

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15497 *Resolución de 10 de agosto de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Diversas actuaciones en el aeropuerto de Menorca.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado K del grupo 9 anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 14 de diciembre de 2007 y procediendo a formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

El aeropuerto de Menorca está situado a 4,5 km al suroeste de la capital, Mahón, ocupando una superficie de 250,5 ha de las que 233,6 pertenecen al término de Mahón y 16,9 al término de San Luis. Es un aeropuerto civil y de clase internacional con categoría 4-D.

Las coordenadas geográficas de su punto de referencia son 39º51'45"N y 04º13'07"E y su elevación es de 92,12 m.

Las previsiones de crecimiento para el aeropuerto, revisadas en marzo de 2008 por AENA, determinan un crecimiento del número de pasajeros de 2,7 millones en 2007 a 4,7 millones en 2025 y un crecimiento del número de naves de 33.802 en 2007 a 55.700 en 2025; por lo que concluyen que es necesario adaptar las instalaciones del aeropuerto de Menorca a la nueva situación prevista. Por todo ello las actuaciones que se pretenden llevar a cabo son:

Construcción de una nueva instalación de depuración de aguas residuales, ya que la depuradora existente no responde a las necesidades actuales, y dos plantas de tratamiento y depuración de las aguas hidrocarburadas de escorrentía. Conlleva:

Nueva depuradora de aguas residuales con un caudal máximo a tratar de 600 m³/día al que hay que añadir otros 96 m³/día procedentes del rechazo de aguas nitrogenadas de la planta de ósmosis del aeropuerto, con un reactor biológico de membrana.

Adecuación de los dos pozos de bombeo de vertidos, previos a la depuradora.

Planta separadora de hidrocarburos de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, formada por una línea de tratamiento que procesará un caudal punta de 13.850 l/seg y un caudal de tratamiento de 2.400 l/seg en 3 líneas iguales de 800 l/seg cada una. Consta de un rebosadero de tormenta prefabricada, equipo compacto de decantación de lodos y arenas y separación de hidrocarburos.

Planta separadora de hidrocarburos de la plataforma de aparcamiento privado formada por una línea de tratamiento que procesará un caudal punta de 1.200 l/seg y un caudal de tratamiento de 240 l/seg. Consta de un decantador de lodos y arenas y separación de hidrocarburos.

Diversas actuaciones ligadas a la seguridad aeroportuaria, para adaptarlo a las recomendaciones incluidas en el anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Comprende:

Ampliación de la franja de pista 01L-19R hasta una distancia de 150 m a cada lado del eje.

Regularización de la nivelación de las franjas de las pistas 01L-19R y 01R-19L (pista de vuelo de contingencias).

Ampliación y regularización de la nivelación de la RESA (Runway End Safety Area) 19R.

Regularización de la nivelación de la RESA 01L.

Regularización de la nivelación de las franjas de la calle de rodaje A2 y H2.

Modificación de la línea TCL (señal de eje de calle de rodaje) en la pista de contingencia 01L-19R.

Instalación de luces de eje de la calle de rodaje.

Reposición de servicios afectados como camino y vallado perimetral, arquetas de balizamiento, eléctricas y de servicios varios, embocaduras, arquetas y cunetas de drenaje, bordillos, mangas de viento, señalización vertical de las calles de rodadura y pistas, bases de replanteo y PAPIs.

Ejecución de la tercera fase de urbanización del área de servicios.

Urbanización de una superficie de 8.458 m².

Instalaciones de alumbrado, viales, drenaje, saneamiento y agua.

Canalizaciones para futuras instalaciones de redes de voz y datos.

Se plantean las siguientes alternativas para cada una de las actuaciones:

Respecto a las actuaciones encaminadas a adecuar la seguridad aeroportuaria a las recomendaciones de la OACI, se trata de mejoras, ampliaciones o sustituciones de elementos ya existentes, y respecto a la urbanización del área de servicios (3.ª fase) consiste en la ampliación de la existente, insertándose en la infraestructura consolidada y en funcionamiento.

En cuanto a la nueva depuradora se consideran dos alternativas para la ubicación de la depuradora:

Situarla en el mismo lugar donde se encuentra la depuradora actual.

Situarla en un nuevo lugar.

Se desecha la ubicación en el mismo lugar de la actual porque ésta dejaría de estar operativa durante un periodo mayor de un año, y se verterían los efluentes sin tratar, por lo que se eligió la nueva ubicación con los siguientes condicionantes:

Para conseguir una mejor eficiencia y menor coste energético, situarla aguas abajo.

Para evitar los olores, se construirá una nave donde quedará albergada la depuradora, y se alejará de la terminal de pasajeros y de áreas de mayor tránsito de personas.

Que no interfiera con las infraestructuras y servicios existentes.

Que el diseño cubra las características de caudales muy variables durante el año, que posee el aeropuerto de Menorca.

Se selecciona, por tanto, la ubicación en el área situada al sureste de la terminal de pasajeros, frente al aparcamiento de larga distancia.

