

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**18350** *Resolución de 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».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de agosto de 2020, tiene entrada en esta Dirección General, 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., S.A., 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.

El promotor indica en su solicitud que el proyecto se encuadra en el supuesto establecido en el apartado c) del artículo 7.2. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, lo que implica su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, si bien, dada la magnitud del proyecto, Aena, S.M.E., S.A. ha considerado procedente solicitar la tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, al amparo del apartado d) del artículo 7.1 de la citada Ley.

#### Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Remodelación del área Terminal-Aeropuerto de Palma de Mallorca» y se pronuncia sobre los impactos del proyecto que ha analizado el promotor, así como sobre los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante la ocurrencia de accidentes graves o catástrofes. Se incluye asimismo en la evaluación el proceso de participación pública y consultas.

La evaluación ambiental comprende la identificación, descripción, análisis y, si procede, cuantificación, de los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los factores ambientales indicados en el artículo 35.1.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, estos son: La población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados.

La evaluación ambiental no comprende el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo ni de la seguridad aeronáutica, ni el análisis de compatibilidad con la planificación urbanística y la ordenación territorial, que poseen normativa reguladora propia e instrumentos específicos.

Asimismo, la propuesta de declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

#### 1. Descripción y localización del proyecto

Las actuaciones previstas se llevarán a cabo, íntegramente, en la zona de servicio del aeropuerto de Palma de Mallorca delimitada por el plan director aprobado mediante

Orden de 5 de septiembre de 2001 y publicado en el BOE n.º 221, de 14 de septiembre de 2001.

El aeropuerto se encuentra situado a 8 kilómetros al oeste de la ciudad de Palma, en terrenos pertenecientes en su totalidad al municipio de Palma ubicado en la isla de Mallorca, en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.

El promotor pretende acometer la remodelación del aeropuerto con los siguientes objetivos:

- Mejorar los niveles de calidad y seguridad y garantizar la sostenibilidad medioambiental de la infraestructura.
- Modernizar una infraestructura que tiene más de veinte años.
- Reordenar el espacio de una manera más racional, eficiente y sostenible.
- Adaptar la infraestructura a normativa europea de seguridad.

El proyecto se plantea en coherencia con las actuaciones previstas en el citado plan director y con el marco regulatorio establecido para el Aeropuerto de Palma de Mallorca, así como para el resto de aeropuertos de la red de Aena, de conformidad con la Ley 18/2014, de 15 de octubre, cuyos requisitos se recogen en el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) y hacen referencia, entre otros, a requisitos de obligado cumplimiento en cuanto a niveles de calidad del servicio y de adaptación a requisitos normativos de carácter internacional en materia de seguridad.

El proyecto pretende adaptar el aeropuerto a los requisitos normativos de seguridad establecidos en la normativa europea (Reglamento (UE) 2017/458, de 15 de marzo de 2017, y Reglamento (EU) 1087/2011, de 27 de octubre de 2011), así como mejorar la calidad del servicio del aeropuerto hasta el nivel óptimo determinado en el DORA.

El promotor aclara que las actuaciones propuestas no responden a la necesidad de atender demandas de tráfico adicionales y que el proyecto no incrementa la capacidad declarada del aeropuerto, que se mantiene en su valor actual (66 operaciones/hora).

Cabe señalar que, como consecuencia del proceso de información pública y consultas, así como de las reuniones mantenidas entre Aena y el Gobierno de las Islas Baleares, a través de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, el promotor, además de no aumentar la capacidad declarada del aeropuerto como consecuencia de este proyecto, asume los acuerdos sobre el planteamiento de la movilidad sostenible y no desarrollo hotelero del aeropuerto. Adicionalmente, acuerda reformular la versión inicial del proyecto en los siguientes aspectos:

– Solo se incrementará el número de plazas de aparcamiento de vehículos para trabajadores (no para vehículos de pasajeros ni rent à car, excepto 97 plazas para usuarios del aeropuerto en el aparcamiento express drop-off llegadas). El aumento de plazas de aparcamiento se realizará sobre superficies previamente pavimentadas, no afectándose a superficies de terreno natural. Con la modificación propuesta, el promotor ha reducido el número de plazas de aparcamiento de vehículos previstas de 1.806 a 751 plazas.

– No incremento del número de puestos de estacionamiento de aeronaves respecto al número total existente en la actualidad. El objetivo de las actuaciones realizadas no será incrementar el número total de puestos de estacionamiento, sino su reordenación. Se incrementará el número de puestos de estacionamiento en contacto (adyacente a la terminal) reduciendo el número de posiciones en remoto (a distancia de la terminal). Ello mejora el servicio al pasajero y la operatividad de la plataforma, al mismo tiempo que se reducen las emisiones atmosféricas de las unidades auxiliares de potencia (APUs). Se indica que el aeropuerto de Palma de Mallorca dispone actualmente de un total de 119 posiciones de estacionamiento de aeronaves, de las que, 97 pueden utilizarse de manera simultánea. Con la modificación propuesta se mantiene el número total de puesto de estacionamientos y el balance será el siguiente:

Tipo de STAND	Situación EsIA	Proyecto final
STAND en contacto.	35	43
STAND en remoto.	62	54
Total.	97	97

Fuente: Documento de aclaración al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones.

Las modificaciones del proyecto y los compromisos asumidos por el promotor se incluyen en el expediente recibido a través del «Documento de aclaración al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones». Así, las modificaciones propuestas pasan a integrar la versión final del proyecto, sobre la que versa la presente declaración de impacto ambiental.

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación se describen las principales características del proyecto (modificado) que se somete a evaluación.

El proyecto comprende cuatro actuaciones: 1) Plataforma de remotos; 2) Edificio procesador y Módulo A; 3) Módulo D, y 4) Vialidad, accesos y aparcamientos.

1.1 Plataforma de remotos. La actuación ocupará 40.000 m<sup>2</sup> y tendrá una capacidad para seis posiciones de estacionamiento de aeronaves en remoto: 3 de tipo E y tres de tipo C, a su vez, implica la pérdida de ocho posiciones de estacionamiento en remoto, dos de las cuales se recuperan como posiciones en contacto en la actuación del edificio procesador y módulo A.

La plataforma se ejecutará sobre una parcela totalmente pavimentada y ocupada por tres edificios, dos de ellos ya demolidos, de los que quedan únicamente las soleras, y otro edificio, aún en uso, será necesario demolerlo.

Esta actuación también conlleva la creación de un área destinada a equipos handling en la propia plataforma; la eliminación de las actuales calles V1 y V2 para aeronaves tipo C y la creación de una calle de rodaje Vx para aeronaves tipo E.

Durante la construcción, se habilitará una zona de instalaciones auxiliares situada en un área no pavimentada de unos 10.800 m<sup>2</sup>.

1.2 Edificio procesador y módulo A. Se contempla la remodelación del edificio procesador realizando mejoras y cambios en cada una de sus plantas y modificando los accesos a los módulos B, C y D desde el propio edificio procesador.

Las actuaciones en el módulo A consistirán, en primer lugar, en la construcción de un nuevo dique al oeste, redistribuyendo los espacios y usos existentes y desarrollando 2 puestos adicionales de estacionamiento en contacto conectados por pre-pasarelas desde la fachada norte, además se construirá una nueva plataforma de estacionamiento, de unos 3.200 m<sup>2</sup>, asociada al nuevo dique oeste.

En el módulo A se construirá otro dique al este, desarrollando nuevas conexiones entre el módulo A y el edificio procesador; un nuevo edificio de control de accesos y cantina; una dársena para jardineras para la llegada de pasajeros en remoto y la reconfiguración de los espacios del módulo A en las plantas P10 y P00. Además, se desarrollarán 3 puestos adicionales de estacionamiento en contacto conectados por pre-pasarelas y se construirá una nueva plataforma de estacionamiento asociada al nuevo dique este de unos 5.000 m<sup>2</sup>. Estas actuaciones implican, a su vez, la pérdida de tres posiciones de estacionamiento en remoto.

Durante la construcción se habilitará una zona de instalaciones auxiliares, ubicada en un área de unos 29.000 m<sup>2</sup> parcialmente pavimentada y desprovista de vegetación, en las proximidades de los viales de acceso al aeropuerto.

1.3 Módulo D. Se contempla la creación de un nuevo pasillo de conexión entre el edificio procesador y el módulo D, así como la remodelación del edificio, al que se dotará de todos los suministros básicos, de saneamiento y prevención. Será necesaria la demolición y el desmontaje de parte de las estructuras preexistentes.

Además, se prevé la ampliación del dique oeste y su plataforma asociada. Las actuaciones proyectadas supondrán la conversión de 3 puestos de estacionamiento en remoto preexistentes en puestos de contacto dotándolos de pasarela y plataforma de estacionamiento.

Durante la construcción se habilitará una zona de instalaciones auxiliares de unos 5.500 m<sup>2</sup> parcialmente pavimentada y desprovista de vegetación en la actualidad.

1.4 Vialidad, accesos y aparcamientos. El aeropuerto dispone de varias zonas de aparcamiento de vehículos con una capacidad total de 12.910 plazas. Se prevé la construcción de nuevas plazas de aparcamiento en el parking de abonados A (133 plazas) y B (511 plazas); del parking express – drop off llegadas (97 plazas) y del aparcamiento de autobuses (10 plazas). En total se prevé la construcción de 751 plazas de estacionamiento, que ocuparán una superficie de 22.047 m<sup>2</sup>. Sólo se incrementará el número de plazas de aparcamiento de vehículos para trabajadores (no para vehículos de pasajeros ni rent à car, excepto 97 plazas para usuarios del aeropuerto en el aparcamiento express drop-off llegadas). No obstante, la construcción de 751 plazas nuevas no corresponde con el aumento neto del número total de plazas de aparcamiento del aeropuerto, pues el incremento total de plazas se ve reducido por aquellas eliminadas por el propio proyecto en otras zonas ocupadas (como las de la nueva plataforma de remotos).

Además, se prevé la mejora de los accesos y las salidas al aeropuerto por medio de la reconfiguración de los carriles de acceso y la incorporación de un nuevo vial de salidas. También se proyecta la construcción de una nueva pasarela peatonal elevada que comunicará el aparcamiento con la terminal. La modificación de la vialidad y los accesos suponen mejoras funcionales de la movilidad en el interior del aeropuerto.

Durante la construcción se habilitará una zona de instalaciones auxiliares, ubicada en un área de unos 29.000 m<sup>2</sup> parcialmente pavimentada y desprovista de vegetación, en las proximidades de los viales de acceso al aeropuerto. Esta zona será también utilizada para la ejecución de la actuación «Edificio procesador y Módulo A», como se indicó anteriormente.

Para poder realizar las 4 actuaciones descritas, será necesario llevar a cabo intensas labores de demolición y desmontaje de las estructuras e instalaciones preexistentes, así como la nivelación y movimiento de tierras, pavimentación, señalización, balizamiento, iluminación, instalación eléctrica, servicios, etc. de las nuevas instalaciones construidas. También será necesario realizar pequeñas modificaciones en la red de distribución de combustible para abastecer con combustible tipo Jet A1 los nuevos puestos de estacionamiento en las ampliaciones de los módulos A y D.

