

## **DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MENORCA**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO MENORCA.**

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. PROCESO DE EVALUACIÓN .....	4
3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL .....	6
3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN .....	6
3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR.....	7
3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.....	8
3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA.....	10
3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL.....	12
3.5.1. Medidas de Integración Ambiental .....	12
3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental .....	13
3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL.....	14
4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA .....	14
4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS .....	14
4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES .....	15
5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL .....	15
5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL.....	16
5.1.1. Medidas ambientales estratégicas.....	16
5.1.2. Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director.....	18
5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR.....	21
5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL .....	23

## **1. INTRODUCCIÓN**

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

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

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

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

## **2. PROCESO DE EVALUACIÓN**

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

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 19 de marzo de 2008, el Órgano Promotor remitió al Órgano Ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de la propuesta de revisión de Plan Director del aeropuerto de Menorca, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en noviembre de 2008, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las administraciones públicas afectadas

y público interesado con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Se realizaron 24 consultas, recibándose 11 respuestas:

- Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de las Islas Baleares
- Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio. Gobierno de las Islas Baleares
- Dirección General de Caza, Protección de Especies y Educación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Gobierno de las Islas Baleares.
- Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.
- Dirección General de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud y Consumo. Gobierno de las Islas Baleares.
- Delegación del Gobierno en Baleares
- Dirección Insular de Cultura. Departamento de Cultura y Patrimonio. Consell de Mallorca.
- Departamento de Cultura, Patrimonio, Educación y Juventud. Consell Insular de Menorca.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino
- Conselleria de turismo. Gobierno de las Islas Balears.
- Govern de les illes Balears. Consellería de Medi Ambiente. D.G. de Medi Forestal i Protecció d'Espècies.

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

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

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

Con fecha 28 de septiembre de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino recibió el informe redactado por el Órgano Promotor, donde se responde motivadamente a las observaciones y alegaciones formuladas.

Asimismo, es preciso informar que el 29 de septiembre de 2009 se publicó, en el Boletín Oficial del Estado (número 235), la Resolución de 10 de agosto de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto “Diversas actuaciones en el aeropuerto de Menorca”. Algunas de estas actuaciones desarrollan parte de las contempladas por la Revisión del Plan Director (ver Tabla 3-1). En este sentido, dado que la resolución se ha producido como culminación de un procedimiento administrativo, de Evaluación de Impacto Ambiental, completamente independiente a la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) del Plan Director, en ésta fueron igualmente consideradas, y por tanto en el Informe de Sostenibilidad fueron analizadas y evaluadas. Por este motivo, en la Memoria Ambiental quedan reflejadas en todo el documento como parte de la EAE efectuada.

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

### **3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

#### **3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN**

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto, analizando para ello el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO<sub>2</sub>, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte y la movilidad, y el medio socioeconómico.

El aeropuerto se encuentra localizado a 4,5 kilómetros al sudoeste de Maó, en los términos municipales de Maó y de Sant Lluís.

La caracterización acústica de la zona debida a la operativa actual de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (“Integrated Noise Model”), v.7.0, donde se concluye que en la situación actual no hay ninguna superficie expuesta que supere los objetivos de calidad acústica establecidos.

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

El entorno del aeropuerto está caracterizado por el paisaje agrícola tradicional. La UNESCO declaró Menorca como Reserva de la Biosfera, dado que posee valores naturales destacables. En este sentido, el espacio natural protegido más cercano al aeropuerto está aproximadamente a 2 Km., es “Dels Canutella a Llucalari”, Área Natural de Especial Interés (ANEI), LIC y ZEPA, mientras que a 2,5 Km se encuentra el Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP) “Els Vergers de Sant Joan”, a 3,5 Km. el Área Natural de Especial Interés, LIC y ZEPA de “S´Albufera a La Mola”, y a 6 Km. el Parque Natural de “S´Albufera des Graus”.

Dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto se encuentran dos agrupaciones de Ullastres incluidas en el Catálogo de Árboles Singulares de la Comunidad Autónoma. Asimismo, cabe destacar la presencia de algunas especies de fauna catalogadas como amenazadas, como son el sapo verde de Baleares, el cormorán moñudo, la gaviota Audouin, el carricerín real, la terrera común, el colirrojo real, el conejo, la tórtola común, la tortuga mediterránea y la largatija balear, estas dos últimas catalogadas como “En Peligro”.

En relación al patrimonio histórico y cultural, se han identificado tres puntos arqueológicos de interés, el yacimiento de Biniparratxet, el poblado talayótico de Torrelló y el predio de Biniati Vell. Asimismo, se han identificado, dentro y en el entorno del aeropuerto, densas redes de muros de piedra seca que poseen un valor etnológico, ambiental y paisajístico.

Finalmente señalar que Maó y Sant Lluís presentan una actividad claramente terciaria, si bien con cierta importancia de la actividad constructiva e industrial.

### **3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR**

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

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

	<b>ACTUACIÓN</b>
<b>SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES</b>	
<b>Campo de vuelos</b>	Regularización de la franja y RESA de la pista 01L-19R y de la pista de contingencia
	Desplazamiento o eliminación de objetos en franja, RESA por vulneración de servidumbres: eliminación del actual VOR/DME y sustitución por DVOR/DME en nueva ubicación. Traslado de la caseta del GP/ ILS pista 01L.
	Reposición del camino perimetral y cerramiento
	Instalación de un sistema de aproximación instrumental de precisión ILS por la cabecera 19R

<b>ACTUACIÓN</b>	
<b>Plataforma de aviación general</b>	Señalización de dos puestos de helicópteros
	Construcción de una calle de acceso a la calle de rodadura
<b>SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS</b>	
<b>Zona de pasajeros</b>	Ampliación del edificio terminal de pasajeros
	Construcción de edificios de aparcamientos ( total 2.087 plazas)
	Nuevo acceso al aeropuerto
	Adecuación y nuevos viales interiores
<b>Zona de servicios</b>	Construcción una nueva torre de control
	Traslado de talleres, almacén y centro de emisores
	Construcción de un edificio de aparcamientos de dos niveles para empleados (300 plazas)
	Nuevos viales de servicio
<b>Zona de aviación general</b>	Construcción de un edificio terminal de aviación general
	Construcción de aparcamiento de vehículos
<b>Zona de actividades complementarias</b>	Adecuación del antiguo edificio terminal de carga
<b>Zona de abastecimiento</b>	Instalación nueva depuradora
	Desplazamiento de depósitos de combustibles en campo de vuelos
<b>ADQUISICIÓN DE TERRENOS</b>	
Adquisición de terrenos	

En este sentido, la Resolución de 2 de septiembre de 2003 (BOE número 234 de 30 de septiembre de 2003), incluye la nueva torre de control, el nuevo edificio de aparcamientos sobre la P2 actual y la urbanización del área de taxi. Asimismo, la Resolución de 10 de agosto de 2009 (BOE número 235 de 29 de septiembre de 2009) contempla la regularización de la franja y RESA de la pista 01L-19R y de la pista de contingencia, la reposición del camino perimetral y cerramiento, y la instalación de una nueva depuradora

### **3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL**

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

El diseño y ubicación de algunas de las actuaciones necesarias está condicionada por la configuración actual del aeropuerto, por lo que las alternativas parciales que el Plan Director puede proponer son únicamente tres alternativas al aparcamiento de vehículos.

