

PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE IBIZA

MEMORIA AMBIENTAL

Abril 2010

Aena



Aeropuertos Españoles
y Navegación Aérea







ÍNDICE



I. Memoria.....	I.1
0. Resumen Ejecutivo	0.1
1. Antecedentes y Marco Jurídico	1.1
1.1. El Plan Director	1.3
1.2. Objeto de la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza	1.5
1.3. Marco Legal	1.15
1.4. Alcance, y vigencia del Plan Director.....	1.22
1.4.1. Planeamiento y actuaciones urbanísticas.....	1.22
1.4.2. Servidumbres aeronáuticas y afecciones acústicas	1.22
1.4.3. Vigencia, revisión y actualización del Plan Director	1.23
1.5. Reseña histórica del Aeropuerto.....	1.24
2. Descripción de la Situación Actual del Aeropuerto y su entorno.....	2.1
2.1. Generalidades.....	2.4
2.2. Meteorología	2.7
2.2.1. Análisis eólico.....	2.7
2.2.2. Análisis pluviométrico.....	2.11
2.2.3. Análisis termométrico y barométrico	2.13
2.2.4. Análisis de visibilidad y nubosidad	2.15
2.3. Estado Actual del Aeropuerto	2.17
2.3.1. Introducción	2.17
2.3.2. Subsistema de movimiento de aeronaves	2.20
2.3.3. Subsistema de actividades aeroportuarias	2.24
2.3.4. Personal empleado en el aeropuerto	2.46
2.3.5. Consumos energéticos y de agua.....	2.48
2.4. Espacios Aeronáuticos y Servicios de Control de Tránsito Aéreo	2.49
2.4.1. Introducción	2.49
2.4.2. Espacio aéreo.....	2.50
2.4.3. Rutas de sobrevuelo.....	2.55
2.4.4. Rutas de llegada.....	2.55
2.4.5. Procedimientos reglamentarios de llegada	2.59
2.4.6. Aproximación final al aeropuerto.....	2.62
2.4.7. Procedimientos reglamentarios de salida	2.75
2.5. Infraestructuras de Acceso	2.82
2.5.1. Situación actual	2.82
2.5.2. Proyectos en curso.....	2.84



Plan Director del Aeropuerto de Ibiza	Código EPD 051.200
2.6. Análisis del tráfico	2.89
2.6.1. Tráfico de Pasajeros.....	2.89
2.6.2. Tráfico de Aeronaves Comerciales	2.122
2.6.3. Tráfico de Aeronaves Otras Clases de Tráfico	2.160
2.6.4. Mercancías	2.163
2.6.5. Caracterización del aeropuerto	2.169
2.7. Capacidad del espacio aéreo y de las infraestructuras aeroportuarias.....	2.171
2.7.1. Espacio aéreo.....	2.171
2.7.2. Subsistema de movimiento de aeronaves	2.175
2.7.3. Subsistema de actividades aeroportuarias	2.189
2.7.4. Viales	2.213
2.7.5. Resumen	2.215
3. Evolución Previsible de la Demanda	3.1
3.1. Generalidades.....	3.3
3.2. Escenarios de tráfico.....	3.4
3.3. Demanda Esperada de Pasajeros.....	3.8
3.3.1. Pasajeros Comerciales.....	3.8
3.3.2. Pasajeros Otras Clases de Tráfico y Tránsitos	3.8
3.3.3. Pasajeros Totales.....	3.9
3.4. Demanda Esperada de Aeronaves.....	3.11
3.4.1. Aeronaves de Aviación Comercial	3.11
3.4.2. Aeronaves de Otras Clases de Tráfico	3.11
3.4.3. Aeronaves Totales.....	3.12
3.5. Demanda Esperada de Mercancías	3.13
3.6. Definición de Horizontes de Estudio	3.14
3.6.1. Valores de Diseño	3.16
3.6.2. Valores de Punta	3.19
3.6.3. Flota de Diseño	3.23
4. Necesidades Futuras	4.1
4.1. Análisis capacidad/ demanda	4.3
4.1.1. Introducción	4.3
4.1.2. Ajuste capacidad/ demanda	4.5
4.2. Determinación de necesidades.....	4.19
4.2.1. Derivadas del ajuste capacidad/ demanda	4.19
4.2.2. Otras necesidades.....	4.37
ÍNDICE	



4.2.3. Espacio para autoridades públicas no aeronáuticas.....	4.38
4.2.4. Espacio para despliegue de aeronaves militares.....	4.38
4.2.5. Adecuación de las infraestructuras a las exigencias de seguridad	4.39
4.2.6. Resumen	4.40
5. Desarrollo Previsible.....	5.1
5.1. Introducción.....	5.3
5.2. Análisis de alternativas	5.4
5.2.1. Objetivo.....	5.4
5.2.2. Resumen de la problemática actual	5.5
5.2.3. Estudio y valoración de alternativas.....	5.17
5.2.4. Alternativa seleccionada.....	5.43
5.3. Necesidades de terrenos	5.68
5.4. Actuaciones propuestas.....	5.69
5.4.1. Espacio aéreo.....	5.69
5.4.2. Subsistema de movimiento de aeronaves	5.69
5.4.3. Subsistema de actividades aeroportuarias	5.71
5.4.4. Zona de reserva	5.73
5.4.5. Varios.....	5.73
5.4.6. Adquisición de terrenos.....	5.73
5.4.7. Resumen	5.74
5.5. Delimitación de la Zona de Servicio del Desarrollo Previsible propuesto y actividades previstas	5.76
5.6. Términos Municipales afectados por la Zona de Servicio propuesta	5.85
6. Máximo Desarrollo Posible	6.1
6.1. Introducción.....	6.3
6.2. Configuración general.....	6.3



II. Planos.....II.1

- Plano 1. Localización del Aeropuerto
- Plano 2. Situación del Aeropuerto
- Plano 3.1. Zona de servicio según O.M.31 de julio de 2001
- Plano 3.2. Estado Actual del Aeropuerto
- Plano 4.1. Zona de servicio propuesta. Estructura
- Plano 4.2. Zona de servicio propuesta. Actividades Aeroportuarias
- Plano 4.3. Zona de servicio propuesta. Necesidades de Terreno
- Plano 4.4. Zona de servicio propuesta. Coordenadas UTM
- Plano 5.1. Servidumbres Aeronáuticas según R. D. 373/1996.
 - Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas
 - Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves
- Plano 5.2. Propuesta Servidumbres Aeronáuticas Estado Actual.
 - Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas
 - Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves
- Plano 5.3. Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas Desarrollo Previsible.
 - Hoja 1: Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas
 - Hoja 2: Servidumbres de la operación de aeronaves
- Plano 6.1. Ruido Calidad Acústica. Situación Actual. Periodo Día
- Plano 6.2. Ruido Calidad Acústica. Situación Actual. Periodo Tarde
- Plano 6.3. Ruido Calidad Acústica. Situación Actual. Periodo Noche
- Plano 6.4. Ruido Afección Acústica. Horizonte 3. Periodo Día
- Plano 6.5. Ruido Afección Acústica. Horizonte 3. Periodo Tarde
- Plano 6.6. Ruido Afección Acústica. Horizonte 3. Periodo Noche
- Plano 7. Información Urbanística
- Plano 8. Infraestructuras
- Plano 9. Fases de actuación
- Plano 10. Máximo Desarrollo Posible



III. Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.....III.1

III.1. Información urbanística. Planes de ordenación del territorio. Comunidades Autónomas y Ayuntamientos	III.5
III.1.1. Introducción	III.5
III.1.2. Normativa Estatal. Ley del Suelo	III.5
III.1.3. Normativa Autonómica	III.7
III.1.4. Planeamiento vigente	III.10
III.2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidades Autónomas y municipios.....	III.13
III.2.1. Introducción	III.13
III.2.2. Actuaciones	III.16
III.3. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas vigentes	III.18
III.3.1. Introducción	III.18
III.3.2. Servidumbres del aeródromo	III.20
III.3.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.20
III.3.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.22
III.3.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas vigentes	III.23
III.4. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del estado actual	III.27
III.4.1. Introducción	III.27
III.4.2. Servidumbres del aeródromo	III.29
III.4.3. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.30
III.4.4. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.31
III.4.5. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado actual	III.33
III.5. Áreas de afección por servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsible.....	III.37
III.5.1. Introducción	III.37
III.5.2. Punto de referencia del aeropuerto.....	III.37
III.5.3. Pistas de vuelo	III.37
III.5.4. Servidumbres del aeródromo	III.38
III.5.5. Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas.....	III.39
III.5.6. Servidumbres de la operación de aeronaves.....	III.41





III.5.7. Municipios afectados por las servidumbres de aeródromo, de la operación de aeronaves y radioeléctricas del estado Desarrollo Previsible	III.42
III.6. Compatibilidad del entorno con el aeropuerto	III.47
III.6.1. Preámbulo	III.47
III.6.2. Criterios en relación a las condiciones de uso de los predios	III.49
III.6.3. Disposiciones legales en relación con el uso de los predios	III.51
III.7. Conclusiones. Áreas de coordinación.....	III.52
IV. Estimación económica del desarrollo previsible del aeropuerto.....	IV.1
IV.1. Introducción	IV.3
IV.2. Inversiones necesarias.....	IV.4
IV.2.1. Inversiones por actuaciones	IV.5
IV.2.2. Inversiones previstas en Infraestructuras	IV.16
IV.2.3. Inversiones previstas en Instalaciones y Equipos	IV.17
IV.2.4. Inversiones previstas en Navegación Aérea.....	IV.18
IV.3. Resumen	IV.19
V. Fases de actuación.....	V.1
V.1 Introducción	V.3
V.2 Programación de las actuaciones	V.3
Memoria Ambiental.....	1
1. Introducción.....	3
2. Memoria Ambiental	4





GLOSARIO DE TÉRMINOS Y ABREVIATURAS

ACC	Centro de control de área
ADP	Aeronaves día punta
ADT	Aeronaves día tipo
AF	Área Funcional
AGL	Sobre el nivel del terreno
AHD	Aeronaves hora diseño
AHP	Aeronaves hora punta
AIP	Publicación de Información Aeronáutica
AIS	Aeronautical Information Service
AIU	Área de Intervención Urbanística
AMSL	Sobre el nivel medio del mar
ARP	Punto de referencia aeroportuario
ASDA	Distancia disponible de aceleración-parada
ATC	Control de Tránsito Aéreo (general)
ATM	Organización de Tránsito Aéreo
ATS	Servicio de tránsito aéreo
ATZ	Zona de tránsito de aeródromo
AWY	Aerovía
CAT	Categoría
CBC	Compañías de bajo coste
CETWR	Centro de receptores de Torre
CNIG	Centro Nacional de Información Geográfica
CRTWR	Centro de emisores de Torre
CTA	Área de Control
CTR	Zona de Control
CWY	Zona libre de obstáculos
DGAC	Dirección General de Aviación Civil
DME	Equipo radiotelemétrico
DOT	Directrices de Ordenación Territorial
EDAR	Estación Depuradora de Aguas Residuales
ENR	Sección en ruta del AIP
FAF	Punto de referencia de aproximación final
FAP	Punto de aproximación final
FIR	Espacio aéreo inferior
ft	Pies
GP	Senda de planeo
GS	Velocidad respecto al suelo
IAC	Carta de aproximación por instrumentos
IAF	Punto de referencia de aproximación inicial
IAS	Velocidad indicada
IF	Punto de referencia de aproximación intermedia

IGN	Instituto Geográfico Nacional
ILS	Sistema de aproximación instrumental
INE	Instituto Nacional de Estadística
INM	Integrated Noise Model. Programa de la FAA para simular el impacto acústico debido a las aeronaves en el entorno del aeropuerto.
ISA	Condiciones estándar de referencia que corresponden a una pendiente y elevación nula respecto nivel del mar y una T = 15°C. Presión = 1 atm.
kt	Nudos
LDA	Distancia de aterrizaje disponible
MAPT	Punto de aproximación frustrada
MLW	Peso Máximo en Aterrizaje
MPL	Carga de Pago Máxima
MTOW	Peso Operativo Máximo en Despegue
NCD	Nivel de calidad de diseño
NDB	Radiofaro no direccional
NM	Millas náuticas
NOTAM	Aviso que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.
O.M.	Orden Ministerial
OAS	Superficie de evaluación de obstáculos
OCT	Otras clases de tráfico
OEW	Peso Operativo en Vacío
PAX	Pasajeros
PCN	Número de clasificación de un firme que da indicación de su capacidad de soportar cargas de aeronaves
PDP	Pasajeros día punta
PDT	Pasajeros día tipo
PHD	Pasajeros hora diseño
PHP	Pasajeros hora punta
PGOU	Plan General de Ordenación Urbana
PICAP	Programa de Investigación de Capacidad de Pista
PIF	Puesto de Inspección Fronteriza
PL	Carga de Pago
PTP	Plan Territorial Parcial
RCTA	Red de Control Topográfico Aeroportuario
RDL	Radial
RESA	Zona de seguridad de extremo de pista
RF	Combustible de Reserva
RWY	Pista
SCV	Sistema de comunicaciones de voz
SEI	Servicio de extinción de incendios
SGA	Sistema General Aeroportuario
SIMMOD	Programa de simulación de tráfico de espacio aéreo y aeropuertos.



SU	Suelo Urbano
SAU	Suelo Apto para Urbanizar
SNU	Suelo No urbanizable
SWY	Zona de parada
TACAN	Sistema ayuda UHF a la navegación aérea táctica
TF	Combustible para el vuelo
THR	Umbral
TMA	Área Terminal de Control
TODA	Distancia de despegue disponible
TORA	Recorrido de despegue disponible
TORL	Longitud de pista necesaria en despegue (F.A.R. Take Off Runway Length)
TOW	Peso Operativo en Despegue
TVOR	Terminal VOR
TWR	Torre de control
TWY	Calle de rodaje
UHF	Frecuencia Ultra Alta (300 a 3.000 MHz)
UIR	Espacio aéreo superior
UTC/Z	Tiempo universal coordinado
UTM	Universal Transverse Mercator
VASIS	Sistema visual indicador de pendiente
VFR	Reglas de vuelo visual
VFRN	Reglas de vuelo visual nocturno
VHF	Muy Alta Frecuencia (30 a 300 MHz)
VOR	Radiofaro omnidireccional VHF
ZEPA	Zona Espacial de Protección de Aves





MEMORIA AMBIENTAL



Contenidos

MEMORIA AMBIENTAL	1
1. Introducción	3
2. Memoria Ambiental	4





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 promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir 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 aspectos 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 del Aeropuerto de Ibiza 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 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Los artículos 12 y 22 de esta ley 9/2006 recogen que finalizada la fase de consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas, el Órgano Promotor y el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino elaborarán conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la Propuesta de Plan Director, en la que se analizarán el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, y se evaluará el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en consideración y se analizará la previsión de los impactos significativos de la aplicación del Plan Director. Asimismo, esta memoria ambiental contendrá las determinaciones finales que deban incorporarse a la Propuesta del Plan Director.

Por otra parte, el artículo 23 de esta ley 9/2006 refleja que el Órgano Promotor elaborará la propuesta del Plan Director tomando en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, las alegaciones formuladas en las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas, y la Memoria Ambiental.

En este sentido, dado que la Memoria Ambiental elaborada ha tenido en consideración tanto el Informe de Sostenibilidad Ambiental como las alegaciones formuladas en las consultas e información pública, la Propuesta de Plan Director ha asumido plenamente el contenido de ésta en su redacción, incorporándose dicha Memoria Ambiental, en su totalidad, al propio Plan Director, formando parte integrante de éste.

A continuación, en el apartado 2, se incluye esta Memoria Ambiental, de tal forma que la Propuesta del Plan Director elaborada considera plenamente el contenido y las determinaciones de ésta.





2. Memoria Ambiental

En las hojas siguientes figura la Memoria Ambiental una vez se ha completado su tramitación administrativa.



SGEA/ AVV/msp
Ref.: 2008P003

RESOLUCIÓN CONJUNTA DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMÁTICO DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO Y DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE FOMENTO POR LA QUE SE FORMULA LA MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE IBIZA

En cumplimiento del artículo 22 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y la Secretaría de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento formulan la memoria ambiental del Plan Director del aeropuerto de IBIZA.

1. INTRODUCCIÓN

1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL

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 de un 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.

La Ley 9/2006, en su artículo 2 define la evaluación ambiental como *“el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas”*. En este sentido, la **Memoria Ambiental** valora los siguientes aspectos:

- La integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación.
- La calidad del informe de sostenibilidad ambiental y la incorporación en el mismo de los aspectos destacados en el Documento de Referencia previamente elaborado.
- La integración del resultado de las consultas públicas, y cómo éstas se han tomado en consideración.
- La previsión de los efectos ambientales significativos de la aplicación del plan.

Por tanto, la Memoria Ambiental es un documento preceptivo, que contiene las determinaciones finales que deben tenerse en cuenta en el plan antes de su aprobación definitiva.

El presente documento responde a la elaboración de la Memoria Ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza, definida en el citado artículo 2 y establecida en el artículo 22 de la Ley 9/2006.

1.2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR

El **objeto de los planes directores** aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su 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.

Bajo esta perspectiva, los planes directores constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En él se plantean las actuaciones a realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del Aeropuerto son:

- Subsistema de movimiento de aeronaves
 - Zona de maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.
 - Zona de estacionamiento: plataforma comercial y de aviación general de aeronaves.
- Subsistema de actividades aeroportuarias:
 - Zona de pasajeros:
 - ✓ Área de accesos: integrada por los viarios que comunican el aeropuerto con la red de carreteras de interés general del Estado.
 - ✓ Área de aparcamiento
 - ✓ Edificio terminal de pasajeros
 - ✓ Área de servicios al pasajero
 - Zona de carga
 - Zona de apoyo a la aeronave (o industrial aeronáutica)
 - Zona de servicio
 - Zona de aviación general
 - Zona de abastecimiento
 - Otras instalaciones
 - Viales interiores
 - Zona de reserva aeroportuaria: espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la zona la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual como integral.

A su vez, el citado R.D. 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio 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.

Establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en dicho Real Decreto, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, hasta alcanzar su desarrollo previsible, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y ambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deben tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan



afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinan las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Según el mencionado R.D. 2591/1998, para la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto el Plan Director incluirá:

- Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreas; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.
- Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Adicionalmente, según el artículo 4 de este Real Decreto 2591/98, recoge que el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústic

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente es de aplicación a aquellos planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública.
 - b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.
- En este sentido, en su artículo 3, se indica que se entenderá que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente aquellos planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte.