## 2. Tramitación del procedimiento

Antecedentes. El 27 de marzo de 2019 esta Dirección General recibe, procedente de Enaire, una solicitud de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación y remodelación del área terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca» en virtud del artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Tras las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, con fecha 25 de julio de 2019, se formula la resolución de documento de alcance, que se remitió al promotor, junto con las contestaciones recibidas en el trámite de consultas.

Tramitación. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el órgano sustantivo sometió a información pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental. El anuncio relativo a la información pública se realizó en el «Boletín Oficial del Estado» n.º 17, de 20 de enero de 2020. Además, la información se expuso al público, en días y horas hábiles de oficina, en la Delegación de Gobierno en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, así como a través de la página web de ENAIRE: [www.enaire.es](http://www.enaire.es).

Simultáneamente al trámite de información pública, se han consultado a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas que se recogen en el anexo I de la presente resolución, donde se refleja aquellas que han emitido respuesta. El contenido de los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integra en el apartado 3 de la presente resolución. Destaca el informe del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares que, entre otras consideraciones, indica que una vez que se mantiene la capacidad declarada del aeropuerto, se mantiene el número actual de posiciones de aeronaves aumentando las posiciones en contacto, se aumenta el número de puertas de embarque, no se permite el uso hotelero en el aeropuerto, y se realiza una serie de actuaciones en materia de sostenibilidad y cambio climático, se mitigan la mayoría de las afecciones medioambientales, lo que reduce, modestamente, algunas de las que se producen a día de hoy.

Con fecha 11 de agosto de 2020, tuvo entrada en esta Dirección General el expediente para el inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto «Remodelación del área terminal del aeropuerto de Palma de Mallorca».

Con fecha 28 de septiembre de 2020, el órgano ambiental remitió un requerimiento de subsanación de consultas al órgano sustantivo en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental al no constar en el expediente alguno de los informes preceptivos previstos en el artículo 37.2, concretamente, los informes de los órganos con competencias en materia de patrimonio cultural; planificación hidrológica, dominio público hidráulico y calidad de las aguas; prevención y gestión de riesgos derivados de accidentes graves o catástrofes.

Con fecha 1 de febrero de 2021, se recibió el expediente subsanado incluyendo los citados informes preceptivos.

Con fecha 10 de marzo de 2021, el órgano ambiental remitió un requerimiento de información adicional al promotor, según lo establecido en el artículo 40.3 de la Ley de evaluación ambiental, al considerar que, en algunos aspectos, el contenido del estudio de impacto ambiental no era acorde con la información requerida en el documento de alcance y que el promotor no había tenido debidamente en cuenta algunas alegaciones recibidas durante los trámites de información pública y consultas. Después de aportar una adenda al estudio de impacto ambiental y realizar subsanaciones parciales posteriores, el expediente ha sido finalmente completado con fecha 1 de octubre de 2021.

### 3. Análisis técnico del expediente

a) Análisis de alternativas. Según indica el promotor, al tratarse de una infraestructura existente, las actuaciones de mejora o ampliación del aeropuerto son muy limitadas pues están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y por la disponibilidad de terrenos. Las actuaciones previstas se plantean como reformas interiores, ampliaciones o remodelaciones de los edificios e instalaciones existentes, por lo que Aena concluye que las necesidades que presenta el aeropuerto sólo pueden ser cubiertas del modo planteado en el proyecto. Consecuentemente, no se proponen alternativas al proyecto.

Sobre la alternativa cero, de no actuación, el promotor indica que, aun pudiéndose atender la demanda prevista en el año de puesta en funcionamiento de las infraestructuras, no se pueden alcanzar los niveles de seguridad y de calidad del servicio exigidos. Además, considera que la no ejecución del proyecto tendría un perjuicio sobre el crecimiento económico de la isla, por lo que la rechaza.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto. La tabla siguiente muestra el tráfico del aeropuerto (escenario 2017), así como el tráfico estimado en el escenario de 2025, fecha prevista para la puesta en funcionamiento de las actuaciones contempladas en el proyecto. Esta previsión futura se realiza mediante el análisis de la evolución histórica del tráfico, teniendo en cuenta las previsiones de diferentes factores económicos. Aena indica que la previsión del tráfico futuro se utiliza, exclusivamente,

para evaluar los diferentes indicadores ambientales en el escenario de puesta en funcionamiento y que el objeto del proyecto no es incrementar la capacidad del aeropuerto para poder atender dicha demanda prevista.

Estimación de la evolución del tráfico en el Aeropuerto de Palma de Mallorca.

	2017	2025
Pasajeros totales.	27.970.656	33.874.100
Aeronaves totales.	208.788	246.990
Carga (kg).	10.191.236	11.759.000

Fuente: Estudio de impacto ambiental.

A la vista de la documentación aportada por el promotor (estudio de impacto ambiental, «documento de aclaración al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones» «adenda al estudio de impacto ambiental» y subsanaciones parciales), así como de las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

b).1 Población y salud humana. Los impactos que se producen sobre aquellos elementos que influyen en la salud de la población se relacionan fundamentalmente con el nivel de ruido, emisiones atmosféricas y calidad del aire, contaminación de las aguas y del suelo, entre otros, los cuales se analizan en los apartados posteriores de esta resolución.

Cabe señalar que algunos de los aspectos que se han puesto de manifiesto en los informes y alegaciones recibidas durante los trámites de consultas e información pública del proyecto se relacionan con la capacidad de carga del territorio y la presión humana sobre los recursos de la isla (Dirección General de Territorio Paisaje; Dirección General Salud Pública y Participación; Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consejo Insular de Mallorca; Mes Per Mallorca e informes de particulares recibidos). Estos organismos y particulares consideran necesario realizar un estudio más detallado de los efectos del proyecto sobre el aumento de visitantes (población flotante) y su estacionalidad, así como su efecto sobre la calidad de vida, el bienestar de la población y la sostenibilidad de la isla.

De forma general, las contestaciones realizadas por el promotor señalan que el conjunto de actuaciones propuestas no contempla la modificación de la capacidad del aeropuerto. El planteamiento del proyecto derivada del volumen actual de pasajeros y de operaciones y su objetivo es modernizar la infraestructura, adaptándola a los nuevos requisitos de la normativa de seguridad europea para mejorar los niveles de calidad y seguridad del servicio. Así, según se indica, la remodelación del aeropuerto no responde en ningún caso a la necesidad de atender demandas de tráfico adicionales y no se plantea como consecuencia del futuro incremento del tráfico aeroportuario previsto, que en cualquier caso, se encuentra en el rango del techo admitido por el plan director y por el DORA actualmente vigentes.

Las aclaraciones que realiza el promotor en sus contestaciones a los organismos se integran en el «Documento de aclaración al procedimiento de evaluación de impacto ambiental de las actuaciones». Dicho documento incluye además, un breve análisis de la influencia del tráfico aéreo sobre el factor de carga o la «población flotante» en la isla. Si bien se muestra un aumento muy significativo del número de vuelos desde 2016, esta circunstancia no ha supuesto un aumento proporcional en el factor de carga. Así, concluye el promotor que la población flotante en la isla responde también a patrones de tendencia turística u otros ajenos a la gestión aeroportuaria, como por ejemplo, la disminución en el número de pernoctas por pasajero en la isla (lo que implica un mayor número de vuelos).

Una vez realizadas las anteriores aclaraciones, la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares no considera necesario realizar un análisis de capacidad de carga del

conjunto de la isla para la tramitación de la evaluación ambiental de este proyecto. No obstante, el organismo insta a la revisión, por parte de Aena y de las autoridades competentes, de aquellos instrumentos que regulan la capacidad declarada del aeropuerto para someterlos a una evaluación ambiental estratégica.

En este sentido, se establecen las condiciones 4-7 de la presente resolución, que pretenden integrar las alegaciones recibidas y aclarar los objetivos y el planteamiento del presente proyecto.

b).2 Suelo, subsuelo y residuos. La mayor parte de las acciones que pueden afectar al suelo tienen lugar en la fase de construcción. A continuación se recogen aquellas acciones con incidencia potencialmente significativa sobre los suelos.

Tabla. Estimación de ocupación de suelos y movimiento de tierras de las cuatro actuaciones (se muestra entre paréntesis los datos del proyecto original indicados en el estudio de impacto ambiental antes de su modificación)

	Plataforma de remotos	Edif. Procesador y Módulo A	Módulo D	Vialidad accesos y aparcamientos	Total
Ocupación permanente superf. pavimentada (m <sup>2</sup> ).	40.000	152.000	41.000	53.600 (75.274)	286.600 (308.274)
Ocupación permanente superf. no pavimentada.	–	200	–	14.909 (48.003)	15.109 (48.203)
Ocupación temporal superf. pavimentada (m <sup>2</sup> ).	–	29.000	5.500	29.000	34.500 <sup>1</sup>
Ocupación temporal superf. no pavimentada.	10.800	–	–	–	10.800
Desbroces (m <sup>2</sup> ).	–	200	–	14.909 (48.003)	15.109 (48.203)
Desmante o excavación (m <sup>3</sup> ).	47.411	72.346	4.247	37.445 (76.816)	161.449 (200.819)
Terraplén o relleno (m <sup>3</sup> ).	28.900	49.525	–	29.508 (60.645)	107.933 (139.070)
Excavación reutilizada en la obra o en otras obras (m <sup>3</sup> ).	47.411	–	–	1.207 (2.622)	48.618 (50.033)
Reutilización de material procedente de demoliciones (m <sup>3</sup> ). para relleno (m <sup>3</sup> ).	1.196	–	–	–	1.196

<sup>1</sup> La ubicación de la zona de instalaciones auxiliares del proyecto Edificio procesador y Módulo A y Vialidad, accesos y aparcamientos es la misma, por ello solo se contabiliza la superficie de ocupación una sola vez.

Fuente: Estudio de impacto ambiental y adenda al estudio de impacto ambiental.

El promotor indica que no se producirá la alteración de relieve, dado que no se modifica la cota del terreno. Además, la gran mayoría de la superficie total ocupada permanentemente por el proyecto (30,2 ha) corresponde a suelos actualmente urbanizados y pavimentados (28,7 ha aproximadamente).

Respecto a la superficie no pavimentada (1,5 ha), esta será ocupada fundamentalmente por la actuación «Vialidad, accesos y aparcamientos». En ese sentido, Aena indica que ha asumido los compromisos acordados con la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares sobre la ampliación de los aparcamientos, al reducir la superficie afectada y ejecutarse, principalmente, sobre zonas ajardinadas del aeropuerto que considera urbanizadas y que no constituyen terreno natural. Los impactos del proyecto sobre la vegetación y zonas ajardinadas se desarrollan con mayor detalle en los apartados b.4 y b.9 de esta resolución.

Se refleja en el estudio de impacto ambiental que las zonas de ocupación temporal (4,5 ha) corresponden a las instalaciones auxiliares de las obras y son zonas alteradas,

desprovistas de vegetación y, en su mayoría, parcialmente pavimentadas, además, se prevé su restauración ambiental al finalizar las obras.