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

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



ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
Ruido	Afección a la población por niveles de ruido inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados:
Calidad del Aire	Emisiones de contaminantes atmosféricos (excepto Gases de Efecto Invernadero, GEI)	Emisiones totales anuales de contaminantes: NO <sub>x</sub> , PM <sub>10</sub> , HC.
	Afección a la población por niveles de inmisión inadecuados	Superficie habitada afectada por niveles de inmisión inadecuados
Cambio climático	Emisiones de GEI / Consumo de energía	Emisiones totales de GEI
	Adaptación al cambio climático	Grado de adaptación a escenarios climáticos futuros
Biodiversidad	Afección a Espacios Naturales protegidos (ENNPP)	Nº y Superficie de EENNPP alterados
	Afección a hábitat de interés	Nº y Superficie de hábitat de interés alterados
	Afección a especies de avifauna	Nº y Superficie de hábitat de aves de interés afectadas
	Afección a corredores biológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a EENNPP y hábitats por fragmentación	Grado de fragmentación de espacios y hábitat afectados
Relieve, Suelos y Residuos	Afecciones al relieve derivadas de los movimientos de tierras	Volumen de movimiento de tierras total Volumen de préstamos
	Afecciones al suelo	Superficie de suelo ocupada
	Generación de residuos	Volumen de excedentes de excavación
		Volumen de residuos de demolición
Aguas medio hidrológico y	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Nº de ríos y arroyos interceptados
	Afección a riberas	Superficie de riberas afectadas
	Afección al dominio público hidráulico (DPH) y costero (DPMC)	Superficie de DPH y DPMC ocupada
	Riesgos de inundación	Superficie de zonas de inundación afectadas
	Recarga de acuíferos	Superficie de zona de recarga de acuíferos pavimentada
Patrimonio cultural	Afección a elementos del patrimonio cultural	Nº de elementos culturales afectados y grado de afección
Paisaje	Afección al paisaje	Superficie de áreas de interés paisajístico afectadas
Ordenación territorial y planeamiento	Compatibilidad con la ordenación territorial y el planeamiento urbanístico	Grado de compatibilidad con los usos actuales y futuros del suelo
Incidencia social y económica	Contribución al crecimiento económico	Empleo generado
Viabilidad y	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades

ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
funcionalidad técnica	Eficiencia económica	Inversión necesaria

Derivado del análisis técnico, la “alternativa seleccionada para el Plan Director” está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como la alternativa escogida para el aparcamiento de vehículos, que ha sido finalmente la alternativa 1 por sus ventajas a la hora de realizar futuras ampliaciones del aparcamiento mediante la construcción de nuevos niveles en el aparcamiento P-2 y la posibilidad de construir un edificio de aparcamientos de varios niveles en el P-1.

### 3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la revisión del Plan Director tiene una superficie de 315,48 ha, de las cuales 236,15 ha corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 51,03 ha al subsistema de actividades aeroportuarias y 28,30 ha a la zona de reserva aeroportuaria, lo que supone una superficie neta de 6,98ha más que las delimitadas por el Plan Director anterior (O.M. de 19 de julio de 2001).

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

- Contaminación atmosférica: Los resultados obtenidos derivados de la modelización mediante el programa EDMS 4.5., permiten concluir que, para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), en las poblaciones cercanas al aeropuerto no se superan los límites permitidos por la normativa vigente, siendo bajo el riesgo de alcanzar valores elevados de concentración de contaminantes.
- Ruido: Los resultados obtenidos del análisis efectuado utilizando el programa de simulación INM v.7.0, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que no se han detectado enclaves urbanos ni suelo urbanizable en los que se superen los objetivos de calidad acústica fijados para el horizonte de desarrollo previsible considerado (horizonte 3).
- Cambio climático: Con relación con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, si bien se estima una emisión total de 54.766 toneladas de CO<sub>2eq</sub> en el horizonte 3 frente a las 33.352 toneladas de CO<sub>2eq</sub> del año 2008. No se prevé la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.
- Agua y medio hidrológico: El desarrollo de las actuaciones que propone la revisión del Plan Director no afectará significativamente a dominio público hidráulico ni inundable.

