

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 26** *Resolución de 16 de diciembre de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Campo de vuelo de aeronaves ultraligeras (ULM), término municipal de Santa Eulalia (Ibiza).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d, del grupo 9, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental).

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

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

1.1 Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es D. Antonio Tur Bonet y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante AESA).

1.2 Objeto y justificación. El proyecto tiene por objeto la construcción y explotación de un campo de vuelos para aeronaves ultraligeras (ULM) para llevar a cabo actividades relacionadas con la aviación privada, principalmente de recreo.

1.3 Localización. El Campo de vuelo se localizará en el municipio de Santa Eulalia del Río, Ibiza (Illes Balears), a unos 2,5 km al oeste del pueblo de Santa Eulalia del Río, íntegramente ubicado en un terreno cedido por contrato al promotor. El terreno comprende la parcela con referencia catastral 95 del polígono 14 del término municipal de Santa Eulalia del Río.

Las coordenadas del emplazamiento son las siguientes:

Latitud: 38° 59' 22,68" N.  
Longitud: 1° 30' 18,66" E.  
Coordenada X: 370.539,16.  
Coordenada Y: 4.316.688,73.  
Elevación: 37 msnm.

El acceso al campo de vuelo se realiza a través de un camino local que sale del punto kilométrico K.4 de la Carretera PM-810.

1.4 Descripción sintética del proyecto. El aeródromo o campo de vuelos de Santa Eulalia ocupará una superficie de 6.892,50 m<sup>2</sup> y estará dotado de las instalaciones que se exponen a continuación, todas ellas serán de tierra compactada y no se asfaltarán:

Pista de vuelos: según la orientación magnética se trata de una pista 06-24. Sus dimensiones serán de 350 × 15 m que se dispondrán dentro de una franja de pista de 400 × 30 m el perfil será a un agua y la pendiente transversal media del 1 %.

Calle de rodadura: con unas dimensiones de 80 × 10 m de tierra compactada y que conectará la pista de vuelos con la plataforma de estacionamiento.

Plataforma de estacionamiento: área de 60 × 15 m en la que se estacionarán las aeronaves. Junto a la plataforma se reserva una superficie de 60 × 30 m para una eventual ampliación de actividades o posible construcción de hangares en el futuro.

Oficina de operaciones y equipamientos de salvamento y extinción de incendios. Se instalará una caseta prefabricada de 400 × 600 cm.

Aparcamiento de vehículos: Se ha previsto una zona de aparcamiento de tierra compactada, próxima a la plataforma de estacionamiento de dimensiones 30 × 15 m.

Vallado perimetral: Se instalará cerramiento exterior en todo el perímetro del campo, mediante valla de alambre en postes de madera, de altura 1,5 m. No se empleará alambre de espino.

Abastecimientos: En una fase inicial de lanzamiento de la actividad, no está prevista la instalación de depósitos de gasolina para el repostaje de las aeronaves que operen en el campo, el repostaje se realizará por los usuarios mediante recipientes portátiles individuales. Se instalará un sanitario portátil. Al desarrollarse toda actividad en horario diurno y con luz natural, la instalación no contará con instalación eléctrica. No existirá instalación de agua potable para la instalación, únicamente habrá un depósito para el agua utilizada en el aseo portátil. Según la extensión del proyecto y las actuaciones previstas, no se considera necesario el desarrollo de una red de drenaje de pluviales. Las pendientes elegidas para la pista y franja y las del terreno garantizan una adecuada evacuación de agua. No se ha proyectado canalón de recogida de aguas en la parte más elevada de la franja, dejando abierta la posibilidad de construcción posterior en caso de producirse escorrentías en el terreno que arrastren lodos y cantos sobre la pista.

No está previsto que se realicen operaciones de mantenimiento y/o limpieza sobre las aeronaves.

#### Características técnicas

Superficie: Superficie total del aeródromo: 14.806 m<sup>2</sup>.  
Características de la pista de aterrizaje:

Longitud del tramo de pista a construir: 350 m.  
Longitud y anchura total de la pista: 350 × 15 m.  
Franja de pista: 400 × 30 m.  
Orientación de la pista: 06/24.

#### Elementos que integran el proyecto

Pistas de rodadura o accesos nuevos (sí/no): Sí.

Longitud: 80 m.  
Anchura: 10 m.

Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios (sí/no): Sí.

Superficie de caseta para servicio de salvamento, extinción de incendios y operaciones 24 m<sup>2</sup>.

Plataforma de estacionamiento (sí/no): Sí.

Longitud: 60 m.  
Anchura: 15 m.

Zona industrial y Almacenamiento de combustible (sí/no): No.

Urbanización (accesos/aparcamientos/otros) (sí/no): Sí.

Aparcamiento vehículos: 450 m<sup>2</sup>.

Otros: Reservas posibles ampliaciones: Sí.

Superficie: 1.800 m<sup>2</sup>.

#### Infraestructuras asociadas

Infraestructuras: No.

Dada las características de la pista, longitud y tipo de firme, no podrá ser usada por aeronaves de mayor tamaño utilizadas para otro tipo de actividades como extinción de incendios o salvamento.

Será utilizado principalmente por Aeronaves ULM: peso máximo al despegue autorizado (MTOW) de 450 kg y motorizaciones por debajo de los 140 CV. Altitud de vuelo hasta 300 m, techo impuesto por la normativa en vigor que regula el vuelo en ultraligero, y alcance medio de unos 700 km.

El uso de la instalación será de recreo y, por tanto, las actividades se realizarán preferentemente los días con buena climatología y festivos. Las operaciones serán visuales, en condiciones de vuelo visual (VFR) y en horario diurno de orto a ocaso conforme a lo permitido por la reglamentación vigente, estando restringido el vuelo nocturno. Está previsto que el campo de vuelo se utilice, de manera regular, por unas 5 aeronaves como máximo, recibiendo, de manera ocasional, la visita de aeronaves similares provenientes de otras instalaciones.