Por tanto, la revisión del Plan Director de una infraestructura aeroportuaria está sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica descrito por la citada Ley 9/2006. En este sentido, el objeto de la presente Memoria Ambiental es sintetizar el proceso de evaluación ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza, elaborado por Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea), en su calidad de **Órgano Promotor**.

El **Órgano Ambiental** del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) es el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, tal y como se establece el artículo 16 de la Ley 9/2006: *"El Ministerio de Medio Ambiente actuará como órgano ambiental de los planes y programas promovidos por la Administración General del Estado y sus organismos públicos"*.

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 18 de enero de 2008, Aena remitió al Órgano Ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de Evaluación Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza, con objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, 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 que se relacionan en el tabla 2-1, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Tabla 2-1. Relación de instituciones Consultadas

Institución	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Eivissa.	
Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia	
Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente Gobierno de las Islas Baleares.	X
Consell Insular D'Eivissa.	X
Dirección General Calidad Ambiental y del Litoral. Consejería de Medio Ambiente Govern de les Illes Balears.	
Dirección General de Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente Gobierno de las Islas Baleares.	
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente Gobierno de las Islas Baleares.	X
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	
Dirección General de Salud Pública y Participación Consejería de Salud y Consumo Gobierno de las Islas Baleares.	X
Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	
Departamento de Política Patrimonial y Agrícolas Consell Insular D'Eivissa.	X
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	
Grupo Ornitológico Balear-GOB.	
Oficina Española de Cambio Climático Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
SEO-Birdlife.	
WWF/ADENA.	

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 Revisión del aeropuerto de Ibiza.

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, se hizo publico a través de la página Web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (www.marm.es)

Acorde a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, entre el 29 de mayo y el 5 de agosto de 2009, se sometió a consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado, y se puso a disposición del público la siguiente documentación:

- Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza.
- Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza.

Como resultado de esta fase de consultas e información pública se han recibido observaciones y alegaciones que han sido consideradas en la elaboración de esta Memoria Ambiental.



Tabla 2-2. Relación de observaciones y alegaciones recibidas del proceso de Información Pública

Alegante
Consell d'Eivissa. Departament de Corporació i Comunicació.
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Biodiversitat.
Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia.
Govern de les Illes Balears. Conselleria Medi Ambient. Comissio de Medi Ambient de les Illes Balears.
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Comissio de Medi Ambient de les Illes Balears. D. Juan Riera Villegas y D. Juan Mayans Asenjo.
D ^a . Encarnación Castro Rojas.
GEN (Secció Insular del Grupo Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturaleza). Gob-Eivissa (Associació ecologista de les Balears)
D. Juan F. Ribas Marti
D. Alberto Ribas Martí
D. Antonio Juan Ribas
D. Juan Mari Mari
D. Juan Mayans Asenjo
D. Juan Riera Villegas
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Recursos Hídrics
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Salut y Consum. Direcció General de Salut Pública i Participació.
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori. Direcció General d'Ordenació del Territori.
Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Espais de Natura

Con fecha 13 de octubre 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, que responde motivadamente a las observaciones y alegaciones que se han formulado, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se expone cómo se han tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Asimismo, es preciso informar que en el Boletín Oficial del Estado nº 237, de 1 de octubre de 2009, se publicó la Resolución de 1 de septiembre de 2009, la Resolución de 1 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Ibiza. Algunas de estas actuaciones desarrollan parte de las contempladas por la revisión del Plan Director (ver Tabla 3-4). Dado que la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Director transcurrió de manera paralela e independiente de la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto, el ISA ha considerado también estas actuaciones, analizando alternativas a las mismas y evaluando sus efectos ambientales. Por este motivo, en esta Memoria Ambiental se hace referencia a este análisis realizado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, si bien no se profundiza en el mismo, remitiéndose a la citada Resolución de 1 de septiembre de 2009, que, por su detalle y concreción, define los condicionantes y medidas que deberán aplicarse en la ejecución de dichas actuaciones.

Por último, finalizada la fase de consultas y la respuesta motivada de las observaciones y alegaciones, tal y como marcan los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006, el Órgano Promotor y Órgano Ambiental han elaborado conjuntamente la presente 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 (en adelante ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la revisión del Plan Director del aeropuerto, el cual se encuentra situado en colindancia con el parque natural de Ses Salines, ubicado en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, a unos 7,5 kilómetros de Ibiza, en dirección suroeste. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra en el centro de la pista de vuelos, y sus coordenadas son: latitud 38°52'22" norte y longitud 01°22'23" este. Su superficie es de 272,8 hectáreas y está situado a 7 metros de altitud.

3.1.1. Clima y cambio climático

El clima del ámbito de estudio se caracteriza por ser mediterráneo cálido-semiárido, con una temperatura media anual entorno a los 18,2°C. El régimen pluviométrico es típicamente mediterráneo con un promedio anual de 425mm.

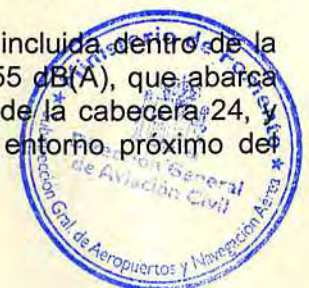
La estimación del futuro clima regional procede de las proyecciones realizadas con diferentes modelos climáticos globales y el escenario de emisión denominado A2 (emisiones medias-altas) de los gases de efecto invernadero (AEMET, 2008). La variación y estimación de los datos climatológicos se realiza respecto a los valores actuales (periodo 1961-1990), deduciéndose un incremento progresivo de las temperaturas medias máximas y mínimas durante el siglo XXI, mientras que la precipitación y la nubosidad disminuirían notablemente, y una disminución irregular de la velocidad del viento. Estas tendencias son relativamente consistentes para todos los modelos, y de magnitud importante para el periodo analizado (2071-2100).

3.1.2. Calidad del aire. Ruido

La caracterización acústica debida a la operativa de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model"), versión 7.0. En esta simulación se emplean los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue, incluyendo una descripción de los modelos de aeronaves que realizan cada operación y las rutas de vuelo seguidas en despegue y aproximación al aeropuerto, así como la dispersión sobre las mismas. Los resultados estiman el grado de exposición acústica, cuyo análisis se ha realizado conforme a las áreas acústicas que establece el RD 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, los objetivos de calidad y las emisiones acústicas.

Como resultado de este proceso, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 73, 75 y 80 dB(A) para los periodos día (7-19 horas) y tarde (19-23 horas), y Leq 50, 55, 60, 63, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (23-7 horas). El ISA incluye, en su Apéndice 2. Calidad del Aire. Ruido, una descripción de la metodología de cálculo empleada, así como un mayor detalle de los resultados obtenidos.

El ISA señala que existe una área acústica tipo "a", de uso residencial, incluida dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 65 dB(A), Le 65 dB(A) y Ln 55 dB(A), que abarca una superficie de 10 hectáreas. Estos terrenos se encuentran al noreste de la cabecera 24, corresponden a pequeñas zonas de núcleos urbanos residenciales del entorno próximo del aeropuerto.



3.1.3. Calidad del aire. Contaminación atmosférica

Para caracterizar la calidad química del aire en el aeropuerto de Ibiza en la situación actual, el ISA realiza dos tipos de análisis:

- A. Cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario para el último año completo (NO_x, CO, SO_x, HC y PM₁₀).
- B. Simulación del transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. De este análisis se obtienen las curvas de isoconcentración medias anuales para NO_x, HC y PM₁₀, las máximas diarias de SO_x y PM₁₀, la máximas octohorarias de CO y las máximas horarias de NO_x y SO_x en las zonas urbanas del entorno aeroportuario.

El análisis es detallado ampliamente en el Apéndice 1 del ISA, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración empleando el programa EDMS 4.5, para el que se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía y vehículos de acceso al aeropuerto), el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor y los datos meteorológicos y características superficiales.

Con los resultados obtenidos, y teniendo en cuenta los valores límites legales correspondientes al RD 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono, el ISA concluye que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente, ni fuera del subsistema de movimiento de aeronaves, ni en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

3.1.4. Consumo de energía y emisiones de CO₂

En el año 2007, el consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto de Ibiza fue de 11.156 MWh, que representa la emisión de 3.358 T de CO₂ anuales.

El consumo de combustibles en el aeropuerto está referido a gasolinas, gasoil y querosenos, y procede tanto de fuentes estacionarias (grupos electrógenos o prácticas SEI), como de fuentes móviles (aeronaves, unidades auxiliares de energía, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos de acceso al aeropuerto). Estimada a partir del programa de simulación EDMS 4.5, la emisión de CO₂ equivalente resultante es de 50.268 T/año.

3.1.5. Geología y suelos

Desde el punto de vista geológico, Ibiza es una isla de naturaleza enteramente calcárea. Su estratigrafía comienza en el Triásico y la mayor parte de sus materiales son secundarios. Las zonas llanas más extensas son las zonas costeras aluviales de materiales cuaternarios, como en la que el aeropuerto se encuentra localizado, denominada Unidad de Ibiza, que está a su vez superpuesta a las unidades de Eubarca y Llentrisca-Rey.

Los suelos del área de estudio se corresponden con el orden Inceptisol, de acuerdo a la clasificación de suelos *Soil Taxonomy* U.S.D.A.. Dentro del orden de los Inceptisoles, en el recinto aeroportuario los suelos pertenecen al suborden ochrept, con inclusiones de entisoles.

3.1.6. Residuos

En la gestión de los residuos no peligrosos se incluyen asimilables a urbanos, inertes y voluminosos. Los residuos urbanos generados en el aeropuerto son almacenados en el punto limpio, y se realiza recogida selectiva de papel, cartón y vidrio. En una explanada pavimentada del mismo, se localizan las compactadoras de residuos orgánicos y de papel, así como los contenedores para residuos de envases y voluminosos. Los residuos urbanos son recogidos



por una empresa gestora. Los residuos inertes que puedan generarse en tareas de mantenimiento son entregados a un gestor autorizado.

El aeropuerto está inscrito en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consellería de Medio Ambiente, y mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. El aeropuerto dispone de los documentos de aceptación de los RPs que genera y, además del libro-registro, se archivan los documentos de control y seguimiento/justificantes de entrega asociados a las retiradas realizadas, normalmente cada seis meses. En el punto de almacenamiento de residuos peligrosos éstos se encuentran correctamente envasados y etiquetados conforme a la legislación vigente. En el año 2008 se generaron 4,71T. de residuos peligrosos.

3.1.7. Aguas y medio hidrológico

En la isla de Ibiza no se puede hablar de cursos permanentes de agua como consecuencia del reducido tamaño de las cuencas hidrográficas, la irregularidad de las precipitaciones que en ella tienen lugar y de las características hidrogeológicas del terreno. En el entorno inmediato al aeropuerto se distinguen tres torrentes: Can Font, Des Galops y Sa Font. Este último discurre por el límite noroeste del recinto aeroportuario en dirección norte-suroriente, a pocos metros de la calle de rodaje paralela, y termina desembocando en el mar Mediterráneo.

La alimentación de los acuíferos se produce principalmente por infiltración directa del agua de lluvia sobre el terreno, y en menor proporción, por infiltración desde los cauces de los torrentes. El agua es extraída por bombeo (para abastecimiento y agricultura) o se pierde por estar en contacto dichas unidades con el litoral marítimo. Debido a la sobreexplotación, existen grandes problemas de intrusión marina.

El aeropuerto se autoabastece mediante cinco pozos de agua potable, situados dentro del recinto aeroportuario, todos con permiso de aprovechamiento del Govern Balear, y cuenta también con una planta potabilizadora de agua, situada frente al edificio terminal. El consumo de agua correspondiente a 2008 fue de 60.749 m³.

El aeropuerto dispone de una red de aguas fecales y una estación depuradora de aguas residuales (EDAR), con una capacidad de tratamiento de 6 l/s de caudal medio. Las aguas pluviales recogidas en el aeropuerto se reconducen hacia los torrentes y hacia cuatro depósitos cuya capacidad conjunta es de 13.000 m³ para riego de jardines.

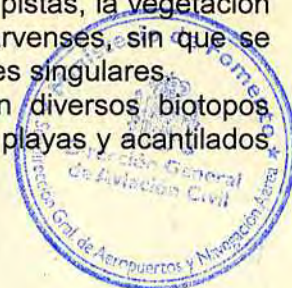
3.1.8. Espacios protegidos y biodiversidad

El aeropuerto linda con el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, el cual forma parte también de la Red Natura 2000, como LIC y ZEPA con código ES0000084, y tiene otras figuras de protección como humedal Ramsar o patrimonio de la humanidad, si bien los límites de las distintas figuras difieren entre sí. Por otra parte, en el entorno inmediato al aeropuerto de Ibiza existen diversos hábitats de interés comunitario.

Desde el punto de vista de la biogeografía, el área estudiada se encuadra dentro del Reino Holártico, en la región Mediterránea, provincia Baleárica, subprovincia pitiúsica, sector ibicenco. La vegetación potencial de la zona de estudio pertenece al dominio de la serie termomediterránea semiárido-seca ibicenca de *Juniperus lycia* o sabina mora caracterizada por la asociación *Cneoro tricocci-Junipereto lyciae sigmetum*. Esta formación constituye la maquia esclerófila ibicenca.

En el interior del recinto aeroportuario, principalmente en las franjas de las pistas, la vegetación dominante es la de pastizales, formados por especies de gramíneas y arvenses, sin que se encuentre en esta zona ninguna formación vegetal ni comunidades vegetales singulares.

Respecto de la fauna, el aeropuerto y su área de influencia albergan diversos biotopos faunísticos, como son los pastizales, el medio marino, saladares y salinas, playas y acantilados.



rocosos, pinares y maquias esclerófilas, zonas urbanizadas, cultivos de leñosas y medio rural, y cultivos de herbáceas.

Existen en el entorno aeroportuario más de noventa especies de aves incluidas en la Directiva Hábitat. En cuanto a las especies que figuran en el Catálogo Nacional y Balear de Especies Amenazadas, se encuentran como "En peligro de extinción" dos especies, la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*) y la garcilla cangrejera (*Ardeola ralloides*), como "Vulnerables" recoge al aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y como de "Especial Protección" el rascón (*Rallus aquaticus*), el avefría (*Vanellus vanellus*) y el archibebe común (*Tringa totanus*).

3.1.9. Usos del suelo y ordenación territorial

El instrumento general de ordenación del territorio en la isla de Ibiza, de acuerdo a lo establecido en la Ley 4/2000, de 21 de diciembre, de Ordenación Territorial de las Illes Balears, es el Plan Territorial Insular (PTI).

El Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia está regulado por las Normas Subsidiarias que fueron aprobadas el 22 de abril de 1986, actualmente en proceso de adaptación al Plan Territorial Insular. Califican el aeropuerto como un Sistema General, dentro de la clasificación de Suelo No Urbanizable. Además, se ha delimitado una zona de reserva alrededor del aeropuerto, clasificado como Suelo no Urbanizable Especialmente Protegido, con aprovechamiento nulo.

En el entorno de la cabecera 06 y al oeste de la plataforma de estacionamiento, se encuentra una zona declarada como Área de Prevención de Riesgos (APR) de incendios.

El desarrollo urbanístico en Ibiza es prueba de la eclosión del turismo durante los años 70, mostrando la aplicación de unas pautas de desarrollo muy distintas de las actuales, en las que predominaban los procesos de litoralización. En los últimos años se ha consolidado la ocupación con edificaciones en diseminado de grandes piezas de suelo rústico, particularmente en las zonas costeras y en otras zonas de atractivo paisajístico, así como la intensificación de la construcción en determinados asentamientos en principio diseminados que ha generado núcleos y urbanizaciones consolidadas al margen del planeamiento.

3.1.10. Patrimonio cultural

Según la información aportada por el Departamento de Política Patrimonial i Agrícola del Consell Insular de Ibiza, en la zona de estudio se enumeran 29 bienes patrimoniales y 4 yacimientos arqueológicos. De estos bienes, nueve se localizan en el interior del Sistema General Aeroportuario, y son principalmente molinos, albercas, norias y casas. Los cuatro yacimientos arqueológicos identificados también están situados en el interior del recinto aeroportuario: tres de ellos se localizan en la zona más occidental del mismo y el cuarto está situado al este del Sistema General, cerca del polígono industrial.

3.1.11. Paisaje

El paisaje del área de estudio está fuertemente influenciado por la singularidad del clima mediterráneo y por las perturbaciones impredecibles de origen natural. Las principales amenazas para el mantenimiento de los paisajes son el turismo, el abandono de las actividades tradicionales, el desarrollo urbano sin control y la proliferación de construcciones de carácter residencial, carentes de integración.

La valoración global de los elementos del paisaje queda definida por su heterogeneidad, un alto grado de antropización hacia el norte y de conservación hacia el sur.

Se puede considerar como elementos positivos del paisaje, las visuales panorámicas de las salinas, que permite percibir la línea cielo-mar y el carácter tradicional de determinadas construcciones. Como elementos negativos destaca la fuerte antropización, en ciertas



ocasiones sin ninguna planificación, y la introducción de elementos artificiales como las carreteras y los tendidos eléctricos que fragmentan el territorio.

3.1.12. Infraestructuras, transporte y movilidad

El acceso principal al aeropuerto es la carretera PM-801 (Eivissa-Aeropuerto), si bien también se puede acceder por la carretera PM-803 (Eivissa-Sant Joseph).

Desde el punto de vista del transporte público, el acceso al aeropuerto de Ibiza se realiza esencialmente a través de dos líneas de autobús, números 9 y 10.

El ISA analiza diversos instrumentos autonómicos de planificación de infraestructura de transportes, como el Plan Director Sectorial de Carreteras de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en el que se prevé un nuevo acceso al aeropuerto; el Plan Director Sectorial del Transporte de las Islas Baleares que aboga por potenciar el transporte colectivo, prestando especial atención al ferrocarril y al tranvía y planteando la adecuación de la terminal de autobuses de Ibiza, fomentando un medio de transporte colectivo con mayor capacidad que el autobús para comunicar la ciudad de Ibiza con el aeropuerto y con Santa Eulària y Sant Antoni.

3.1.13. Medio socioeconómico

En las proximidades del aeropuerto se localiza la capital, que ronda los 47.000 habitantes. En cuanto a los centros industriales ubicados en el entorno del aeropuerto, pueden mencionarse los tres existentes en el municipio de Eivissa: el polígono industrial Aeropuerto, el polígono industrial Can Buff y el polígono industrial Can Negre.

De acuerdo con las cifras oficiales de población del INE, en 2008 los dos municipios objeto de estudio (Sant Josep de sa Talaia y Santa Eulària des Riu), contaban con una población total de cerca de 51.700 habitantes, lo que representa el 41% de la población insular, siendo mayor en cuanto a efectivos se refiere Santa Eulària, con unos 30.000 habitantes.