- **Suelos:** El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas, con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo que se estima en 20ha, pertenecientes a suelos aluviales.
- **Residuos:** El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte, si bien se estima una tasa de reciclaje del 22%.
- **Biodiversidad, fauna y flora:** No se ha identificado en el ISA ningún espacio natural protegido cercano al ámbito aeroportuario. Únicamente destaca la localización de dos agrupaciones de ullastres incluidos en el Catálogo de Árboles Singulares de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, que una de ellas se encuentra próxima a la zona de construcción de un nuevo vial. La potencial afección sobre los Ullastres y al resto de vegetación (estimada en un total de 35ha.) repercutirá a la fauna asociada, especialmente a la tortuga mediterránea.
- **Patrimonio Cultural:** Se identifican varios elementos culturales que se encuentran en el entorno del aeropuerto, si bien tan solo se verá afectado directamente el yacimiento de *Biniati Vell*, debido a la ejecución de los viales de acceso a la zona de aviación general y la urbanización sur de la Zona de Servicio, aunque en el yacimiento ya no se aprecian restos de construcciones prehistóricas o romanas. Asimismo, el ISA contempla las posibles afecciones indirectas al resto de elementos culturales identificados, así como la posible afección a muros de piedra seca.
- **Paisaje:** Las afecciones sobre el paisaje son calificadas por el ISA de poco relevantes, dado que no existen áreas singulares en el entorno, y sí una presencia de zonas urbanas que hacen que los efectos previsibles de la alternativa a desarrollar se consideren de escasa identidad, y que el área de estudio analizado sea capaz de asumir nuevas infraestructuras sin que la percepción visual del entorno se viera afectada significativamente.
- **Infraestructuras de transporte y movilidad:** Las actuaciones planteadas en el marco de la revisión del Plan Director no implican afecciones significativas en las infraestructuras existentes, aplicándose en todo momento las medidas suficientes ante afecciones directas o indirectas (cortes de suministros, desvíos, etc.). Asimismo, se menciona en el ISA, como aspecto positivo, la mejora que supondrá el nuevo acceso al sur del aeropuerto, con lo que se conseguiría que la zona costera de Sant Lluís y urbanizaciones de gran densidad turística como Binibequer y Binisafuller, tengan un acceso directo al aeropuerto.
- **Efectos territoriales:** El ISA no prevé grandes afecciones en los desarrollos urbanísticos en el entorno aeroportuario, dada la baja densidad y dispersión de los núcleos urbanos. Asimismo, a pesar de que la zona de servicio del aeropuerto aumenta e implica la adquisición de terrenos en la zona oeste (adecuación de las franjas de pista y desvío del camino perimetral) y en la zona sureste (adecuación del subsistema de movimiento de

aeronaves), el ISA destaca que el planeamiento de Sant Lluís clasifica los suelos limítrofes a la Zona de Servicio (SGA) como área de cautela del aeropuerto, por tanto, desde el punto de vista de la planificación territorial no se plantean conflictos importantes.

- Incidencia social y económica: La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, dado el aumento de operaciones previsto, por lo que serán necesarios mayores servicios para atender a toda la demanda. En este sentido, en base a varias valoraciones, el ISA realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, cifrada en 11.714 puestos en el horizonte de desarrollo previsible, frente a los 7.464 puestos existentes en 2008.

### **3.5. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL**

#### **3.5.1. Medidas de Integración Ambiental**

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

- Planeamiento urbanístico y territorial: La propuesta de Plan Director incluye una serie de normas y criterios con relación a las condiciones de uso de los predios que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea, lo que supone que éstas se tendrán que incorporar a los instrumentos de planeamiento territorial, urbanístico y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, tal como establece la disposición adicional única de la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea.
- Contaminación acústica
  - Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Directiva 2002/30/CE sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios.
  - Servidumbre acústicas: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de desarrollo previsible (horizonte 3) definida por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A).
- Contaminación atmosférica: El ISA propone una serie de medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas para el desarrollo de las actuaciones.
- Generación y Gestión de residuos: Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.