Se estima un volumen de operaciones anuales del orden de 1.000, concentradas en los meses de marzo a octubre, período en el que existen mejores condiciones climatológicas, lo que supone 1 o 2 movimientos de aeronaves diarios, con picos eventuales de actividad de 6 u 8 operaciones /día.

Se establece como zona normal de operaciones (ZNO) la consistente en un círculo de dos NM de radio con centro en la mitad de la pista del campo de ULM, que tendrá unos límites verticales que se delimitan en su parte inferior por la superficie del terreno, y en la parte superior por una altura de 300 m (1.000 pies) sobre el terreno.

1.5 Alternativas. En el estudio de alternativas se han considerado las siguientes:

Alternativa 1: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación 066°/246°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA.

Alternativa 2: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación 066°/246°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA y centrada en la parcela.

Alternativa 3: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación 066°/246°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA, centrada en la parcela y realizando el asfaltado de la pista y la construcción de hangares en la zona de estacionamiento de aeronaves.

Alternativa 4: Realizar la construcción del campo de vuelo en una localización paralela, más próxima al margen del río con orientación 070°/250°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA.

La orientación de la pista lleva asociadas servidumbres aeronáuticas que se traducen en unas superficies virtuales en las que no se permite la existencia de obstáculos que supongan un riesgo a la operación de las aeronaves, no siendo aceptable para la aprobación del campo la presencia de obstáculos no frangibles en estas superficies virtuales. Estas superficies se imponen tanto en las operaciones de despegue como en las de aterrizaje.

Finalmente, se ha elegido para la construcción del campo de vuelo de aeronaves ultraligeras la alternativa 1. Para la elección de la localización del campo de vuelo se han tenido en cuenta diversos factores, tales como: la disponibilidad de los terrenos; la extensión de los terrenos; la proximidad a vías de comunicación; la existencia de amplias zonas despejadas de obstáculos; la necesidad de realizar obras mínimas de acondicionamiento (movimientos de tierras, viales de acceso, etc.); y la ubicación alejada de núcleos urbanos.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Calidad del aire: La calidad y pureza del aire, en la zona de estudio, son excelentes, (índice de calidad del aire de las Islas Baleares IQAib entre bueno y excelente), localizada en la zona ES0412 Resto de Ibiza y Formentera de la zonificación de calidad del aire. Se

encuentra en un ámbito rural, cerca de la costa relativamente alejada de núcleos urbanos y de industrias contaminantes de la zona.

Geomorfología, geología y edafología: El emplazamiento elegido está formado por Gravas, arenas y arcillas del período cuaternario correspondientes a las terrazas formadas por el río de Santa Eulalia.

Hidrología superficial y subterránea: Las aguas superficiales del municipio de Santa Eulària des Riu corresponden al cauce del río de Santa Eulària (único curso de agua superficial con denominación de río en las Islas Baleares) así como a los numerosos torrentes, que en dirección aproximada norte-sur, se dirigen al mar desde los relieves interiores. Estos torrentes presentan cuencas muy pequeñas, presentando un régimen pluvial donde el flujo de agua se encuentra marcadamente limitado a determinados días del año.

De esta forma, en el municipio de Santa Eulària, y por extensión en toda la isla de Eivissa, no existen cursos superficiales continuos. En este sentido, la permeabilidad de los terrenos de la superficie y la escasez de precipitaciones, determina que las aportaciones sólo se den después de precipitaciones de cierta intensidad. Solamente durante estos periodos de fuertes lluvias los lechos torrenciales albergan ciertos caudales de agua.

La masa de agua subterránea que está ubicada en la localización del proyecto se corresponde con la unidad hidrogeológica 20.03 Santa Eulària. Dentro de esta unidad, el proyecto se ubica en la masa de agua 20.03M1 Cala Llonga. En la unidad de Santa Eulalia, la red de control del IGME no registra ningún proceso de intrusión destacable en esta unidad, pese a que el grado de explotación ha generado conos de bombeo con depresiones del nivel piezométrico que pueden alcanzar varias decenas de metros por debajo del nivel del mar en el sector comprendido entre Jesús y Santa Eulalia.

Espacios naturales protegidos: No existen en la zona del proyecto espacios naturales protegidos por la normativa autonómica. Los ENP más cercanos son: el Parque natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera (a unos 15 km) y las Reservas Naturales de Vedrà, Vedranell i dels illots de Ponent (a 25 km del aeródromo proyectado).

Tampoco existen en el emplazamiento espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, los más próximos son: el LIC/ZEPA Illots de Santa Eulària, Rodona i es Canà (a 6,6 km); el LIC Área Marina del Cap Martinet (a 5,6 km); y el LIC/ZEPA Tagomago (a 13 km).

En las zonas próximas a la ubicación del proyecto se localizan a una distancia de unos 2 km aproximadamente la zona húmeda EiH01. Riu de Santa Eulària. Es un tramo del Riu de Santa Eulària próximo a la desembocadura, que antiguamente tenía carácter permanente, aunque no era muy caudaloso. En las proximidades de la desembocadura es forma una o varias balsas permanentes de unos 65 cm de profundidad.

Vegetación: La zona donde se ubicará el proyecto, es un campo de cultivo de secano sin arbolado, salvo en los márgenes, o con algunos árboles muy dispersos. Se trata de cultivos de cereales principalmente, con viviendas aisladas.

Se desarrolla flora arvensis (plantas asociadas a cultivos): *Papaver rhoeas*, *Galium tricornutum*, *Anagallis arvensis*, *Sinapis arvensis*, *Euphorbia exigua*, *Stellaria media*, *Senecio vulgaris*, *Veronica arvensis*, *Capsella rubella*, *Amaranthus retroflexus*, etc.

Cuando el campo no es cultivado, se mantiene mediante labranza para futuros cultivos. En este caso crece una vegetación oportunista que desaparecerá con la próxima etapa de labrado. Un ejemplo de esta vegetación es el siguiente: *Plantago albicans*, *Euphorbia serrata*, *Rapistrum rugosum*, *Lobularia marítima*, *Fumaria parviflora*, *Glaucium corniculatum*, *Sideritis romana*, *Anagallis arvensis*, *Echium parviflorum*, *Convolvulus althaeoides*.

