. Del análisis se extrae que los valores de emisiones de contaminantes estimados para la fase de construcción resultan moderados y es poco probable que se produzcan superaciones de los valores límites establecidos por la legislación (Real Decreto 102/2011) para los contaminantes analizados, por lo tanto no se prevé que la obra afecte a las poblaciones cercanas al aeropuerto.

En todo caso el documento ambiental incluye varias medidas para la prevención de la emisión de partículas y para la reducción de las emisiones procedentes de los motores de combustión en la fase de construcción. También señala una serie de medidas que podrían aplicarse para reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos provenientes de las instalaciones y equipos en tierra durante la operación del aeropuerto. Dichas medidas, según señala el documento ambiental, deberán ser estudiadas para determinar su viabilidad y, en su caso, programar su implantación.

La contaminación acústica producida por la fase de obra, deriva principalmente de las emisiones generadas por las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. Se ha supuesto que casi todas las obras se realizarán en el período diurno (07-19 horas). Aquellas actuaciones que se realicen a 47,5 metros de distancia del eje de la calle de rodaje no pueden efectuarse en el periodo diurno debido a que afectan a la operatividad del aeropuerto, por tanto todas las actividades de ambos proyectos ejecutadas en este ámbito se realizarán en período nocturno (23-07 horas). No se prevén actividades en el periodo vespertino (19:00-23:00 horas).

En el documento ambiental se incluye una estimación del ruido que generarán las obras y como resultado se han obtenido las isófonas correspondientes al umbral  $L_{eq}$  de 60, 65, 70, 73 y 75 dB(A) utilizadas para el período día (07-19 horas) y las isófonas de  $L_{eq}$  de 50, 55, 60, 63 y 65 dB(A) utilizadas para el período nocturno (23-07 horas).

Tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas de las obras de adecuación de la plataforma de aviación general y de la adecuación de las parcelas expropiadas de la zona noreste del aeropuerto el documento ambiental concluye lo siguiente:

La mayor parte de la afección se concentra prácticamente en las proximidades de los focos de obra y dentro de los límites de la Zona de Servicio aeroportuaria.

Las afecciones acústicas derivadas del transporte de áridos y escombros por el interior del recinto aeroportuario puede considerarse de muy baja intensidad respecto a los niveles emitidos por los grupos de maquinaria de obra. Concretamente, los tajos de obra donde se registran los niveles sonoros más elevados son los de demolición y preparación del terreno.

No se ha detectado superación en ninguno de los objetivos de calidad acústicas fijados por el Real Decreto 1038/2012 en las respectivas fases de actuación contempladas. Además, no se han inventariado equipamientos docentes y sanitarios sensibles expuestos a niveles sonoros superiores a 60 dB(A) para el periodo diurno y 50 dB(A) para el periodo nocturno, y tampoco se ha detectado vulneración de los objetivos de calidad en lo que respecta al suelo residencial.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes durante la fase de construcción, el documento ambiental

afirma que se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica por encima de los límites establecidos en la legislación vigente, entre las que cabe destacar las siguientes:

Prevención de ruido en la maquinaria de obra mediante la exigencia del cumplimiento de la normativa de aplicación durante el desarrollo de la obra.

Planificación de las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma:

Previamente al inicio de la obra y con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana, se analizarán los viales de acceso a la obra definidos por el proyecto constructivo que se van a emplear para realizar los aportes de material a las zonas de actuación. Además, habrá que prestar especial atención a los camiones procedentes de préstamos y vertederos, y al impacto que pueda generar su tránsito cerca de las zonas pobladas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria, que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

En caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas, en las cuales la variable acústica originada por el tráfico sea tenida en cuenta.

Se proporcionará información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada mediante señales y carteles explicativos del alcance de los trabajos y duración de los mismos.

La contaminación acústica producida durante la operación es la derivada de la propia actividad aeroportuaria ya desarrollada en la actualidad. En este sentido, el aeropuerto de Ibiza ya tiene implantadas una serie de medidas y procedimientos encaminados a minimizar el impacto acústico en las poblaciones próximas al mismo, recogidos y publicados en su correspondiente documento de publicación de información aeronáutica (AIP).