- **Vegetación y fauna:** Se establecen distintas medidas en la fase de obra de los proyectos (delimitaciones de perímetro, restauración ambiental, programación de trabajo, formación a los trabajadores, etc.), así como medidas específicas relacionadas con la avifauna (con el objetivo de evitar generar elementos atractivos en el interior del aeropuerto). En este sentido, el ISA establece medidas a tomar al inicio de las obras y durante las mismas en relación a la tortuga mediterránea para en caso de identificarse, trasladarlas al terrario del aeropuerto existente, para que posteriormente sean de nuevo liberadas en las condiciones apropiadas. Asimismo, cualquier ejemplar de especie de interés será trasladado a un ecosistema similar para evitar afecciones, avisando a la administración competente en el caso de que un ejemplar corresponda a una especie protegida.
- **Consumo energético:** Se propone la aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Federal Aviation Administration (FAA) para la reducir la emisión de GEI, así como medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.
- **Medio hídrico:** El ISA señala la construcción de una nueva depuradora de aguas residuales, dotada de un reactor biológico de membranas y un sistema de clarificación MBR modular, estableciendo las siguientes medidas:
  - Optimización del rendimiento de la depuradora con respecto al tratamiento de las sentinas, para lo que se proponen varias alternativas como la construcción de un depósito regulador que homogeneice el efluente y lo dosifique previo a su inclusión al colector de aguas fecales, o la instalación de un sistema de tratamiento físico-químico
  - Para el tratamiento de las aguas pluviales procedentes de plataforma y las aguas pluviales procedentes del nuevo aparcamiento, está prevista la instalación de dos plantas separadoras de hidrocarburos.
- **Patrimonio Cultural:** Dada la identificación de varios yacimientos arqueológicos, se realizará previo al inicio de las obras una prospección arqueológica debidamente autorizada para determinar sus límites reales. En caso de localizar indicios o restos de interés, será comunicada a la administración competente que establecerá las medidas adecuadas. Asimismo, entre otras acciones, se realizará un control arqueológico de las obras, y en el caso de los muros de piedra seca, si bien éstos se intentarán respetar, en caso de necesidad de demolición se consultará a la administración competente, considerando la posibilidad de su traslado a nuevas ubicaciones respetando la misma técnica constructiva.

### **3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental**

Para la realización del seguimiento ambiental de la Revisión del Plan Director, el ISA ha establecido el siguiente objetivo: *“Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales establecidos para esta evaluación ambiental, seguir los efectos ambientales del Plan Director, evaluar el grado de cumplimiento y ejecución de las diferentes actuaciones*

*ambientales incluidas en el Plan Director, así como de las determinaciones y medidas preventivas y correctoras, e Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas.”*

### **3.6. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL**

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

## **4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA**

### **4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS**

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

- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Comissió de Medi Ambient
- Consell Insular de Menorca. Departamento de Cultura, Patrimonio, Educación y Juventud.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Biodiversitat.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Recursos Hídrics.
- Govern de les Illes Balears. Direcció General de Salut Pública i Participació.
- Govern de les Illes Baslears. Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori. Direcció General d'Ordenació del Territori.

Los aspectos más importantes tratados en las alegaciones son los siguientes:

- Justificación de las estimaciones de desarrollo previsible y del incremento de superficie
- Estudiar en mayor detalle la incidencia en el impacto paisajístico y en la contaminación lumínica.
- Valoración y consideración de las áreas de prevención de riesgo por contaminación de acuíferos y de incendios. En relación a este aspecto se solicita el estudio de los focos de contaminación, así como la potencial inundabilidad de las áreas próximas por el aumento de la superficie impermeable.

- Determinación de los modelos de tratamiento, reutilización, depuración y vertidos de aguas en los diferentes horizontes. Asimismo, se señala la necesidad de prever los consumos de agua por horizontes frente a las concesiones obtenidas.
- Se señalan distintos aspectos sobre la afección de la revisión del Plan Director sobre la movilidad de la isla.
- Se reclaman la aplicación de distintos criterios en relación a la potencial afección al patrimonio cultural e histórico, realizando un seguimiento arqueológico de las obras y la petición de distintos permisos
- Se establecen distintos requerimientos y requisitos en materia de salud (calidad del aire exterior e interior, ruido, calidad del agua, etc.).