El volumen total de tierras de excavación de los cuatro proyectos asciende a 161.449 m<sup>3</sup> que, en su mayoría, serán enviados a un vertedero autorizado, salvo 48.618 m<sup>3</sup> que serán reutilizados en la propia obra o en obras cercanas. Puesto que será necesario un aporte de 107.933 m<sup>3</sup> de material para la ejecución de las actuaciones previstas, el aporte de materiales de préstamos asciende a 59.315 m<sup>3</sup> y provendrán de canteras autorizadas.

El volumen de residuos generado por la ejecución de las cuatro actuaciones asciende a 152.223 toneladas que serán enviadas, prácticamente en su totalidad, a una planta de reciclaje de residuos de construcción y demolición autorizada por la Comunidad Autónoma, excepto 1.196 m<sup>3</sup> que se destinarán a la formación de pedraplén, mediante el empleo de una planta de machaqueo. Además, será necesario gestionar como residuo peligroso 15,02 toneladas de fibrocemento.

En relación con los suelos contaminados, en la adenda se indica que existen tres zonas de suelos contaminados en el interior del aeropuerto (sobre las que el organismo competente de la comunidad autónoma tiene conocimiento y que actualmente se someten a actuaciones de descontaminación). El promotor aclara que el proyecto no afecta a estas zonas, no obstante, una vez comprobada la cartografía aportada, se aprecia que algunas de las actuaciones previstas se encuentran muy próximas, especialmente, la ampliación del dique oeste del módulo A y su plataforma de estacionamiento, lo que deberá ser tenido en cuenta por el promotor de acuerdo a lo indicado en la condición 9 de la presente resolución.

Por último, se indica en el estudio de impacto ambiental que la utilización de la maquinaria de obra y la gestión de residuos son actuaciones que llevan asociada la posibilidad de contaminación de los suelos debido al vertido accidental de sustancias contaminantes. Se trataría de situaciones accidentales aunque el sustrato es permeable y se considera vulnerable a la contaminación. No obstante, el promotor añade que se trata de un efecto fácilmente evitable aplicando las medidas de prevención señaladas más adelante.

El promotor califica como no significativos los impactos generados sobre el suelo, el subsuelo y los residuos producidos.

Para evitar los impactos sobre el suelo y la adecuada gestión de los residuos durante la fase de construcción, el promotor alude al cumplimiento de la normativa específica al respecto (Ley 22/2011, de 28 de julio; Real Decreto 9/2005, de 14 de enero; Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero; Ley 8/2019, de 19 de febrero, etc.) y sobre la gestión de residuos peligrosos (Real Decreto 833/1988, de 20 de julio; Real Decreto 952/1997, de 20 de junio; Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, etc.). En todo caso, los proyectos especificarán la obligación de los contratistas de desarrollar y ejecutar el plan de gestión de residuos de construcción y demolición, que a su vez deberá contener un plan específico de gestión del amianto.

Las medidas preventivas y correctoras que prevé el promotor se basan en la ejecución de buenas prácticas de obra (jalonamiento y señalización de las zonas de obra y parque de maquinaria; separación y acopio de la tierra vegetal, descompactación y recuperación edáfica de los suelos afectados; reutilización de escombros y excedentes siempre que sea posible; etc.). Entre las medidas previstas pueden destacarse:

- Para la reutilización de residuos de la construcción y demolición en la propia obra, en el caso de los proyectos «Plataforma de remotos» y «Edificio procesador y módulo A» se instalarán plantas de machaqueo *in situ*.

- Las cuatro actuaciones contemplan la instalación y mantenimiento de puntos limpios.

- 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 además, dispondrá de las instalaciones específicas para el cambio

de lubricantes, contará con sistemas de depuración primaria, balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En caso de lluvias, las zanjas filtrantes se taparán en su parte superior. Además, contarán con cubetos secundarios de retención de vertidos accidentales.

– Se definirán lugares específicos para el lavado de cubas que contarán con los sistemas de depuración primaria necesarios.

– En las zonas de almacenamiento de combustibles en las instalaciones de obra se dispondrá de cubetos de retención adecuados a la capacidad almacenada.

– Se construirá una balsa de decantación provisional durante las obras para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones (lavado canaletas de hormigoneras, etc.) en cada zona de instalaciones auxiliares. Ésta debe ser impermeabilizada y su dimensionamiento será el adecuado de acuerdo con las condiciones indicadas en el estudio de impacto ambiental. Además, contarán con un sistema de depuración compuesto de decantación, filtración y percolación para la eliminación de grasas y aceites. Estas balsas serán desmanteladas al finalizar las obras y sus lodos gestionados adecuadamente. Para el vertido final de todas las aguas contenidas en las balsas, se recabará autorización del organismo competente.

Durante la explotación, los residuos producidos serán gestionados a través del sistema de gestión de residuos actualmente existente en el aeropuerto. Además, se establecerán zonas específicas para la limpieza y el mantenimiento de la maquinaria empleadas durante la fase de explotación del aeropuerto con características similares a las anteriormente indicadas. Se prestará especial atención a la zona de repostaje de aviones y se mantendrá en perfectas condiciones la red de alcantarillado del aeropuerto.

La Subdirección General de Residuos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que este proyecto presenta su foco principal de generación de residuos durante su fase de construcción y señala que sólo se contempla el envío a vertedero autorizado de todos los residuos que no puedan utilizarse en la propia obra. En ese sentido, añade una serie de criterios y conclusiones que han sido trasladadas a las condiciones 10-12 de la presente resolución.

La Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consejo Insular de Mallorca indica, respecto a la ordenación territorial, que el proyecto debe desarrollarse, en todo caso, en el marco del plan director del aeropuerto y del Plan Territorial Insular, debiéndose garantizar la compatibilidad entre el desarrollo aeroportuario y la planificación territorial que resulte de aplicación.

El promotor aclara que el proyecto se plantea de acuerdo a las determinaciones establecidas en el plan director vigente, dentro de la zona de servicio del aeropuerto, por lo que su construcción está en consonancia con las prescripciones del Plan Territorial Insular y con el Plan General de Ordenación Urbanística de Palma.

b).3 Agua. El proyecto se ubica en la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares. Según el Plan Hidrológico de la Demarcación (Real Decreto 51/2019, de 8 de febrero) en el sector no existen cauces de agua naturales ni masas de agua de categoría «río». Se informa en el estudio de impacto ambiental sobre la presencia, en el interior de la zona de servicio, de la zona húmeda el «Prat de l'aeroport de son Sant Joan» MAZH28, incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de las Islas Baleares. Además, en el interior del aeropuerto existe una acequia que discurre en dirección norte-sur, soterrada bajo la segunda pista. Según la cartografía del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables, parte del aeropuerto está incluido en los límites de una zona de inundación de origen fluvial con periodo de retorno  $T = 500$ .

El aeropuerto se sitúa sobre la masa de agua subterránea 1814M2 «Sant Jordi», se trata de un acuífero superficial, cuyo nivel freático oscila entre los 0-20 m de profundidad, de calidad deficiente, buen estado cuantitativo y alta vulnerabilidad a la contaminación.

El promotor informa de que no se afectará de forma directa a ningún elemento perteneciente al Dominio Público Hidráulico, ni sus zonas de servidumbre o policía asociadas. El proyecto no se encuentra ubicado en zona inundable ni afecta a áreas con

riesgo potencial significativo de inundación (ARPSIs). Tampoco se afectará a acequias. Dada la distancia a la que se ubican estos elementos de la zona de actuación, el promotor no prevé efectos indirectos sobre la hidrología superficial.

Los estudios geotécnicos realizados indican que el nivel freático estaría suficientemente profundo como para no afectar a los firmes y pavimentos previstos en las actuaciones. No se contempla la ejecución de pozos ni captación de aguas subterráneas.

Se estima en la adenda que el consumo de agua durante la ejecución de la obra será de 18.000 m<sup>3</sup> (el 3,4 % aproximadamente del consumo total de agua en el aeropuerto) y en otros 18.000 m<sup>3</sup> el consumo indirecto durante la fabricación de hormigón en las distintas plantas de isla de la isla.

La nueva superficie de suelo que se impermeabiliza (1,5 ha) supone el 0,03 % de la superficie total del acuífero sobre el que se asienta el aeropuerto, por lo que el promotor no prevé una reducción significativa de su superficie de infiltración.

A pesar de que dicho acuífero presenta una elevada vulnerabilidad a la contaminación, Aena considera que se trata de un efecto fácilmente evitable aplicando las medidas de prevención señaladas en el estudio de impacto ambiental (que se indican a continuación).

Respecto al consumo durante la fase de explotación, el promotor informa en la adenda de que el volumen de agua consumida por el aeropuerto se mantendrá en valores semejantes a los actuales, en torno a los 530.000 m<sup>3</sup>/año. También se aporta la estimación de las aguas residuales producidas para el conjunto del aeropuerto durante la fase de explotación que suponen aproximadamente 435.000 m<sup>3</sup>/año.

El promotor señala que el principal impacto durante la explotación vendría asociado al riesgo de contaminación por vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos. En ese sentido, en la adenda se aclara que únicamente está previsto realizar pequeñas modificaciones en la red de distribución de combustible existente para abastecer con combustible tipo Jet A1 los nuevos puestos de estacionamiento en las ampliaciones de los módulos A y D. La red de hidrantes debe cumplir con los requisitos de seguridad y estanqueidad que fija la normativa y el distribuidor realiza periódicamente pruebas de estanqueidad. Además, se realizan controles periódicos en el aeropuerto tanto a través de la red de piezómetros, como de los pozos existentes. Por ello, Aena considera que no se produce un incremento significativo del riesgo de contaminación por fugas de combustible durante la explotación.

Teniendo en cuenta lo anterior, Aena no considera significativos los impactos generados por el proyecto sobre el medio hidrológico (aguas superficiales, subterráneas y recursos hídricos) al no existir variaciones significativas respecto a la situación actual.

El estudio de impacto ambiental describe medidas durante la fase de construcción que se dirigen, fundamentalmente, a evitar el riesgo de vertido accidental en las zonas de actuación, zonas auxiliares y parques de maquinaria, campamento de obras, etc. (las más representativas se han expuesto en el apartado b).2 de esta resolución.

En cuanto a las medidas en la explotación:

– Se describe, en el estudio de impacto ambiental, el sistema de drenaje y tratamiento de aguas hidrocarbonadas para cada una de las actuaciones previstas. De forma general, se indica que las aguas de escorrentía de las de las nuevas instalaciones y sus ampliaciones serán tratadas convenientemente antes de abandonar la infraestructura aeroportuaria a través de las plantas separadoras de hidrocarburos implantadas y se canalizarán por los diferentes puntos de vertido de pluviales del propio aeropuerto. Se recabarán, ante el organismo competente, las actualizaciones de las autorizaciones de vertido con las nuevas condiciones de vertido.

– Se vigilará el correcto estado de los canales de drenaje de aguas pluviales de los sistemas de tratamiento de las aguas, así como los posibles vertidos accidentales ocurridos en estas áreas.

– Concretamente, en la plataforma de remotos se instalará un equipo de separación de hidrocarburos con nivel de rechazo de Clase I (< 5mg/l), de acuerdo con la normativa europea UNE- EN 858, que incorpora una célula coalescente, decantador previo, cámara de tormentas integrada, dispositivo de obturación automática y sistema de alarmas.