Hábitats de interés comunitario (HIC): En el entorno de la zona donde se llevará a cabo el proyecto existen los siguientes tipos de hábitats de interés comunitario: 5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos; 1120 Praderas de posidonia (*Posidonium oceanicae*); 6220 Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*; 6430 Megaforbios eutrofos higrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino.

Sin embargo, el emplazamiento del proyecto no se localiza dentro de ningún hábitat de interés comunitario.

Fauna: En la zona del proyecto, principalmente dedicada al cultivo y con la presencia cercana del cauce del río Santa Eulalia, podemos encontrar pequeños mamíferos como el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), liebre (*Lepus granatensis*), gineta de Ibiza (*Genetta genetta isabelae*) y erizo moruno (*Atelerix algirus*) así como roedores comunes. En cuanto a los murciélagos, por la diversidad de hábitats del entorno del río, se citan especies fisurícolas que utilizarían esta zona sobre todo para alimentarse, como el murciélago enano (*Pipistrellus pipistrellus*), el de borde claro (*Pipistrellus kuhlii*) o el murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*).

La variedad de anfibios y reptiles es baja, contando con rana verde común (*Rana perezi*) en el río Santa Eulalia, la lagartija de las Pitiusas (*Podarcis pityusensis*) y las típicas salamanquesas común (*Tarentola mauritanica*) y rosada (*Hemidactylus turcicus*). Además en esta zona, se registran la culebra de herradura (*Hemorrhoids hippocrepis*) y la culebra de escalera (*Rhinechis scalaris*), ambas introducidas accidentalmente en olivos importados desde la península Ibérica.

La avifauna está compuesta por comunidades asociadas al cauce del río que, además de representar el único hábitat ripario del entorno, actúa como corredor biológico, y del mosaico rural ibicenco, con campos de secano, bosquetes y edificaciones rústicas. Así, se pueden encontrar unas 60-70 especies de aves: autillo, carriceros, lavanderas, ruiseñores, pechiazul, rapaces nocturnas, becada, cuco, paloma torcaz, tórtola común, mosquiteros, petirrojo, carbonero, pinzones, verdecillo, verderón, perdiz roja, codorniz, abubilla, alondras, cogujadas, bisbitas, terrera, alcaudón común, papamoscas, colirrojos, collalbas, mirlo común, zorzales, jilguero, lúgano, triguero, pardillo, lechuza común, cernícalo común, golondrina, vencejos, gorrión común.

La zona de estudio se halla claramente fuera de cualquier ruta migratoria de aves que pueda generar un conflicto con la actividad prevista.

El Cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis desmarestii*) y la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) ambas especies incluidas en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, en la categoría de Vulnerable, están ligadas al medio marino y costero y no se presentan, ni siquiera de forma accidental en la zona de estudio ni en su entorno.

Paisaje: La unidad de paisaje en la zona del proyecto es la correspondiente al Valle de Santa Eulalia. En la configuración del paisaje de esta unidad intervienen fundamentalmente tres componentes: el escaso relieve con el río de Santa Eulària, el dominio visual de los campos de cultivo y la superficie marina.

Patrimonio cultural: En la zona del proyecto no se tiene constancia sobre la existencia de algún tipo de recurso arqueológico, histórico, arquitectónico o de cualquier otro tipo en la zona afectada por el aeródromo.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

#### 3.1 Entrada documentación inicial.

La tramitación se inició con fecha 11 de abril de 2013 cuando tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural (DGCEAMN) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) el documento ambiental del proyecto, procedente de la AESA.

El 7 de mayo de 2013, se comunicó al promotor la necesidad de subsanar la documentación presentada, por carecer ésta de algunos de los contenidos mínimos exigidos en la ley de evaluación de impacto ambiental. El documento inicial subsanado tuvo entrada en la DGCEAMN el 10 de septiembre de 2013.

#### 3.2 Consultas previas.

El 23 de septiembre de 2013, la DGCEAMN abrió un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones

ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se presenta la relación de organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Entidades consultadas	Respuesta
Agencia Balear del Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Amics de la Terra d' EIVISSA. . . . .	-
Área de Medio Ambiente del Departamento de Movilidad Interior y Medioambiente del Consell Insular d'Eivissa. . . . .	-
Ayuntamiento de Sant Joan de Labritja. . . . .	-
Ayuntamiento de Santa Eulalia del Río. . . . .	-
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Consell Insular d'Eivissa. . . . .	X
Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Dirección General de Cultura y Juventud de la Consejería de Educación, cultura y Universidades del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Dirección General de Medio Rural y Marino de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X <sup>1</sup>
Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud, Familia y Bienestar Social del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	X
Delegación del Gobierno en Baleares. . . . .	X
Dirección General de Interior, Emergencias y Justicia de la Consejería de Administraciones Públicas del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. . . . .	-
Dirección General de Puertos y Aeropuerto de la Consejería de Turismo y Deporte del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Espais de Natura Balear de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Grupo Balear de Ornitología y defensa de la Naturaleza (GOB). . . . .	-
Instituto Balear de la Naturaleza de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears. . . . .	-
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	-
SEO/Birdlife. . . . .	-
WWF/Adena. . . . .	-

<sup>1</sup> Contestación recibida fuera de plazo.

Los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas recibidas, se resumen a continuación:

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares señala que el proyecto se incluye en el anejo I, grupo 7, letra d) aeropuertos y aeródromos de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones estratégicas de las Islas Baleares, por lo que se traslada la amplitud y nivel de detalle que debe darse al estudio de impacto ambiental, que deberá contener como mínimo lo indicado en el artículo 27 de la citada Ley 11/2006. Además, especifica algunos contenidos concretos que debe incluir el estudio de impacto ambiental del proyecto, entre los que cabe destacar el estudio de la afección sobre las aves por el movimiento de las aeronaves, las emisiones

contaminantes, el ruido y el riesgo de colisión. También se deberán proponer medidas protectoras o correctoras respecto de la calidad de las aguas y la vulnerabilidad de los acuíferos, en relación con la disminución de vertido de contaminantes al suelo y para mitigar la emisión de polvo y de partículas durante la explotación.

La Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Islas Baleares indica que consultados los Servicios de Gestión Forestal y Planificación, han concluido que no se prevé ningún tipo de afección por el proyecto. Así mismo, remite el informe del Servicio de Protección de Especies que informa favorablemente el proyecto, dado que prevé que no tendrá incidencia negativa sobre las especies catalogadas y amenazadas siempre que se cumplan las condiciones de la documentación así como una condición adicional consistente en colocar carteles informativos indicando a los usuarios de la pista de ULM que no se deben sobrevolar las ZEPAs, acantilados, islotes a una altura inferior a 1.000 pies, con objeto de evitar causar molestias a las aves.

La Dirección General de Medio Rural y Marino de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio informa de que no tiene ninguna objeción al proyecto en cuanto al impacto ambiental desde el punto de vista agrario.

El Consejo Insular de Ibiza indica que el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental, puesto que lo exige la normativa autonómica. Además, transcribe el contenido de varios informes entre los que destaca el del Departamento de Movilidad Interior y Medio Ambiente en el que se señala que el estudio de impacto ambiental debe ajustarse a los contenidos exigidos por la normativa balear de evaluación de impacto ambiental y que debe estudiar de manera especial las molestias asociadas al ruido en la fase de explotación y la afección a la fauna, en especial a las aves. En este sentido señala que debe considerarse la posible limitación temporal y espacial de los vuelos que garanticen la protección de las zonas sensibles.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio adjunta los informes de los Servicios de Aguas Superficiales y de Estudios y Planificación que señalan respectivamente, que no existe inconveniente en la continuación con la tramitación del expediente puesto que las instalaciones proyectadas no se sitúan en zona de servidumbre, policía o zona inundable del cauce próximo; y que el proyecto no supone un impacto significativo sobre las aguas subterráneas.

La Agencia Balear del Agua y de la Calidad Ambiental informa de que el proyecto no presenta ningún tipo de afección sobre infraestructuras e instalaciones de saneamiento en alta y depuración de aguas residuales gestionadas por la Agencia.

La Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Consejería de Salud indica una serie de aspectos que deben ser aclarados en la documentación ambiental relativos a los aseos, el agua de consumo humano, el aparcamiento y el mantenimiento de aparatos y los ruidos.

La Delegación del Gobierno en las Islas Baleares informa de que no existe inconveniente en la realización del proyecto siempre y cuando se tengan en cuenta las decisiones que pueda tomar la Comisión de Medio Ambiente al respecto.

3.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 12 de diciembre de 2013, se da traslado al promotor y al órgano sustantivo de la decisión de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental según el procedimiento previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero y se traslada la amplitud y nivel de detalle mínimos que debe darse al estudio de impacto ambiental (EslA), así como de las respuestas a las consultas realizadas.

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

Con fecha 9 de marzo de 2015, se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) n.º 58 el anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento por el que se somete a información pública el estudio de impacto ambiental del proyecto durante un periodo de 30 días hábiles.

Simultáneamente, en cumplimiento del artículo 9.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, el órgano sustantivo envió el EsIA a los organismos y entidades que habían sido previamente consultadas en relación con la definición de la amplitud y nivel de detalle del EsIA.

Con fecha 10 de agosto de 2015, se recibe en el MAGRAMA el expediente completo, que incluye el EsIA, la descripción del proyecto y el informe de alegaciones.

Durante el periodo de información pública y consulta se recibieron informes y alegaciones procedentes de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático, de la Dirección General de Medio Rural y Marino, del Consejo Insular de Ibiza, de la Agencia Balear del agua, del Ayuntamiento de Santa Eulalia, de Amigos de la Tierra Ibiza y de la Dirección General de Recursos Hídricos.

A continuación se resume el contenido más destacado, desde el punto de vista ambiental, de los informes recibidos en fase de información pública y las respuestas que el promotor ha dado a los mismos:

El Ayuntamiento de Santa Eulalia del Río, indica que en el EsIA se afirma que se va a ejecutar la alternativa 1 pero se da a entender que si la actividad prospera se realizará la alternativa 3. En relación con esto señala que la evaluación ambiental se realiza para la alternativa 1 por lo que cualquier ampliación de la instalación o la actividad no proyectada deberá someterse a los trámites previstos en la legislación.

En cuanto al estudio de ruido considera que al modelo acústico para elaborar el mapa de ruido se le deben incorporar factores más reales (se ha tomado como referencia una avioneta Cessna 172R de prestaciones superiores a las que operarán en el campo de vuelo) a fin de garantizar la correcta predicción del impacto acústico y la legislación en materia de contaminación acústica.

Por otra parte, considera incongruente proponer sobrevolar los acantilados, islotes y zonas incluidas en la Red Natura 2000 a una altitud superior a 300 m, cuando el techo legal de los ULM es de 300 m de altitud máxima de vuelo. Se propone que se prohíba sobrevolar estos espacios, especialmente los de la Red Natura 2000.

Por último indica que se deben incluir en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) más mediciones del ruido producido y propone mediciones mensuales en el primer año de actividad y bimensuales en el segundo año. En caso de obtener datos no previstos por el estudio de ruidos del EsIA, se podrán proponer medidas adicionales antes de los primeros 5 años de actividad.

El promotor contesta que el proyecto se refiere a la alternativa 1 y que cualquier modificación se someterá a los trámites previstos por la legislación vigente.