#### **4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES**

En respuesta a los escritos recibidos, el Órgano Promotor informó que las estimaciones de demanda y por tanto de tráfico se han establecido en función de los criterios establecidos por el Manual de Previsión del Tráfico Aéreo en los aeropuertos de la Red de Aena, y de estas demandas se establecen los requerimientos e infraestructuras necesarias, así como las superficies de ocupación necesarias.

Asimismo, se señala que se han previsto medidas que permiten disminuir y minimizar, entre otros aspectos, la contaminación lumínica, la afección al patrimonio cultural, a la salud pública, a la potencial contaminación hídrica. En este sentido, el promotor clarifica aspectos relacionados con el consumo de agua y el modelo general de depuración del aeropuerto, que estará dotado de un reactor biológico de membranas y un sistema de clarificación MBR modular, estableciéndose igualmente el sistema de vertidos.

Finalmente, señalar que en relación a la movilidad, la revisión del Plan Director cuenta con un estudio de la incidencia del aeropuerto en el ámbito territorial circundante, donde se analiza ésta en el escenario actual y su evolución futura, estableciendo las necesidades para mantener un nivel de circulación adecuado.

#### **5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL**

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

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

El aeropuerto de Menorca tiene implantado y certificado desde junio de 2001 un Sistema de Gestión Ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006. Dado el alcance y



carácter de esta norma, las determinaciones recogidas en la Memoria Ambiental, en la medida de lo posible, se integrarán y/o compatibilizarán con este Sistema de Gestión

## **5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL**

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

### **5.1.1. Medidas ambientales estratégicas**

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

#### ➤ Energía

- Elaboración de un **Plan de ahorro y eficiencia energética**: Se realizará para el aeropuerto en su conjunto priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director, en las que se considerarán criterios de eficiencia en la climatización y el alumbrado, así como criterios bioclimáticos y de eficiencia en el diseño las instalaciones.
- Elaboración de un **Plan integral del uso de energías renovables** en el recinto aeroportuario, analizando la viabilidad de la aplicación de medidas para el fomento de uso de combustibles limpios o energías renovables en las instalaciones y vehículos implicados en la operación del aeropuerto en su conjunto.
- Se establecerán procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.
- Se elaborará un diagnóstico y propuestas sobre la movilidad sostenible de los usuarios del aeropuerto y promoverá acciones para su aplicación, en colaboración con las administraciones competentes.

➤ Ciclo Integral del Agua: Se elaborará un **Plan de Gestión Integral del Agua**, que se desarrolle a través de diferentes programas: Programa de seguimiento de las necesidades de abastecimiento de aguas y de revisión de las concesiones de agua otorgadas respecto a la demanda de agua requerida en cada momento; Programa de depuración y reutilización de aguas; Programa de Minimización del Consumo de Agua en el Aeropuerto; Programa de seguimiento de vertidos; Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas (especialmente importante, dada la existencia en el entorno aeroportuario de un Área de Prevención de Riesgos de Contaminación de



Acuíferos) y Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo. Asimismo, se establece un Programa de prevención de inundaciones, donde se analizará la aportación de aguas a zonas inundables debido al aumento de la superficie impermeable y se establecerán las medidas que sean necesarias, teniendo en cuenta la posibilidad de la instalación de un estanque de tormentas.