Respecto a los informes recibidos, el Servicio de Estudios y Planificación de la Dirección General de Recursos Hídricos concluye que se deben cumplir una serie de requisitos normativos previstos en el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares. De forma concreta, alude a los artículos 66, 60, 63, y 130 del citado Plan.

El Servicio de Aguas Superficiales de la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear indica que las actuaciones suponen un aumento de la superficie impermeable, lo que producirá una mayor aportación de agua superficial a la zona inundable. Considera que debería concretarse el incremento de agua superficial aportada a la zona y la calidad de esta, así como el detalle de los tratamientos anticontaminantes y su destino final previo tratamiento con las nuevas plantas separadoras de hidrocarburos.

En el estudio de impacto ambiental y en su adenda, el promotor indica que, dada la reducida superficie de suelo natural que será pavimentada (1,5 ha aproximadamente), no se generará un incremento significativo de la escorrentía superficial. Tampoco se prevé la modificación de la topografía, situándose las actuaciones previstas al mismo nivel que la cota actual. Además, como se indicó anteriormente, las aguas de escorrentía de las nuevas instalaciones serán tratadas convenientemente antes de abandonar la infraestructura aeroportuaria a través de las plantas separadoras de hidrocarburos implantadas y se canalizarán a través del sistema de drenaje por los diferentes puntos de vertido de pluviales del propio aeropuerto. Se recabarán, ante el organismo competente, las actualizaciones de las autorizaciones de vertido con las nuevas condiciones de vertido. Por ello, Aena no prevé que las actuaciones puedan provocar la alteración de los flujos actuales y favorecer procesos de contaminación o modificar las condiciones de inundabilidad en el entorno aeroportuario.

El Servicio de Aguas Subterráneas de la Dirección General de Recursos Hídricos del Gobierno Balear entiende que, dada la información contenida en el estudio de impacto ambiental, no se producirá un incremento de las extracciones de agua subterránea durante la fase de obras ni de explotación y que tampoco se realizará ninguna actuación que suponga una alteración de las captaciones de agua subterránea existentes que conlleven un trámite en la Dirección General de Recursos Hídricos. Consecuentemente, informa favorablemente el proyecto en relación con las competencias del Servicio. No obstante, considera necesario actualizar el registro de aguas en relación a todos los aprovechamientos de aguas subterráneas existentes en el aeropuerto. Lo que se traslada a la condición 13 de la resolución.

Se establecen además las condiciones 14-17 de la resolución que tienen por objeto intensificar la prevención de la contaminación accidental que pudiera producirse como consecuencia de la ejecución del proyecto, teniendo en cuenta la existencia de la masa de agua subterránea 1814M2 «Sant Jordi».

b).4 Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario. Las formaciones de vegetación existentes en el interior del aeropuerto son principalmente pastizales (*Dittrichia viscosa*, *Silene disticha*, *Foeniculum vulgare*, *Echium plantagineum*), diversos rodales de pino (*Pinus halepensis* y *Juniperus phoenicea*) y especies ornamentales asociadas a zonas ajardinadas. No existen hábitats de interés comunitario en el interior de la zona de servicio aeroportuaria.

Respecto a las especies de flora protegida, se han identificado individuos de *Helianthemum marifolium subsp. organifolium*, incluida en el Catálogo Balear de Especies Amenazadas y de Especial Protección (Decreto 75/2005, de 8 de julio) en la categoría de «Especial Protección». No obstante, los individuos detectados se encuentran a unos 1.800 m de la zona de actuación y no serán afectados por el proyecto.

Los impactos sobre la vegetación se prevén durante la fase de construcción. La superficie total de desbroce asciende 15.109 m<sup>2</sup> (frente a 48.203 m<sup>2</sup> que contemplaba el proyecto original). En total se desbrozarán 1.750 m<sup>2</sup> de erial y matorral bajo y 13.359 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas en las que se eliminarán ejemplares arbóreos.

En base a lo anterior, Aena estima no significativo el impacto sobre la vegetación y propone medidas sobre buenas prácticas durante la ejecución de las obras (como jalonamiento, retirada y acopio de tierra vegetal, etc.). Se contempla la reposición de la jardinería afectada y de todos los árboles eliminados mediante el uso de especies autóctonas. La reposición de árboles se realizará dentro de la zona de servicio del aeropuerto en una superficie de reforestación que será aproximadamente un 20 % superior a la zona afectada. Se contempla la restauración ambiental y la revegetación de todos los terrenos afectados por las obras (zonas de ocupación temporal, parque de maquinaria, campamento de obras etc.) y se propone un plan de control de las especies invasoras *Cortaderia selloana* y *Pennisetum sp.*, en el recinto aeroportuario.

El Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares recomienda establecer medidas para evitar daños sobre la población de *Helianthemum marifolium subsp. Origanifolium*, así como considerar otras especies exóticas invasoras en el plan de control establecido por el promotor, lo que se traslada a las condiciones 18 y 19 de la presente resolución.

La ocupación de zonas ajardinadas y las medidas y condiciones propuestas sobre las mismas se analizan en el apartado b.9 sobre incidencia paisajística de esta resolución.

b).5 Fauna. El Servicio de Control de Fauna existente en el aeropuerto realiza inventarios de fauna anuales como parte de su programa de control y seguimiento de fauna. Según los censos realizados (2014-2020), entre las especies más abundantes se encuentran paloma bravía (*Columba livia*), paloma torcaz (*Columba palumbus*), tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), estornino negro y estornino pinto (*Sturnus unicolor* y *Sturnus vulgaris*), golondrina común (*Hirundo rustica*), alondra común (*Alauda arvensis*), jilguero europeo (*Carduelis carduelis*), bisbita común (*Anthus pratensis*), gorrión común (*Passer domesticus*), vencejo (*Apus apus*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y la gaviota patiamarilla (*Larus michahellis*). La presencia de mamíferos es escasa en el aeropuerto.

El milano real (*Milvus milvus*) es la única especie amenazada registrada en el interior del aeropuerto (catalogada en peligro de extinción a nivel estatal y autonómico). Esta especie se ha localizado en vuelo a 200 m de las actuaciones previstas en el año 2020. La instalación ganadera cercana al aeropuerto (fincas de Sant Antoni y Sant Perees) es un punto de concentración importante de la especie junto a otros focos de atracción en el exterior del aeropuerto. Dentro del aeropuerto, el milano real se asocia a los pastos manejados existentes que suponen un hábitat idóneo para su alimentación. No obstante, el promotor afirma que su observación se debe a que el aeropuerto está situado en zonas de paso entre dormideros (localizados al sur de la Sierra de Tramuntana y la marina de Lluçmajor) así como a la existencia de zonas de campeo en el entorno, sin que existan zonas de nidificación ni dormideros de la especie en el aeropuerto.

Durante la construcción, el promotor no considera que el proyecto pueda producir efectos significativos por molestias o por ocupación de hábitats de las especies de fauna identificadas, teniendo en cuenta que sólo se ocuparán 1.750 m<sup>2</sup> de suelo natural ocupado por erial y matorral bajo (0,6% de la superficie total de ocupación del proyecto). No obstante, refleja que la avifauna es especialmente vulnerable a los efectos del ruido durante la época de nidificación o cría.

Durante la explotación, los principales impactos identificados en el estudio de impacto ambiental son las colisiones de las aves con las aeronaves y a la contaminación lumínica del aeropuerto. No obstante el promotor expone que la puesta en funcionamiento de las actuaciones previstas no implica la modificación de las rutas de las aeronaves ni de las operaciones de aproximación o despegue, por lo que es previsible que las interacciones con la avifauna sufran pocas variaciones respecto a la

situación actual. Sobre la contaminación lumínica, el promotor ha analizado los sistemas de iluminación proyectados en las actuaciones previstas, su ubicación y el máximo radio de iluminación instalado. Se ha determinado que las distancias de iluminación no sobrepasarán los límites del aeropuerto, y por lo tanto, no se producirá un incremento de la intensidad lumínica en las zonas naturales de su entorno.

Además de buenas prácticas de obras (jalomamiento, señalización, velocidad de circulación, etc.) entre las principales medidas propuestas por el promotor se incluyen: batida de inspección de fauna antes del inicio de las obras para cada una de las actuaciones previstas; coordinación con el organismo competente de la Comunidad Autónoma en caso de identificar ejemplares de especies protegidas o amenazadas; programación de las actuaciones más ruidosas fuera de la época de cría de la avifauna (es decir, fuera del periodo comprendido entre el 1 de marzo y el 15 de julio); programación de las labores de desbroce, preferentemente, en el periodo de agosto a febrero, respetando en cualquier caso esta fecha si se detectan nidificaciones en las zonas de actuación; instalación de iluminación tipo LED en las torres mega de la plataforma de remotos, en las plataformas este y oeste del Módulo A, en los báculos de los viales y en el balizamiento. Durante la explotación, se ejecutarán las medidas previstas en el programa de gestión de riesgos de la fauna establecido en el aeropuerto.

El Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares indica que no es de esperar que el proyecto vaya a afectar negativamente al estado de conservación de las especies catalogadas en el ámbito de actuación, ya que las actuaciones se plantean sobre elementos existentes en una zona antropizada.

Este órgano ambiental establece las condiciones 21 y 22 de la declaración de impacto ambiental con objeto de mejorar el seguimiento de los impactos sobre la avifauna causados por la actividad aeroportuaria durante la fase de explotación.

b).6 Biodiversidad y espacios naturales protegidos. Los espacios de relevancia ambiental (Ley 5/2005, de 26 de mayo) más cercanos al aeropuerto pertenecen a la Red Natura 2000 y son la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Xorrigo» (ES5310102), localizado a 4,5 km al noreste del aeropuerto y el Lugar de Interés Comunitario (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Cap Enderrocat i cap Blanc» (ES5310128-ES0000081), que está situada a unos 4,3 km al sur del aeropuerto. La parte marina de este espacio también se califica como Reserva Marina de la Bahía de Palma.

Las Áreas de Importancia para la conservación de las aves y la biodiversidad (IBA) más cercanas al entorno del proyecto son la n.º 415 «Aguas del Sur de Mallorca y Cabrera», situada a 4 km del aeropuerto y la n.º 322 «Acantilados entre Cap Enderrocat y Sa Punta Plana», situada a unos 6 km.

Dada la distancia a la que se encuentran los espacios de relevancia ambiental identificados, el promotor afirma que las actuaciones previstas en el aeropuerto no tendrán una repercusión negativa sobre los mismos.

b).7 Aire. En relación con el ruido, el promotor identifica los impactos que pueden producirse durante la fase de construcción y de explotación del proyecto.

En fase de construcción, los efectos derivan de las emisiones sonoras emitidas por las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. El efecto sonoro ha sido calculado utilizando el método indicado por la normativa *Common Noise Assessment Methods in Europe* (CNOSSOS) cuya metodología se especifica en el anexo II del estudio de impacto ambiental. Para su aplicación, se ha utilizado el software Cadna-A 2019 MR 2. Como resultado de este proceso, se han obtenido, para las 4 actuaciones previstas, las isófonas correspondientes a los niveles Leq 60, 65, 70, 73 y 75 dB(A) para los periodos día (07:00-19:00 horas) y tarde (19:00-23:00) y las isófonas correspondientes a Leq 50, 55, 60, 63 y 65 dB(A) para el período nocturno (23:00-07:00 horas).