Por lo que respecta al impacto sobre la hidrología, el promotor afirma que las actuaciones planteadas en el proyecto de adecuación de zonas expropiadas en la zona noreste suponen la liberación de suelo pavimentado en la actualidad, por lo que se producirá una recuperación de esta superficie de terreno para que la infiltración del agua se produzca de manera natural. Se trata, por lo tanto, según afirma el documento ambiental, de una reversión de la situación generada por la intervención antrópica sobre la libre circulación del agua en el terreno y la superficie de recarga de los acuíferos, por lo que considera que el impacto es positivo. No se ha detectado ningún cauce ni torrentera que pueda verse afectada por las actuaciones.

El documento ambiental incluye varias medidas para la protección del sistema hidrológico, entre las que se encuentran:

Todas las instalaciones de obra (parques de maquinaria, oficinas, etc.) se situarán siempre fuera de zonas interés hidrológico.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, y zanjias filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.

Los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m del cauce de los torrentes. Los materiales no aprovechables, procedentes de la excavación, no se depositarán en los cauces de ríos ni torrentes próximos, ni en sus márgenes o proximidades, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas.



La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando la tala de la vegetación riparia y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los torrentes.

En cuanto a la hidrogeología, el documento ambiental destaca que entre las actuaciones del proyecto de adecuación de zonas expropiadas se afectará a siete pozos de agua, ya que se contempla su enrase y posterior cierre con tapa de hormigón. Este sellado deberá asegurar que en caso de vertido accidental de contaminantes líquidos, el pozo no suponga un punto de drenaje rápido hasta el nivel freático de los posibles contaminantes. Además, el sistema de drenaje de la ampliación de la plataforma y de los viales proyectados, no deberá verter directamente a terreno, por lo que deberá contarse con separadores de hidrocarburos en ambas actuaciones, para evitar posibles migraciones laterales de estos hacia los pozos y por lo tanto su llegada al freático de la zona.

Por lo que respecta a las afecciones de los proyectos sobre la vegetación, el documento ambiental afirma que la superficie de vegetación afectada en las parcelas en las que se desarrollarán los proyectos son: pinares de *Pinus halepensis* (2.813 m<sup>2</sup>), áreas ajardinadas/urbanizadas (42.407 m<sup>2</sup>), y cultivos abandonados-erial (109.368 m<sup>2</sup>). La ejecución de ambos proyectos conlleva la afección a 41 pinos, 13 palmeras, 23 frutales, 18 cipreses, 2 eucaliptos y más de 100 individuos de gándul, considerados como especie exótica, que serán, según la especie afectada, o bien trasplantados a una nueva ubicación o eliminados y posteriormente repuestos por vegetación potencial (*maquia esclerófila*).

Aunque las actuaciones proyectadas afectan a un importante número de ejemplares arbóreos, la mayor parte de los ejemplares afectados son de especies exóticas ornamentales, mientras que el resto tienen un origen antrópico-ornamental. Teniendo en cuenta estas características, el promotor considera que la afección al arbolado es moderada.

Por otro lado, la afección a la vegetación herbácea comprende una zona que hasta hace pocos años estaba dedicada al cultivo, por lo que en este lugar no existen importantes poblaciones naturales que le otorguen al conjunto un valor botánico o ecológico notable. Además, atendiendo a la naturaleza de las actuaciones propuestas y a que la mayor parte de esta superficie puede ser recuperada en un breve espacio de tiempo, en el documento ambiental se afirma que la afección se considera compatible, siempre y cuando se cumplan las medidas establecidas para que la revegetación de la zona quede asegurada en un tiempo mínimo.

En este sentido, el documento ambiental incluye medidas de reposición y restauración que difieren para los cuatro grupos de vegetación afectados:

**Áreas de cultivos-eriales.** Para la restauración de estas áreas se procederá primero a retirar la capa de tierra vegetal existente, para posteriormente reutilizarla en la restauración de esas mismas zonas. En caso de que no se disponga de suficiente tierra vegetal, las superficies restantes se revegetarán mediante siembra mecanizada, utilizando para ello semillas de las especies herbáceas existentes en la zona. De esta forma, se consigue preservar el ecosistema existente y no perjudicar a especies relacionadas con el mismo.