La ubicación de las dos plantas de separación de hidrocarburos se ha determinado por los condicionantes de eficiencia energética y la configuración actual del aeropuerto, por lo que se sitúan al sur del edificio terminal, en una parcela lindante con la depuradora existente.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Clima. El clima es de tipo mediterráneo, siendo la temperatura media de las máximas absolutas de 28,9 °C y la media de las mínimas absolutas de 7,5 °C y la precipitación

media anual es de 599 mm. La zona está expuesta con intensidad a la acción de los vientos.

Calidad del aire. Ruido. Para caracterizar la calidad acústica del entorno, en el estudio de impacto ambiental se han representado las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 75 y 80 dB(A), para los periodos día y tarde (Ld y Le), y Leq 50, 55, 60, 65 y 70 dB (A), para el periodo noche (Ln), calculados para los escenarios del año 2011 y 2025.

El estudio de impacto ambiental caracteriza la calidad química del aire en la fase de obras y en la fase de funcionamiento para los escenarios 2011 y 2025, con el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes (NOx, HC y PM10), no superando los máximos determinados por las leyes vigentes.

Geología y Geomorfología. Los materiales sobre los que se sitúa el aeropuerto se encuadran dentro del Mioceno, en la que se definen 3 unidades: una inferior conglomerática, una intermedia calcarenítica y una superior arrecifal.

Edafología. El aeropuerto de Menorca está asentado sobre suelos cambisoles crómico, con un perfil de tipo ABC.

Hidrología e Hidrogeología. A unos 1.700 m al oeste del recinto aeroportuario se encuentra el Barranco de Ses Penyes, con una longitud de unos 5 km, que desemboca en la cala de Es Canutells. Al sur del aeropuerto a 800 y 1.200 m se localizan 2 barrancos menores que desembocan en las calas de Biniparratx y Binissafull.

El recinto aeroportuario se sitúa sobre la unidad hidrogeológica U.H. 19.01 Migjorn.

Vegetación. Al sur de la urbanización del área de servicios se encuentra una zona de vegetación densa, donde destaca el acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*) y el lentisco (*Pistacia lentiscus*), con ejemplares bastante desarrollados y de porte arbóreo, con sotobosque formado por *Allium roseum*, *Asparagus albus*, *Asparagus officinalis* (esparraguera), *Asphodelus aestivus* (gamón), *Carduus pycnocephalus* (cardo), etc.

Al noroeste del recinto aeroportuario, se encuentra un encinar, disperso en varias manchas de vegetación.

Al este, está presente un ullastrar con acebuche y lentisco. Al oeste del recinto, y coincidiendo a lo largo del vallado, se encuentra una franja de 5 a 10 m de espesor de acebuches y lentiscos de porte arbustivo.

Dentro del límite del sistema general aeroportuario se encuentran 2 agrupaciones de árboles denominadas Ullastres del Aeropuerto incluidos dentro del Catálogo de Árboles Singulares de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, establecido por la ley 6/1991 de 20 de marzo.

Fauna. Entre las aves citar el gorrión común (*Passer domesticus*), avión común (*Delichon urbica*), golondrina común (*Hirundo rustica*), vencejo común (*Apus apus*), pardillo común (*Carduelis cannabina*) y terrera (*Calandrella brachydactyla*), entre otros.

Entre los anfibios y reptiles se puede encontrar el sapo verde de Baleares (*Bufo viridis* balearica), lagartija balear (*Podarcis lifordi*), y culebra de cogulla peninsular (*Macroprotodon mauritanicus*), destacando dentro del área aeroportuaria la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*).

Entre los mamíferos se encuentran, la comadreja (*Mustela nivalis boccamela*), la musaraña de campo de Menorca (*Crocidura suaveolens balearica*) o el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersi*).

Espacios naturales de interés. Red Natura 2000. Menorca recibió de la UNESCO, el 7 de octubre de 1993, la declaración como Reserva de la Biosfera

El Área Natural de Especial Interés (ANEI), Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) más cercano es Dels Canutells a Llucalari ES0000237, que se sitúa a unos 2,8 km hacia el suroeste del aeropuerto.

A unos 2,5 km del aeropuerto se encuentra el Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP) Els Vergers de Sant Joan, a 3,5 km el ANEI, LIC y ZEPA S'Albufera a La Mola ES0000235 y a unos 6 km al sureste el LIC ES5310073 Área Marina Punta Prima – Illa de l'Aire.

El Parque Natural de S'Albufera des Graus, a 6 km del aeropuerto, está declarado Espacio Protegido por Decreto 50/1995, de 4 de mayo.

Respecto a los hábitats de interés comunitario, el más cercano se encuentra al sur del aeropuerto, a unos 800 m y se trata del hábitat 9320 Prasio–Oleatum sylvestri.

Patrimonio. En el entorno del aeropuerto, y dentro del mismo, existen zonas de interés arqueológico.

En la cabecera sur, se encuentra delimitada el Área de Protección del yacimiento de Biniparratxet declarado Bien de Interés Cultural (BIC).

La cabecera norte se encuentra próxima al poblado talayótico de Torelló, declarado BIC.