Tabla 3-1. Población en ámbito de estudio

MUNICIPIOS	1991	2001	2008	Evolución 2001-2008 (%)	Evolución 1991-2008 (%)
Sant Josep de sa Talaia	9.704	15.190	21.304	40,3	119,5
Santa Eulària des Riu	15.557	23.755	30.364	27,8	95,2
Total Ámbito	25.261	38.945	51.668	32,7	104,5
Ibiza	70.421	94.334	125.053	32,6	77,6
ESPAÑA	38.872.268	40.847.371	46.157.822	13,0	18,7

En estos municipios predominan las afiliaciones a la Seguridad Social, en el año 2007, al sector servicios (70% en el caso de Sant Josep y 64% en el de Santa Eulària), proporciones inferiores a la que se da en la isla (73%). La especialización productiva de ambos municipios no es pues terciaria, sino que cobran especial relevancia otros sectores económicos, como es la construcción, con prácticamente un cuarto de las afiliaciones, lo que duplica el promedio nacional, o incluso el sector industrial, con un 7%, que representa la mitad de la media española, pero que se sitúa por encima de la insular.



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 (horizontes 1, 2 y 3), definidos según este tráfico previsto.

Tabla 3-2. Previsiones de demanda esperada para los tres horizontes de estudio

CONCEPTO	Horizonte 1	Horizonte 2	Horizonte 3
Pasajeros comercia	4.580.000	5.120.000	5.670.000
Pasajeros totales	4.640.000	5.190.000	5.740.000
Aeronaves comerci	48.000	54.000	59.000
Aeronaves totales	55.000	61.000	67.000
Mercancías totales	5.260.000	5.840.000	6.490.000
Pasajeros día tipo	10.000	12.000	14.000
Aeronaves día tipo	132	140	149

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

Seguidamente se incluye una ilustración con la ubicación de las principales actuaciones previstas que pudieran tener incidencia ambiental, correspondiendo el número que aparece en esta figura con el recogido en la tabla citada.

Tabla 3-3. Actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza

	ACTUACIÓN	Nº ACTUACIÓN EN FIGURA
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES		
Espacio aéreo	Modificación de las actuales SID's y STAR's	4
Campo de vuelos	Habilitación de la calle de rodaje como pista de contingencia.	1
	Construcción de dos calles de salida a 1.725 m de los umbrales.	2
	Regularización de la franja de la pista actual.	3
	Regularización de la franja de la pista de contingencia.	1
	Desplazamiento de las cámaras de reguladores fuera de la franja.	4
	Desplazamiento del VOR y su centro de transformación fuera de la franja de pista.	4
	Desplazamiento de la caseta ILS fuera del área de seguridad de extremo de pista.	4



	ACTUACIÓN	Nº ACTUACIÓN EN FIGURA
Campo de vuelos	Sustitución de las estructuras no frangibles de la caseta y el centro de transformación de la senda de planeo RWY 24 y de los equipos de meteorología por otras más ligeras y frangibles.	4
	Un nuevo acceso a la plataforma de aviación comercial y dos nuevos accesos a la plataforma de aviación general.	5 y 6
Plataforma	Ampliación de plataforma de aviación comercial.	5
	Unificación y ampliación de las plataformas de aviación general.	6
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS		
Zona de pasajeros	Ampliación y remodelación del edificio terminal de pasajeros.	-
	Construcción de edificio de aparcamientos.	7
	Construcción aparcamiento en superficie para depósito vehículos de alquiler.	8
	Construcción aparcamiento en superficie para depósito de grúa.	9
	Construcción de un nuevo bloque de dársenas para autocares.	10
	Ampliación de la bolsa de taxis.	11
	Reposición de viales a parcelas colindantes.	-
	Ampliación carretera de acceso al aeropuerto.	-
	Adecuación de accesos interiores.	-
Zona de apoyo aeronave	Construcción de un hangar y un aparcamiento asociado en el extremo sudoeste de la plataforma.	12
	Traslado de los talleres de Iberia	13
Zona de servicios	Remodelación de la torre de control actual.	14
	Construcción de un nuevo SEI ubicado en la misma situación que el actual.	15
	Traslado de los talleres de Aena.	16
	Construcción de una plataforma de pruebas contra incendios.	17
Zona de servicios	Modificación del trazado de camino perimetral y reubicación del vallado perimetral (Implica aumento del límite aeroportuario respecto Plan Director 2001)	18
Zona de aviación general	Construcción de un edificio terminal de aviación general.	19
	Construcción de un aparcamiento de vehículos.	20



	ACTUACIÓN	Nº ACTUACIÓN EN FIGURA
Zona de abastecimiento	Instalación de un nuevo tanque de combustible.	21
	Reubicación de instalaciones de agua y butano.	-

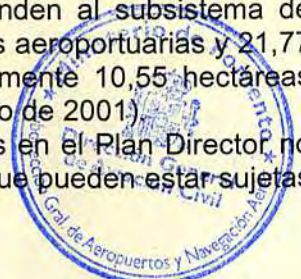
Figura 3-1. Actuaciones principales previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza y evaluadas en el ISA



Como ya se ha comentado, algunas de estas actuaciones ya se han evaluado a nivel de proyecto, aunque de forma paralela a la evaluación de este Plan Director. La Resolución de 1 de septiembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE nº 237 del 1 de octubre de 2009) incluye como actuaciones la habilitación de la calle de rodadura para pista de contingencia, el desvío del trazado del cauce del torrente Sa Font, regulación y nivelación de las zonas de seguridad, la adecuación de la nivelación de la franja, nuevo camino y vallado perimetral, nuevo trazado municipal, construcción de una plataforma de pruebas contra incendios, nuevo edificio de Servicio de Extinción de Incendios (SEI), soterramiento de líneas eléctricas y actuaciones en otros servicios. Por este motivo, las especificaciones que establece esta Resolución de 1 de septiembre de 2009, se considerarán como determinaciones propias de la presente Memoria Ambiental.

3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La zona de servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 262,25 hectáreas (205,32 hectáreas corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves, 35,15 hectáreas al subsistema de actividades aeroportuarias y 21,77 hectáreas a la zona de reserva aeroportuaria), es decir, aproximadamente 10,55 hectáreas menos, que la delimitada por el Plan Director anterior (O.M. de 31 de julio de 2001). Las superficies y la ordenación de la zona de servicio (SGA) recogidas en el Plan Director no son de naturaleza urbanística, sino estrictamente aeroportuaria, por lo que pueden estar sujetas



a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

La ley 9/2006, en su artículo 8, recoge que el informe de sostenibilidad ambiental debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero.

Al estar el Plan Director constituido por diversas actuaciones, son las diferentes alternativas para la ejecución de estas actuaciones las que determinan una u otra opción de desarrollo del Plan Director. Por tanto, son estas alternativas parciales, para cada una de las actuaciones, las que inicialmente deben ser evaluadas ambientalmente entre sí, y las diferentes opciones parciales seleccionadas, en su conjunto, constituyen la alternativa seleccionada, o global, propuesta para el Plan Director, y que posteriormente es comparada con la alternativa 0.

En este sentido, para la alternativa 0, es decir, la evolución probable del medio en caso de no ejecución del Plan Director, la infraestructura aeroportuaria queda definida por la configuración actual del aeropuerto, junto a aquellas actuaciones que, en base a la legislación vigente, ya han sido evaluadas ambientalmente y, por tanto, ya seleccionadas sus alternativas más adecuadas.. Por otra parte, dado que el diseño y ubicación de las diferentes actuaciones que comprende el Plan Director está condicionado por la configuración actual del aeropuerto, las únicas alternativas de actuaciones que el Plan Director propone corresponden al campo de vuelos, plataforma de estacionamiento de aviación comercial, zona de aviación general y aparcamientos de vehículos privados. En este sentido, aunque el ISA hace un análisis de alternativas del campo de vuelo, en esta Memoria Ambiental no se tiene en cuenta dicho análisis, remitiéndose a la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto ya realizada y a lo dispuesto en la Resolución de 1 de septiembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE nº 237 del 1 de octubre de 2009).

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

Tabla 3-4. 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 _x , PM ₁₀ , 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 (EENNPP)	Nº y superficie de EENNPP alterados



ASPECTO AMBIENTAL	CRITERIOS	INDICADORES
	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 ecológicos	Nº de corredores y tipo de afección
	Afección a Espacios Naturales Protegidos y a 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 y medio hidrológico	Red de drenaje y riesgos de contaminación	Número 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 funcional y técnica	Eficacia funcional	Grado de satisfacción de necesidades
	Eficiencia económica	Inversión necesaria



➤ Alternativas de la plataforma de estacionamiento de aviación comercial

- Alternativa 1. Ampliación de la plataforma existente en sentido longitudinal, hacia el oeste, continuando con el fondo actual hasta alcanzar el límite futuro propuesto. Se plantea la opción de un desarrollo en dos líneas a ambos lados de una calle central de rodadura en plataforma. Dispone de cuatro puestos para helicópteros y 29 posiciones para aviación comercial. La utilización de la calle de rodadura como pista de contingencia implicaría la inutilización de la línea de posiciones de estacionamiento más alejada del edificio terminal de pasajeros, por lo que se perderían 16 puestos de estacionamiento, aunque no se mantendría la operatividad de la calle de rodaje en plataforma.
- Alternativa 2. Ampliación que permite más puestos durante la operación de la pista de contingencia. Se prolongará la actual calle de rodaje en plataforma en dirección sudoeste para girar inmediatamente hacia el noroeste. Para poder dotar a la plataforma de una nueva calle de acceso, se aprovecha una franja de terreno que presenta una ampliación natural de la plataforma en sentido longitudinal a la misma. Dispone de cuatro puestos para helicópteros y 29 posiciones para aviación comercial. Esta alternativa, al igual que la anterior, agota todo el espacio disponible en el lado aire y en primera línea de plataforma, puesto que hacia el este, más allá del edificio terminal de pasajeros y el terminal de carga, el área de aviación general ocupa dicha primera línea, por tanto no permite la futura construcción de ningún hangar en el aeropuerto de Ibiza destinado a la aviación comercial.
- Alternativa 3. Ampliación compatible con la ubicación de un hangar para albergar aeronaves comerciales de tamaño medio (hasta categoría D) y que podría utilizarse para realizar mantenimiento de avionetas y pequeños reactores de aviación general. Se reconfigura la distribución de los puestos de estacionamiento situados frente al edificio terminal y de los viales de servicio para que no invadan los márgenes de seguridad de los puestos tras la ampliación de edificio terminal necesaria. Esta alternativa también hace posible dotar a la plataforma de una nueva calle de acceso. Dispondría de estacionamiento para 4 helicópteros y 26 posiciones para aviación comercial.

Las tres alternativas se localizan en el interior de la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines, si bien las necesidades de suelo de la alternativa 1 son más pequeñas, lo que implicaría una menor afección al Parque, a pesar de que las tres opciones se ubican en el interior del límite del Sistema General Aeroportuario aprobado por la O.M. de 31 de julio de 2001. Considerando el resto de factores ambientales, las alternativas que menos impactos generan son la 1 y la 3, siendo seleccionada en el ISA la **alternativa 3** fundamentalmente por los criterios de circulación en plataforma y porque permite un mejor aprovechamiento de la primera línea de plataforma, así como dotarla de una nueva calle de acceso.

➤ Alternativas de la zona de aviación general

- Alternativa 1. Unificación plataformas y estacionamiento de aeronaves de mayor tamaño al este de la plataforma. Se propone la unificación de las tres plataformas existentes ampliando las dos plataformas adyacentes a la de aviación comercial. Dicha ampliación está ubicada en un terreno que deberá ser adquirido para preservar la integridad de la franja de la pista de contingencia.
- Alternativa 2. Unificación plataformas y estacionamiento de naves de mayor tamaño a la plataforma comercial. Se plantea la unificación de las tres plataformas existentes utilizando

la zona adyacente a la plataforma de aviación general actual para ubicar posiciones de mayor tamaño. Los terrenos son propiedad del aeropuerto.

Desde un punto de vista ambiental, las dos alternativas afectan a un bien patrimonial y un yacimiento arqueológico e invaden la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines, aunque las necesidades de suelo de la alternativa 2 son ligeramente menores. Se selecciona la **alternativa 1** por su mayor operatividad.

➤ Alternativas del aparcamiento de vehículos privados

- Alternativa 1: Construcción de un edificio de aparcamientos de 4 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 550 plazas por planta y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la central eléctrica y el centro de emisores, de unos 26.000 m². Será necesario demoler la antigua vivienda del director y los almacenes situados en la zona.
- Alternativa 2: Construcción de un edificio de aparcamientos de 5 niveles frente al edificio terminal de pasajeros, capaz de alojar unas 360 plazas por planta, manteniendo una parte del actual parking en superficie (unas 260 plazas), y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la central eléctrica y el centro de emisores, de unos 26.000 m². Será necesario demoler la antigua vivienda del director y los almacenes situados en la zona.
- Alternativa 3: Construcción de un edificio de aparcamientos de 3 niveles en la parcela del actual aparcamiento público, capaz de alojar unas 710 plazas en dos de las plantas y unas 550 la restante, y la construcción de un aparcamiento en superficie en la zona de la central eléctrica y el centro de emisores, de unos 26.000 m². Será necesario demoler la antigua vivienda destinada al director del aeropuerto y los almacenes situados en la zona.

En cuanto a la afección al patrimonio cultural, las alternativas 2 y 3 afectarían a una noria catalogada como bien patrimonial. No obstante, se considera la **alternativa 3** como la más adecuada, y se selecciona fundamentalmente por sus ventajas a la hora de realizar futuras ampliaciones del aparcamiento mediante la construcción de nuevos niveles.

➤ Plan Director Propuesto

La "alternativa propuesta para el Plan Director" está constituida por el diseño previsto para aquellas actuaciones que por sus características no disponen de otras opciones, así como por la alternativa 1 prevista para el campo de vuelos, más la alternativa 3 prevista para la plataforma de estacionamiento de aviación comercial, más la alternativa 1 prevista para la ampliación de la zona de aviación general, más la alternativa 3 prevista para la construcción del aparcamiento de vehículos privados.

Esta "alternativa propuesta para el Plan Director" es comparada en el ISA, siguiendo los criterios e indicadores expuestos en el apartado anterior, con la "Alternativa 0" del Plan Director, es decir, la no ejecución del mismo.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA ALTERNATIVA PROPUESTA PARA EL PLAN DIRECTOR

La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza adapta esta infraestructura a la demanda de tráfico aéreo prevista, lo que previsiblemente generará nuevos impactos ambientales derivados de este aumento de actividad.



Asimismo, la propuesta de revisión del Plan Director, requiere de la necesidad de incluir 37,62 hectáreas de nuevos terrenos, mientras que 21,83 hectáreas, delimitadas en el Plan Director de 2001, quedarán desafectadas.

En la figura siguiente, se muestra de forma comparativa la zona de servicio del aeropuerto según el Plan Director de 2001 respecto a la propuesta de revisión, objeto de la presente Memoria Ambiental.

Figura 3-2. Sistema General Aeroportuario Plan Director 2001

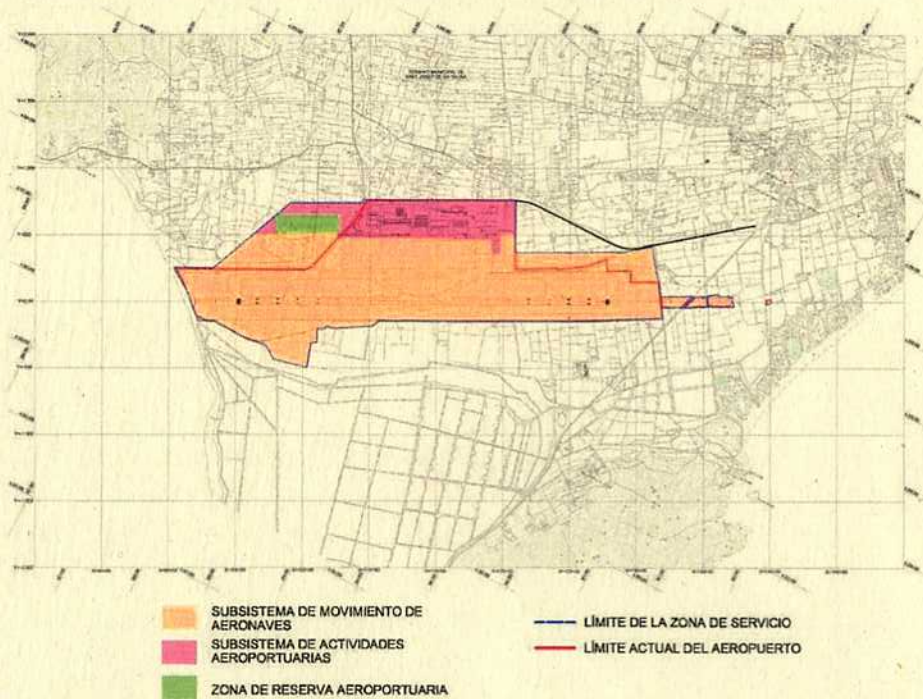
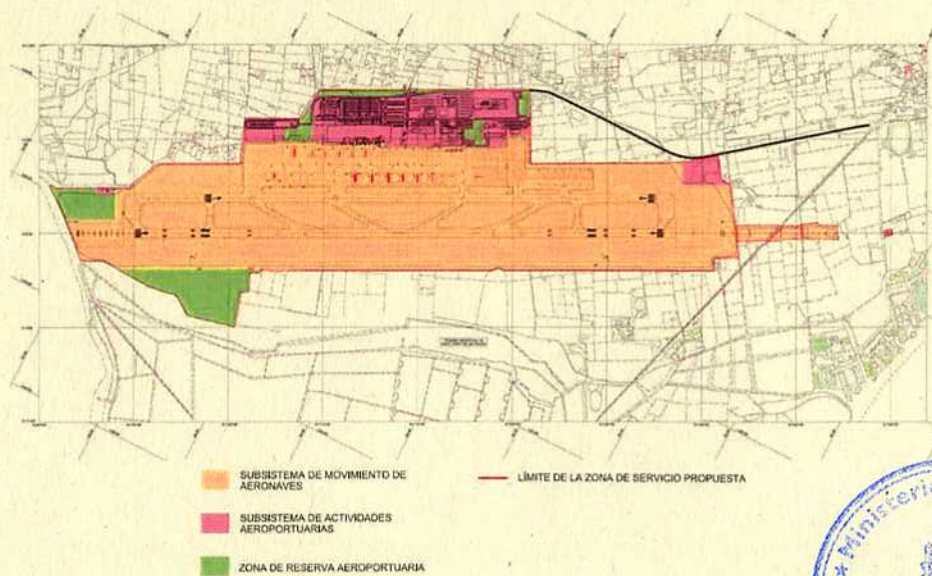


Figura 3-3. Delimitación de la zona de servicio del aeropuerto de Ibiza según la propuesta de revisión del Plan Director



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

➤ Contaminación atmosférica

El ISA ha realizado un estudio específico de emisiones e inmisiones de contaminantes atmosféricos, tanto en la situación actual como en la alternativa correspondiente al desarrollo previsible (horizonte 3) que plantea la propuesta de revisión del Plan Director. En este sentido, el análisis, detallado ampliamente en el apéndice 1 del ISA, se ha basado en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes estudiados, empleando el programa EDMS 4.5.