En cuanto al estudio de ruido señala que se ha hecho con la única herramienta de simulación numérica disponible que está validada para el análisis del ruido de las aeronaves. El software ha sido modificado varias veces con la introducción de nuevos modelos de aeronaves siempre que su traza acústica haya sido validada por la FAA con ensayos reales. Modificar el software para introducir nuevas aeronaves podría dar lugar a resultados erróneos si no tienen la validación de ensayos reales y finalmente utilizar como válidos resultados de simulación del software sin la validación oficial de la agencia. El redactor cree que la simulación realizada es válida y de utilidad debido, entre otras cosas, a que el avión utilizado tiene un nivel de ruido superior al de las aeronaves que van a operar en el campo de vuelo, por lo que hay un margen de seguridad que beneficia a los afectados; asegura que la actividad proyectada cumple la legislación vigente; y la bondad de la simulación y la realidad de la operación se verifica en el PVA y está contrastada en otros campos de vuelo.

Respecto a las limitaciones de sobrevuelo el promotor indica que no puede prohibir el sobrevuelo de islotes, acantilados y Red Natura 2000 puesto que esta prohibición no está amparada en la normativa vigente. La autorización que se pretende obtener afecta al campo de vuelo para la realización de actividades de aterrizaje y despegue. El vuelo en crucero que realicen las aeronaves se rige por su propia normativa. No está en el alcance del proyecto ni del EsIA el delimitar las zonas de sobrevuelo de la Isla de Ibiza. La única zona protegida por el sobrevuelo es el Parque Nacional marítimo-terrestre del Archipiélago



de la Cabrera. Lo que si está al alcance del proyecto es informar a los usuarios del campo de las zonas con interés natural en las inmediaciones y la conveniencia de evitar en la medida posible su sobrevuelo y en caso de sobrevuelo hacerlo a la mayor altura posible, compatible con el límite de autorización de vuelo de este tipo de aeronaves.

El Departamento de Territorio del Consejo Insular de Ibiza informa de que para llevar a cabo actividades relacionadas con la aviación privada, el proyecto requiere la declaración de interés general, de conformidad con el artículo 26 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, de suelo rústico de las Islas Baleares. Esta declaración de interés general será necesaria para poder obtener la licencia municipal de obras.

Por su parte, el Departamento de Movilidad, Interior y Medio Ambiente del Consejo Insular de Ibiza señala que se deduce de la documentación que es probable que en un futuro se plantee la ampliación de la instalación y que en caso de que esto se produzca, deberá someterse a consideración de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares la necesidad o no de que las modificaciones estén sujetas a una nueva Autorización Ambiental Integrada.

En cuanto al impacto acústico, señala existen una serie de incertidumbres o dudas respecto a la información presentada en el EsIA:

El mapa y los valores de las isófonas incluidos en la parte descriptiva del EsIA son distintos de los contenidos en el mapa incluido en el documento de planos, estando las áreas del primero asignadas a un valor 5 dB inferior en el segundo.

Se duda de que sea correcto clasificar la zona dentro del área acústica tipo zonas del territorio con predominio del uso residencial a efectos de establecer los objetivos de calidad acústica.

No se ha tenido en cuenta la actividad como emisor acústico según lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, en sus artículos 23 y 24 para el cumplimiento de los valores límite de inmisión establecidos en el Anexo III según las condiciones del artículo 25.

Sería aconsejable utilizar modelos de aeronave más parecidos a los que se pretenden usar en el aeródromo para la simulación de los valores acústicos.

No se ha indicado si deben delimitarse zonas de servidumbre acústica de la instalación.

Por todo lo anterior considera que debe completarse el estudio de impacto por ruido para resolver a las cuestiones planteadas. Según las conclusiones del estudio se incluirán medidas correctoras, preventivas y compensatorias necesarias para garantizar un nivel de impacto y de calidad sonora aceptables. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aún así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores.

Respecto a la fauna, señala que la propuesta de limitar el sobrevuelo de islotes y acantilados a menos de 300 m supone en la práctica la exclusión de dichas zonas, ya que según el propio EsIA la normativa en vigor establece como techo de vuelo para los ULM 300 m de altitud. Propone por tanto, que dichas zonas puedan ser franqueadas pero no sobrevoladas. Además de la colocación de carteles visibles con la indicación de las áreas de exclusión de vuelo, se propone que dicha información, en forma de mapas o cartas de navegación, se mande con suficiente antelación a los pilotos provenientes de otros aeródromos que tengan previsto acceder a Santa Eulalia.

Conviene también añadir al programa de vigilancia ambiental un régimen más estricto de controles sonométricos, al menos en los primeros meses de actividad para descartar que el impacto sonoro supere los valores establecidos en la normativa. Deberán realizarse medidas mensuales durante la primera temporada de funcionamiento y dependiendo de

los resultados, los controles podrían espaciarse durante las siguientes temporadas. En cualquier momento deberán efectuarse controles ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido. La vulneración continuada de los valores sonométricos deben ser motivo de presentación de informe especial dentro del PVA. Además, para evitar impactos sobre la calidad del agua, deberá verificarse que no se realizan operaciones de mantenimiento y reparación de vehículos y en especial que no se realizan cambios de aceite y lubricante. Dado que la plataforma no estará impermeabilizada, también deberán evitarse los repostajes de naves en el aeródromo.

El promotor contesta haciendo una justificación de los motivos por los que se considera que el espacio afectado por el proyecto se clasifica, a efectos de la definición de los objetivos de calidad acústica, dentro del área acústica tipo a) Sectores del territorio con predominio del suelo de uso residencial, para los que el objetivo de calidad acústica es  $L_e = 65$  dB. También señala que se han realizado mediciones de la operación de la aeronave Flight Desing GmbH CTLS con valores de certificación de ruido similares a la aeronave de diseño en el campo de vuelo de ULM de Villafranca en Mallorca y los resultados obtenidos confirman que los valores de inmisión son inferiores a los que calcula el modelo INM para la CESSNA 172.