En la zona, a unos 400 m al sur de los aparcamientos de coches de alquiler y el polideportivo se localiza abundante cerámica, lo que indica la posible presencia de un yacimiento.

Tanto en el entorno del aeropuerto como en el interior, existen densas redes de muros de piedra seca, considerados elementos etnográficos y paisajísticos.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. La tramitación comenzó el 7 de junio de 2007, con la recepción del documento comprensivo, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 10 de julio de 2007 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó consultas previas sobre las implicaciones ambientales del proyecto a organismos e instituciones.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la memoria-resumen:

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Delegación del Gobierno en Baleares (*) | X |
| Consell Insular de Menorca. Departamento de Reserva de la Biosfera y Medio Ambiente | X |
| Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | X |
| Espais de Natura Balear de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | |
| Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | X |
| Dirección General de Calidad Ambiental y del Litoral de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | — |
| Instituto Balear de la Naturaleza (IBANAT) de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | — |
| Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares | X |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de las Islas Baleares | X |
| Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de las Islas Baleares | — |
| Ayuntamiento de Mahón (Menorca) | X |
| Ayuntamiento de Sant Lluís (Menorca) | — |
| G.O.B. Grupo Ornitológico Balear | — |
| G.O.B. Menorca Grupo Ornitológico Balear | — |

(*) Contesta la Dirección Insular de la Administración General del Estado en Menorca.

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Hidrología. Según el Consejo Insular de Menorca, al igual que la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares y del Ayuntamiento de Mahón, al encontrarse el proyecto en una zona con riesgo moderado de contaminación de acuíferos, el principal impacto que puede producirse es el destino final de las aguas depuradas de la nueva depuradora y de las aguas de salida de las dos plantas de separación de hidrocarburos, por lo que hay que precisar dicho destino, y en caso de reutilización de las mismas para el riego se deberá ajustar su calidad a los criterios de reutilización de aguas depuradas.

Se deberá determinar la tipología del tratamiento a llevar a cabo y, en caso de que se sea posible, considerar un tratamiento terciario para la reutilización de las aguas residuales.

Además, la Dirección General de Recursos Hídricos determina que se deje de hacer uso del pozo de vertido de pluviales, y en caso de continuar haciéndolo, se deberá notificar la posible modificación del caudal vertido, también recomiendan que las aguas tratadas en los separadores de hidrocarburos no se almacenen con las aguas regeneradas de la EDAR, de forma que las primeras se utilicen para el baldeo de las pistas y otras zonas grises (aparcamientos, viales, etc.) y las segundas para el riego de las zonas verdes.

La Comisión Balear de Medio Ambiente indica que se debe gestionar correctamente los recursos hídricos, como recurrir a sistemas de dosificación en grifos y sanitarios, empleo de flora autóctona con bajo consumo hídrico, recogida de aguas pluviales para utilizar contra incendios, riego de zonas ajardinadas y para el circuito de alimentación de inodoros (de doble circuito), así como el tratamiento del agua sanitaria para disminuir el carbonato cálcico.

Fauna. La Comisión Balear de Medio Ambiente determina que, respecto a la afección a la fauna, se deberá tener en cuenta la iluminación, dimensionando sus elementos para reducir el consumo energético y el impacto que pudiera ocasionar como elementos concentradores de fauna (no utilización de lámparas de vapor de mercurio, utilización de nuevas luminarias de descarga en base a halogenuros metálicos o vapor de sodio de alta presión, etc.), así como limitar la iluminación nocturna. En general se debe considerar las recomendaciones de la ley 3/2005, de 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Islas Baleares.

Paisaje. La Comisión Balear de Medio Ambiente determina que se deben establecer medidas para integrar el proyecto en el medio ambiente, como el establecimiento de una barrera visual vegetal, utilización de la vegetación de las zonas ajardinadas como elemento integrador de las edificaciones en una sola unidad paisajística.

Residuos. La Comisión Balear de Medio Ambiente establece que los residuos deberán ser tratados de acuerdo con los diferentes Planes Directores Sectoriales.

Por último, el Consejo Insular de Menorca y la Comisión Balear de Medio Ambiente determinan que en el estudio de impacto ambiental se deben contemplar alternativas, incluida la 0, así como la necesidad de realizar la prognosis sobre el tráfico de pasajeros y la necesidad de la urbanización de la 3.^a fase.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió la notificación de decisión de someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto y las consultas al promotor con fecha 14 de diciembre de 2007, incluyendo un resumen de las contestaciones más importantes y aspectos relevantes, que deberá incluir el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Estudio de impacto ambiental. Con fecha 21 de enero de 2009 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», núm. 18, el anuncio de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA por el que se somete a información pública el estudio de impacto ambiental.

Con fecha 31 de marzo de 2009 entra en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública, el cual incorporaba el proyecto y el resultado de dicha información pública.

b) Información pública. Resultado. Durante el período de información pública y consulta a las Administraciones públicas afectadas, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, y a las personas interesadas, se presentaron cuatro escritos correspondientes a Administraciones e Instituciones públicas, uno de ellos extemporáneo, exponiéndose a continuación el contenido de los mismos con carácter ambiental:

Afección acústica. La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares determina que se deberá llevar a cabo la revisión del plan de aislamiento acústico considerando los escenarios de futuro e identificando las viviendas afectadas.