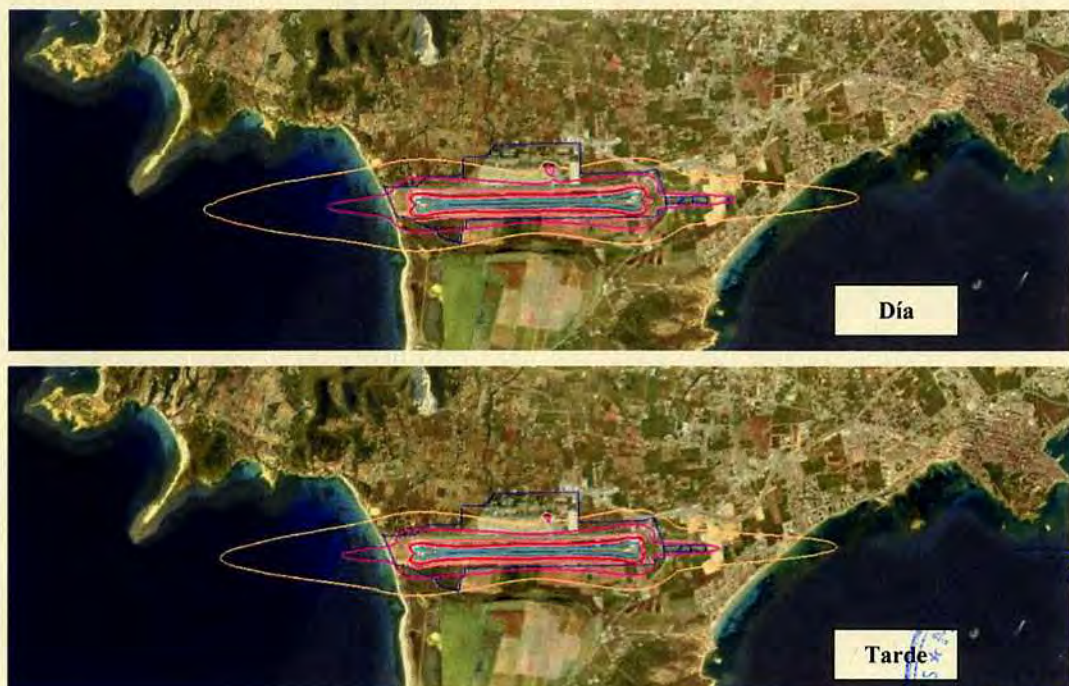
Los resultados obtenidos derivados de la modelización citada permiten al ISA concluir que, para el horizonte de mayor desarrollo (horizonte 3), el riesgo de superación de los límites permitidos por la normativa vigente a las poblaciones cercanas es bajo. Asimismo, el análisis de los resultados obtenidos en los receptores ubicados en las estaciones de medición existentes en el entorno aeroportuario, verifica la baja contribución del aeropuerto de Ibiza a la contaminación atmosférica de la zona.

➤ Ruido

El impacto acústico de la alternativa seleccionada ha sido analizado en el ISA, utilizando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model") en su versión 7.0, tanto en la situación actual como para el horizonte 3 (Desarrollo previsible) de la revisión del Plan Director. En el Apéndice 2 del ISA se detallan ampliamente los datos y cálculos utilizados, así como los resultados pormenorizados.

El resultado global de dicho análisis se muestra en las figuras siguientes, que corresponden a las huellas sonoras a los niveles L_{eq} 60, 65, 70, 73, 75 y 80 dB(A) para los periodos día (7-19 horas) y tarde (19-23 horas), y L_{eq} 50, 55, 60, 63, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (23-7 horas).




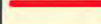

Figura 3-4. Huella acústica del aeropuerto de Ibiza. Horizonte 3 (Desarrollo Previsible)





Leyenda isófonas período dí. Leyenda isófonas período ta Leyenda isófonas período nc

LEYENDA	
	Isófona L_d 60 dB(A)
	Isófona L_d 65 dB(A)
	Isófona L_d 70 dB(A)
	Isófona L_d 73 dB(A)
	Isófona L_d 75 dB(A)
	Isófona L_d 80 dB(A)

LEYENDA	
	Isófona L_e 60 dB(A)
	Isófona L_e 65 dB(A)
	Isófona L_e 70 dB(A)
	Isófona L_e 73 dB(A)
	Isófona L_e 75 dB(A)
	Isófona L_e 80 dB(A)

LEYENDA	
	Isófona L_n 50 dB(A)
	Isófona L_n 55 dB(A)
	Isófona L_n 60 dB(A)
	Isófona L_n 63 dB(A)
	Isófona L_n 65 dB(A)
	Isófona L_n 70 dB(A)

Zona de servicio propuesta

Los resultados obtenidos del análisis efectuado aplicados a las áreas acústicas establecidas por el RD 1367/2007, permiten concluir que en aproximadamente 24,76 hectáreas, con predominio de suelo de uso residencial, se prevén superar los objetivos de calidad acústica, frente a las aproximadamente 10 hectáreas de la situación actual. Esta superficie afectada se encuentra al noreste de la cabecera 24, y corresponde a pequeñas zonas de núcleos urbanos residenciales del entorno del aeropuerto parcialmente expuestas en la situación actual. Este incremento se debe al aumento de tráfico previsto para el horizonte de desarrollo previsible.

Por otro lado, en relación a la superficie de suelo urbanizable afectado, según los instrumentos de ordenación territorial vigentes, se han identificado 38,27 hectáreas de suelo urbanizable residencial expuestos a niveles sonoros superiores a L_d60 - L_e60 - L_n50 dB(A). Del mismo modo que para el caso de suelo urbano residencial consolidado, la afección se debe al aumento de tráfico previsto para el horizonte 3.

➤ Cambio climático

En el ISA se realiza un análisis de los consumos energéticos que genera el aeropuerto, tanto eléctrico como de combustibles (aeronaves, vehículos de tierra, grupos electrógenos, etc.), así como los previstos para el horizonte de desarrollo (horizonte 3). A partir de los resultados obtenidos, se ha realizado un análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) que el aeropuerto puede generar, cuyos resultados se muestran en la tabla siguiente.



Tabla 3.5. Valoración de los indicadores relacionados con las emisiones de GEI

INDICADOR	Año 2008	Alternativa Desarrollo Previsible (Horizonte 3)
Emisiones totales de CO ₂ en el aeropuerto (ton)	53.464	76.067
Emisiones de GEI derivadas del consumo eléctrico (ton)	3.358	4.816
Emisiones de GEI derivadas del consumo de combustible (ton):	50.106	71.128
1. Fuentes estacionarias (ton)	80	137
2. Fuentes móviles (ton)	50.026	71.014
Pasajeros embarc./desembar.	4.647.487	5.670.000
kg CO ₂ /pasajero embarc./desembar.	11,50	13,25
Nº de operaciones	57.235	67.000
CO ₂ (ton/operación)	0,93	1,12

En relación con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, y por tanto no es necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas. No obstante, sí se consideran algunas medidas para paliar algunos de los efectos secundarios derivados del cambio climático

➤ Agua y medio hidrológico

La necesidad de adecuación de la pista de rodadura como pista de contingencia (en cumplimiento de la normativa OACI), así como para la ampliación de la plataforma de aviación comercial y la construcción de un hangar y un aparcamiento asociado en el extremo suroeste de la plataforma, provoca la necesidad de desviar el encauzamiento del torrente Sa Font. El desvío sólo tiene lugar sobre el tramo final del torrente, en la proximidad de su desembocadura, por lo que la dinámica fluvial asimila el efecto sobre el torrente en un plazo medio, ya que actualmente ya está canalizado.

Por otro lado, el consumo de agua previsto se estima en un aumento aproximado de 30.000m³ respecto al consumo de 60.000m³ en la situación actual, demanda que se prevé que sea cubierta por la actual instalación de pozos con los que cuenta el aeropuerto. Asimismo, se prevé que el consumo pueda verse minimizado con la aplicación de medidas de ahorro previstas en el propio ISA.

➤ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre las características geológicas, geomorfológicas y las propiedades físicas y químicas del suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física de los suelos por parte de las nuevas superficies pavimentadas con la consiguiente pérdida permanente de suelo productivo. En este sentido, se estima la pérdida de suelo productivo en 24 hectáreas, debido sobre todo a la ampliación

de la plataforma de estacionamiento de aviación comercial hacia el oeste y la unificación de las plataformas de aviación general por el este.

➤ Residuos

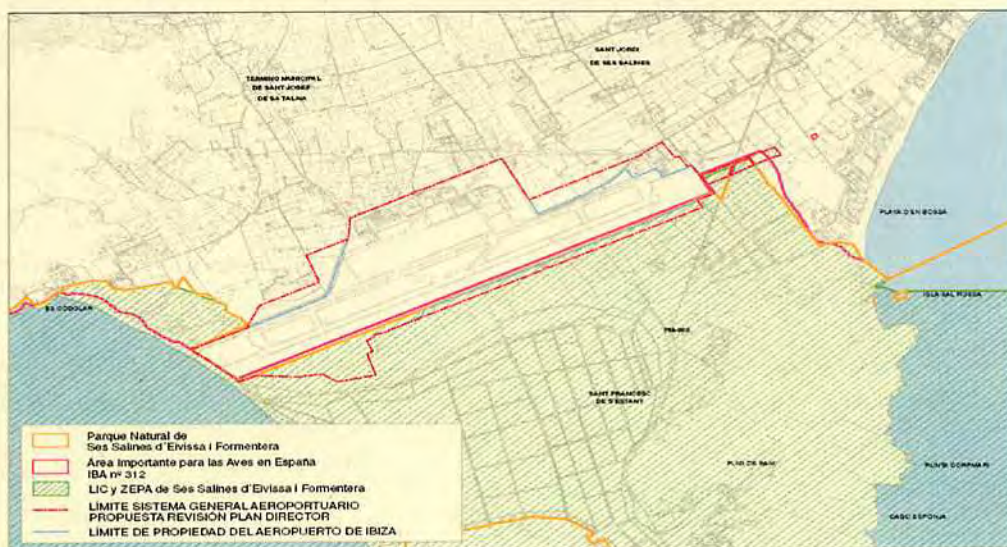
Se estima que el incremento de los residuos generados en la fase de operación en el horizonte de desarrollo previsible, sea equivalente a un incremento proporcional a las unidades de tráfico previstas para dicho horizonte.

➤ Biodiversidad, fauna y flora

La necesidad de inclusión de nuevos terrenos en el Sistema General Aeroportuario (SGA), para así poder cumplir con la regularización de las franjas de la pista actual y la de contingencia, generan la necesidad de expropiar terrenos situados en la franja sureste del SGA que son pertenecientes al Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, que posee además, entre otras, las figuras de protección de LIC y ZEPA.

La afección a la Red Natura 2000 se produce por la modificación del límite meridional del nuevo Sistema General Aeroportuario, lo que conllevaría la ocupación de 11,03 hectáreas de la ZEPA y LIC de Ses Salines, por lo que la superficie total de afección ascenderá a 27,90 hectáreas, dado que 16,87 hectáreas están actualmente ocupadas.

Ilustración 3-5. Ocupación del LIC y ZEPA de Ses Salines (Red Natura 2000)



Esta modificación del límite sur del aeropuerto corresponde a una zona ocupada clasificada como Área de Aprovechamiento Condicionado a la Conservación, de acuerdo a lo establecido por el P.O.R.N. del Parque Natural de Ses Salines, aprobado el 24 de mayo de 2002 por Acuerdo del Consejo de Gobierno.

Por otro lado, en la propuesta de revisión del Plan Director, se desafectarán casi 20ha. de Zona Periférica de Protección del Parque Natural. En total, se ha conseguido minimizar la superficie afectada, reduciéndola de las 272,8ha que definía el Plan Director de 2001 a 262,25 que define la actual propuesta de revisión.



Figura 3-6. Afección al Parque Natural según el Plan Director 2001 y la nueva propuesta de Plan Director



En cuanto a la ocupación directa por las obras previstas, los proyectos de habilitación de la pista de rodadura como pista de contingencia, la ampliación de la plataforma comercial y el proyecto de ordenación de la zona de aviación generan interferencias con la Zona Periférica de Protección del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. La superficie total ocupada asciende a 18,6 hectáreas, de las que 7,8 hectáreas se localizan en el noreste y 10,8 hectáreas en el noroeste.

Ilustración 3-7. Zonas de invasión del SGA en el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera



Fuente: Elaboración propia

En el ámbito de estudio existen también una serie de zonas que, por sus asociaciones entre diferentes especies, forman hábitats de destacable relevancia ecológica. Concretamente en el entorno inmediato al aeropuerto de Ibiza existen 15 hábitats de interés comunitario, de los que



seis son prioritarios, aunque ninguna de las actuaciones de la Propuesta de revisión del Plan Director afectará a estos hábitats. Sin embargo, en la playa des Codolar, al oeste del recinto aeroportuario, se localiza un hábitat caracterizado por la presencia de la asociación *Crithmo-Limonietum heterospicati* y clasificado con el código de la Red Natura, 1240, que debido a la cercanía del las obras del desvío del torrente Sa Font, poseen un mayor riesgo de verse afectado.

Ilustración 3-8. Afección indirecta al Hábitat de Interés Comunitario



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y elaboración propia

Asimismo, se ha identificado un riesgo potencial de incendios por la vulnerabilidad de este área. En este sentido, la propensión a la generación de incendios, las elevadas temperaturas de la isla y actuaciones de obra con riesgo como el trasiego de vehículos, traslado de los residuos procedentes del desbroce, etc., pueden incrementar la posibilidad de que se produzca un incendio forestal.

➤ Patrimonio Cultural

La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza podría afectar, según ha identificado el ISA, a diversos elementos del patrimonio cultural del entorno aeroportuario, de acuerdo con la información recogida en el informe elaborado por el Departamento de Política Patrimonial y Agrícola del Consejo Insular de Ibiza sobre el patrimonio cultural en el aeropuerto de Ibiza. La relación de bienes patrimoniales afectados son los que se enumeran a continuación.

Tabla 3-6. Bienes patrimoniales afectados por el proyecto de habilitación de la pista de rodadura.

Nº	Bienes patrimoniales afectados
2	Casa payesa, corrales
3	Noria, alberca
4	Molino de hierro, casa, alberca
7	Casa payesa y torre
16	Molino y alberca
17	Molino
20	Casa payesa



Nº	Bienes patrimoniales afectados
22	Molino, alberca, noria y casa (abundancia de cerámica antigua e islámica en superficie)
24	Casa, noria y alberca
25	Noria, alberca, caseta y casa
26	Molino y alberca
27	Casa con tejas, molino, noria y alberca
28	Conjunto de casa, molino, noria y alberca

Los proyectos de habilitación de la pista de rodadura como pista de contingencia y la ampliación de la plataforma de aviación comercial, podrían afectar también a tres zonas de yacimientos arqueológicos localizados al noroeste del recinto aeroportuario. La ordenación de la plataforma de aviación general, junto con la construcción de una plataforma contra incendios al norte del apartadero de espera de la cabecera 24, afectará a un yacimiento arqueológico.

➤ Paisaje

El ISA evalúa como poco importantes los efectos previsibles sobre el paisaje de la alternativa a desarrollar, dada la existencia previa de las infraestructuras aeroportuarias. La construcción de las nuevas instalaciones, se prevé que se realicen en la unidad de paisaje denominada "áreas urbanas", donde los núcleos urbanos, de mayor o menor tamaño, se alternan con espacios yermos previstos para el futuro crecimiento de aquellos.

➤ Infraestructuras de transporte y movilidad

La ejecución de los proyectos contemplados en el aeropuerto de Ibiza interfiere con algunas de las infraestructuras y servicios existentes en la actualidad. En este sentido, destaca la modificación del camino municipal 29003, que da únicamente acceso a la urbanización "Don Pepe" localizada al oeste del aeropuerto, y la modificación del cauce del torrente Sa Font. Finalmente, destacar la desaparición de la antigua carretera que daba acceso al aeropuerto por la zona este debido a las actuaciones de unificación de la plataforma de aviación general y a la construcción de la plataforma contra incendios. En la actualidad el acceso al aeropuerto se realiza por la carretera Eivissa-Aeropuerto (E-20), por lo que no será necesaria su reposición.

➤ Efectos territoriales

Las actuaciones derivadas de la propuesta de revisión de Plan Director conllevan determinados cambios en los usos del suelo, tanto en el interior de la zona de servicio (SGA) como en terrenos privados de los municipios de Sant Josep de Sa Talaia y de Santa Eulàlia des Riu que se deben expropiar (aproximadamente 36 hectáreas)

Las superficies afectadas se distribuyen principalmente en tres sectores bien diferenciados: el primero (10,73 hectáreas) se localiza al noroeste del recinto aeroportuario, caracterizado por ser un pastizal, está situado sobre un suelo clasificado como "Suelo Rústico de Régimen General (SRC-SRG)" por las Normas Subsidiarias del municipio de Sant Josep de Sa Talaia.



La segunda zona (14,09 hectáreas) se sitúa al noreste del aeropuerto donde se instala la nueva zona de servicio del aeropuerto, está también clasificado como Suelo Rústico de Régimen General (SRC-SRG) por el planeamiento del término municipal de Sant Josep. El terreno está dividido en dos zonas bien diferenciadas: la más oriental está conformada por un polígono industrial y, al norte de la antigua carretera que daba acceso al aeropuerto, el territorio está conformado por edificaciones dispersas y terrenos de labor en estado de semiabandono.

Por último, el límite de la zona de servicio (SGA) ocupará 11,03 hectáreas clasificadas como Áreas con Alto Nivel de Protección (SRP AANP) y que pertenecen al Parque Natural de Ses Salines.