Respecto a las repercusiones acústicas de las obras, el promotor concluye que no se detectan superación de los objetivos de calidad acústica fijados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Las emisiones se producen, casi en su totalidad,

en el interior del aeropuerto y no se han inventariado viviendas ni equipamientos de uso sensible (con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica) en los que se superen los objetivos de calidad acústica. Por lo tanto, el promotor lo considera un impacto compatible.

Durante la fase de explotación, los principales impactos acústicos derivan de las operaciones de aterrizaje y despegue de las aeronaves. Para su evaluación, se tiene en cuenta el escenario acústico actual y el de puesta en funcionamiento de las actuaciones (horizonte de tráfico previsto en 2025). En el estudio de impacto ambiental se define la huella acústica del aeropuerto en ambos escenarios, representando los niveles acústicos que pueden esperarse en cada punto en las inmediaciones del aeropuerto. Se define: 1) la envolvente de las isófonas definidas por  $L_d > 65$  (7:00-19:00 h),  $L_e > 65$  (19:00-23:00 h) y  $L_n > 55$  (23:00-7:00 h) dB(A); 2) la envolvente de las isófonas definidas por  $L_d > 60$  (7:00-19:00 h),  $L_e > 60$  (19:00-23:00 h) y  $L_n > 50$  (23:00-7:00 h) dB(A). La obtención de dichas isófonas se ha realizado de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre (conforme a la metodología CNOSSOS). Se ha utilizado el programa de simulación INM («*Integrated Noise Model*») en su versión 7.0d. La metodología empleada se especifica en el anexo II del estudio de impacto ambiental.

El promotor analiza: 1) el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica fijados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para las áreas acústicas correspondientes; 2) el número de viviendas y edificios de usos sensibles expuestos a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos.

Según se indica, la servidumbre acústica del aeropuerto fue aprobada mediante el Real Decreto 769/2012, de 27 de abril. Actualmente, se encuentra pendiente de aprobación una nueva servidumbre acústica que ha pasado el trámite de información pública.

Tanto en el escenario actual, como en el escenario de puesta en funcionamiento, se producen niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad en zonas del municipio de Palma de Mallorca. Si bien, todas las viviendas incluidas en las isófonas  $L_d > 65$  dB(A),  $L_e > 65$  dB(A) y  $L_n > 55$  dB(A) se encuentran dentro del ámbito de la servidumbre acústica y del plan de aislamiento acústico actualmente vigentes. No obstante, en ambos escenarios (actual y futuro), existen edificaciones de tipo educativo – cultural expuestas a niveles superiores a  $L_d 60$  dB(A),  $L_e 60$  dB(A) y  $L_n 50$  dB(A) que no quedan englobadas en dichos ámbitos. La tabla siguiente muestra la distribución de los inmuebles identificados conforme a su uso, en los dos escenarios analizados.

Escenario	Edificación	Envolvente 65/65/55	Envolvente <sup>1</sup> 60/60/50
Situación actual.	Viviendas.	700	4375
	Edificios de uso sensible.	4	12*
Puesta en funcionamiento (2025) <sup>2</sup> .	Viviendas.	1048	4940
	Edificios de uso sensible.	4	13**

<sup>1</sup> Dato acumulado con las viviendas y edificaciones incluidas en la envolvente 65/65/55.

<sup>2</sup> Dato acumulado con viviendas y edificaciones incluidas en la situación actual.

\* De los cuales, 5 no se incluyen en el plan de aislamiento acústico actualmente vigente.

\*\* De los cuales, 6 no se incluyen en el plan de aislamiento acústico actualmente vigente.

Fuente: Estudio de impacto ambiental y adenda al estudio de impacto ambiental.

Así, según se indica, en el horizonte en el que se prevé la puesta en funcionamiento de las actuaciones, aumentará la exposición de viviendas y edificios de usos sensibles a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad fijados en la normativa. El incremento de viviendas afectadas se producirá en zonas residenciales del municipio de Palma, en los barrios de Can de Pastilla, Coll d'en Rabassa, Sa Casa Blanca y Sant

Jordi. Todas estas zonas residenciales se incluyen en el interior de la servidumbre acústica actualmente vigente.

Teniendo en cuenta que se trata de un aeropuerto estacional, el órgano ambiental requirió al promotor analizar si existen circunstancias particulares en la explotación del aeropuerto que, en el escenario futuro, puedan comprometer el cumplimiento del artículo 15.b) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (el 97 % de todos los valores diarios no superan en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II). El promotor contesta que el sistema de monitoreo muestra que estos valores sólo se superan en zonas ubicadas en el interior de la servidumbre acústica en periodo nocturno (concretamente en los TMR 1 y 7). Así, concluye que se cumple el requisito normativo y no hay ningún motivo que indique que esta situación pueda cambiar en el escenario futuro.

De acuerdo a los impactos identificados, el promotor contempla las medidas correctoras que se recogen a continuación.

Durante la construcción:

- La maquinaria utilizada en la obra tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero.
- Previamente al inicio de las obras, se definirán los viales de acceso y los horarios de operación, con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana, lo que se incluirá en el cronograma del plan de obra.
- En caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas, en el que se tendrá en cuenta la variable acústica originada por el tráfico.
- 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.

Durante la explotación:

- Plan de aislamiento acústico. Se prevé la ampliación del plan de aislamiento acústico actualmente vigente, abarcando el territorio delimitado exteriormente por las isófonas  $L_d \geq 60$  dB(A),  $L_e \geq 60$  dB(A) y  $L_n \geq 50$  dB(A) del escenario futuro (ver croquis adjunto) e incluyendo el aislamiento de las viviendas y edificaciones de uso sensible que se encuentren en el interior de dicha envolvente (en total 4.940 viviendas y 13 edificaciones de usos sensibles, de acuerdo con la tabla expuesta anteriormente). Según se indica, la delimitación de la nueva propuesta de servidumbre acústica (pendiente de aprobación) incluye una envolvente que supera el ámbito definido por la envolvente 60/60/50 en este proyecto.

Así mismo, el promotor señala que para prevenir y reducir la contaminación acústica, actualmente se aplica en el Aeropuerto de Palma de Mallorca una política de gestión de la contaminación acústica basada en el principio de «enfoque equilibrado» adoptado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual se prolongará en el futuro, durante la explotación de las actuaciones, y contempla:

- Servidumbre acústica; mapa estratégico de ruido y plan de acción.
- Reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente.
- Procedimientos operativos de reducción de ruido (esquemas de pistas y configuraciones; desplazamiento de umbrales en las cabeceras; procedimientos operativos de reducción de ruido en despegues y aterrizajes; maniobras de descenso continuo; restricción total a la utilización del empuje de reversa en horario nocturno; procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra; sistema de tasa de ruido).
- Restricciones operativas (prohibición de efectuar vuelos de entrenamiento durante la noche).

– Sistema de monitorado del ruido y trayectorias de vuelo (SIRPMI) durante veinticuatro horas.

– Información y participación pública y de los agentes implicados (informes acústicos periódicos en la web; sistema WebTrack; oficina de atención al ciudadano; comisión de seguimiento ambiental y la comisión mixta).

En las contestaciones recibidas durante las fases de consultas e información pública se recoge lo siguiente:

Més per Mallorca considera necesaria la inversión urgente en medidas compensatorias en el entorno, con el fin de reducir notablemente la incidencia de ruidos. En ese sentido, Aena reitera la previsión de la ampliación del plan de aislamiento acústico actualmente vigente así como el resto de medidas que se llevan a cabo en el aeropuerto.

La Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa indica que se deben introducir acciones mitigadoras con el fin de cumplir los objetivos de calidad acústica para el interior de los edificios residenciales en la Base Aérea de Son San Juan en los diferentes periodos (día, tarde y noche). En su contestación, Aena indica que todas que las viviendas incluidas en las isófonas  $L_d > 65$  dB(A),  $L_e > 65$  dB(A) o  $L_n > 55$  dB(A) se encuentran dentro del ámbito del plan de aislamiento acústico, cuya finalidad es conseguir que en el interior de las edificaciones se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable, que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

La Dirección General de Territorio y Paisaje del Gobierno de las Islas Baleares indica que el aumento del número de operaciones agravaría el problema de emisión acústica sobre el territorio. En la misma línea, las alegaciones de particulares recibidas sostienen que el aumento de tráfico previsto afectará negativamente a la salud, el bienestar y el derecho al descanso de los vecinos y vecinas de los barrios próximos a las instalaciones aeroportuarias. Señalan que aumentarán las viviendas afectadas por el ruido, cuando actualmente ni siquiera se han insonorizado el 40% de éstas. En su contestación, Aena reitera las conclusiones del estudio de impacto ambiental, indicando que la superación de los niveles fijados por la normativa sobre la población residencial en zona de servidumbre acústica requiere la implantación de las medidas correctoras que se relacionan en el estudio de impacto ambiental (y se resumen en este apartado de la resolución). En cuanto al aislamiento acústico de las viviendas, indica que se han finalizado las actuaciones en el 91% de las solicitudes de aislamiento recibidas.

Para asegurar la adecuada protección de la población frente al ruido, así como, la ejecución y el desarrollo del plan de aislamiento acústico previsto, el órgano ambiental establece las prescripciones adicionales 23-28 de esta resolución.

En relación con la calidad del aire, se evalúa en el estudio de impacto ambiental la concentración atmosférica de los principales gases contaminantes. Para ello, se han analizado los resultados aportados por la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno Balear sobre la estación de medición de la calidad del aire más cercana al aeropuerto, ubicada a menos de 5 km. Se concluye en el estudio de impacto ambiental que, actualmente, se cumplen los límites legales para todos los contaminantes analizados ( $SO_x$ ,  $NO_x$ ,  $PM_{10}$  y  $O_3$ ) en esta estación.

En la fase de construcción, los efectos sobre la calidad química del aire derivan, casi exclusivamente, de las emisiones generadas por las actividades de obra y por los movimientos de maquinaria. La metodología empleada para el cálculo de las emisiones se especifica en el anexo III del estudio de impacto ambiental. El promotor ha utilizado la guía desarrollada por la Agencia Europea de Medio Ambiente «1.A.4 *Non-road mobile sources and machinery del Emission inventory guidebook 2016*» y las sustancias contaminantes que se analizan son  $CO$ ,  $NO_x$ ,  $COV$ ,  $PM$ ,  $CH_4$ ,  $N_2O$ ,  $NH_3$  y  $SO_2$ . En base a los resultados obtenidos, Aena no prevé que las obras afecten a las poblaciones cercanas al aeropuerto ya que considera poco probable que se produzcan superaciones

de los valores límites establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Durante la fase de explotación, la contaminación se debe principalmente a las emisiones de las aeronaves, si bien existen otras fuentes de emisión, como los vehículos que acceden al aeropuerto, los vehículos y equipos de apoyo a las aeronaves en plataforma (GSE y APU) y otras fuentes estacionarias como las prácticas de extinción de incendios o las calderas del aeropuerto. La metodología para el cálculo de las emisiones aeroportuarias se especifica en el anexo III del estudio de impacto ambiental. Se ha utilizado el programa de simulación sobre emisión y dispersión de contaminantes EDMS (*Emissions and Dispersion Modeling System*) en su última versión 5.1.4.1. Aena ha llevado a cabo un estudio comparativo entre las emisiones atmosféricas en la situación actual y en el escenario de puesta en funcionamiento de las actuaciones, analizando: 1) las curvas de isoconcentración de los niveles de inmisión medios anuales de  $\text{NO}_x$ , HC,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ; 2) el análisis de los máximos horarios de  $\text{NO}_x$  y  $\text{SO}_x$ , los máximos octohorarios de CO y los máximos diarios de  $\text{SO}_x$  y  $\text{PM}_{10}$  en 16 puntos situados en el entorno del aeropuerto (zonas urbanizadas y zonas en las que se localizan estaciones de medición de calidad del aire cercanas).