AENA contesta que se tiene prevista la inclusión, en el Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Menorca, de las viviendas que queden dentro de las isófonas elaboradas en el estudio de impacto ambiental que cumplan con los requisitos establecidos, como disponer de licencia de obra con fecha anterior a la presente resolución.

Afección a la hidrología. La Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares considera que la documentación aportada es insuficiente, por lo que solicita documentación donde figuren las actuaciones a realizar y los posibles cauces afectados, el destino de las aguas sobrantes de la nueva depuradora, planos de detalle de la recogida de aguas pluviales, etc.

AENA responde que en la zona de estudio no existe ningún curso de agua de importancia, tan sólo algunos torrentes de pequeña dimensión articulados en forma de cauces difusos que, con frecuencia, están modificados en forma de acequias o aliviaderos.

Afección a espacios naturales protegidos y Red Natura 2000. La Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares, en su informe, determina que ningún espacio de la Red Natura 2000 se superpone con el sistema general aeroportuario. Las zonas más próximas se sitúan a unos 2,8 km al suroeste, LIC y ZEPA ES0000237 Dels Canutells a Llucalari, a unos 3,5 km al norte el LIC y ZEPA ES0000235 S'Albufera a la Mola y a unos 6 km al sureste el LIC ES5310073 Área marina Punta Prima – Illa de l'Aire; por tanto consideran que no es previsible que las actuaciones puedan afectarlos. Consideran adecuado la situación de la planta depuradora.

Dicha Dirección General considera, además, que:

Algunas de las formaciones arbustivas que se presentan en la zona podrían presentar muestras aisladas de acebuchal menorquín (*Prassio-Oleetum sylvestris*).

Especies de interés comunitario, unidas a dichas formaciones arbustivas, podrían verse afectadas; como el caso de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*).

Por todo ello, dicha Dirección General de Biodiversidad, considera necesario que el estudio de impacto ambiental sea más preciso en la identificación de los hábitats y especies de interés comunitario presentes en las áreas colindantes del aeropuerto.

AENA contesta que la identificación de los hábitats y especies de interés comunitario presentes en el entorno del Sistema General Aeroportuario se encuentran en el capítulo 5.11 Espacios naturales protegidos y en el plano 5.13 Hábitats de Interés Comunitario del estudio de impacto ambiental, del mismo modo, en el apartado 5.10.2 hábitats faunísticos se han definido hábitats como unidades homogéneas para las comunidades animales.

Concluyen que, en caso de que se produjera alguna afección a los hábitats, se tomarían las medidas protectoras y correctoras para evitar su afección, tales como la programación temporal y espacial de las obras, batidas de fauna antes del inicio de cada actuación, colocación de salvapájaros en tendidos eléctricos, etc.

Afección al paisaje. La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares determina que se debe realizar un estudio de incidencia paisajística, debiéndose además realizar la restauración paisajística paralela al proyecto y no posteriormente.

AENA indica que en el estudio de impacto ambiental se analiza la afección sobre el paisaje y las medidas correctoras que se empezarán a aplicar en el momento en que den comienzo las distintas actuaciones del proyecto.

Afección al Patrimonio Cultural. La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares considera necesario un informe del Consejo de Menorca referente a las medidas correctoras y compensatorias referentes a la afección a los 1.800 m de muros en piedra seca.

AENA determina que se seguirán las medidas que establezca la Comisión de Patrimonio del Consejo Insular de Menorca.

c. Fase previa a la declaración de impacto. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. En relación a la afección al Patrimonio Cultural definido en el punto anterior, la Dirección General de Evaluación Ambiental solicita informe con fecha 22 de mayo de 2009 al Departamento de Cultura, Patrimonio, Educación y Juventud del Consejo Insular de Menorca, que establece las siguientes actuaciones a llevar a cabo:

Delimitar el entorno de protección de los yacimientos arqueológicos de Biniparratx Petit, Torelló y Biniati Vell, debiendo contar con un seguimiento y control arqueológico por parte de técnicos competentes en la materia.

Catalogar detalladamente los bienes de interés etnológico incluidos en la zona de actuaciones, evaluando su interés patrimonial con el objeto de su conservación y protección, con especial atención a la zona donde el Plan prevé ubicar la urbanización, así como en las zonas de nuevos terrenos que se incorporan al ámbito de actuación del Plan Director.

Seguimiento arqueológico en el caso de que se acometan intervenciones que puedan afectar al subsuelo en la zona donde se ubica el yacimiento arqueológico con registro de Bien de Interés Cultural (BIC) del Ministerio de Cultura R-I-51-0003505-00000.

AENA, con fecha 14 de julio de 2009, solicita informe a la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares, que determina lo siguiente:

Para evitar las afecciones a los acuíferos, los pozos de bombeo o impulsión, los pozos de registro y las uniones entre tuberías de fecales deberán ser lo más estancas posibles.