**Arbolado ornamental.** Se propone el trasplante de aquellos individuos que se consideren viables desde el punto de vista técnico (posibilidades de supervivencia al proceso) bien en zonas del interior del Sistema General Aeroportuario, de acuerdo con la Dirección del aeropuerto, o bien en zonas anejas al mismo, previo acuerdo con los implicados.

**Palmeras (*Phoenix dactylifera* y *Washingtonia robusta*).** Antes del trasplante de los individuos se deberá controlar que no estén afectados por ningún parásito o enfermedad, prestando especial atención a la posible presencia de picudo rojo (*Rhynchophorus ferrugineus*). En caso de duda o de certeza de presencia del mismo en algún ejemplar se deberá avisar inmediatamente a la Sección de Sanidad Vegetal de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio para que adopte las medidas oportunas para su inmediata erradicación. Una vez verificado su buen estado sanitario, y sólo en este caso, se procederá a trasplantar estos individuos, conociendo con antelación al trasplante su

ubicación definitiva, evitando siempre largos periodos de tiempo entre su extracción y su plantación definitiva.

Pinares de pino carrasco. Dada la elevada talla que presentan los ejemplares afectados, así como el elevado coste de trasplante y las escasas posibilidades de supervivencia, se propone llevar a cabo la reposición de los mismos, por árboles de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos, en zonas del interior del Sistema General Aeroportuario, previo acuerdo con la Dirección del aeropuerto, o bien en zonas anejas al mismo, previo acuerdo con las partes implicadas.

En cuanto a la afección sobre la fauna, el documento ambiental afirma que la mayor afección que se podría producir es la alteración y pérdida de hábitats para la fauna como consecuencia del desbroce y tala de arbolado. La superficie total de afección asciende a unas 17 ha y afecta principalmente, a las huertas abandonadas con vegetación ruderal.

No se prevé la presencia de especies singulares en la superficie que se proyecta nivelar ya que en las zonas de actuación se identifican especies animales adaptadas a la presencia del ser humano. Si bien, al ser zonas abiertas de pastos pueden ser aprovechadas por algunas especies estivales para reproducirse, como por ejemplo la terrera común. En ellos también aparecen rapaces que nidifican en los cortados cercanos, como el halcón peregrino y el halcón de Eleonor o especies migradoras como el aguilucho cenizo, que los utiliza como zona de campeo. También puede aparecer la lagartija de la Pitiusas, un endemismo de estas islas bastante abundante en estos ambientes.

Durante el trabajo de campo, se ha constatado que en la zona existe una importante presencia de abejas (*Apis mellífera*), tanto en las zonas con vegetación ornamental como en toda la superficie de cultivos abandonados. Dado el importante papel ecológico de equilibrio y mejora de la diversidad biológica, se establecen medidas necesarias para que la zona de actuación no deje de ser una importante zona de campeo y alimentación para esta especie.

En este sentido, en el apartado de medidas preventivas y correctoras del documento ambiental se afirma que para la conservación de estas especies deberá realizarse una revegetación con las especies herbáceas de la zona, siendo preferible la reutilización de la tierra vegetal de la zona a explanar frente a tierras vegetales de vivero. Para aquellas zonas en las que no sea posible el uso de tierra vegetal adecuada, se deberá realizar una revegetación como la detallada en el apartado de restauración de la vegetación, tratando de incluir en dicha restauración el máximo número de especies con flor del entorno.

Como medidas de carácter general para la protección de la fauna el documento ambiental establece que, antes del inicio de las obras y para cada una de las actuaciones proyectadas, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras, y en función de ello, establecer, si fuera necesario, las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas.

Además, se planificarán las obras para reducir las afecciones sobre la fauna. En este sentido, se tratarán de evitar las actividades más impactantes para la fauna en los periodos de reproducción que, en el caso de la mayor parte de los vertebrados identificados en la zona, se realiza entre abril y julio, ambos meses incluidos. Aquellas actuaciones que supongan la eliminación de los diferentes sustratos, como son todas las destinadas a la preparación del terreno para las obras (desbroce, retirada de la primera capa de terreno de origen vegetal, demolición de edificaciones, etc.) se realicen en el periodo de menor actividad de las especies residentes y reduciendo las afecciones en el periodo reproductor de la mayoría de las especies. Es decir, que dichas actividades se deberían realizar preferentemente en el periodo de finales de agosto a marzo. De este modo, se persigue la reducción de las afecciones al periodo reproductor en curso, ya que la mayor parte de especies residentes que se reproducen en la zona ya habrán sacado adelante a sus crías, y muchas de las especies de aves migradoras estivales habrán abandonado la zona en septiembre. Al mismo tiempo, cuando comience el siguiente ciclo reproductor para la mayoría de las especies (aproximadamente en abril, tanto para las especies residentes