- **Biodiversidad:** Se diseñará un **Plan de Prevención y Extinción de Incendios** que establezca las medidas necesarias para minimizar dicho riesgo, tanto en las fase de construcción como de explotación del aeropuerto.
- **Fauna:** El aeropuerto elaborará un **Plan de Gestión de la Avifauna** que comprenderá: criterios de gestión de las obras del aeropuerto para evitar la creación de focos de atracción para la fauna; criterios de gestión y mantenimiento de los terrenos del aeropuerto para no fomentar la presencia de fauna en el campo de vuelos; compatibilidad del tráfico aéreo con las rutas migratorias de las aves, incorporando en el procedimiento de vigilancia un indicador específico de seguimiento de este aspecto; mantenimiento del actual Sistema de Control de la Fauna del aeropuerto.
- **Residuos:** Como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se establecerá un **Plan integral de minimización y gestión de residuos** aeroportuarios, que coordine todas las acciones de gestión con todos los agentes presentes en la actividad aeroportuaria (suministradores, proveedores, clientes, contratistas, operadores, etc.), y que establezca objetivos de reducción.
- **Ruido:** La propuesta de zonas de servidumbre acústica definida en el ISA, toma fuerza legal vinculante por aplicación de lo señalado en la Disposición Transitoria Tercera de la ley 37/2003, del ruido, y en la Disposición Transitoria Primera del RD 1367/2007, que la desarrolla, por lo que de la aprobación del Plan Director, resulta de aplicación inmediata el mandato del apartado 4 de la Disposición Adicional Única de la ley 48/1960 y lo señalado en el artículo 11 del RD 1367/2007, relativo a la obligación para el planeamiento urbanístico de incorporar las limitaciones de estas servidumbres en sus determinaciones propias, como limitaciones de uso o aprovechamiento de los terrenos afectados, elaborando un plan de acción, cuyos objetivos ambientales, de acuerdo con lo especificado en la disposición adicional tercera, apartado 4, del RD 1367/2007 citado, se alcanzarán antes del 31 de diciembre de 2020.

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

- **Paisaje:** Se elaborará un **Plan de Integración Paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura, fijando los criterios generales para la restauración y adecuación de todos los espacios aeroportuarios, evitando el empleo de especies exóticas en las labores de

restauración ambiental o jardinería y la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

➤ Patrimonio Cultural

Dada la presencia de distintos bienes patrimoniales de interés cultural, se realizará una **Prospección Arqueológica** superficial del aeropuerto en los límites de propiedad de Aena, así como en aquellos terrenos de la nueva Zona de Servicio propuesta en el que fuera posible la realización de las tareas de dicha prospección. En función de los resultados de la prospección arqueológica superficial, así como de las actuaciones previstas en el Plan Director, se coordinarán con la administración autonómica competente las acciones a llevar a cabo para la conservación del Patrimonio.

En cualquier caso, todos los yacimientos arqueológicos detectados deberán delimitarse de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 12/1998 del patrimonio histórico de las Islas Baleares, especialmente los yacimientos identificados en el ISA (Biniparratxet, Torello y Biniati Vell).

- Ordenación del Territorio: El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en la Memoria Ambiental, con especial atención a las infraestructuras de conexión necesarias del aeropuerto con los Sistemas Generales municipales y comarcales.

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

La Memoria Ambiental no exime a ninguna de las actuaciones previstas en el Plan Director de someterse a evaluación ambiental si así es requerido por la normativa vigente.

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

➤ Medidas de integración ambiental a incorporar en los proyectos

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

- **Calidad atmosférica**: Cada proyecto que desarrolle las actuaciones previstas en la Propuesta de Plan Director, analizará y evaluará específicamente sus afecciones sobre el medio atmosférico, tanto físico como químico. En este sentido, este análisis contemplará los efectos que se generarán por la contaminación lumínica, adoptando las medidas minimizadoras y de seguimiento necesarias.

- **Calidad del medio ambiente interior de los edificios:** Se adoptarán medidas para mantener una adecuada calidad del ambiente interior, con especial atención a la calidad física y química del aire, para lo que seguirán las determinaciones del Código Técnico de la Edificación y la aplicación del RD 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.
- **Ruido:** Se priorizará la programación de las obras en periodo diurno, salvo condicionantes técnicos que lo impidan y que serán justificados. El diseño del trazado de los nuevos viales de servicio minimizará la afección acústica a la población y fauna que habita en su entorno. En su ejecución se estudiará el empleo de técnicas que mitiguen las emisiones sonoras.
- **Agua:** Se analizará la ocupación del dominio público hidráulico, solicitando las autorizaciones correspondientes. Se contemplará, en el diseño de los proyectos, la aplicación de dispositivos ahorradores de agua y otras medidas de minimización de consumo de agua en todas las instalaciones y edificaciones.