En cuanto a las servidumbres acústicas contesta que éstas son necesarias en el caso de que las infraestructuras y su funcionamiento futuro condicionen los objetivos de calidad acústica de las zonas de afección por el ruido generado por las nuevas infraestructuras. Si el funcionamiento de la infraestructura no condiciona los objetivos de calidad no sería necesario establecer una servidumbre, puesto que la infraestructura sería compatible con las actividades existentes. Para el promotor, el análisis de ruido realizado y las características de certificación de ruido de las aeronaves no justifican la necesidad de delimitar una zona de servidumbre acústica.

En cuanto a las medidas a adoptar para prevenir y corregir el ruido contesta que la autorización del campo de vuelos con niveles de ruido aceptables según la normativa vigente no asegura que la operación se realice respetando dicha normativa. No obstante, las posibles sanciones a los infractores y la exigencia de la responsabilidad al titular del campo de vuelos es parte de la concesión de la correspondiente licencia de funcionamiento. Por otra parte se ha estimado que el periodo de los cinco primeros años el campo tendrá una actividad creciente pero mucho menor que la utilizada para elaborar el mapa de ruido. El promotor no se opone a la reducción del tiempo entre mediciones, pero en todo caso habría que referenciarlo a la actividad del campo.

Finalmente señala que la prohibición de sobrevuelo de determinadas zonas queda fuera del alcance del proyecto; y que en la redacción del proyecto se ha descartado realizar labores de mantenimiento de aeronaves en el campo ya que no se dispone de instalaciones adecuadas para ello.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares realiza varias observaciones al EsIA, entre las que cabe destacar las siguientes:

Para atenuar el impacto paisajístico se considera necesario que las edificaciones tengan un acabado acorde con el entorno rural en el que se encuentran y establecer una pantalla vegetal con especies autóctonas alrededor del campo de vuelos, siempre que las medidas de seguridad lo permitan;

El camino de acceso a las instalaciones deberá ser de tierra compactada y en su construcción no se deberá afectar a especies arbóreas y se minimizará la afección a especies arbustivas.

Se tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar el vertido de combustible sobre el suelo. Se deberá formar o informar a los usuarios de cómo proceder para realizar el repostaje con las máximas garantías de seguridad. Los recipientes utilizados deberán ser homologados, estancos y deberán depositarse en zonas debidamente impermeabilizadas.

El punto limpio deberá ubicarse en los planos y situarse en las zonas con menor impacto paisajístico, deberá disponer de contenedores estancos para cada uno de los

residuos peligrosos que se pretenden gestionar. Se deberá informar a los usuarios de cómo depositar cada residuo.

Se considera necesario que una vez iniciada la actividad se realice otro estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica. Se deberán hacer los estudios necesarios para determinar si se cumplen los valores límite de inmisión. El PVA deberá establecer un seguimiento mínimo para comprobar que se cumplen los límites legales.

Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección sobre el terreno para determinar la presencia de especies de fauna o de nidos, madrigueras, etc., y si se encuentran deberán trasladarse a lugares fuera de la zona de actuación. Estas prospecciones deberán hacerse también durante la fase de explotación y por técnicos especializados. Si durante el funcionamiento de la infraestructura se detectara en algún momento la presencia de especies de avifauna protegidas en el entorno del campo de vuelos se procederá al diseño de nuevas rutas de vuelo y a la definición de un calendario de vuelos que evite afectar a las épocas de reproducción, cría o hibernación. Se realizarán estudios periódicos del impacto sobre la avifauna local y migratoria donde se constaten las colisiones ocurridas, los cambios de comportamiento o de uso de espacios los efectos sobre la época de cría, etc.

Se debe incorporar al PVA las medidas propuestas en el plan de restauración y desmantelamiento, la vigilancia de la aparición de impactos no previstos y la respuesta frente a quejas de posibles afectados.

La Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio de las Islas Baleares, comunica que el Servicio de Planificación ha concluido que el proyecto no se encuentra dentro de la Red Natura 2000 y que no es necesario el informe de evaluación de las repercusiones ambientales regulado en la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental. Además, remite los informes de los siguientes servicios:

El Servicio de Gestión Forestal y Protección del Suelo señala que no ha detectado inconvenientes al proyecto. Recomienda que las aeronaves se abstengan de salir del campo de vuelos en caso de que haya algún incendio en la Isla de Ibiza, para evitar situaciones de peligro de colisión con las aeronaves de extinción, ya que estas pueden volar a baja altura.

El Servicio de Protección de Especies, afirma que no se encuentra ningún espacio protegido y que no hay constancia de la presencia de especies catalogadas o amenazadas en el ámbito del proyecto. El impacto más relevante sobre las especies puede ser el derivado de los sobrevuelos en espacios protegidos, por lo que señala que es fundamental que se informe debidamente a los usuarios del campo de vuelos de las restricciones de sobrevuelo que se mencionan en el EsIA.

El Servicio de Calidad Ambiental y Cambio Climático, destaca que existe una parcela de uso agrícola con vivienda dentro de la isófona de 65 dB (A) y dos dentro de la isófona de 60 dB (A) y que en estas parcelas se tendrá especial cuidado en aplicar las medidas preventivas y compensatorias para disminuir los efectos causados en la fase de funcionamiento y se adoptarán medidas para minimizar las molestias por ruido y partículas en la fase de construcción. Además, recuerda que la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental incluye la obligación de tener en consideración en cambio climático y que dentro del contenido mínimo de los estudios ambientales estratégicos, la ley incluye una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al proyecto en su fase de ejecución y operación.

El promotor contesta que la obligación establecida en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluar la huella de carbono se refiere a la evaluación estratégica de planes y programas y que el campo de vuelo de ULM de Santa Eulalia del Río es un proyecto, por lo que no le es de aplicación ese precepto.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio informa de que el proyecto no supone un impacto significativo sobre las aguas subterráneas y que no se encuentra en zona inundable y no existe afección al Dominio Público Hidráulico ni a sus zonas de influencia.

La Dirección General de Medio Rural y Marino de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio remite el informe del Servicio de Reforma y Desarrollo Agrario que señala que no tiene objeciones al proyecto.