En cuanto a las expropiaciones que se deberán llevar a cabo en el término municipal de Santa Eulàlia des Riu, donde se van a localizar las instalaciones exteriores y de navegación aérea, el área afectada asciende a 0,19 hectáreas, y está ocupada fundamentalmente por pastos.

➤ 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, cuyos resultados globales se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 3-7. Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del aeropuerto de Ibiza

CONCEPTO	Año 200	Desarrollo Previsible Horiz
Empleos directos compañías convencionales	2.073	2.562
Empleos directos compañías de bajo coste	451	558
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	9.338	11.544
Empleo por carga	-	56
TOTAL EMPLEO	11.862	14.664

3.5. MEDIDAS INCLUIDAS EN EL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR Y SU SEGUIMIENTO

3.5.1. Medidas de Integración Ambiental

A continuación se sintetizan el conjunto de medidas que se ha 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 contempla 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 48/60 sobre Navegación Aérea.



➤ Contaminación acústica

- Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», adoptado en la Resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea incorporó, en su ordenamiento jurídico, mediante la aprobación de 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.
- Servidumbres 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) de la propuesta de revisión del Plan Director, se propone una zona de servidumbre acústica definida por la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A).

Figura 3-9. Propuesta de delimitación de zona de servidumbre acústica



➤ Prevención del ruido

Se establecen distintas medidas generales para incorporar en los futuros proyectos como:

- Utilizar maquinaria que tenga un nivel de potencia acústica dentro de los límites establecidos por el Real Decreto 212/2002 de 22 febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.
- Se definirán los viales de acceso para minimizar las molestias a la población cercana. Se verificarán los horarios de obras, con especial atención durante el período nocturno (23:00 a 07:00 horas).
- Se minimizarán los movimientos de la maquinaria
- Suministro de información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada.
- Se verificará el empleo de pavimento antirruído



➤ Contaminación atmosférica

Como medidas complementarias a las citadas para la prevención de las afecciones acústicas, el ISA propone, para el desarrollo de las actuaciones, las siguientes:

- Cubrición del remolque de los camiones de transporte.
- Riego periódico de los caminos de obra y las zonas en las que se realicen movimientos de tierra.
- Revegetación de zonas sin vegetación una vez que las superficies queden terminadas.
- Instalación de plataformas de lavado de ruedas.
- Limitación de la velocidad de los vehículos de la obra a 30 Km/h.
- Revisión de maquinaria y vehículos según los programas especificados por el fabricante de los equipos así como control de la inspección técnica de vehículos.
- Verificar que la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se adaptan a la normativa vigente.

Otras medidas relacionadas con la minimización del consumo energético, posteriormente especificadas, redundarán también en una minimización de la contaminación atmosférica.

➤ Generación y Gestión de residuos

Gestión de residuos acorde a la normativa vigente, estableciendo objetivos de reducción a los diferentes horizontes estudiados.

➤ Ocupación de la Red Natura 2000

El ISA señala, dada la existencia de ocupaciones de espacios de la Red Natura 2000 (Zona de Especial Conservación para las Aves y Lugar de Interés Comunitario de Ses Salines, ES0000084) antes de la ejecución de cualquier proyecto se deberá realizar un estudio de repercusiones ambientales sobre los objetivos de conservación del Parque Natural, estándose a lo dispuesto en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, incluyendo, en su caso, la propuesta de medidas compensatorias.

➤ Vegetación y fauna

Se propone la aplicación de las siguientes medidas:

- Delimitación del perímetro de las obras.
- Restauración ambiental: Trasplantes, pantallas visuales, empleo de especies autóctonas.
- Programación de los trabajos adaptados a la fenología de las especies de fauna presentes.
- Formación y educación ambiental a los trabajadores.



- Extremar las precauciones durante las obras con el uso de la maquinaria susceptible de generar chispazos, especialmente en las zonas más cercanas a las Áreas de Prevención de Riesgo de Incendio definidas por el PTI, concretamente a los rodales forestales y a la maquia esclerófila existente en el interior del aeropuerto y en el límite noroeste. De acuerdo al Decreto 101/1993, se realizará una faja perimetral entre la zona de trabajos y la forestal de 50 metros de ancho.
- El ISA indica que en estudios previos que se han realizado en el aeropuerto de Ibiza se han propuesto medidas preventivas, que fundamentalmente han consistido en el seguimiento de la avifauna del aeropuerto por halconeros especializados, extracción de ejemplares de cornejas (*Corvus corone*) y ocasionalmente ratoneros (*Buteo buteo*) y vigilancia sobre movimientos y costumbres de las gaviotas patiamarillas (*Larus cachinnans*) en la isla de Ibiza.

➤ Consumo energético

Se propone la aplicación de las siguientes medidas:

- Aplicación general de las recomendaciones propuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la *Federal Aviation Administration* (FAA) para reducir la emisión de GEI.
- Medidas relativas a procedimientos de operación de aeronaves
 - Rodaje de aviones en tierra sin necesidad de utilizar todos los motores.
 - Minimización del tiempo de espera de las aeronaves en sus movimientos en el campo de vuelos.
 - Regulación de la potencia en el despegue.
 - Retraso del despliegue del tren de aterrizaje.
 - Restricción del uso de la reserva.
 - Regulación del peso máximo de las aeronaves.
- Medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra
 - Minimizar sus movimientos.
 - Progresiva sustitución de equipos por sistemas más eficientes o por sistemas que minimicen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs).
 - Gestión eficiente de los sistemas de iluminación.
 - Regulación de la climatización.
- Empleo de energías alternativas o renovables: El ISA indica que el aeropuerto de Ibiza dispone de una pequeña instalación fotovoltaica, dada de alta en el régimen especial para autoabastecimiento de sus instalaciones.



➤ Sistema de Gestión Ambiental

El aeropuerto de Ibiza está certificado en calidad según la norma ISO 9.001, y en la norma ISO 14.001 de gestión ambiental desde diciembre de 2004.

➤ Medio hídrico

El ISA establece la adopción de medidas preventivas para el desarrollo de las actuaciones que tengan como fin evitar vertidos accidentales de hidrocarburos y otras sustancias contaminantes, como evitar la localización de instalaciones o parques de maquinaria sobre terrenos de alta vulnerabilidad a la contaminación y la definición de lugares específicos para el lavado de maquinaria y cubas, así como para almacenar los subproductos de desecho en contenedores adecuados a cada caso, para su posterior traslado a vertederos controlados, etc.

Asimismo, se instalarán separadores de hidrocarburos en todas las zonas que sean potenciales de arrastrar contaminación por hidrocarburos, decantadores de aguas pluviales y depuradoras de agua residuales, para una correcta gestión de las aguas contaminadas. Durante la fase de obra, los campamentos de obra deberán dotarse de un sistema de saneamiento adecuado.

Finalmente, el ISA propone la instalación de una red piezométrica constituida por seis piezómetros, operativa durante las fases de construcción y de operación. Esta medida servirá para poder controlar las potenciales afecciones sobre el sistema hidrológico y realizar un estudio de la calidad y protección de las aguas subterráneas.

➤ Patrimonio Cultural

En el ISA se señalan las siguientes situaciones de afección que requieren distintos tipo de medidas:

- En primer lugar, para el desarrollo de los diferentes proyectos del Plan Director, es necesario la afección de trece bienes patrimoniales y de cuatro yacimientos arqueológicos, por lo que será necesario tomar las medidas compensatorias necesarias para así minimizar el impacto en la medida de lo posible.
- En segundo lugar, otros bienes patrimoniales que deben ser preservados en las mejores condiciones posibles, están situados en la cercanía a la zona de obras y pueden verse potencialmente afectados, para los que se deberá establecer medidas preventivas.
- Finalmente, el resto de la zona de obras, susceptible de aparición de restos arqueológicos de interés, deberá ser adecuadamente vigilada, especialmente durante la fase de movimiento de tierras, mediante un arqueólogo que permanecerá a pie de obra para, en su caso, adoptar las medidas preventivas oportunas.

Para la determinación de todas estas medidas se seguirá el procedimiento adecuado que establezca la Comisión de Patrimonio del Consejo Insular de Ibiza.

3.5.2. Medidas de seguimiento ambiental

Para la realización del seguimiento ambiental de la revisión del Plan Director, el ISA ha establecido los siguientes objetivos:

- *“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.*
- *Identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas."*

Asimismo, el ISA establece la elaboración de un primer informe inicial, seguidos de informes periódicos quinquenales a lo largo de los diferentes horizontes de desarrollo del plan, en los que se recogerá la evolución de una serie de indicadores establecidos, en parte, en el contenido del Documento de Referencia.

3.6. ADECUACIÓN Y ANÁLISIS DE CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.6.1. Preceptos de la Ley 9/2006

El artículo 12 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece, entre otros aspectos, que la Memoria Ambiental analizará el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y su calidad. En este sentido el artículo 8 de la mencionada Ley establece que el ISA debe contener como mínimo la información relacionada en el anexo I, el cual se analiza a continuación:

a) Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas conexos.

El ISA aborda las cuestiones señaladas. En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de la situación actual del aeropuerto que detalla los antecedentes, la localización, la situación actual del tráfico y la evolución previsible de la demanda, así como una descripción del subsistema de movimiento de aeronaves y del subsistema de actividades aeroportuarias. En este mismo apartado se detallan los objetivos de la revisión del Plan Director, los criterios de diseño, las actuaciones que se han considerado necesarias llevar a cabo derivadas de los resultados del diagnóstico de la situación actual, así como una descripción de las alternativas que se han contemplado.

Por otro lado, en el apartado 3 del ISA, se recogen los planes de transporte, planes estatales de carácter ambiental, planes de ordenación territorial y urbanística, y otros instrumentos de planificación.

En el caso de los planes de transporte, se ha analizado el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 y los objetivos de los otros planes sectoriales derivados del PEIT, actualmente en redacción, y los planes de transporte autonómicos y municipales. Entre los planes estatales de carácter ambiental, especialmente se han recogido el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, el Plan de Acción 2008-2012 (PAE4) de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética y el Plan Nacional de asignación de Derechos de Emisión (si bien se hace analiza el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, aprobado por la Resolución de 14 de enero de 2008). Asimismo, se recoge la normativa estatal donde se abordan los planes de acción contra el ruido.

En los planes de ordenación territorial se han considerado el Territorial Insular de Ibiza y Formentera, el Plan de Ordenación de la Oferta Turística de las Islas de Ibiza y Formentera, el PORN del Parque Natural de Ses Salines, así como el planeamiento municipal vigente.

b) Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el plan o programa.

Estos aspectos están tratados en el apartado 4 del ISA, donde se analiza el estado actual del medio y su previsible evolución, describiendo el marco general de distintos factores



ambientales. Los factores que se han tenido en cuenta son: Clima y cambio climático, calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), consumo de energía (consumo eléctrico y de combustibles), emisiones de CO₂, espacios protegidos y biodiversidad, geología, suelos, residuos, agua y medio hidrológico (red hidrológica, hidrogeología, acuíferos, recursos y abastecimiento, drenaje, saneamiento y depuración), usos del suelo, ordenación territorial, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, transporte y movilidad y descripción del medio socioeconómico en general.

Igualmente, en el apartado 5 del ISA se define la "alternativa 0", cuya probable evolución se evalúa en el apartado 6 del ISA.

c) Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa.

Tal y como se ha expresado anteriormente, en el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción general de distintos factores ambientales que permite conocer las características ambientales más significativas del entorno. Posteriormente, en el apartado 6 del ISA, se realiza una descripción de las afecciones previstas para las alternativas seleccionadas.

d) Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.

En el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción de los elementos ambientales más significativos, y, en concreto, el apartado 4.5 del ISA, cita los espacios protegidos y otras figuras de protección que pueden identificarse en el entorno territorial del aeropuerto.

e) Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

El ISA, en el apartado 1.5, cita los criterios ambientales y principios de sostenibilidad que regirán la revisión del Plan Director.

f) Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

En el apartado 6 del ISA, se realiza un análisis de las potenciales afecciones y efectos principales que las alternativas seleccionadas pueden provocar en el medio. En este sentido, los efectos sobre la población y salud humana se han asociado a la contaminación atmosférica y acústica, relatándose igualmente el consumo de energía, las emisiones de CO₂, las circunstancias que surgen de la adaptación al cambio climático, los efectos sobre la biodiversidad, agua, medio hidrológico, suelo, residuos, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, el transporte, la movilidad, los efectos territoriales, y la incidencia social y económica de las actuaciones previstas que generaría la propuesta de revisión del Plan Director.

Finalmente en el apartado 6.15 del ISA, se resumen los efectos identificados y se realiza una comparativa con la situación que se genera en la Alternativa 0.

g) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del plan o programa.

Las medidas preventivas y correctoras que se han propuesto para realizar una integración ambiental del Plan se han citado en el apartado 7 del ISA. En este sentido, se incluyen tanto medidas a incorporar a los instrumentos de planificación territorial y urbanística como medidas



para incorporar en los futuros proyectos que desarrollen el Plan Director. Asimismo, se ha hecho un especial hincapié en establecer medidas para la minimización de la contaminación acústica y atmosférica, así como otras medidas y recomendaciones adicionales relacionadas con distintas materias como la minimización del consumo energético, la gestión ambiental de la actividad aeroportuaria, la protección y gestión de la fauna, la reducción de efectos sobre el agua y el dominio público hidráulico, las afecciones al patrimonio cultural, así como la adecuada gestión de residuos.

Finalmente, el ISA incluye un resumen de las medidas propuestas.

h) Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.

En el apartado 5 del ISA se realiza una descripción de las alternativas planteadas, así como una evaluación comparativa entre ellas, y una justificación de la alternativa más adecuada, la cual se compara, en el apartado 6 del ISA, con la "alternativa 0". En este sentido, los indicadores empleados quizás están limitados por la información disponible y la información que aporta un Plan Director.

i) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento, de conformidad con el artículo 15.

La descripción de medidas previstas para el seguimiento y supervisión del Plan Director se han incluido en el apartado 8 del ISA presentado. En el mismo se realiza una descripción del alcance y contenido de las actuaciones de seguimiento, una descripción de los aspectos objeto de seguimiento, del sistema de indicadores y del sistema de gestión y supervisión implantados.

j) Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.

El apartado 9 del ISA contiene una síntesis del contenido principal del Informe. En este sentido, en el resumen se incluye una introducción, la revisión del Plan Director (situación del aeropuerto, objeto y alcance de la revisión, alternativas planteadas, principales determinaciones y actuaciones), se mencionan los efectos ambientales previsibles, las medidas para su integración ambiental, las medidas para el seguimiento ambiental del Plan y las conclusiones.

k) Un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan o programa.

El apartado 7.5 del ISA está referido a la viabilidad económica. En éste, para cada una de las medidas propuestas se asigna un instrumento u organismo responsable de su aplicación, si bien no se incluyen presupuestos estimativos de estas medidas. En el apartado 5 del ISA se incluye un presupuesto estimativo de aquellas instalaciones que tienen alternativas, no poniéndose en duda su viabilidad económica.

3.6.2. Adaptación al Documento de Referencia

Con fecha 5 de marzo de 2009 se traslada al Órgano Promotor el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la Revisión del aeropuerto de Ibiza. En este sentido, el Documento de Referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006. A continuación, se analiza el ajuste del ISA al contenido requerido por el Documento de Referencia.



- **Características del Plan:** En este apartado se realiza una descripción de los objetivos del Plan Director, de los horizontes de tráfico previstos, de las actuaciones contempladas en el Plan Director y de las alternativas contempladas. Es tratado principalmente en los apartados 2 y 6 del ISA.
- **Marco de Evaluación, Criterios Ambientales y Principios de Sostenibilidad:** En este apartado se hace referencia a los planes de transporte que se consideran marco de la propuesta de revisión del Plan Director, las principales normas legislativas y planes de carácter ambiental que puedan tener relación con el Plan Director. Es tratado preferentemente en el apartado 3 del ISA.

Finalmente, en este apartado, se establecen los criterios y principios de sostenibilidad que el ISA de la propuesta de revisión del Plan Director debe considerar y dejar reflejado suficientemente, sin menoscabo de poder añadir principios adicionales. En el apartado 1.5. del ISA se hace referencia a estos conceptos.

- **Síntesis de las Respuestas a las Consultas Efectuadas:** En este apartado, el Documento de Referencia resume cada una de las respuestas a las consultas efectuadas para que sus elementos sean tenidos en cuenta en el ISA.

El ISA, en su anexo II, da respuesta de manera específica a las 11 consultas previas surgidas durante la fase de consultas a las administraciones y el público interesado.

- **Contenido, Amplitud y Nivel de Detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental:** Este apartado se subdivide en los siguientes aspectos:

- **Objetivos y principios del Plan Director**

En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de los objetivos y contenidos del Plan Director, teniendo en cuenta especialmente aquellos que posean una especial y potencial incidencia ambiental.

- **Normativa y planes ambientales relacionados**

En el apartado 2 del ISA se aborda esta temática de forma específica, identificando los instrumentos de planificación más importantes y que pueden tener una relación directa o indirecta con el Plan Director del aeropuerto.

- **Descripción de la situación ambiental actual y su evolución sin el desarrollo del plan director (alternativa cero).**

En el ISA, estos aspectos son tratados en el apartado 4, donde se realiza una descripción del medio y la evolución previsible de todos los vectores demandados por el Documento de Referencia. En la tabla siguiente, se especifica en que apartado se analiza cada uno de los vectores o aspectos determinados por el Documento de Referencia.

Tabla 3-8. Indicadores de análisis ambiental del Plan Director

Vector o factor determinado por el Documento de Referencia	Apartado ISA
Análisis de la situación actual de la calidad del aire, derivada tanto del ruido como de la contaminación atmosférica	4.2 y 4.3



Vector o factor determinado por el Documento de Referencia	Apartado ISA
Estudio del actual estado de la biodiversidad en el ámbito de estudio, que incluya la presencia de espacios naturales protegidos y el estudio, tanto de flora y fauna especialmente protegida, como la identificación de posibles corredores ecológicos	4.5
Análisis de los actuales patrones de consumo energético y por tanto de emisiones de CO2 equivalente	4.4
Análisis de estado actual de medio hidrológico (ríos, riberas, zonas húmedas, etc.) colindantes o afectadas por el Sistema General Aeroportuario	4.7
Estudio y caracterización de la calidad de los suelos	4.6
Evaluación del actual sistema de gestión de residuos y de manipulación de productos química y biológicamente peligrosos	4.6
Situación actual de la ordenación territorial del entorno aeroportuario. Se analizarán en concreto el Plan Territorial Insular, las NNSS de Sant Joseph de sa Talaia y el PORN del Parque Natural de Ses Salines	4.8
Análisis de la contribución económica a nivel local y regional de la infraestructura aeroportuaria	4.12
Identificación del patrimonio cultural e histórico presente	4.9
Análisis de los principales componentes y calidad del paisaje en el entorno del aeropuerto	4.10

- Descripción y evaluación comparativa de las alternativas seleccionadas.