AENA deberá clausurar los cinco pozos que se solicitaron para la inyección de aguas depuradas, dado que las autorizaciones existentes determinan que el efluente de la depuradora y las aguas pluviales deben ser usadas para el riego.

4. Integración de la evaluación.

a. Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental, para la adecuación del campo de vuelos y la urbanización del área de servicios, debido a que se trata de ampliaciones y mejoras de la infraestructura ya existente, no se plantean alternativas. Sólo se ha planteado dos alternativas para la ubicación de la nueva depuradora:

Situarla en el mismo lugar donde se encuentra la depuradora actual, que se descarta porque dejaría de ser operativa durante un periodo mayor a un año.

Situarla en un nuevo lugar con los siguientes condicionantes: situarla aguas abajo, alejarla de la terminal de pasajeros y de áreas de mayor tránsito de personas, que no interfiera con las infraestructuras y servicios existentes y que el diseño cubra las

características de caudales muy variables durante el año, que posee el aeropuerto de Menorca.

En relación con las alternativas, finalmente se selecciona la ubicación en el área situada al sureste de la terminal de pasajeros, frente al aparcamiento de larga distancia, que cumple con los condicionantes descritos anteriormente.

Respecto a la ubicación de las dos plantas de separación de hidrocarburos, se elige situarla al sur del edificio terminal, en una parcela lindante con la depuradora existente, por condicionantes de eficiencia energética y por la configuración actual del aeropuerto.

b. Impactos significativos de la alternativa elegida. Analizados todos los integrantes del proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las respuestas a las consultas previas, las alegaciones realizadas durante la consulta pública y las respuestas a las mismas por parte del promotor, se determinan a continuación los elementos claves del proceso:

Afecciones acústicas. En el estudio de impacto ambiental se ha realizado una modelización acústica para la fase de obras, mediante el programa informático Predictor 6.0, y para la fase de operación, mediante el software INM (Integrated Noise Model), para determinar las afecciones acústicas en el entorno aeroportuario para los escenarios para los años 2011 y 2025, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto.

En los cálculos realizados, se ha seguido la metodología e hipótesis de partida adoptadas en el documento de criterios para la determinación de las isófonas a incluir en los estudios de impacto ambiental, acordados entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el Ministerio de Fomento y AENA.

Se tiene previsto, por parte de Aena, la actualización del Plan de Aislamiento acústico en ejecución en la actualidad.

Afecciones a la calidad del aire. Las afecciones a la atmósfera están constituidas por la emisión de polvo y contaminantes tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

En el estudio de impacto ambiental se analizan las emisiones de contaminantes en la fase de obras y en la fase de funcionamiento del aeropuerto, para escenarios de los años 2011 y 2025.

Entre las medidas que determina el estudio de impacto ambiental cabe destacar, la limitación de la velocidad de los vehículos, acopio de tierras y otros materiales pulverulentos en zonas protegidas del viento, revisión de maquinaria y vehículos, etc.

Impactos sobre el suelo. Las principales afecciones al suelo son las ocasionadas por el desbroce, los movimientos de tierras, los residuos generados y el movimiento de maquinaria. Las actuaciones suponen un movimiento total de tierras de 50.067,5 m³, precisando 15.576,4 m³ para rellenos, de los cuales 14.845,4 m³ serán procedentes de préstamos. Asimismo, el proyecto conlleva un volumen de demolición de 1.502,2 m³.

En el estudio de impacto ambiental se ha realizado un análisis de las posibles canteras y vertederos autorizados más cercanos al aeropuerto para llevar a cabo las operaciones.

Entre las medidas planteadas en la documentación ambiental se encuentran, la prohibición de circular fuera de la zona de obras y depositar fuera de la misma los materiales o residuos, impermeabilización de las instalaciones auxiliares, estudiar la posibilidad de reutilización de los escombros procedentes de las demoliciones, desarrollo y ejecución de un plan de gestión de los residuos de la obra, etc.

Impactos sobre la hidrología. Las afección más importante a la hidrología subterránea se puede deber a vertidos accidentales, respecto a la hidrología superficial las obras pueden afectar al drenaje natural de los cauces.

Para evitar los vertidos accidentales el promotor propone como medidas, el acondicionamiento e impermeabilización del parque de maquinaria, construcción de una balsa de decantación provisional durante las obras para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones, así como otras medidas consistentes en evitar que los

caminos de acceso pasen sobre cauces, crear barreras filtrantes en las proximidades de los cursos de agua, etc.

Impactos sobre la vegetación. Como principal afección se encuentra la eliminación de vegetación por desbroce y ocupación de suelo, tanto de pastizal como de zona de vegetación densa de maquia y acebuches y lentiscos.

Entre las medidas que plantea el promotor destacan, la descompactación del suelo y reposición de especies vegetales, trasplante de ejemplares arbóreos de mayor porte, plantaciones de ejemplares autóctonos, así como el cumplimiento de las medidas establecidas en la normativa para evitar el riesgo de incendios forestales (ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y Decreto 101/1993, de 2 de septiembre, por el cual se establecen nuevas medidas preventivas en la lucha contra los incendios forestales).