La Agencia Balear del Agua y de la Calidad Ambiental, informa que el proyecto no presenta afecciones sobre las infraestructuras o instalaciones de saneamiento en alta y depuración de aguas residuales gestionadas por la Agencia.

Amigos de la Tierra Ibiza argumenta que una gran parte de la población de Santa Eulalia vive en casas aisladas buscando tranquilidad y mayor calidad de vida y que este y otros municipios cercanos han promovido un turismo de calidad que ofrece agroturismos en espacios tranquilos en plena naturaleza. El ruido que generen los ultraligeros durante el despegue y el aterrizaje no parece que vaya a afectar a ningún agroturismo ni hotel cercano. Sin embargo durante los vuelos el ruido de los ULM se extenderá al pueblo donde hay hoteles y restaurantes. Por ello consideran que este tipo de actividad provoca impactos no asumibles por la población y el sector turístico.

Por otra parte, considera que la afección de este tipo de vuelos a la avifauna está poco estudiada y que se debería contar con más estudios para valorarlos impactos del proyecto. Finalmente señala que el proyecto tendrá impacto sobre el paisaje.

El promotor contesta que la afección por ruido durante los aterrizajes y despegues se ha estudiado y no hay afecciones a agroturismos ni hoteles y que el vuelo de crucero de este tipo de aeronaves es en general menos ruidoso que el que se genera en la actividad de vuelos de aviación general, helicópteros y aviación comercial. Por otra parte, el EsIA hace una valoración exhaustiva de la posible afección a la avifauna del entorno y se concluye que la actividad es compatible con su conservación. En cuanto al paisaje, se ha limitado al máximo las construcciones de tal modo que la afección sea la mínima.

#### 4. Integración de la evaluación

##### 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El EsIA señala que desde un punto de vista ambiental lo que más influye en el diseño de la instalación del campo de vuelo de aeronaves ultraligeras es:

La elección de la localización, de la que dependerá la realización de los trabajos necesarios de acondicionamiento de la zona.

La elección de las trayectorias de aproximación y despegue, procurando que interfieran lo menos posible en el entorno del campo, sobre todo en lo que respecta al ruido generado por las aeronaves en sus fases de operación.

En el estudio de alternativas se han considerado las siguientes:

Alternativa «cero»: No realizar la actuación. Esta alternativa es rechazada por el promotor puesto que considera que la construcción del campo de vuelo tiene varias ventajas desde el punto de vista turístico, deportivo, de potenciación de la economía local, etc.

Alternativa 1: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación 066°/246°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA. Del análisis de comparación de alternativas se extrae que es la alternativa con menor impacto global por requerir unos movimientos de tierra mínimos, pocas instalaciones auxiliares y encontrarse alejada de núcleos de población, por lo que es la solución elegida.

Alternativa 2: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación 066°/246°, de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA y centrada en la parcela. Esta alternativa ha sido rechazada, dado que tiene el inconveniente de tener que variar el trazado del camino de acceso a las viviendas residenciales que se

encuentran en las parcelas próximas al campo, lo que supone una mayor incidencia medioambiental.

Alternativa 3: Realizar la construcción del campo de vuelo en la localización propuesta, con orientación  $066^{\circ}/246^{\circ}$ , de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA, centrada en la parcela y realizando el asfaltado de la pista y la construcción de hangares en la zona de estacionamiento de aeronaves. Esta alternativa ha sido rechazada, ya que supone una mayor inversión económica que el promotor no ha querido acometer en el lanzamiento de la actividad del campo de vuelo, aunque no se descarta para el futuro si se diesen las condiciones necesarias de incremento de la actividad.

Alternativa 4: Realizar la construcción del campo de vuelo en una localización paralela, más próxima al margen del río con orientación  $070^{\circ}/250^{\circ}$ , de acuerdo a lo especificado por la normativa de la AESA. Esta alternativa ha sido rechazada ya que implicaría la construcción de la pista dentro de una zona APR (Área de Protección de Riegos) con riesgo de inundaciones, debido a la proximidad del río.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida y medidas preventivas y/o correctoras.

Se resumen a continuación las principales afecciones al medio que el estudio de impacto ambiental prevé que puedan producirse por la realización de la alternativa seleccionada, así como las medidas preventivas y correctoras recogidas en el estudio de impacto ambiental y en las contestaciones a la información pública realizadas por el promotor.

a) Impactos sobre la calidad química del aire.

Los trabajos de compactación, nivelación, transporte y descarga de materiales, etc., emiten partículas de polvo, humos, gases de escape y otros contaminantes atmosféricos que afectan a la calidad del aire. Se trata de efectos locales y de carácter temporal, lo que añadido a la alta ventilación de la zona y a la inicial buena calidad del aire de que se parte, hace que se pueda afirmar que tales niveles permanecerán siempre dentro de los márgenes legales establecidos.

Como medidas preventivas en fase de construcción, el EsIA establece que se revisará el correcto funcionamiento de los motores de la maquinaria; no se emplearán equipos que no hayan pasado la ITV; y se humectarán los viales y las áreas de acopio de materiales durante la realización de la obra, la preparación del terreno, la circulación de maquinaria por zonas sin asfaltar, etc., para lo que se recurrirá preferentemente a camiones cisterna, dosificándose correctamente el agua empleada.

En fase de funcionamiento se evitarán los sobrevuelos a baja altura y, en caso de ser necesario, se humectarán la pista y rodadura para evitar la emisión de polvo y partículas.

b) Impactos sobre la calidad física del aire.

En fase de construcción el aumento de los niveles sonoros se deben al funcionamiento de los motores de los vehículos destinados al transporte de material y al movimiento de maquinaria. Estas fuentes generadoras de ruido se limitarán sólo a la fase de construcción, siendo por tanto un efecto de carácter puntual y reversible.

Los núcleos de población se encuentran muy alejados de la zona de ubicación del proyecto, por tanto, el efecto por aumento del ruido en esta fase se considera de escasa entidad.