Las simulaciones realizadas dan como resultado unos niveles de calidad del aire aceptables y las actuaciones propuestas no repercuten negativamente en la calidad del aire del entorno aeroportuario. Según se indica en el estudio de impacto ambiental, en las zonas habitadas no se excederían los valores límite o umbrales de alerta indicados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, en ningún caso. El promotor expone que, aunque existe riesgo de superación de la concentración límite de  $\text{NO}_2$ , especialmente en aquellos receptores cercanos situados al suroeste del aeropuerto, la posibilidad de exceder el número máximo de superaciones establecidas por la legislación (18 al año) es baja y se trataría de episodios aislados, en los que coincidan una serie de condiciones atmosféricas concretas. Por todo esto, Aena considera que el impacto del proyecto sobre la calidad del aire es compatible. Así mismo, también destaca que la actuación «Accesos, vialidad y aparcamientos» contribuye a que se produzca un reparto más homogéneo y una descongestión de vehículos en los accesos, suavizando las concentraciones altas de contaminantes en puntos críticos.

El promotor propone medidas sobre buenas prácticas durante la ejecución de las obras relacionadas con el control de las fuentes generadoras de polvo y las emisiones procedentes de los motores de combustión. Durante la explotación, se prevé el planeamiento de los movimientos de los vehículos de apoyo en tierra de modo que se puedan reducir las distancias recorridas y minimizar el tiempo a ralentí; considerar en los programas de renovación de flotas, la conversión o sustitución de los motores diésel por motores propulsados por gas natural (comprimido o licuado) y propano, o la sustitución por unidades propulsadas eléctricamente; inclusión de requisitos sobre minimización de las emisiones en los pliegos de contratación del servicio de *handling*. Finalmente, el promotor pone de manifiesto que en el aeropuerto se están desarrollando diversas medidas encaminadas a reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves, las cuales se realizan en el marco de las recomendaciones de la OACI y la FAA.

Respecto a la calidad del aire, el Servicio de Cambio Climático y Atmosfera de la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno de las Islas Baleares concluye que el aeropuerto puede establecer buenas prácticas ambientales para que las aeronaves sean lo más eficientes posibles, e indica una serie de ejemplos. Además, considera que se debería reevaluar la afección sobre la calidad del aire del entorno aeroportuario teniendo en cuenta los valores medidos en la estación de vigilancia propia del aeropuerto y evaluando el efecto sobre el ozono. Este organismo considera que, si ya se han superado los valores límite de  $\text{NO}_x$  en alguna ocasión, no se puede afirmar que, con el incremento de tráfico previsto, no se sigan superando.

En su contestación al organismo, Aena indica algunas de las prácticas actuales que se llevan a cabo en el aeropuerto en relación con la evaluación, seguimiento y mejora de la calidad del aire. No obstante, no incluye la información relativa a la estación de

medición propia, por lo que el órgano ambiental solicitó al promotor que aportara dicha información. Así, en la adenda, Aena aclara que el aeropuerto cuenta con un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica que se desarrolla en el marco del cumplimiento de la DIA del 20 de julio de 2004, y que, desde el año 2011, posee una estación fija de calidad del aire. No obstante, señala que no puede aportar datos validados que sean actuales debido a un mal funcionamiento de la estación y a la obsolescencia de algunos equipos. Según informa el promotor, en 2019 se habrían iniciado los trámites para la adquisición y el cambio de ubicación de una nueva estación, así mismo, también está prevista la adquisición de una estación portátil. No obstante, aún no están disponibles las nuevas estaciones de calidad del aire. En cualquier caso, el promotor resalta que el ozono es un contaminante de formación secundaria, por lo que los niveles registrados en el entorno del aeropuerto no tienen por qué estar relacionados con su actividad.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, este órgano ambiental considera necesario establecer la condición 29 relativa al programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica del aeropuerto.

b).8 Cambio climático. La metodología empleada para el cálculo de las emisiones de CO<sub>2</sub> (tanto en fase de construcción como de explotación del proyecto) se ha descrito en el apartado anterior.

Durante la fase de construcción se prevé una emisión total de 14,9 t de CO<sub>2eq</sub> correspondiente a la suma de las cuatro actuaciones previstas, de las que, la actuación «Edificio Procesador y Módulo A» supone el 60% del total.

Durante la fase de explotación, se producirán las principales emisiones de gases de efecto invernadero. En el estudio de impacto ambiental se analizan las emisiones de alcance 1, 2 y 3 del aeropuerto tanto en la situación actual, como en el escenario de puesta en funcionamiento del proyecto. La tabla que se muestra a continuación muestra las estimaciones realizadas por el promotor.

Escenario	Emisiones totales (t/año)	Emisiones de alcance 1 (t/año)		Emisiones de alcance 1 y 2 (kg CO <sub>2</sub> /pasajero)	
		Criterio localización	Criterio mercado	Criterio localización	Criterio mercado
Situación actual.	112.533	21.817	20.111	0,65	0,59
Puesta en funcionamiento (2025).	123.254	22.981	17.247	0,55	0,38

Fuente: Estudio de impacto ambiental y adenda.

El promotor destaca que, si bien se producirá un incremento de las emisiones totales como consecuencia del aumento estimado de la actividad aeroportuaria, el compromiso de compra del 60% de la energía con garantía de origen renovable contribuye al descenso de las mismas, así mismo, disminuirá la tasa de emisión por pasajero (desde 2020 este porcentaje es ya del 100 %). El promotor señala que las modificaciones introducidas sobre el proyecto inicial (aumento de las posiciones de aeronaves en contacto) contribuyen a la reducción del uso de las APUs, lo que implica una reducción de las emisiones en, aproximadamente un 5% (5.899 toneladas/año) respecto al planteamiento inicial del proyecto (donde se estimaban, en el estudio de impacto ambiental, las emisiones totales del escenario 2025 en 129.153 t/año). Debido a lo anterior, el promotor no prevé un incremento significativo sobre las emisiones CO<sub>2</sub> con motivo de la implantación de las actuaciones previstas.

En la adenda y en las contestaciones a los informes recibidos, el promotor aclara que asumirá las medidas de eficiencia energética, energía renovable y otras medidas de construcción sostenible de acuerdo con la legislación que resulte de aplicación. Concretamente alude al cumplimiento de 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; en aquellas disposiciones que sean aplicables al proyecto.

El promotor indica que las medidas propuestas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> y cambio climático son acordes a la valoración del impacto del proyecto que califica como «compatible».

Así, a parte de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que suponen el aumento de posiciones en contacto y la remodelación de los accesos, básicamente, el promotor alude al cumplimiento de la legislación que le sea de aplicación. Al margen de la tramitación ambiental, el promotor señala las actuaciones que realiza en el marco de la estrategia de cambio climático de la organización. El objetivo de esta estrategia prevista para el conjunto de aeropuertos de la red de Aena es alcanzar la neutralidad de carbono en todos los aeropuertos para el año 2050 y, brevemente, alguna de las actuaciones que se contemplan para el Aeropuerto de Palma de Mallorca son: sustitución de sistemas de iluminación por tecnología LED; actuaciones de aislamiento térmico y sustitución de los equipos de climatización por equipos más eficientes; obtención del 100 % de la energía eléctrica consumida con garantía de origen renovable; instalación de una planta solar fotovoltaica en el aeropuerto de Son Bonet, con una potencia de unos 20 MWp; implantación del programa «Airport Collaborative Decision Making»; obligación de reducción de las emisiones en un 20 % para el año 2020 en la contratación de los servicios Handling; acreditación en el nivel 3 del programa «Airport Carbon Accreditation» (actualmente cuenta con el nivel de acreditación 2). Según indica el promotor, la gestión de las emisiones que se está llevando a cabo en el aeropuerto como consecuencia de la aplicación de esta estrategia ha permitido una reducción progresiva de sus emisiones de alcance 1 y 2 durante los últimos años, siendo las emisiones (0,66 kgCO<sub>2</sub>/pasajero) significativamente inferiores a la media de los aeropuertos europeos (1,31 kgCO<sub>2</sub>/pasajero).

Teniendo en cuenta lo anterior, cabe señalar que, si bien las actuaciones desarrolladas en el marco de la estrategia de cambio climático de Aena se consideran una práctica favorable en la gestión y el control de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el aeropuerto, estas actuaciones no se vinculan al actual procedimiento de evaluación de impacto ambiental, pues no se plantean como medidas preventivas, correctoras o compensatorias asociadas al proyecto que se evalúa.

En este sentido, el Servicio de Energías Renovables y Eficiencia Energética de la Dirección General de Energía y Cambio Climático, así como, la Comisión de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares manifiestan en sus informes que las nuevas necesidades eléctricas asociadas al proyecto se suministrarán de la central eléctrica del aeropuerto, sin introducir ningún tipo de energía renovable. El Servicio de Energías Renovables y Eficiencia Energética de la Dirección General de Energía y Cambio Climático estima un impacto directo sobre el consumo de energía eléctrica nada despreciable. Este organismo considera que el proyecto debe incorporar la generación solar fotovoltaica para autoconsumo que cubra, como mínimo, el aumento de la energía demandada que supondrá su ejecución mediante su instalación in situ o en el entorno, no aceptándose instalaciones situadas a más de 500 m del proyecto ni la garantía de origen renovable de la energía suministrada.

Por lo tanto, este órgano ambiental concluye que, al margen de la estrategia de cambio climático de Aena, el promotor debe adaptar el proyecto a los principios de penetración de renovables, eficiencia energética y reducción de emisiones, adoptando medidas concretas vinculadas al proyecto en el marco de la evaluación ambiental. Más aun considerando la Declaración de emergencia climática de las Islas Baleares. Por ello, se establecen las condiciones 30 y 31 de esta resolución cuyo planteamiento se basa en el informe de la Dirección General de Energía y Cambio Climático del Gobierno Balear.

b).9 Paisaje. El estudio de impacto ambiental incluye un análisis de incidencia paisajística del proyecto muy somero, por lo que tras el requerimiento del órgano ambiental, el promotor aporta en la adenda un nuevo estudio de incidencia paisajística. En dicho estudio se indica que el paisaje en el entorno del aeropuerto se encuentra

altamente condicionado por la presencia dominante de cultivos tradicionales sobre relieves eminentemente llanos o ligeramente alomados. La ausencia de relieves pronunciados y la presencia del diseminado arquitectónico y de cultivos arbóreos limitan considerablemente la amplitud y el alcance de las vistas. Así, se aclara que la visibilidad del aeropuerto es, en general, baja desde cualquier punto alrededor de la zona de servicio, quedando en sombra a la visual prácticamente todas las infraestructuras que no suponen intrusismo en altura (plataformas, aparcamientos, campo de vuelos, etc.). Las edificaciones elevadas, sin embargo, presentan unos índices de visibilidad mayores.