Impactos sobre la fauna. El principal impacto lo constituye la alteración de los hábitats faunísticos y su fragmentación, especialmente en aquellas áreas con vegetación que va a ser desbrozada. Hay que destacar como caso especial el de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) observada en formaciones de acebuche, lagartija italiana (*Podarcis sicula*) presente en los muros de piedra y el sapo verde de Baleares (*Bufo viridis balearica*).

Destacan entre las medidas planteadas por el promotor:

Programación temporal y espacial de las obras para adaptarlas al ciclo biológico de dichas especies (evitando las actividades entre los meses de abril y julio).

Reconocimiento específico de campo, previo al inicio de las obras, para detectar los individuos que pudieran verse afectados, los cuales serán recogidos y trasladados al terrario creado en el interior del recinto aeroportuario.

Coordinar con el órgano competente, Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma Balear, las medidas a adoptar para la conservación de las especies encontradas.

Reconstrucción de los muros de piedra seca, recuperando el biotopo preferencial de la lagartija italiana.

Impactos sobre el paisaje. Los efectos significativos sobre el paisaje lo constituyen la ocupación permanente del suelo y la incorporación de nuevos elementos antrópicos.

El promotor establece la obligación de que los proyectos incluyan un anejo de integración ambiental y restauración paisajística.

Impactos sobre el patrimonio cultural. Las actuaciones pueden afectar a los yacimientos arqueológicos presentes en la zona como el yacimiento tayolítico Biniparratxet Petit, así como a los muros de pared seca que van a ser demolidos.

El promotor establece la necesidad de llevar a cabo, antes del inicio de las obras, como medida de protección, una prospección arqueológica y la reconstrucción de los muros de piedra seca.

c. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán. En el siguiente cuadro se recogen las principales medidas preventivas y correctoras que se han contemplado en el proyecto a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental:

| Posibles Impactos | Medidas preventivas y correctoras |
|----------------------|--|
| Atmósfera. | Revisión de las isófonas cuando se produzca cualquier alteración respecto a la situación actual. |
| Suelo. | Descompactación y reposición de tierra vegetal. |
| Hidrología. | Instalación de sistemas de retención de partículas en suspensión. Impermeabilización del parque de maquinaria. |
| Vegetación. | Siembra de especies herbáceas y arbustivas y plantación de especies arbustivas y arbóreas. |
| Fauna. | Prospecciones de campo antes de las obras. Calendarios de obra adecuados a los periodos de reproducción y cría. |
| Patrimonio cultural. | Prospección arqueológica previo al inicio de las obras. |

5. Condiciones al proyecto.

Tras analizar los distintos informes del Departamento de Cultura, Patrimonio, Educación y Juventud del Consejo Insular de Menorca y de la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares, así como la documentación complementaria aportada por AENA, se deberán tener en cuenta las siguientes medidas:

Delimitar el entorno de protección de los yacimientos arqueológicos de Biniparratx Petit, Torelló y Biniati Vell, debiendo contar con un seguimiento y control arqueológico por parte de técnicos competentes en la materia.

Catalogar detalladamente los bienes de interés etnológico incluidos en la zona de actuaciones, evaluando su interés patrimonial con el objeto de su conservación y protección.

Seguimiento arqueológico en el caso de que se acometan intervenciones que puedan afectar al subsuelo en la zona donde se ubica el yacimiento arqueológico con registro de Bien de Interés Cultural (BIC) del Ministerio de Cultura R-I-51-0003505-00000.

Para evitar las afecciones a los acuíferos, los pozos de bombeo o impulsión, los pozos de registro, y las uniones entre tuberías de fecales deberán ser estancas.

AENA deberá clausurar los 5 pozos que se solicitaron para la inyección de aguas depuradas, dado que las autorizaciones existentes determinan que el efluente de la depuradora y las aguas pluviales deben ser usadas para el riego.

Programación temporal y espacial de las obras para adaptarlas al ciclo biológico de las especies protegidas afectadas por las obras, especialmente la tortuga mediterránea.

Reconocimiento específico de campo, previo al inicio de las obras, para detectar los individuos que pudieran verse afectados de tortuga mediterránea, los cuales serán recogidos y trasladados al terrario, creado en el interior del recinto aeroportuario, así como la puesta en conocimiento al órgano competente del Gobierno de las Islas Baleares, para adoptar las medidas correspondientes.

Reconstrucción de los muros de piedra seca, recuperando el biotopo preferencial de la lagartija italiana (*Podarcis sicula*).

La Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formuló declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de Actuaciones en el Aeropuerto de Menorca, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en su apartado 6 dedicado a la protección acústica, recogió la necesidad de ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico, y de crear una Comisión de Seguimiento del Plan Acústico.

Asimismo, como consecuencia del proyecto de actuaciones en el aeropuerto de Menorca para el que se formula la presente declaración de impacto ambiental, se ha elaborado la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h), calculadas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2011) e incorporada como anexo a la presente declaración de impacto ambiental, en la que se ha detectado la existencia de nuevas edificaciones para las que se llevará a cabo la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico.