En este sentido, el ISA dedica el apartado 5 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0, así como las distintas alternativas que se van a considerar, y estableciendo los criterios de evaluación, según lo marcado por el Documento de Referencia, y justificando la selección de la alternativa global considerada como más apropiada.

En términos generales, los indicadores propuestos por el Documento de Referencia han sido utilizados por el ISA para la evaluación de las alternativas, salvo algunas modificaciones que han permitido adaptar el indicador a la realidad de una revisión de Plan Director. No obstante, parte de estos indicadores no han podido ser aplicados de manera efectiva, dado que o bien no se disponía de datos, o bien los mismos no eran significativos para la comparación de alternativas.

Finalmente, citar que el Plan Director no incorpora alternativas a la zona de reserva aeroportuaria propuesta.

- Análisis de los efectos significativos de la alternativa seleccionada del Plan Director del aeropuerto.

El ISA, en su apartado 6, realiza una descripción de los efectos del conjunto de alternativas seleccionadas describiendo los distintos aspectos y siguiendo, básicamente, los criterios señalados por el documento de referencia. En este sentido, en general, las principales discrepancias detectadas, ya sea en el detalle de la caracterización de los efectos, o en la no determinación de alguno de ellos, pueden solventarse en las fases posteriores de procedimientos de evaluación, en particular la ausencia de identificación de los efectos que implica la definición de la zona de reserva aeroportuaria, dado que dicha zona, de acuerdo con lo especificado en el Real Decreto 2591/1988, es un espacio que garantiza el desarrollo y expansión del aeropuerto, permitiendo dentro de la misma la inclusión de nuevas actividades o la ampliación de las existentes de modo tanto puntual



como integral, sin que dichas actuaciones tengan que ser definidas en el momento de elaboración del Plan Director. .

- Propuestas de Medidas de Integración Ambiental.

El apartado 7 del ISA se dedica especialmente a la mención de las principales medidas para la integración ambiental de los aspectos que son más relevantes para los objetivos y circunstancias de la Revisión del Plan Director. Asimismo, en el último subapartado se realiza un resumen de las medidas propuestas y una propuesta de competencias o responsabilidades para su ejecución, sin incluir un presupuesto estimativo de las mismas.

- Medidas previstas para el seguimiento y supervisión del Plan.

El ISA, en su apartado 8, realiza una descripción del alcance y contenido del seguimiento y supervisión ambiental que se prevé realizar en la propuesta de revisión del Plan Director, para posteriormente citar los aspectos objeto de seguimiento y el establecimiento de indicadores para la ejecución de la supervisión del Plan Director. Finalmente se describe el sistema de gestión y supervisión que se ha establecido.

- Dificultades en el recabado de información requerida

A lo largo del ISA se deducen algunas dificultades han surgido, referentes principalmente a la ausencia de datos o que el Plan Director no aporte determinada información por no ser requerida obligatoriamente en su normativa sectorial.

- Documento de Síntesis. Resumen no técnico.

El ISA dedica el apartado 9 a realizar un resumen de los aspectos más relevantes de todo el Informe, comprendiendo los aspectos más importantes que se desprenden del análisis efectuado.

3.6.3. Valoración global de la calidad del ISA

El Informe de Sostenibilidad Ambiental 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.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que pudiera generar, así como para poder proponer las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

4. EVALUACIÓN DE RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. SÍNTESIS DE LAS 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 de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Ibiza.

A continuación se realiza una síntesis de los aspectos más importante de cada una de las alegaciones recibidas.



➤ Consell d'Eivissa. Departament de Corporació i Comunicació.

El Consell remite las siguientes observaciones elaboradas por los departamentos de Política de Movilidad y Actividades (Biodiversidad e Infraestructuras viarias), Política Territorial (Ordenación del Territorio) y Política Patrimonial y Agrícola (Patrimonio y Agricultura):

1. Departamento de Política de Movilidad y Medio Ambiente (Biodiversidad):
 - Se prefiere la elección de la alternativa 1 frente a la seleccionada alternativa 3 de la plataforma de estacionamiento, ya que supone una menor superficie de ocupación, menor afección al Parque Natural de Ses Salines y menores impactos socioeconómicos.
 - No se ha incluido, como solicitaba el informe técnico previo, la diagnosis detallada sobre el conjunto socioeconómico de la nueva zona ocupada, sus afecciones y la descripción de las medidas compensatorias y correctoras propuestas.
 - Se solicita la reducción máxima de los terrenos a ocupar en el sector noroeste, por el aumento del límite aeroportuario, debido a los impactos socioeconómicos que se generan y que no se han evaluado en el ISA. En el sector suroeste, se considera que no está suficientemente justificada la ocupación de la ampliación de campo de vuelos prevista por el Plan Director. Dado que considera que la ocupación genera afecciones importantes al Parque Natural e impactos socioeconómicos severos, se propone o mantener los límites actuales del aeropuerto en este sector o ampliar la franja lo mínimo imprescindible para llegar a la longitud de pista necesaria.
 - Se solicita que se concreten las medidas sobre generación y gestión de residuos y la minimización del riesgo de la avifauna.
2. Departamento de Política de Movilidad y Medio Ambiente (Infraestructuras Viarias): Según este organismo, las vías potencialmente implicadas no se verán afectadas por ningunas de las actuaciones propuestas por el Plan Director.
3. Departamento de Política Territorial (Ordenación del Territorio): Considera que no se han estudiado las alternativas propuestas de regularización de la franja de la pista actual que se excede de lo estrictamente necesario y produce graves e innecesarias afecciones al Parque Natural de Ses Salines de Eivissa y Formentera. Se solicita incluir entre las alternativas la posibilidad de ampliar sólo lo estrictamente necesario o la posibilidad de no ampliar la pista por ser sólo una recomendación de la OACI. Además, se consideran inadecuadas, según los criterios de reducción de afección de los terrenos edificados circundantes del PTI de Eivissa y Formentera, el área de cautela aeroportuaria. Asimismo, se consideran sobredimensionadas las áreas destinadas al aparcamiento de vehículos, ya que no se consideran las plazas por tipo de vuelo de cada pasajero (charter o regular), sino que se estiman 300 plazas por millón de pasajeros.
4. Departamento de Política Patrimonial y Agrícola (Patrimonio): Considera que falta por desarrollar un proyecto completo de patrimonio, destaca que uno de los elementos potencialmente implicados, "Sa Torre Blanca", tiene expediente de declaración como Bien Catalogado, y que la ubicación que se le da en los planos de trabajo a la torre de Can Toni Rei es incorrecta.
5. Departamento de Política Patrimonial y Agrícola (Agricultura): Consideran que la superficie afectada por la adecuación del campo de vuelos causa perjuicios a 10 explotaciones agrícolas e infraestructuras de riego. Solicitan mantener la situación actual y no ampliar la franja de la pista.



6. Por todo ello se concluye:

- Debe estudiarse los impactos de carácter socioeconómico que suponen las expropiaciones de terrenos con viviendas y explotaciones agrícolas y de transformación agraria activa.
- La delimitación del área de cautela aeroportuaria no se adecua totalmente a los criterios definidos en el Plan Territorial Insular de Ibiza (PTI) en el sector noroeste y sureste que excede lo estrictamente necesario.
- La propuesta de regulación de la franja hace inviable muchas explotaciones agrícolas actualmente existentes al sur del aeropuerto, ya que la expropiación incluiría en la mayor parte de los casos infraestructuras de riego.
- Deben salvaguardarse el BIC Can Toni Rei, que está incorrectamente ubicado y Sa Torre Blanca que tiene expediente de declaración como Bien Catalogado.
- Sobre las medidas para la integración ambiental del Plan Director debe atenderse especialmente al informe del Departamento de Política de Movilidad y Medio Ambiente (Biodiversidad).

➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Biodiversitat.

Este organismo señala que el objeto de su informe no es evaluar las afecciones del Plan Director sobre el LIC y ZEPA, sino informar sobre el contenido del ISA en relación a los espacios protegidos Red Natura 2000 de las Illes Balears. En el mismo, se informa de la afección al Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (que posee las figuras de protección de LIC y ZEPA) en aproximadamente 27,9 Ha, si bien se propone la realización de medidas compensatorias, éstas no se detallan.

En este sentido, el organismo indica que la adopción de medidas compensatorias debe llevarse a cabo durante el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas (art. 45.5 de la Ley 42/2007) y que para ello debe elaborarse un proyecto de dichas medidas compensatorias según el documento orientativo elaborado por la Comisión Europea. Una vez realizado el mencionado documento, debe remitirse según el procedimiento de la Ley 5/2005 a la Conselleria de Medi Ambient, acompañado de la documentación necesaria, para que el Comité Técnico de la Consejería de Medio Ambiente pueda determinar la afección al espacio protegido Red Natura 2000.

El Comité Técnico deberá determinar la exclusión de la afectación o no exclusión. Si se acuerda la no exclusión de afectación del plan, deberá ir acompañado de un estudio de evaluación de repercusiones ambientales, el cual, si le es de aplicación la normativa de evaluación de impacto ambiental deberá estar incluido en el Estudio de Impacto Ambiental.

➤ Ajuntament de Sant Josep de Sa Talaia

El Ayuntamiento comunica las siguientes alegaciones (acordadas en la Junta de Gobierno, celebrada el 3 de julio de 2009):

- No se encuentra una justificación clara de la necesidad de ampliación de la zona aeroportuaria del sector noreste y sureste del aeropuerto, donde se destaca las graves afecciones socioeconómicas, patrimoniales y ambientales, especialmente al Parque Natural de Ses Salines de Eivissa i Formentera.



- Se señala que las recomendaciones internacionales de seguridad (según la clase de aeropuerto que es Ibiza) establece que la franja de seguridad a cada lado de las pistas debe extenderse lateralmente a 150 metros a contar desde el eje de la pista. Dado que actualmente la extensión de la franja de protección es de 147 metros, se considera lógico realizar una expropiación mínima de 3 metros para cumplir con los criterios de seguridad, por lo que no se entiende la franja propuesta de 50 metros de anchura.
- Se considera preferible la alternativa 1, a la 3 seleccionada, para la plataforma de estacionamiento de aviación comercial ya que implica una menor afección territorial.
- Se solicita que se considere la posibilidad de instalar fingers en el terminal de pasajeros y el soterramiento de los aparcamientos previstos para minimizar sus impactos.
- Se solicita analizar la posibilidad de soterramiento del aparcamiento previsto de cinco plantas para minimizar sus impactos.
- En cuanto a urbanismo, se solicita que se tenga en cuenta la información complementaria sobre las nuevas delimitaciones de suelos urbanos de las Normas Subsidiarias de la revisión y adaptación del Plan Territorial Insular.
 - Se solicita la actualización de las conclusiones del Estudio de Incidencia de la propuesta del Plan Director, ya que aparecen consideraciones respecto al "Nuevo Acceso al Aeropuerto" que ya se ha realizado.

➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria Medi Ambient. Comissio de Medi Ambient de les Illes Balears.

Se realizan las siguientes consideraciones técnicas:

- Se considera necesario una mayor justificación de las estimaciones de demanda realizadas, dado las disminuciones observadas y se considera conveniente plantear escenarios, con menores crecimientos que consideren el PTI de Ibiza.
- Se considera que el apartado de paisaje del ISA no contiene toda la información que se exige en el estudio de incidencia paisajística que establece la ley 25/2006.
- El ISA no tiene en cuenta el Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) donde se establece que queda prohibida la implantación de cualquier nueva infraestructura o equipamiento en el ámbito del Parque Natural susceptible de perjudicar alguno de sus valores característicos. El ISA debería plantear alternativas donde no se afecte al espacio protegido, o en su defecto, detallar las posibles actuaciones concretas que se realizarán dentro del ámbito estricto del parque. En este sentido, se considera necesario incorporar un estudio de repercusiones ambientales sobre la afección a la Red Natura 2000.
- El ISA no incluye las afecciones e impactos graves que las diversas alternativas y ampliaciones tienen sobre la calidad de vida de las viviendas más próximas, el número de afectados por expropiación, estableciendo medidas de reducción del impacto.
- La memoria ambiental debe incorporar un informe sobre viabilidad económica de las alternativas y de las medidas correctoras y compensatorias.
- Se debe valorar el hecho del incremento del consumo energético de forma global, justificando las capacidades actuales y valorar el papel de las energías renovables.



- El ISA debe prever los consumos potenciales de agua en los diferentes escenarios y asegurar el suministro de agua.
- Se debe determinar el modelo de depuración previsto, el volumen de agua que se generará, el tratamiento, la reutilización y el vertido en los escenarios previstos.
- Determinar el número de viviendas afectadas según la huella sonora.
- Se debe analizar en profundidad los efectos sobre la movilidad de la isla, justificando las necesidades de aparcamiento, la capacidad de la red viaria de Ibiza con el incremento previsto de viajeros y la necesidad del crecimiento de aparcamientos.
- Se considera que las medidas propuestas son generalistas.

➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Comissio de Medi Ambient de les Illes Balears. D. Juan Riera Villegas y D. Juan Mayans Asenjo.

Esta alegación consiste en la remisión por parte del Govern Balear de las alegaciones de Don Juan Mayans Asenjo y Don Juan Riera Villegas, que también fueron remitidas por los particulares interesados y que por tanto han sido consideradas en el apartado correspondiente.

➤ D^a. Encarnación Castro Rojas, portavoz del Grupo Municipal Popular del Ayuntamiento de Sant Joseph de Sa Talaia, D. Juan F. Ribas Marti, D. Juan Mari Mari, D. Juan Mayans Asenjo y D. Juan Riera Villegas:

Se presentan escritos de alegaciones con contenidos similares o coincidentes que se resumen a continuación:

- En el Plan Director 2001 del aeropuerto de Ibiza no se alteraba el lindero sur del aeropuerto y las actuaciones propuestas para la necesidad de nueva pista eran las mismas que las de la presente revisión y en esta sí que se propone la ampliación de los terrenos por el lindero sur.
- En este sentido, se solicita mantener el lindero sur del Plan Director 2001, ya que no se justifica la invasión del Parque Natural de Ses Salines (también ZEPA, LIC y considerada dentro del Convenio RAMSAR). Además, se considera que el ISA no evalúa parte de los efectos de la alternativa escogida.
- Se considera que la aplicación de la normativa de seguridad de referencia (que establece 150 m) supondría la ampliación de 3 m. del lindero sur y no de 60 m. como propone la revisión del Plan Director. Asimismo se cita el Real Decreto 862/2009 que aprueba las normas técnicas de diseño de aeródromos de uso público, que establece que para aeropuertos de esta categoría se requiere una anchura de margen de pista de 60 m, si bien en la actualidad, la pista tiene 115 m.
- Se llama la atención sobre el punto 5.3 de la Memoria del Plan Director 2009, donde se dice que se disminuyen los terrenos afectados, si bien se remarca que aumenta la superficie afectada de espacio protegido.
- Se considera que la revisión del Plan Director incumple la norma 50 del Plan Territorial Insular en la que se establece que la delimitación de la zona de servicio aeroportuario se ajustará a las necesidades reales, reduciendo las afecciones a los terrenos circundantes y el Parque de Ses Salines y la norma 9 que establece las actividades del suelo rústico.



- Se considera que se incumple la Ley 5/2005 de Conservación de los Espacios de Relevancia Ambiental (LECO), Ley 17/2001 por el que se protege el Parque Natural de Ses Salines y las determinaciones del PORN y PRUG del Parque.
 - La ampliación propuesta de los límites del aeropuerto afecta a bienes patrimoniales protegidos, por lo que se considera que se incumplen la Ley 12/1998 entre otras normativas. Se destaca la presencia de La Torre de Can Toni Rei que está inscrita como bien de interés cultural.
- GEN (Secció Insular del Grupo Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturaleza). Gob-Eivissa (Associació ecologista de les Balears)
- Se considera que el proyecto es contrario al interés público y está sobredimensionado. Señala que las previsiones sólo se cumplirían en periodos concretos, y que la isla no posee infraestructura para absorber esa demanda.
 - Se considera inaceptable e injustificada la afección al Parque Natural de Ses Salines, y se destaca que no se contempla ninguna medida correctora o compensatoria a la desaparición de la protección actual. Añade que la extracción de áridos prevista en el proyecto, supondría una afección directa a Lugares de Interés Comunitario.
 - Se considera inaceptable la afección sobre los elementos patrimoniales que conlleva la ejecución del proyecto previsto.
 - Señala una errónea clasificación urbanística de las fincas situadas al norte de las instalaciones aeroportuarias.
- Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Direcció General de Recursos Hídrics.
- Se emite un informe con las siguientes consideraciones y peticiones:
- Indicar cuál es el uso concreto del agua que se extrae de cada uno de los cinco pozos y el volumen anual de agua total que se extrae de los cinco pozos catalogados y comparar este volumen con la concesión.
 - Solicitar un aumento del volumen de concesión al Servicio de aguas Subterráneas de la Dirección General de Recursos Hídricos
 - Será necesario que se instale un contador volumétrico en cada pozo para poder determinar el volumen que se extrae de cada pozo, y poder compararlo con el consumo. Este aspecto permitirá determinar las pérdidas en la red.
 - Se solicita la situación relativa a los focos de contaminación para lo que se pide cierta documentación.
 - Todas las aguas pluviales que provengan de las zonas asfaltadas una vez recogidas deberían ser tratadas mediante separadores de hidrocarburos previo a su vertido
 - Se debe comprobar que los permisos necesarios para verter y/o regar con aguas depuradas de su EDAR o las aguas de lluvia recogidas se ajustan a la realidad.
 - Se solicita que se concrete el incremento de agua superficial aportada a la zona y su calidad para un periodo de retorno de T=250 años, así como la indicación de tratamientos

anticontaminantes y el destino final de las mismas, recomendando la construcción de estanques de tormentas en las zonas verdes. En caso de afectar de forma directa a la zona de servidumbre del cauce de Sa Font o realizar vertidos al mismo se presentará proyecto independiente a esta Dirección General.

➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria de Salut y Consum. Direcció General de Salut Pública i Participació.

Se exponen las siguientes necesidades:

- Justificación del cumplimiento de la normativa en materia de calidad del aire interior y ventilación, del Real Decreto 865/2003 sobre legionela, la Ley 28/2005 sobre tabaco y la Ley 4/2005 sobre drogodependencia.
- En caso de reutilización de las aguas de la EDAR se aplicará el Real Decreto 1620/2007. Asimismo, se solicita estudiar las necesidades de tratamiento de aguas de la EDAR existente y la suficiencia de la misma.
- Realizar un estudio detallado de la afección por ruido en el entorno del aeropuerto así como las emisiones y niveles de inmisión de los contaminantes atmosféricos.
- Justificación de los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.

➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria de Mobilitat i Ordenació del Territori. Direcció General d'Ordenació del Territori.

- Se propone una actualización de las previsiones de tráfico, teniendo en cuenta la reciente bajada de pasajeros en el aeropuerto.
- La revisión del Plan Director no cumple la recomendación de que para la categoría 4-E del aeropuerto, la franja de pista se extienda lateralmente 150 m a cada lado del eje de pista, ya que hacia el este tiene una anchura de 147 m. Tampoco cumple la recomendación la franja de la calle de rodaje, que debe extenderse a 47,5 m a cada lado de su eje. Previamente a estas actuaciones se deberían considerar todas las medidas de coordinación para el mantenimiento de las áreas naturales de entorno.
- Se debe garantizar en el Plan Director que la adecuación de la calle de rodaje como pista de contingencia no sería para su uso simultáneo con la actual, sino para permitir la operatividad en caso de inhabilitación de la pista.
- Las ampliaciones del edificio terminal deberían estar sujetas a los necesarios estudios de detalle en el ajuste de la capacidad de la demanda.
- Se propone el reestudio y la posible modificación de los ratios de plazas por pasajeros transportados, adaptándolos a las necesidades particulares de la Isla. En cualquier caso, se deberá dotar a los trabajadores de Aena y de las distintas empresas que trabajan en el aeropuerto de aparcamiento en cantidad suficiente y cercano a sus centros de trabajo.
- No se considera prioritaria la construcción de un edificio terminal de aviación general y la ampliación de la plataforma de aviación general unificando las tres plataformas existentes, y se propone su desarrollo en la siguiente revisión del Plan, una vez se hayan coordinado las necesidades del aeropuerto con los planes locales y regionales.



➤ Govern de les Illes Balears. Conselleria de Medi Ambient. Espais de Natura

Se traslada, por parte del Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, las siguientes observaciones a las alternativas seleccionadas de la habilitación de la calle de rodaje como pista de contingencia y la plataforma de estacionamiento de aviación comercial y a la ordenación de la zona de aviación general:

- Las actuaciones analizadas se basan en una recomendación de la OACI y, por tanto, no se entiende que constituya una obligación.
- La revisión del Plan Director, supone una ocupación de 27,9ha. del Parque Natural, 11,03 de ellas nuevas que está en contra de lo establecido en el PRUG del Parque Natural. Los terrenos que resultarían ocupados en este proyecto, constituyen campos agrícolas de elevado valor e interés protegidos por el PRUG (art. 77.1), y que recientemente se han recuperado de acuerdo a la normativa del Parque (art. 57 del PRUG).
- Se solicita que se tenga en cuenta los niveles de ruido que provoca la nueva pista de contingencia.
- No se especifica cómo se verán afectados los hábitats comunitarios de la parcela forestal incluida en el recinto aeroportuario, ni las afecciones que se van a producir sobre la fauna, a pesar de abarcar espacios protegidos.
- Aumenta el límite aeroportuario hacia el noroeste y noreste, afectando a la zona periférica de protección del parque (ZPP), perdiendo su función amortiguadora de posibles impactos que provengan del exterior del espacio natural protegido (artículos 25 y 26 del PORN), concretando la pérdida en 46,4ha.
- La ampliación de la plataforma de estacionamiento implica la desviación del torrente de Sa Font, situado en ZPP, y por tanto, se afectará a su vegetación de ribera y a su dominio público hidráulico (art. 34 PORN). Existe una posible afección en la desembocadura de este torrente al hábitat número 1240 de la Red Natura 2000, ya incluido en el P.N. de Ses Salines, por la ejecución de las obras, la propia desviación y encauzamiento del torrente.
- Se considera que se pueden afectar al flujo de las aportaciones hídricas a los acuíferos en cuanto a la recarga de agua en el acuífero como el potencial riesgo de contaminación de las aguas subterráneas tanto en los terrenos del Parque como en los de la ZPP, por posibles vertidos de sustancias contaminantes durante las fases de construcción u operación (art. 34 del PORN).
- La ejecución del proyecto implica la eliminación de un camino municipal, el que conduce desde la carretera principal hasta la playa des Codois y se propone crear un nuevo camino, que a su vez afectará aún más a los campos de cultivo colindantes. Se deberá plantear que el nuevo camino propuesto no afecte a hábitats de interés o especial interés, además, de contar con un informe favorable del organismo gestor del espacio natural protegido.
- Se afecta a bienes patrimoniales, tanto del Parque como de la ZPP, entre los que cabe destacar: casas payesas, molinos, torres, norias, albercas, etc., y, aunque se prevé el establecimiento de medidas correctoras y compensatorias, no se especifican las mismas. Además se verán afectados yacimientos arqueológicos.



4.2. SÍNTESIS DE LA CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES EN EL PLAN DIRECTOR

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, donde responde de manera individualizada a cada alegación. En este sentido, a continuación se agrupan y se sintetizan las respuestas más relevantes que se han formulado.

Se han presentado algunas alegaciones que cuestionan de distinta forma las previsiones de demanda realizadas por el Plan Director y el crecimiento del tráfico previsto, lo que pone en duda la necesidad de desarrollo de algunas actuaciones que conllevan a su vez potenciales afecciones ambientales. En este sentido, el Órgano Promotor señala que la metodología del estudio y factores de la evolución previsible de la demanda se basan en lo ya descrito en el ISA, así como se señala la necesidad de realizar algunas instalaciones para el cumplimiento del Real Decreto 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público

La elección de la Alternativa 3 frente a la 1 en la plataforma de estacionamiento de aviación comercial, responde principalmente a que la alternativa 3 presenta la ventaja de una calle de salida a plataforma adicional que facilita el movimiento de aeronaves. Asimismo, destaca que todas las alternativas contempladas están ubicadas dentro de la Zona de Servicio vigente.

Con relación a la ampliación del lindero sur, el Órgano Promotor ofrece en su respuesta una alternativa a incluir en la revisión del Plan Director, que minimice la afección al Parque Natural de Ses Salines y a las fincas afectadas.

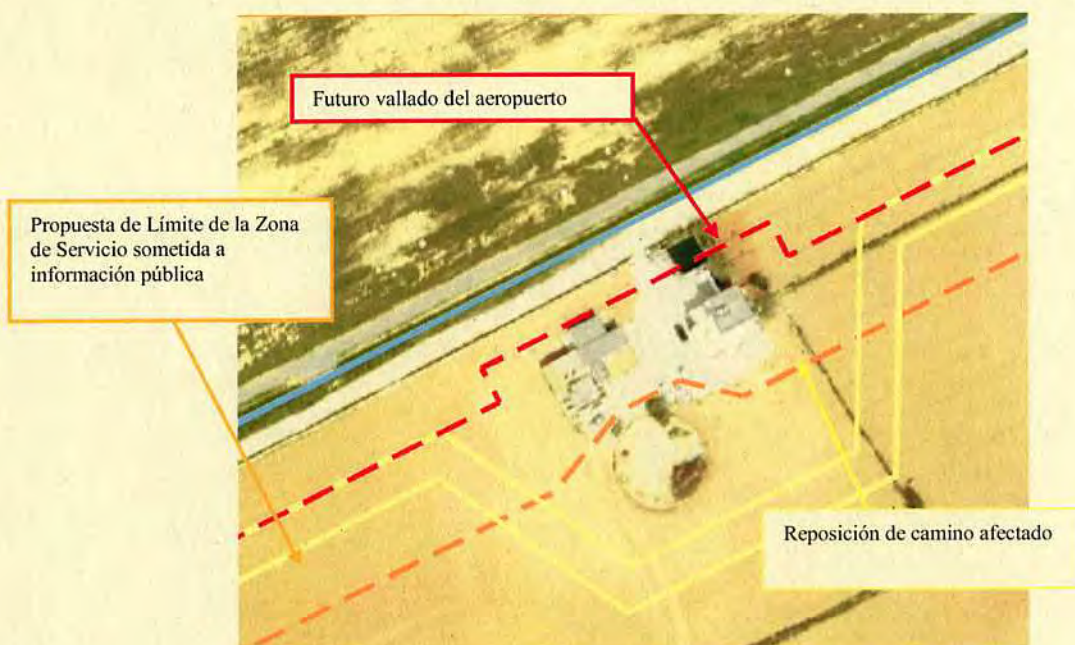
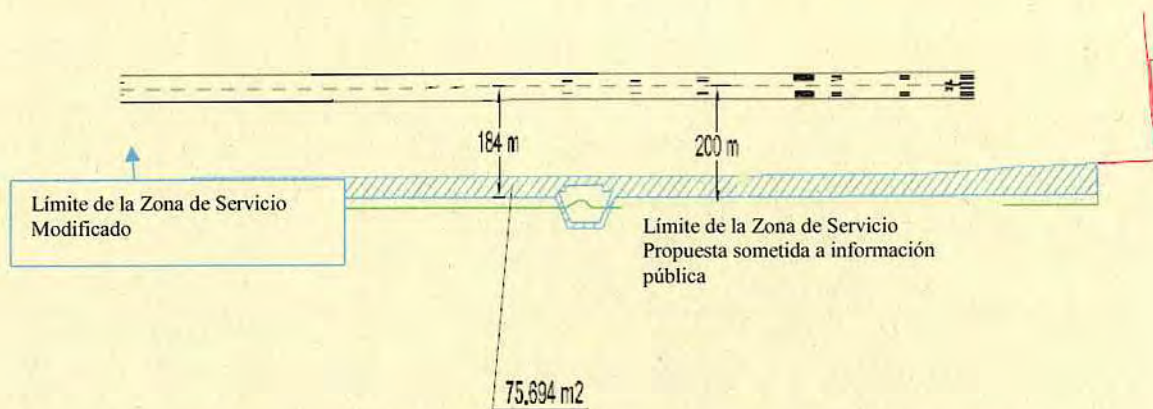
Ante las alegaciones recibidas, se ha analizado la posibilidad de minimizar en todo lo posible la ocupación de los terrenos del Parque Natural y la afección a las fincas situadas en ese sector sureste mencionado por la alegación. De este modo, se plantea modificar la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Ibiza de acuerdo a lo siguiente:

- Modificar el límite de la Zona de Servicio Propuesta en el lindero sureste con los terrenos actuales del aeropuerto hasta una distancia de aproximadamente 185 m desde el eje de pista, en la que estarán incluidos los 150 m de franja de pista libre de obstáculos, el camino perimetral y el nuevo vallado situado a 175 m del eje de pista para no vulnerar la superficie de transición (todo ello requisitos definidos por el Real Decreto 862/2009) y otros 9 m incorporados para reponer el viario público de acceso a las fincas situadas en esa zona, que resultaría servicio afectado por las actuaciones descritas.
- Una vez construido el viario, de las mismas características que el actual, y el nuevo vallado del aeropuerto, el viario será abierto al público, permaneciendo esa estrecha franja de 9 m de terreno calificada como Zona de Servicio hasta una nueva revisión del Plan Director, en la que se desafectarían esos terrenos, utilizando el vallado del aeropuerto como nueva Propuesta de Zona de Servicio. En las siguientes ilustraciones se aprecian las modificaciones planteadas.

Asimismo, el promotor dota de una solución particular para una edificación existente que se sitúa entre los límites marcados, para que la afección del nuevo vallado perimetral, genere a dicho propietario la menor afección posible.

Esta nueva propuesta, reduce la afección de las 11,03 ha. marcadas en el ISA a 7,57 ha., si bien se destaca que durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental de estos proyectos, que supondrán la ampliación del lindero sur, se realizará un análisis y valoración pormenorizados de las afecciones.





El Órgano Promotor especifica en este sentido que, si bien existe la posibilidad de solicitar exenciones al cumplimiento de determinadas normas, en el marco del proceso de certificación de aeródromos definido en el Real Decreto 862/2009, la finalidad de la Revisión del Plan Director es garantizar la viabilidad de las operaciones en el aeropuerto en las condiciones de seguridad requeridas por la legislación. Cualquier solicitud de exención a la Autoridad Aeronáutica será, según considera el Promotor, independiente de la reserva de terrenos para garantizar la certificación del aeropuerto en caso de ser aquella denegada.

Asimismo, y dada la afección al Parque Natural (que afecta a menos del 1% de la superficie total y en la parte del parque con una menor protección) y la imposibilidad de cumplir con todas las restricciones que se describen en su regulación asociada (Ley 17/2001, PORN, PRUG), el Promotor señala que antes de llevar a cabo la ejecución de cualquier proyecto se realizará un estudio detallado de las repercusiones ambientales sobre los objetivos de conservación del Parque. En caso de que el informe sea negativo y no existan soluciones alternativas se propondrán medidas protectoras, correctoras y compensatorias que correspondan a los efectos negativos sobre la especie o el hábitat afectado.

En cualquiera de los casos, el Órgano Promotor destaca que se ha conseguido minimizar la superficie afectada de la Zona de Servicio (SGA), reduciéndola de las 272,8 ha que definía el Plan Director de 2001 a 258,86 ha que define la actual propuesta de revisión



Varias de las alegaciones formuladas están referidas a potenciales afecciones concretas, como a los efectos socioeconómicos de las expropiaciones, a espacios protegidos, el paisaje, al valor ambiental de los suelos, los efectos a la escorrentía y la infiltración por las nuevas zonas impermeabilizadas, a los efectos del encauzamiento del torrente Sa Font, focos de contaminación de suelos y medio hídrico, al patrimonio, afecciones por ruido, a hábitats de interés, etc. El Órgano Promotor considera necesario que dichas afecciones sean analizadas y evaluadas de forma pormenorizada en los procedimientos de evaluación ambiental de las actuaciones que desarrollen el Plan Director, dado que se estima que es en esa escala donde se pueden analizar con detalle dichas afecciones y definir las medidas oportunas. En este sentido, el Órgano Promotor señala como ejemplo el proceso de evaluación de impacto ambiental de varias de estas actuaciones y del que se ha publicado la declaración de impacto ambiental aprobada por la Resolución del 1 de septiembre de 2009, donde se han analizado con mayor profundidad distintos aspectos como los señalados. Asimismo, el Órgano Promotor comunica que se realizará una valoración económica de las medidas correctoras y compensatorias de cada proyecto que compone el Plan.

Especialmente se ha hecho incidencia en la adopción de medidas a elementos patrimoniales, donde se indica que en los estudios de evaluación ambiental de los proyectos de desarrollo del Plan Director, en coordinación con la Comisión de Patrimonio del Consejo Insular de Ibiza, se realizará un análisis que incluirá la identificación de los bienes situados en el área de influencia y las medidas a adoptar. En el caso de la torre Can Toni Rei, este elemento patrimonial no se verá afectado por la revisión del Plan, según el promotor, que también ha destacado la reposición de los accesos a las fincas afectadas.

Asimismo, el Órgano Promotor ha incidido en la instalación de separadores de hidrocarburos, la ejecución de las obras de drenajes necesarios, y en que las zonas de extracción de materiales para la ejecución de las obras deberán ser adecuadamente autorizadas y fuera de cualquier espacio protegido.

En relación al consumo energético y de agua, el Órgano Promotor explica que en el ISA se han expresado los consumos y se han establecido medidas para su reducción. En el caso concreto del agua, se han detallado datos donde se observa que el consumo previsto para el horizonte 3 es menos que la concesión actual, por lo que el suministro se considera asegurado. En el caso de la depuración del agua, el Órgano Promotor explica que el modelo de depuración queda reflejado suficientemente en el ISA, con una estimación de vertido de 56.000m³.

En aquellas alegaciones que hacen referencia a las expropiaciones, el Órgano Promotor indica que la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto de interés general corresponde a una competencia exclusiva del Estado. No obstante cabe señalar que el expediente de expropiación de las fincas particulares afectadas contendrá toda la información relativa a los bienes materiales y jurídicos que se considera necesaria para la expropiación de acuerdo a la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954 y su Reglamento de 26 de abril de 1957. Así mismo en el correspondiente procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental se incluirán aquellas medidas protectoras, correctoras y compensatorias que se consideren oportunas.

En caso de la afección a los bienes patrimoniales se contactará con el departamento competente del Consell Insular de Eivissa con el objetivo de adoptar las medidas necesarias, especialmente para que el patrimonio cultural no se vea afectado. Por su parte, el expediente de expropiación contendrá información de acuerdo a la ley de Expropiación Forzosa y su reglamento de desarrollo.

Respecto a alegaciones que hacen referencia a la movilidad, el Promotor informa que la propuesta de revisión del Plan Director cuenta con un documento específico en el que se analiza la incidencia de la infraestructura aeroportuaria en el ámbito territorial circundante, donde la movilidad insular es analizada.

Finalmente se señala que la alegación presentada por la Direcció General de Salut Pública i Participació, es idéntica al presentado en la fase de consultas y ha sido contestado en el ISA, habiéndose tenido en cuenta en el mismo todos los aspectos señalados, salvo algunas



consideraciones normativas que se estiman que no son objeto del ISA y que se tendrán en cuenta posteriormente en la definición de los proyectos de desarrollo.

5. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES A INCORPORAR EN EL PLAN DIRECTOR

La Memoria Ambiental tiene por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director.

Así mismo, se tiene en cuenta el artículo 8.2 de la Ley 9/2006, que especifica que, el Informe de Sostenibilidad, en su redacción, tendrá en consideración:

"b) El contenido y nivel de detalle del plan o programa.

c) La fase del proceso de decisión en que se encuentra.

d) La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición."

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

5.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

Es preciso señalar que el aeropuerto de Ibiza tiene implantado en la actualidad un sistema de gestión ambiental, de acuerdo con la norma UNE-EN-ISO 14001:2006, certificado desde diciembre de 2004.

Dado el alcance y carácter de esta norma, así como el de las determinaciones recogidas en esta Memoria Ambiental, en la medida de lo posible éstas se integrarán y/o compatibilizarán con el Sistema de Gestión Ambiental implantado en el aeropuerto.

Las medidas de integración ambiental, pueden dividirse en dos grupos, dependiendo de la fase en la que está prevista su aplicación:

- Medidas ambientales estratégicas.
- Medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director.

5.1.1. Medidas ambientales estratégicas

El Plan Director establece, por un lado, un marco territorial concreto (denominada Zona de Servicio o Sistema General Aeroportuario) en la cual está previsto su desarrollo, y, por otro, identifica una serie de actuaciones que es necesario ejecutar dentro de sus límites propuestos para adaptarse a la evolución de la demanda.