La únicas actuaciones que podrían tener incidencia sobre el paisaje son la plataforma de remotos, las ampliaciones de los diques de los módulos A y D y la modificación de accesos y aparcamientos, pues el resto de actuaciones previstas tendrá lugar en el interior de las instalaciones, por lo que no revisten relevancia sobre la incidencia paisajística.

Para analizar el impacto visual, se han seleccionado una serie de puntos representativos teniendo en cuenta las áreas de máxima frecuentación (núcleos de población, vías de transporte y rutas), desde los cuales se han modelizado las cuencas visuales y se han representado en un modelo 3D del paisaje.

Se concluye en el estudio que no es plausible que las nuevas instalaciones proyectadas puedan tener un impacto relevante en cuanto a su incidencia visual en el paisaje. Los elementos visibles desde mayor número de localizaciones corresponden a los nuevos diques proyectados en los módulos A y D. Las nuevas plataformas y aparcamientos no serán visibles desde el exterior del aeropuerto. Además, puesto que las actuaciones visibles se proyectan como una ampliación de las instalaciones existentes, el promotor indica que el impacto en el paisaje se verá amortiguado.

Desde el interior del aeropuerto se apreciará cierta pérdida de naturalidad debido a la intrusión de las nuevas zonas pavimentadas en detrimento de las áreas ajardinadas y zonas arboladas actualmente existentes.

Las medidas que prevé el promotor para minimizar el impacto incluyen la compatibilidad estética de los acabados en cubiertas y fachadas de las edificaciones a ejecutar; la restauración ambiental y revegetación de zonas afectadas temporalmente por las obras y la reposición de la jardinería y árboles eliminados.

Para disminuir los efectos paisajísticos atribuidos a la pérdida de naturalidad debido a la ocupación de zonas ajardinadas se establecen la condición 32 de esta declaración de impacto ambiental.

b).10 Patrimonio cultural. Según se indica en el estudio de impacto ambiental, en la zona de servicio del aeropuerto se documentan una serie de molinos de viento de extracción de agua que se incluyen en el Catálogo de protección de edificios y elementos de interés histórico del PGOU de Palma de Mallorca. Se han visitado todos los molinos catalogados verificando sus ubicaciones. Algunos de estos molinos se sitúan en las inmediaciones de la zona en la que se llevarán a cabo las actuaciones de vialidad, accesos y aparcamientos (1007, 1008, 1009, 1010 y 1011), no obstante, su localización no es coincidente con las zonas de obras, por lo que el promotor no prevé efectos sobre los molinos existentes.

Por otro lado, en la adenda, el promotor aporta el resultado sobre la consulta de las cartas arqueológicas y sobre la prospección arqueológica realizada en la zona afectada por el proyecto. Se señala que otros estudios previos llevados a cabo en los terrenos del aeropuerto informan sobre la existencia de un conjunto de yacimientos arqueológicos ubicados en su interior. No obstante, la prospección arqueológica no ha permitido obtener información de estos yacimientos, ya que, en general, los trabajos de nivelación de las zonas colindantes a las pistas y la baja visibilidad han impedido la localización de restos que permita verificar la existencia de estos yacimientos arqueológicos. Aun así, se concluye en el estudio que, dada su catalogación en la carta arqueológica, cualquier trabajo que requiera movimientos de tierra en las zonas próximas a su ubicación conlleva la necesidad de realizar actuaciones arqueológicas adicionales, como son los sondeos previos o el control de los movimientos de tierras.

Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor contempla el control arqueológico de todos los trabajos que conlleven el movimiento de tierras en las actuaciones previstas. Además el promotor alude de forma expresa al cumplimiento de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, y la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio Histórico de las Islas Baleares.

La Subdirección General de Gestión y Coordinación de Bienes Culturales del Ministerio de Cultura y Deporte, establece una serie de recomendaciones acordes con lo previsto por el promotor, que se trasladan a las condiciones 33-35 de la presente resolución.

b).11 Movilidad territorial. Aunque no se trata de un factor ambiental recogido en el artículo 35.1.c de la ley de evaluación ambiental (que el estudio de impacto ambiental deba identificar, describir, analizar y cuantificar) la movilidad territorial y las situaciones de saturación y acumulación de tráfico en las inmediaciones del aeropuerto han sido una cuestión ampliamente puesta de manifiesto en los informes recibidos. Por lo tanto, se recoge en este apartado un resumen de los aspectos más relevantes que se incluyen en el expediente en relación con esta cuestión.

Se indica en los informes que la ampliación del número de plazas de aparcamiento y la previsión de la demanda del aeropuerto pueden incidir en un agravamiento de las circunstancias actuales de saturación de tráfico en los accesos al aeropuerto, cuyos ejes viarios son compartidos con otros usos circundantes en el territorio. Por ello, varios organismos de la Administración autonómica e insular requieren un análisis de los efectos del proyecto sobre la movilidad del territorio y la previsión de medidas dirigidas al fomento de la movilidad sostenible y del transporte público (Comisión Balear de Medio Ambiente; Dirección General de Territorio Paisaje; Dirección General Salud Pública y Participación; Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consejo Insular de Mallorca; Departamento de Movilidad e Infraestructuras del Consejo de Mallorca; Mes Per Mallorca e informes de particulares recibidos).

Concretamente, el Servicio de Ordenación del Territorio de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consejo Insular de Mallorca requiere al promotor que aporte un estudio de movilidad, al considerar el aeropuerto como gran centro generador de movilidad según la Ley 12/2017, de 29 de diciembre, de urbanismo de las Islas Baleares. Este organismo considera que el proyecto debería contemplar espacio suficiente para la mejora de los espacios rodados, para el trazado de la línea del tranvía y para la implantación del centro intermodal.

Tomando en consideración las alegaciones recibidas, el promotor ha reducido el número de plazas de aparcamiento de vehículos de 1.806 a 751. Además, sólo se plantean plazas de vehículos para empleados del aeropuerto y no para vehículos de pasajeros ni rent à car (excepto 97 plazas del aparcamiento express drop-off llegadas). Por otro lado, Aena sostiene que las actuaciones previstas sobre «accesos, vialidad y aparcamientos» contribuirán a descongestionar el tráfico en estas áreas. El proyecto contempla la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos en los aparcamientos (1 punto de recarga por cada 40 plazas según la Ley 10/2019, de 22 de febrero). Así mismo, Aena se compromete a colaborar con los órganos competentes en la búsqueda de soluciones para una movilidad sostenible. En ese sentido, informa de que ya está participando en las mesas de negociación de movilidad para promover la llegada del tranvía y del carril bici al aeropuerto. Por otro lado, en las contestaciones emitidas a los organismos, Aena indica que el objetivo sobre la movilidad sostenible se abordará en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca y su evaluación ambiental estratégica, en la que se aportará un estudio de movilidad con el alcance solicitado.

Tras el requerimiento remitido por el órgano ambiental, en la adenda, el promotor aporta un estudio de movilidad (de marzo de 2021) realizado en el marco del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de acuerdo con la Ley 12/2017, de 29 de diciembre. El estudio de movilidad tiene en cuenta los modos de transporte disponibles en la situación actual del Aeropuerto; la cuantificación del incremento de movilidad que

supondrán los nuevos desarrollos previstos en el plan director vigente, así como la evolución de la demanda y de la movilidad futura global del Aeropuerto. En dicho estudio se definen las propuestas de conexión con medios de movilidad no motorizados y el análisis de los nuevos modos de transporte público a desarrollar en el entorno aeroportuario con el fin de contribuir a la reducción de la cuota modal de transporte privado en su acceso. Así, se recoge: el trazado propuesto para la llegada del tranvía al aeropuerto; las paradas del tranvía en el aeropuerto; la propuesta de carril bici y las actuaciones viarias desde la autovía Ma-19. Se indica que la movilidad del aeropuerto y su relación con el entorno son objeto de coordinación periódica con las autoridades competentes y demás agentes locales en los Comités de Coordinación Aeroportuaria.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el promotor argumenta que los conflictos de movilidad o saturación de las vías de comunicación o del transporte público que conectan con el aeropuerto no constituyen su competencia, y su análisis excede del alcance de la evaluación ambiental del proyecto. Así, tras reducir las dimensiones del proyecto, no considera que las actuaciones previstas tengan impactos significativos sobre la movilidad del territorio, por lo que, una vez asumido el compromiso de colaboración en la búsqueda de soluciones para una movilidad sostenible en el entorno aeroportuario, Aena no contempla medidas adicionales vinculadas a la ejecución de este proyecto.

Este órgano ambiental considera que, habiéndose reducido las dimensiones de las actuaciones que pudieran tener una incidencia significativa sobre la movilidad territorial y, habiéndose puesto de manifiesto la existencia de cauces de negociación y colaboración interadministrativa para abordar la movilidad territorial y las situaciones actuales de saturación y acumulación de tráfico (cuyo análisis y planificación exceden del ámbito competencial de la evaluación ambiental del proyecto), no se considera necesario establecer condiciones adicionales en la declaración de impacto ambiental del proyecto. No obstante, como indica el promotor, la movilidad sostenible se deberá abordar en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca y su evaluación ambiental estratégica.

b).12 Impactos sinérgicos. La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares indica que el estudio de impacto ambiental no tiene en cuenta las sinergias con otros proyectos que se están tramitando o ya se encuentran autorizados en el aeropuerto. En concreto, se refiere al proyecto sobre rediseño de maniobras de salidas y llegadas instrumentales iniciado en mayo 2019 (que aún no cuenta con resolución de declaración ambiental favorable) y el proyecto sobre salidas rápidas en pista 06L/24R (que cuenta con Resolución de autorización, BOE núm. 177, de 25 de julio de 2019).

El promotor indica que no existen sinergias sobre la repercusión ambiental de los citados proyectos puesto que ninguno contempla un incremento de la capacidad del aeropuerto, sino que el primero de ellos responde a la necesidad de adaptación del aeropuerto a la normativa vigente y el segundo a una mejora sobre la operativa del aeropuerto.

c) Análisis de los efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto. Respecto a los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante la ocurrencia de accidentes graves o catástrofes, la presente resolución recoge la evaluación realizada por el promotor y los pronunciamientos de las autoridades competentes en la materia, así como las cuestiones suscitadas en el procedimiento de participación pública para su valoración por el órgano sustantivo, como órgano competente en esta materia, previo a la autorización del proyecto.

Se analizan en el estudio de impacto ambiental los posibles efectos significativos derivados de incendios, inundaciones, sismos y accidentes graves, tanto en fase de construcción como de explotación. Los casos de incendios, inundaciones y sismos se estiman muy poco probables según los planes especiales de protección civil aplicables en la zona de actuación. Se han calculado las nuevas infraestructuras incorporando los condicionantes de la norma sismorresistente vigente.