Dicho Plan se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estando incluidas dentro de la citada envolvente, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la misma, en orden a conseguir que en su interior, 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, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Además, este Plan continuará la tramitación de los expedientes de aislamiento acústico de aquellas viviendas, que estando incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico asociado a la Resolución de 2 de septiembre de 2003, hasta la fecha no se hubieran resuelto.

El promotor remitirá la citada envolvente a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha envolvente, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución.

Dicha envolvente será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente declaración de impacto ambiental, aun considerando que la isófona de referencia abarca una suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

El Plan se regirá por las Normas de actuación para la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico (PAA) del aeropuerto de Menorca, de 16 de julio de 2009 acordadas entre el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y el promotor.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Plan de Aislamiento Acústico recogido en la presente declaración de impacto ambiental, se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).

2.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este Plan establecerá un calendario de actuaciones en función del número de viviendas afectadas dentro del plazo recogido en el citado Real Decreto 1367/2007, para el logro de los objetivos de calidad acústica.

Las isófonas serán revisadas cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé 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.

A iniciativa de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Menorca y sus efectos sobre el medioambiente, integrada en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, dos representantes de AENA, un representante del Gobierno de las Islas Baleares y un representante de cada uno de los municipios afectados por las citadas isófonas. Esta Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Menorca asumirá las competencias desarrolladas hasta la fecha por la Comisión de Seguimiento del Plan Acústico citada en la Resolución de 2 de septiembre de 2003.

La Presidencia de la citada Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y Aena, correspondiendo la Secretaría a Aena.

La composición definitiva de la Comisión se establecerá, en el plazo antes fijado, mediante Orden Ministerial. Orden que será elaborada por el Ministerio de Fomento.

Si por cualquier circunstancia, la citada Orden, no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del Plan de Aislamiento Acústico, de manera transitoria la Comisión se establecerá con la representación antes citada. Una vez establecida, mediante Orden, la citada Comisión, las actuaciones realizadas hasta ese momento, serán asumidas por la misma, continuando con las funciones de seguimiento que establece la presente DIA.

AENA informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental, de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

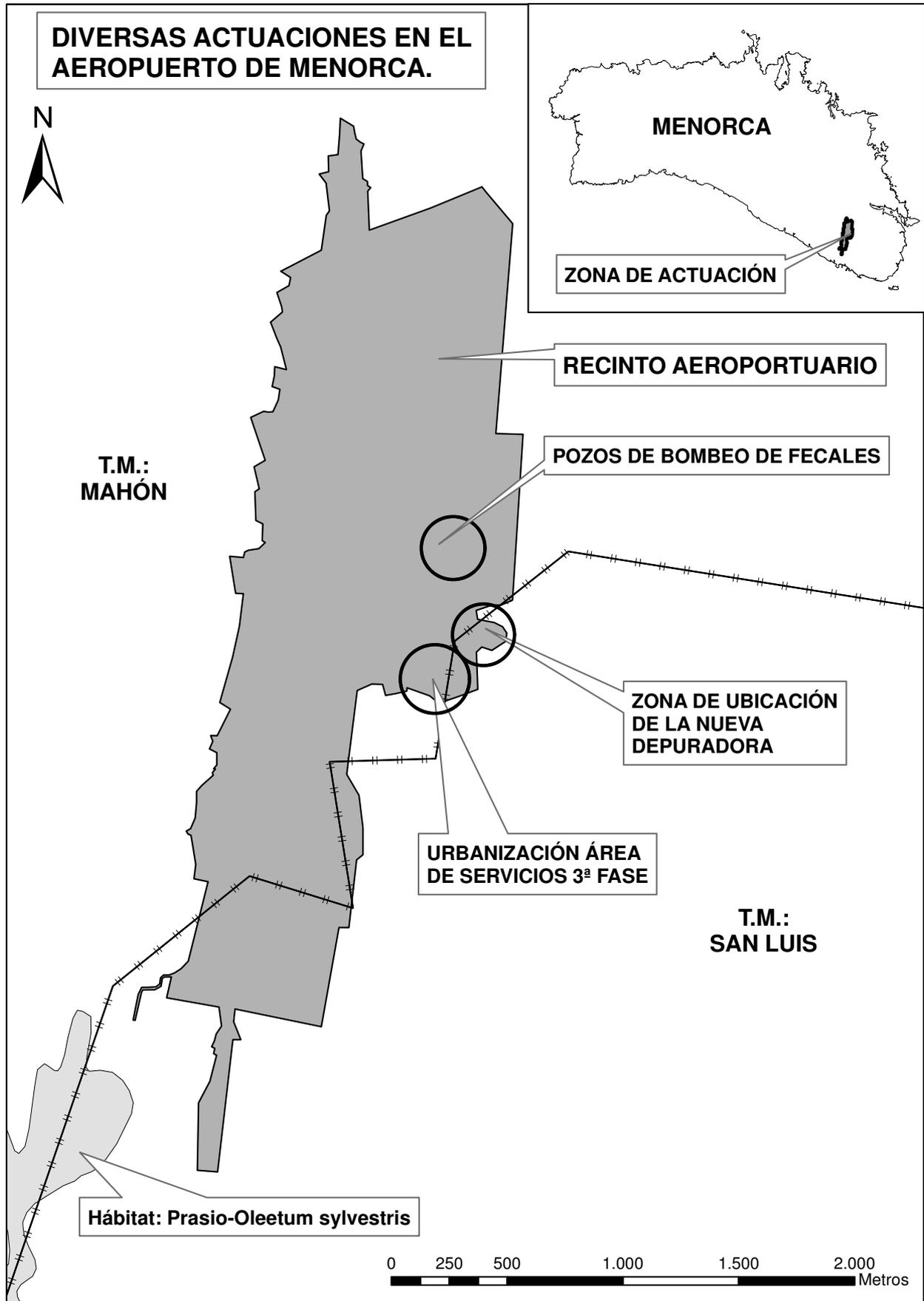
En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