El ISA aporta información de las infraestructuras existentes, así como de los suministros, consumos y emisiones previstos, citando igualmente las principales afecciones.

La conservación de los principales valores ambientales, compatible con la actividad aeronáutica, así como la prevención y minimización de las potenciales afecciones, implica que en ocasiones, con independencia de las actuaciones previstas, sea más adecuado la consideración de la infraestructura en su globalidad, con objeto de poder adoptar medidas conjuntas más acordes con la sostenibilidad ambiental del aeropuerto.

Estas medidas, no asociadas a ninguna actuación en particular, se integrarían en la planificación estratégica del aeropuerto, y constituirían determinaciones que definen el marco básico para el posterior desarrollo de los proyectos, de modo que su consideración e integración en éstos permitirá prevenir impactos, y, en caso necesario, priorizar la adopción de medidas para su minimización.



Para ello, 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, se elaborarán una serie de planes y/o programas, que desarrollen las determinaciones aquí recogidas.

Las actuaciones contempladas en estos planes se programarán en función del desarrollo de las actuaciones contempladas en el Plan Director.

En todo caso, la presente Memoria Ambiental no exige a los respectivos proyectos que desarrollen las actuaciones previstas de someterse a los procedimientos de evaluación ambiental que sean pertinentes de acuerdo a la legislación vigente.

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

El ISA identifica un aumento de emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) para el Horizonte 3 del 42% con respecto a la situación actual. Por ello, teniendo en consideración las medidas aplicables al sector del transporte aprobadas por el Consejo de Ministros de 20 de julio de 2007 para modificar las emisiones de los contaminantes recogidos en la Directiva 2001/81/CE, e incluidas en el anexo 1.1. de la Resolución de 14 de enero de 2008, de la Secretaría General para la Prevención y el Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo de 7 de diciembre de 2007, del Consejo de Ministros, por el que se aprueba el II Programa Nacional de Reducción de Emisiones, conforme a la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos, se establecen las siguientes determinaciones:

– Elaboración de un **plan de ahorro y eficiencia energética**.

Se realizará un Plan de ahorro y eficiencia energética para el aeropuerto en su conjunto priorizando las posibles medidas en las actuaciones concretas contempladas en el Plan Director.

Para las actuaciones ligadas al Plan Director se considerarán, al menos, los siguientes aspectos:

- Criterios de eficiencia en la climatización.
- Criterios de eficiencia en el alumbrado.
- Criterios bioclimáticos en el diseño de las instalaciones.
- Criterios de eficiencia en otras instalaciones auxiliares (escaleras mecánicas, cintas transportadoras, etc.)

– 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, tal y como recoge el ISA, procedimientos de operación de las aeronaves para reducir sus emisiones.

– El aumento de operaciones previsto por el Plan Director, reflejado a su vez por el ISA, hace prever un aumento de tráfico de vehículos de usuarios del aeropuerto, aspecto que justifica la necesidad de actuaciones que se adecuen a esta demanda, como son los



nuevos aparcamientos en el edificio terminal y la aviación general, aparcamientos para los coches de alquiler, para el depósito de la grúa, los autocares y los taxis.

Por ello, en consonancia con los objetivos de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, Aena 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

La gestión integral del agua y la minimización en su consumo, es uno de los objetivos fundamentales establecidos en el Documento de Referencia, máxime cuando los escenarios de adaptación al cambio climático prevén una menor disponibilidad del recurso.

El ISA proporciona datos que muestran el consumo de agua del aeropuerto, con una estimación de un incremento de un 50% para el Horizonte 3 respecto al consumo actual, así como la generación de diferente tipología de aguas residuales y de aguas pluviales, que pueden requerir tratamientos diferenciados.

La relevancia de este recurso natural y la situación de sobreexplotación del acuífero del que se abastece el aeropuerto, justifican la necesidad de que el aeropuerto disponga de una gestión conjunta de todo el ciclo del agua de modo que, con independencia de las actuaciones previstas identificadas en el Plan Director, las soluciones y medidas a adoptar sean globales para toda la infraestructura.

Por este motivo, es adecuada la elaboración de un **plan de gestión integral del agua**, que se desarrolle a través de diferentes programas:

- Programa de depuración y reutilización de aguas. En consonancia con lo recogido en el ISA, se revisarán las estrategias y medidas de control y gestión de aguas de escorrentía y residuales, y se fijarán objetivos de mejora. Asimismo se considerará la posibilidad de reutilización de aguas dentro del aeropuerto.
- Programa de minimización del consumo de agua en el aeropuerto, contemplando la aplicación de dispositivos ahorradores, tanto en nuevas construcciones como las actualmente existentes, así como la detección de fugas en la red interna de conducción de agua potable de las instalaciones del aeropuerto.
- Programa de seguimiento de vertidos, garantizando que los parámetros de caudal y calidad se ajustan a lo marcado por las correspondientes autorizaciones.
- Programa de seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas. Para ello, se estudiará la instalación de una red piezométrica que vigile el estado del medio, y se analizará cuales de los pozos actualmente existentes están en desuso y pueden clausurarse para evitar riesgos de contaminación.
- Procedimiento de actuación ante posibles vertidos accidentales que pudieran afectar a aguas y/o suelo.
- Programa de prevención de inundaciones. Para un periodo de 250 años, y para el conjunto de actuaciones previstas, se analizará el aumento de la superficie impermeable y que pueda producir previsiblemente una mayor aportación de agua a zonas inundables, especialmente a áreas declaradas como Área de Prevención de Riesgos (APR) por inundación establecida por el Plan Territorial Insular de Ibiza. Este Programa establecerá



aquellas medidas que sean necesarias para evacuar adecuadamente las aguas pluviales. Entre las medidas a considerar, se tendrá en cuenta la posible instalación de un estanque de tormentas que permita regular la llegada de las aguas de escorrentía a los torrentes de evacuación.

➤ Biodiversidad

El Plan Territorial Insular identifica un Área de Prevención de Riesgo de incendios en el recinto aeroportuario, por lo que se diseñará un **plan de prevención y extinción de incendios** que establezca las medidas necesarias para minimizar dicho riesgos, tanto en las fases de construcción de las distintas actuaciones como medidas de vigilancia en la 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.
- Mantenimiento del actual sistema de control de la fauna del aeropuerto.

➤ Residuos

Como consecuencia del incremento previsto del tráfico aéreo y de pasajeros, y por tanto del aumento de la actividad aeroportuaria que permitirán las nuevas actuaciones una vez ejecutadas, se prevé la generación de una mayor cantidad de residuos de diferente clase con respecto a la situación actual.

En este sentido, las medidas minimizadoras a aplicar en la gestión de residuos, salvo las particularidades propias de cada proyecto, deben acometerse para la globalidad de las infraestructuras aeroportuarias.

Por ello, como continuidad a la actual gestión de residuos que se está realizando, se considera adecuado establecer 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, en consonancia con los ya establecidos por el sistema de gestión ambiental del aeropuerto.

➤ 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 de Ibiza 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.

Asimismo, se realizará un seguimiento de la evolución del tráfico aéreo, con el objeto que una vez se verifique la superación de las 50.000 operaciones de aeronaves comerciales/año (para el horizonte 2 se estiman 54.000 operaciones de aeronaves comerciales), se elabore el mapa estratégico de ruido requerido por la normativa vigente.

➤ Paisaje

El Documento de Referencia otorga una especial importancia al paisaje, requiriendo un estudio en detalle del mismo en el entorno aeroportuario.

Con la información básica de este análisis que aporta el ISA, se considera conveniente la elaboración de un **plan de integración paisajística** del aeropuerto que permitirá planificar las actuaciones paisajísticas de manera estratégica y global para toda la infraestructura.

Este plan determinará:

- Criterios generales para la restauración de zonas afectadas y jardinería, así como para la adecuación al paisaje de las actuaciones e instalaciones previstas en el Plan Director.
- Criterios para la restauración y adecuación de los espacios aeroportuarios existentes entre instalaciones, ya sea actuales o previstas, derivándose, en caso necesario, en proyecto de adecuación para la situación actual.

En este plan se evitará tanto el empleo de especies exóticas en las labores de restauración ambiental o jardinería, como la creación de hábitats que fomenten la presencia de avifauna.

➤ Patrimonio Cultural

El ISA aporta la información básica que se tiene constancia del contenido patrimonial en la Zona de Servicio (SGA), identificándose la presencia de 4 yacimientos arqueológicos y 29 bienes patrimoniales de interés, de los cuales se estima que 3 yacimientos y 13 elementos patrimoniales culturales pueden ser afectados por las actuaciones contempladas en la Revisión del Plan.

El interés general de la protección del patrimonio histórico y cultural queda reflejado en la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español. Por otra parte, la delimitación del Sistema General Aeroportuario y su zona de reserva, define un territorio concreto potencialmente a ocupar, bien por las actuaciones previstas en la propuesta de Plan Director, bien por necesidades futuras.

Por los anteriores motivos, y en base al principio de cautela, 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 deberán delimitarse de acuerdo con el artículo 11 de la Ley 12/1998 del patrimonio histórico de las Islas Baleares, con especial atención a los yacimientos identificados en el ISA.

➤ Ordenación del Territorio

El Plan Especial del aeropuerto tendrá coherencia con las determinaciones incluidas en esta 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 presente 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.

En este sentido, destaca la necesidad de evaluación de las afecciones que potencialmente se han identificado en el ISA que puedan causar la regulación de las franjas de la pista actual y la de contingencia, además del vallado y el camino perimetral, al Parque Natural de Ses Salines, que además posee la figura de LIC y ZEPA.

Por otra parte, algunas de las actuaciones contempladas por la Revisión del Plan Director, ha obtenido, de manera independiente y de forma paralela al procedimiento de evaluación ambiental estratégica, Declaración de Impacto Ambiental (DIA) a través de la Resolución de 1 de Septiembre de 2009 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático (BOE nº237 del 1 de octubre de 2009). En dicha resolución se incluyen actuaciones como la habilitación de la calle de rodadura para pista de contingencia, que incluye el desvío del cauce del torrente Sa Font, regulación y nivelación de las zonas de seguridad, la adecuación de la nivelación de la franja, nuevo camino y vallado perimetral, nuevo trazado municipal, construcción de una plataforma de pruebas contra incendios, nuevo edificio de servicio de extinción de incendios (SEI), soterramiento de líneas eléctricas y actuaciones en otros servicios. Por este motivo, las especificaciones que establece esta resolución de 1 de septiembre de 2009, se considerarán como determinaciones propias de la presente Memoria Ambiental.

Cuando se produzca una modificación significativa de las rutas aéreas de entrada y salida de las aeronaves, deberá analizarse su potencial repercusión ambiental tanto sobre la población afectada como sobre los espacios naturales, en el entorno aeroportuario.

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.

En este sentido, el Plan Director asigna 33,08 hectáreas del Sistema General Aeroportuario a zona de reserva, en la que actualmente no está definida ninguna actuación. Por este motivo, cualquier actuación u ocupación de terreno que se desarrolle en zona de reserva aeroportuaria deberá ser analizada ambientalmente, incluyendo en este análisis la identificación de bienes a expropiar y la evaluación de su repercusión.

El Documento de Referencia hace un especial hincapié en la completa y adecuada consideración de la normativa vigente. En coherencia con ello, los estudios de evaluación de impacto ambiental de proyectos, que sea necesario elaborar en cumplimiento de la normativa vigente, incorporarán un capítulo específico que cite la normativa considerada. Igualmente, estos estudios llevarán asociado una cartografía temática para cada uno de los factores ambientales analizados y susceptibles de ser representados gráficamente, a una escala adecuada para su correcta identificación y con una leyenda acorde a los requerimientos normativos si éstos existieran.



➤ 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 Informe de Sostenibilidad y las determinaciones incluidas en la presente 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 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 Real Decreto 865/2003 de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

- 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.

- 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 la adecuación de accesos interiores, viales de parcelas colindantes y especialmente la ampliación de la carretera de acceso al aeropuerto 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 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.

- 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 Real Decreto 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. 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.
 - Los excedentes de tierras tendrán como destino vertederos autorizados, debiéndose especificar la existencia de los mismos en la evaluación ambiental del proyecto.
- Residuos
 - Los residuos de obra serán separados según su clase, y gestionados mediante gestores autorizados por la Comunidad Autónoma.
- Paisaje
 - En la tramitación del edificio de aparcamientos previsto en la revisión del Plan Director, se estudiará como alternativa su soterramiento.
- Biodiversidad
 - El Parque Natural de Ses Salines, también considerado como LIC y ZEPA, por su gran interés naturalístico, deberá quedar exento de cualquier afección directa o indirecta que puedan mermar significativamente su interés ecológico. En este sentido, se prevé que actuaciones como la regulación de las franjas de la pista actual y la pista de contingencia, además del vallado y el camino perimetral, impliquen una nueva ocupación. Así, tras la minimización de superficie afectada surgida como consecuencia del proceso de información pública, está prevista la afección a 7,57ha del Parque Natural, LIC y ZEPA, que se sumarían a las 16,87ha actualmente ya ocupadas. Además, otras 7.8ha y 10.8ha se afectarán en la zona de amortiguación del Parque Natural al noreste y noroeste del aeropuerto.

Aunque la ejecución de estas actuaciones está justificada por motivos de seguridad aeronáutica, y por tanto pública, la afección a espacios de la red Natura 2000 implica que estas actuaciones deban someterse a Evaluación de Impacto Ambiental, en



cumplimiento del Real Decreto Legislativo 1/2008, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos. Se considera que será en esta fase de tramitación de los proyectos en la que se disponga de una información específica de las actuaciones que permita evaluar detalladamente sus afecciones y analizar con mayor detalle la influencia de las mismas sobre la coherencia e integridad de la red Natura 2000 (más allá de la mera ocupación de superficie detectada en esta evaluación ambiental del Plan Director), pudiendo dar cumplimiento del art. 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Este análisis específico y sus conclusiones se integrarán en el estudio de impacto ambiental que evaluará estas actuaciones.

- Dada la potencial afección indirecta al Hábitat 1240 por algunas de las actuaciones previstas, se vigilará la evolución del estado de dicho hábitat, analizando las medidas preventivas que en su caso deban establecerse en coordinación con la administración autonómica competente.
- 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.
- 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.

- Patrimonio cultural

Se prospectará superficialmente la zona de actuación y su entorno, y se delimitarán los yacimientos arqueológicos y bienes culturales que fueran identificados con el fin de evitar su afección en el transcurso de las obras, siguiendo las determinaciones de la Ley 12/1998. Se verificará de forma especial que los bienes catalogados "Sa Torre Blanca" y "Casa con torre de can Toni Rei" no sean afectados, así como otros elementos patrimoniales de interés, entre ellos las norias existentes en el aeropuerto.

En este sentido, independiente del análisis preliminar de alternativas realizado en el ISA, en la evaluación de impacto ambiental de la plataforma de estacionamiento de aviación comercial se volverá a hacer un análisis de alternativas buscando evitar la afección a los yacimientos existentes en el área y la minimización de la ocupación de la zona periférica del Parque Natural, sin descartar volver a considerar la alternativa 1 o una de similares características. Para ello, se estará a lo que disponga la Administración competente en patrimonio cultural para la previa delimitación y protección de los yacimientos arqueológicos y su consideración en la evaluación de impacto ambiental de los proyectos.

Se planificarán las obras de tal forma que no se sitúen los elementos auxiliares de obra en las cercanías de los elementos patrimoniales identificados. 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 puedan afectar a los yacimientos y elementos patrimoniales de interés identificados.



- 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. Especialmente se tendrán en consideración los cortes y modificaciones que se prevén en el camino municipal 29003 que constituye el único acceso a la urbanización "Don Pepe", al oeste del aeropuerto, y el acceso a las distintas fincas situadas en el perímetro aeroportuario.

De forma especial se estudiará que las infraestructuras de riego que puedan quedar afectadas a las explotaciones limítrofes, queden adecuadamente repuestas.

➤ 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
- Evitar la creación 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.
- Se realizará un seguimiento arqueológico de los movimientos de tierras por un técnico competente en la materia, que pueda identificar la aparición de posibles restos patrimoniales de interés. 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 presente 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 presente 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.

Para ello, el seguimiento se concretará en unos Informes, cuya periodicidad será la siguiente:

- a) Informes periódicos anuales (tabla 5.1).
- b) Informes periódicos quinquenales (tabla 5.2).

En estos informes se indicará el grado de evolución de los Planes y programas descritos en el apartado 5.1.1 dedicado a las Medidas ambientales estratégicas, los cuales podrán establecer sus propios indicadores de seguimiento, adecuados al ámbito y alcance de los mismos.

Así mismo, cada informe, ya sea anual o quinquenal, recogerá la evolución acumulada de los diversos parámetros contenidos en los mismos.

Además, para la vigilancia de la evolución del entorno aeroportuario, se establecen en las siguientes tablas una serie de indicadores de referencia.

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 ₂ totales.
	Emisiones de CO ₂ totales / Pasajero.
	Ahorro de CO ₂ equivalente emitido a la atmósfera gracias a iniciativas de Aena
Residuos	Residuos anuales totales generados y gestionados.
	Residuos anuales totales generados y gestionados / Pasajero.



Factor del Medio	Indicadores
	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 _x . - SO _x . - HC. - PM ₁₀ . - CO
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

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

- Memoria Ambiental.
- Plan Director aprobado.
- Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento recogidas en la tabla 5.1.
- Informes periódicos quinquenales de las medidas de seguimiento recogidas en la tabla 5.2

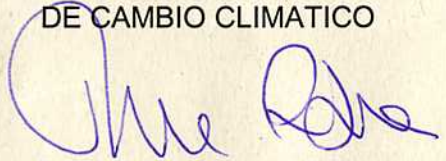


Conclusión :En consecuencia , la **Secretaria de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y la Secretaria de Estado de Transportes del Ministerio de Fomento**, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y de la Entidad Pública Empresarial AENA, formulan la presente Memoria Ambiental del Plan Director del Aeropuerto de IBIZA teniendo en cuenta todos los elementos que se han deducido del proceso de la evaluación ambiental estratégica, para que queden integrados en la Propuesta del Plan Director del citado Aeropuerto.

La Memoria Ambiental, de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente se tendrá en cuenta por el órgano Promotor, según se establece en los arts. 12 y 13 de la citada Ley, para su incorporación a la propuesta del Plan Director del Aeropuerto de IBIZA.

Madrid, 30 de Dic de 2009

LA SECRETARIA DE ESTADO DE CAMBIO CLIMATICO



Teresa Ribera Rodríguez

Madrid, 28 de mayo de 2009¹⁰

LA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES



Concepción Gutiérrez del Castillo