como para las migradoras estivales) la mayoría de los hábitats afectados ya habrán sido modificados, y las poblaciones afectadas podrán seleccionar zonas alternativas para la reproducción antes de realizar sus puestas. Esta medida es válida para todas las actuaciones, pero será considerada especialmente en aquellas actividades que originen mayores molestias para la fauna, como el despeje y desbroce del terreno, los movimientos de tierras o las actuaciones más ruidosas como demoliciones y movimiento de maquinaria pesada.

En caso de no ser posible ajustarse al cronograma propuesto, deberá considerarse una planificación espacial de las obras, de modo que durante los periodos críticos se eviten ese tipo de actuaciones en las zonas identificadas como más interesantes dentro del área de actuación (los pastizales en general), y siempre evitando las actuaciones en las zonas más externas de las obras (tratando de paliar con ello las afecciones a los hábitats adyacentes).

Teniendo en cuenta que las actuaciones planteadas en esta zona producirán un efecto puntual, que además será revertido con la recolonización de la vegetación de toda el área, el documento ambiental prevé que la realización de los proyectos no supondrá un importante efecto sobre la fauna.

En cuanto a la afección del proyecto a espacios protegidos, ninguno de los dos proyectos se localiza en el interior de los límites del Parque Natural ni de la ZEC y ZEPA de de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. Sin embargo, una parte de ambos proyectos se ubicarán en la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, según lo dispuesto en el PORN aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 24 de mayo de 2002 («BOIB» núm. 80, de 4 de julio).

Tras analizar las regulaciones contenidas en el PORN, el documento ambiental concluye que, según la naturaleza de las actuaciones previstas, no solo no se contravienen los usos establecidos por el PORN para esta zona periférica, si no que se producirá una eliminación de edificaciones y elementos antrópicos del medio, que repercutirá en la recuperación de los valores visuales originales de la zona, por lo que considera que es un impacto compatible con las figuras de protección existentes en la zona de estudio.

En el interior del aeropuerto de Ibiza no existe ningún hábitat de interés comunitario. Sin embargo, a 750 metros de la zona de estudio, al sur del recinto aeroportuario, en las salinas de es Codolar, ya en el interior de la ZEC de Ses Salines, se localiza el hábitat más cercano a la actuación, de código 1410, caracterizado por la presencia de pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritima*). En esta zona o en sus proximidades, no se llevará a cabo ninguna actuación de los proyectos objeto de estudio y dada la distancia del hábitat a la zona donde se ejecutarán ambos proyectos, el promotor afirma que no se prevé que ninguna de las actuaciones previstas tenga una repercusión directa o indirecta sobre él. Durante la fase de operación tampoco se prevé que se produzcan impactos susceptibles de afectar ni directa ni indirectamente a los hábitats de interés comunitario más próximos a la zona de actuación, localizados en el interior de la ZEC de Ses Salines d'Eivissa i Formentera.

Los efectos que se producirán sobre el paisaje durante la etapa de construcción, se limitarán a los directamente derivados de las necesidades para la ejecución de las obras. Entre éstas, destacan especialmente los movimientos de tierra, demoliciones y los acopios temporales. Esto provocará una transformación temporal del entorno de las obras que afectará a la morfología, cromatismo, textura y percepción visual del paisaje. En definitiva, inducirá una pérdida de calidad paisajística debida principalmente al contraste cromático que supondrá la denudación de terrenos y la implantación de infraestructuras asociadas a las obras.

El documento ambiental afirma que una vez finalizadas las obras, este efecto se habrá minimizado. Dado que las obras proyectadas no se realizan en altura, una vez concluidas las obras y revegetadas las zonas que no hayan sido ocupadas de manera permanente por las actuaciones, no perdurará ningún efecto en el paisaje de la zona.