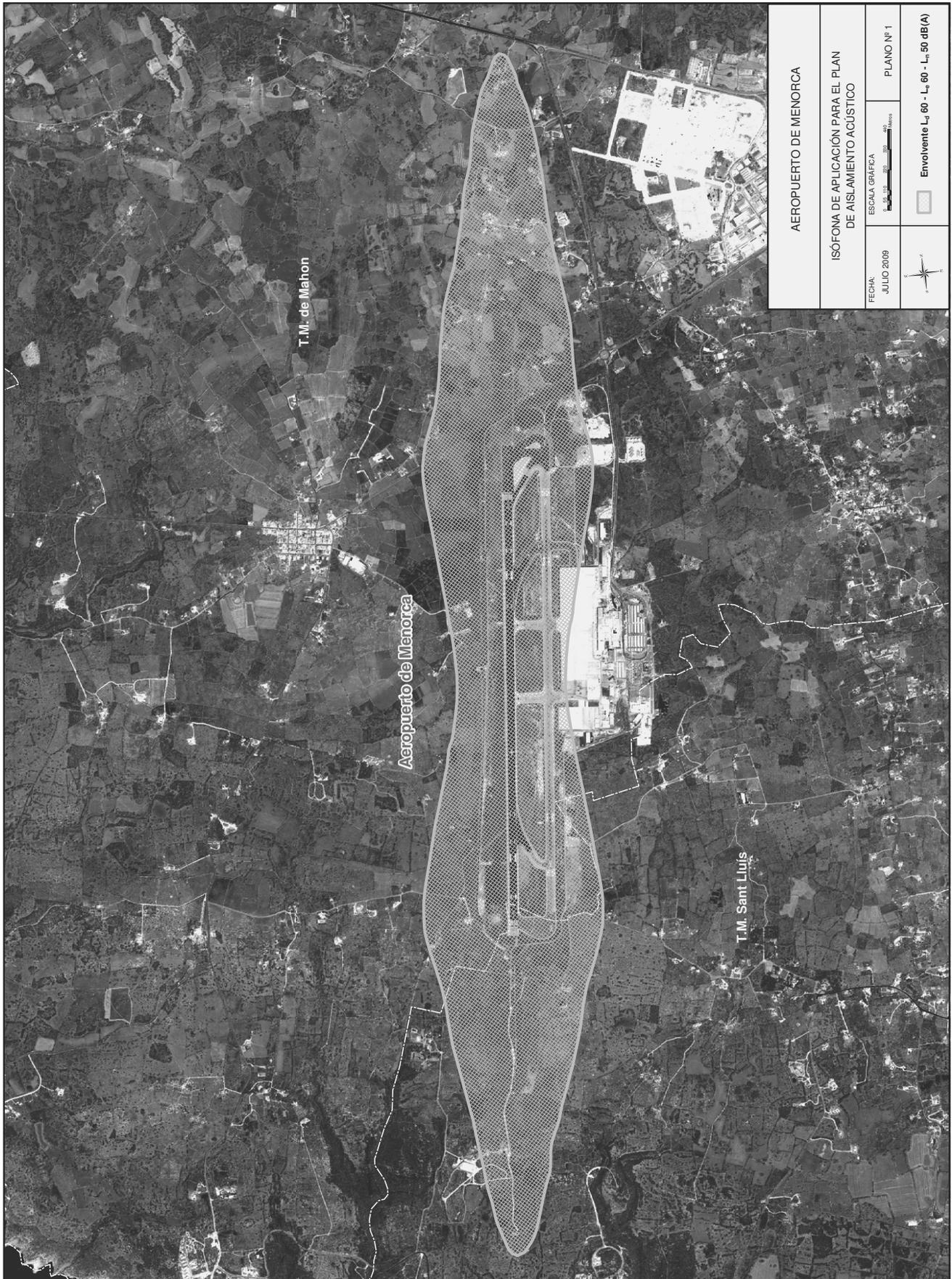
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del referido proyecto, concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice con las medidas y las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 10 de agosto de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2009-15497