Se identifica que los mayores efectos sobre el medio ambiente pueden derivar de accidentes graves tras la puesta en funcionamiento de la plataforma de remotos y las plataformas de los diques de los Módulos A y D por la existencia y el manejo de

combustibles. Desde una perspectiva ambiental, el promotor indica que la probabilidad de ocurrencia de un accidente grave es muy baja aunque, en caso de producirse, según la magnitud del evento, podría ocasionar importantes consecuencias, como la contaminación de la hidrología y el suelo.

Para evitar y afrontar los daños causados por tales circunstancias sobrevenidas, se contempla, además de la instalación de sistemas de estanquidad, seguridad y control de fugas en los sistemas de suministros, la existencia del servicio de extinción de incendios y el Plan de autoprotección del aeropuerto. Se indica también que el aeropuerto se encuentra en el marco del ámbito de aplicación del Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. Por lo que el Plan de autoprotección define la organización, los medios y procedimientos de actuación, con el fin de prevenir los accidentes de cualquier tipo y limitar sus consecuencias sobre la salud humana, los bienes y el medio ambiente.

La Dirección General de Emergencias del Gobierno de las Islas Baleares informa favorablemente el proyecto, al considerar que el incremento de los riesgos sobre las personas y los bienes no es relevante y puede gestionarse mediante la adaptación del actual Plan de autoprotección. Así se añade la condición 36 de la presente resolución.

d) Programa de vigilancia ambiental (PVA). El estudio de impacto ambiental contiene un PVA cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad 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.

Aena, como promotor de las obras, designará una dirección ambiental de obra, para las fases de proyecto y construcción, que acreditará las medidas protectoras y correctoras incorporadas y ejecutadas en las distintas actuaciones, evaluará la eficacia de las mismas y, en su caso, definirá otras adicionales que se considerasen precisas en función de la evolución de las obras. La dirección ambiental de obra elaborará los siguientes informes:

1. Antes de la licitación de los proyectos constructivos:
  - Certificado de adecuación ambiental de los proyectos constructivos al estudio de impacto ambiental y a la declaración de impacto ambiental.
  - Informe justificativo de la citada certificación, en el que se detalle el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras definidas en ambos documentos.
2. Antes del inicio de las obras:
  - Certificado de aprobación del plan de aseguramiento de la calidad ambiental de la contrata.
  - Informe acta de comprobación del replanteo de las obras.
  - Informe de batida de fauna.
3. Durante la ejecución de las obras:
  - Informes semestrales sobre las medidas preventivas y correctoras que se han llevado a cabo incluyendo una valoración de su eficacia; definición y ejecución de nuevas medidas preventivas y correctoras si fueren necesarias.
  - Informes especiales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, que exijan un tratamiento específico y diferenciado.
4. Antes de la recepción de las obras:
  - Informe sobre el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la declaración de impacto ambiental y en el estudio de impacto ambiental.
  - Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de explotación.

En relación con la fase de explotación se indica en el estudio de impacto ambiental que «en función del contenido de los correspondientes informes previos al acta de recepción de las obras, será el propio aeropuerto, según sus métodos, el que incorpore las nuevas variables ambientales que procedan en su sistema de gestión medioambiental». Así, el promotor pospone hasta la recepción de la obra la definición del programa de vigilancia ambiental de la fase de explotación.

Este órgano ambiental considera que el PVA contemplado en el estudio de impacto ambiental presenta deficiencias que, a la vista de lo reflejado en el párrafo anterior, se refieren especialmente al seguimiento durante la explotación de las actuaciones previstas. Consecuentemente, se han incluido las condiciones 37 y 38 que inciden en el seguimiento durante la fase de explotación.

### Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución es sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a solicitud del promotor, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.1.d) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, y, por ende, ha sido tramitado de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización 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 y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

#### 4. Condiciones al proyecto

##### 4.1 Condiciones generales:

(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.

4.2 Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos. A continuación, se indican aquellas medidas del estudio de impacto ambiental y documentación complementaria que deben ser modificadas; las medidas adicionales establecidas en las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento que se consideran necesarias para garantizar la protección del medio ambiente; así como, las que se desprenden del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

Diseño y configuración del proyecto:

(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.

Suelo, subsuelo y residuos:

(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.

#### Agua:

(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 documentalmentemente 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.

#### Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario:

(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.

Fauna:

(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.

Aire (ruido):

(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  $L_d$  60 dB(A),  $L_e$  60 dB(A) y  $L_n$  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  $L_d$  60 dB(A),  $L_e$  60 dB(A) y  $L_n$  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 5 años, en línea con lo que establece la Ley 37/2003, del Ruido, para los mapas de ruido.

Aire (calidad del aire):

(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.

Cambio climático:

(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.

Paisaje:

(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.

Patrimonio cultural:

(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.

Efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto:

(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.

4.3 Condiciones al Programa de vigilancia ambiental.

(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.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de

los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 2 de noviembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

### ANEXO I

#### Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

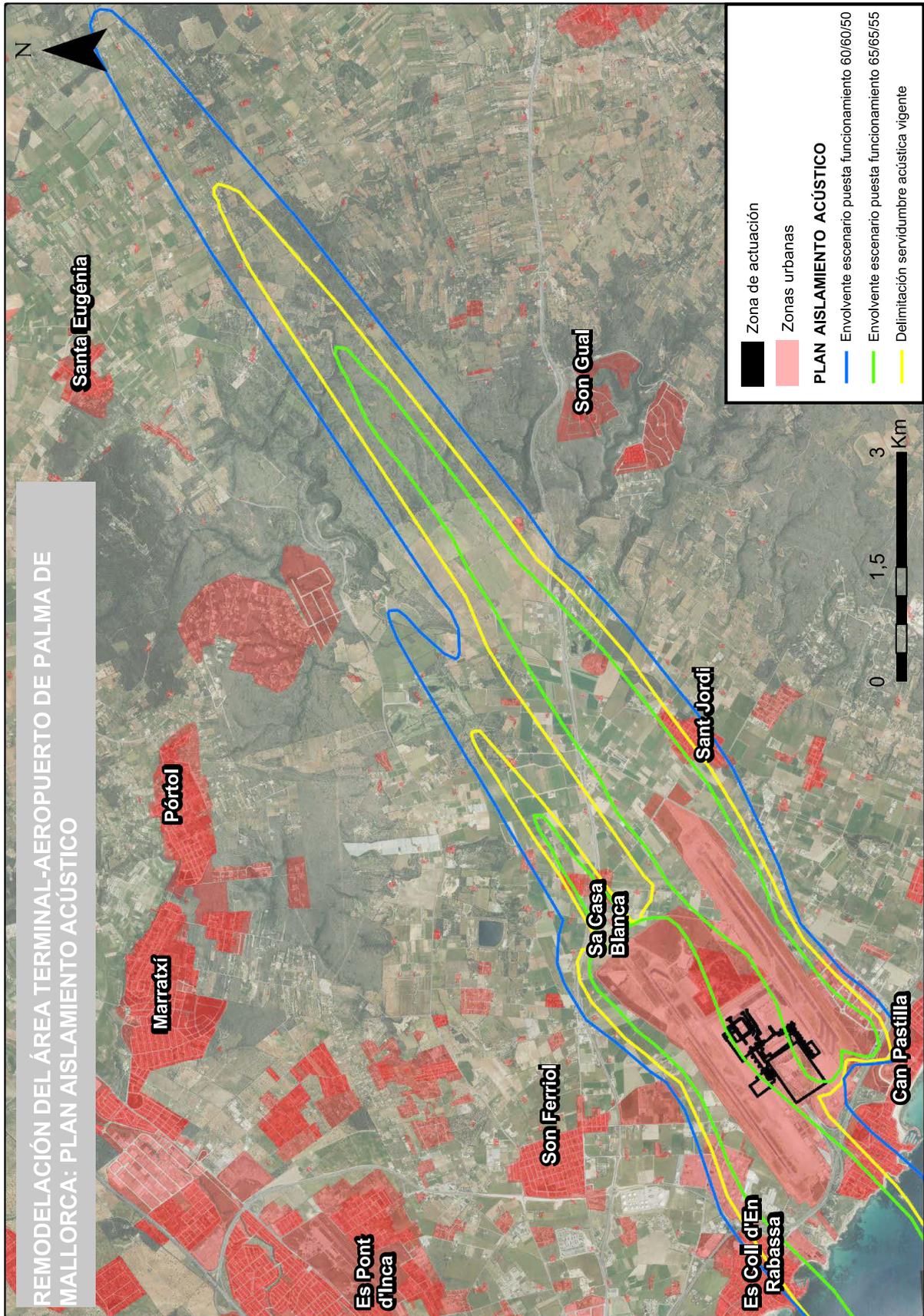
Consultados	Contestación
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
Subdirección General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industria. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Subdirección General de Residuos. Ministerio para la Transición Ecológica.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio para la Transición Ecológica.	No
Dirección General de Infraestructura. Subdirección General de Planificación y Medio Ambiente. Ministerio de Defensa.	Sí
Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Ministerio de Fomento.	Sí
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	No
Área de Contaminación Atmosférica. Centro Nacional de Sanidad Ambiental. Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades.	No
Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí*
Subdirección General de Sanidad Ambiental y Salud Laboral. Ministerio de Sanidad Consumo y Bienestar Social.	No
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Islas Baleares.	No
Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí*
Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Dirección General de Territorio y Paisaje. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Agencia Balear del Agua y la Calidad Ambiental (ABAQUA). Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Consortio de Aguas de las Islas Baleares. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Residuos y Educación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Energía y Cambio Climático. Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Consejería de Presidencia, Cultura e Igualdad. Delegación de la Presidencia para la Cultura. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Emergencias e Interior. Consejería de Administraciones Públicas y Modernización. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí*
Dirección General de Transporte Marítimo y Aéreo. Consejería de Movilidad y Vivienda. Gobierno de las Islas Baleares.	No
Dirección General de Turismo. Consejería de Turismo, Modelo Económico y Trabajo. Gobierno de las Islas Baleares.	No

\* Informes recabados tras la solicitud de subsanación formal del expediente al órgano sustantivo por parte del órgano ambiental. Adicionalmente se han recibido alegaciones emitidas por Mes per Mallorca y 2.484 alegaciones de particulares.

Consultados	Contestación
Departamento de Cultura, Patrimonio y Política Lingüística. Consell de Mallorca.	No
Departamento de Promoción Económica y Desarrollo Local. Consell de Mallorca.	No
Departamento de Movilidad e Infraestructura. Consell de Mallorca.	Sí
Departamento de Territorio. Dirección Insular de Territorio y Paisaje. Consell de Mallorca.	Sí
Departamento de Turismo y Deportes. Dirección Insular de Turismo. Consell de Mallorca.	No
Departamento de Sostenibilidad y Medio Ambiente. Consell de Mallorca.	No
Ayuntamiento de Palma. Área de Turismo, Sanidad y Consumo.	No
Ayuntamiento de Palma. Área de Medio Ambiente y Bienestar Animal.	No
WWF / ADENA.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción.	No
Grupo Ornitológico Balear (GOB).	No
Greenpeace.	No

\* Informes recabados tras la solicitud de subsanación formal del expediente al órgano sustantivo por parte del órgano ambiental. Adicionalmente se han recibido alegaciones emitidas por Mes per Mallorca y 2.484 alegaciones de particulares.

## ANEXO II



### ANEXO III