Los proyectos constructivos incluyen un anejo de integración ambiental y restauración paisajística en el que queda claramente reflejada la obligación del Contratista de dejar

libres de residuos, materiales de construcción, maquinaria, etc. y de cualquier otro tipo de elemento contaminante, los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra. El ámbito de actuación será toda la superficie afectada por las obras: suelos ocupados por instalaciones de obra, zonas de movimiento de maquinaria, vías de obra y zonas de préstamos y vertederos, poniendo especial énfasis en aquellas zonas más cercanas a Ses Salines d'Eivissa i Formentera.

El principal criterio que guiará esta actuación será la de favorecer la estabilización de las superficies afectadas y evitar la erosión. La actuación consistirá básicamente en la adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras. Se procederá también a la descompactación de toda la superficie que en la fase final de ejecución de las obras haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación de suelo.

En lo que respecta a la afección al patrimonio cultural, el proyecto original contemplaba la conservación del conjunto etnográfico de Sa Torre Blanca», pero proponía la demolición de todos los elementos etnográficos restantes, que son: molino y alberca de cas Costes (5.1.2.2), casa payesa con placa del Ayuntamiento de Sant Josep sección1, polígono 1 número 5707 (5.1.2.3), noria, alberca, corrales tradicionales y canalización de regadío (5.1.2.4), corrales tradicionales (5.1.2.5), canalizaciones y bancales de la zona agrícola de la zona B (5.1.2.6), casa payesa y alberca de grandes dimensiones con placa del Ayuntamiento de Sant Josep sección 1, polígono 2 número 5703» (5.2.1.1), casa payesa (5.2.1.2), y alberca de grandes dimensiones, noria, caseta tradicional (5.2.1.3). Además, todos estos elementos se veían afectados por diferentes actuaciones del proyecto como la construcción de los viales, del vallado perimetral, del sistema de drenaje y principalmente por realización de la nivelación de la parcela.

Como resultado de los informes recibidos en la fase de consultas sobre el documento ambiental, se ha modificado el proyecto para eliminar la afección inicialmente prevista sobre los elementos etnográficos y bienes catalogados existentes en las parcelas de actuación, de manera que ya no se afectará a ninguno de los elementos mencionados en el párrafo anterior. También se han eliminado del proyecto las actuaciones relacionadas con la nivelación de la parcela y se adecúan el resto de actuaciones, evitando en todo momento la afección a los elementos y bienes mencionados.

Entre las medidas protectoras y correctoras del patrimonio histórico y cultural contenidas en el documento ambiental se contempla un control arqueológico de todos los movimientos de tierras de carácter cuaternario. En el caso que durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se informará a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte.

El documento ambiental incluye, por último, un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto definir un sistema que permita verificar el cumplimiento de las medidas ambientales definidas al objeto de minimizar los posibles impactos ambientales asociados a la ejecución de dos actuaciones proyectadas en el aeropuerto de Ibiza: Adecuación de plataforma de aviación general» y adecuación de zonas expropiadas en la zona noreste.

El PVA se articula sobre el seguimiento de los siguientes aspectos ambientales:

- Protección de la calidad química del aire.
- Prevención de la afección acústica.
- Protección del suelo.
- Gestión de residuos.
- Protección de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio histórico y cultural.

Para cada uno de estos aspectos y al objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de protección asociadas a los mismos, se define una ficha de control compuesta

por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones. El seguimiento ambiental, en base a las fichas definidas exigirá la realización de un conjunto de comprobaciones y análisis que constituirán la base necesaria para la redacción de unos Informes que acreditarán documentalmente el cumplimiento del programa.

Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación.

Además de las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento previstas por el promotor y asumidas por él a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental simplificada, se deberá incorporar al programa de vigilancia ambiental el seguimiento de las afecciones de las obras sobre la fauna y la flora y, en particular se añadirá a la redacción de las fichas de control y seguimiento de la fauna dentro del PVA, que la fase de demolición se ejecute fuera de la época de cría de las especies protegidas.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Adecuación de la plataforma de aviación general y de zonas expropiadas de la zona noreste del Aeropuerto de Ibiza, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 21 de abril de 2017.—La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.



## Plataforma de aviación general y de zonas expropiadas zona noreste del aeropuerto de Ibiza