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

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

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

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

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

Las canteras de suministro de material deberán estar autorizadas por el organismo competente, debiéndose especificar las posibles opciones existentes en la evaluación ambiental del proyecto. Los excedentes de tierras tendrán como destino vertederos

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

- **Residuos:** Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- **Biodiversidad:** Previo al inicio de cualquier obra, se realizará un reconocimiento de campo que identifique fauna de interés, aplicándose las medidas preventivas y correctoras necesarias para la preservación de especies protegidas, trasladando en lo posible cualquier especie a un ecosistema similar, con especial atención a especies como la curruca rabilarga, la tortuga mediterránea o el lirón careto.

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

Dada la presencia de dos agrupaciones de ullastres incluidos en el Catálogo de Árboles Singulares de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, éstas se localizarán y se señalarán para evitar su afección por el desarrollo de las obras. En el caso de que el nuevo vial de acceso afecte potencialmente a estas formaciones, se adoptarán las medidas que considere conveniente la administración autonómica competente para la conservación de estos ejemplares.

- **Patrimonio cultural:** Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados, siguiendo las determinaciones de la Ley 12/1998. Se planificarán las obras de tal forma que no se sitúen los elementos auxiliares en las cercanías de los elementos patrimoniales identificados, especialmente los yacimientos de Biniparratxet, Torello y Biniati Vell.

Asimismo, se considerará la realización de riegos periódicos en los caminos de obra, áreas de acumulación de sedimentos, zonas en las que se realicen movimientos de tierra, etc. que eviten la emisión de partículas en suspensión a la atmósfera y que pueda afectar a los yacimientos y elementos patrimoniales de interés identificados.

- **Medio socioeconómico:** Cuando el proyecto implique expropiaciones, la evaluación ambiental analizará de forma detallada la afección de las mismas (superficie, usos, implicaciones económicas y sociales, etc.)
- **Infraestructuras y servicios:** Se informará con detalle y antelación suficiente sobre posibles cortes de suministros, accesos o cualquier otra circunstancia que altere cualquier servicio a la ciudadanía.

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

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

- Calidad atmosférica: establecimiento de medidas para el control de emisiones de gases de combustión de vehículos y maquinaria de obra, así como de emisiones de partículas en suspensión, especialmente en días ventosos y en zonas habitadas.
- Control de los vertidos de aguas y la detección de vertidos accidentales
- Verificar la ausencia de basureros o áreas incontroladas de residuos, que puedan atraer fauna y afectar a su vez a la avifauna.
- Verificar de forma periódica el estado de conservación de las zonas sensibles que hayan quedado preservadas de las actuaciones constructivas y que deben estar señalizadas.
- Control del sistema de gestión de residuos y de la aparición de vertidos de residuos no controlados.
- Seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia. En caso que se detectasen restos de interés se informará a la administración competente para adoptar las medidas oportunas.
- Seguimiento del adecuado funcionamiento de infraestructuras y servicios que puedan potencialmente afectar a la ciudadanía por la realización de las obras.

## **5.2. MEDIDAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR**

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

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

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

El seguimiento se concretará en Informes, bien de carácter anual, donde se seguirán los indicadores de la tabla 5.1., bien quinquenal donde se vigilarán los indicadores expresados

en la tabla 5.2. Asimismo, se indicará en estos el grado de evolución de los planes y programas establecidos, así como de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

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

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

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

Factor del Medio	Indicadores
Emisiones químicas	Emisiones totales anuales de los siguientes contaminantes: - NO <sub>x</sub> . - SO <sub>x</sub> . - HC. - PM <sub>10</sub> . - CO

Factor del Medio	Indicadores
Ruido aeroportuario	Superficie incluida en la envolvente 60-60-50.
	Viviendas afectadas por la envolvente 60-60-50.
Patrimonio Cultural	Elementos y bienes afectados catalogados como bienes de interés cultural, históricos, arquitectónicos, etnográficos, arqueológicos, paleontológicos, puntos de interés geológico, vías pecuarias y caminos tradicionales
	Elementos patrimoniales identificados

### 5.3. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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

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