En fase de funcionamiento el aumento de los niveles sonoros se debe a la operación de los ultraligeros. Los modelos de aeronaves que utilizarán las instalaciones previstas son todos ellos de hélice. En éstos, las fuentes sonoras son dichas hélices en su movimiento de rotación, la rodadura por la pista y los motores en funcionamiento.

En esta fase, para el cálculo predictivo del impacto del ruido en el entorno se ha empleado el INM (Integrated Noise Model) versión 7.0d, desarrollado en colaboración con la Federal Aviation Administration (FAA). La modelización acústica se ha realizado tomando

como referencia una aeronave de actuaciones superiores a las de la aeronave de diseño del campo, la aeronave Cessna 172R, certificada por la EASA según la norma CS-23, que genera una contaminación acústica mayor que la aeronave de diseño del campo de ultraligeros.

Por otra parte el circuito de tránsito que impone este tipo de aeronave es más extenso que el que consiguen las aeronaves ultraligeras, lo que se traduce en que la extensión de huella real de la operación de las aeronaves ultraligeras va a ser menor que la que resulta de los cálculos del INM.

Por último hay que considerar que las proyecciones de crecimiento que se han establecido para la fase de operación de la infraestructura contemplan la operación de aeronaves que van a tener niveles de ruido por debajo de los que presentan las aeronaves utilizadas en el estudio.

En el escenario de máxima utilización se van a realizar unas 1000 operaciones anuales, concentradas en los meses de marzo a octubre, y sobre todo los fines de semana.

Del total de las 1000 operaciones anuales estimadas, al tener una operación reducida en invierno, a los efectos de los cálculos del ruido se parte de la suposición de que todas se realizan en los 9 meses de máxima operación, lo que se traduce en unas 120 operaciones mensuales equivalentes o 4 diarias que repartiremos como sigue:

Periodo de día (07-19 horas): 3 operaciones diarias.

Periodo de tarde (19-23 horas): 1 operación diaria.

Periodo de noche (23-07 horas): No se realizarán operaciones.

El entorno de la infraestructura está compuesto por áreas de suelo rústico común compatible con uso residencial, por lo que a efectos de la aplicación de la normativa de ruido, en el EsIA se considera que se trata de un área acústica tipo a sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

Para la determinación de los valores límite de inmisión según lo establecido en el Real Decreto 1367/2003, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, el criterio utilizado en el EsIA es considerar que se trata de una nueva infraestructura aeroportuaria, y por tanto le son de aplicación los límites establecidos en la Tabla A1 del Real Decreto 1367/2003. Por tanto, tomando como referencia el área como un sector del territorio con predominio de suelo de uso residencial, el valor límite de inmisión sería  $L_e = 60$  dBA y los valores de inmisión máxima que debe generar la infraestructura en los alrededores de la misma serían los fijados por los valores de la Tabla A2 del Anexo III, que da un valor de  $LA_{max} = 85$  dBA para sectores del territorio con predominio de uso residencial.

Si se adopta como criterio que este tipo de infraestructuras, por sus características, no reúne las condiciones para clasificarse como infraestructura aeroportuaria, entonces se podría considerar como nueva actividad y se le aplicarían los valores límite de inmisión establecidos en la Tabla B1 del Anexo III que establece que para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial el valor máximo de inmisión  $L_{Kd}$  es de 55 dB.

El resultado del estudio de ruido incluido en el EsIA indica que existe una parcela con una vivienda dentro de la isófona  $L_{Aeq} 60$  dB(A) y dos parcelas con una vivienda cada una, dentro de la isófona  $L_{Aeq} 55$  dB (A).

El EsIA concluye que el impacto es compatible, aunque propone una serie de medidas preventivas y correctoras en fase de construcción, tales como: revisar los motores de la maquinaria, realizar las obras en periodo diurno, evitar en lo posible el tránsito y la concentración de maquinaria de obras y camiones en las vías de acceso a la zona, y evitar que los motores permanezcan en funcionamiento innecesariamente.

En fase de funcionamiento el EsIA establece que, para reducir el impacto acústico de la operación y la emisión de gases a baja altura se evitarán los sobrevuelos a baja altura y se realizarán las operaciones de aproximación y despegue respetando las trayectorias previstas.

Durante la información pública varios organismos han puesto de manifiesto su disconformidad con el estudio de ruido por no contener, en su opinión, datos suficientes para asegurar que se cumplirán los límites marcados en la legislación.

Debido a que es muy difícil modelizar y prever el ruido que pueden generar este tipo de infraestructuras durante su funcionamiento, en el apartado de prescripciones de la presente resolución se establece la necesidad de hacer mediciones reales una vez comience a funcionar el centro, y luego mediciones periódicas, para comprobar si se cumplen los valores límite marcados por la normativa de ruido y en caso contrario, adoptar las medidas preventivas y correctoras necesarias para cumplir con la legislación.

c) Impactos sobre el suelo.

En fase de construcción las obras de rellenado, explanación, etc., consumirán un suelo de utilización agrícola. Si bien el proyecto se ubica en una zona de escasa producción y por lo tanto de limitado valor. Además, no se prevén grandes movimientos de tierra ni excavaciones importantes. Por lo que la afección al suelo es superficial y en todo caso reversible, ya que no se va a aplicar asfalto ni otro material.

En fase de funcionamiento el único impacto previsible sobre el suelo es su ocupación por la superficie del campo de vuelo, pero el EsIA lo considera un impacto de escasa entidad, por lo que lo valora como compatible.

Como medidas preventivas y correctoras el EsIA establece que en la fase de construcción se utilizarán en lo posible los viales preexistentes. Para reducir la erosión se evitará en la medida de lo posible que la actividad constructiva coincida con los periodos de elevada pluviosidad; una vez terminada la obra, se tomarán medidas de recuperación de los suelos compactados, se limpiará la zona de cualquier resto de obra, que pudiera existir y se procederá a una labor agrícola, sin realizar el volteo de la capa superficial. Los materiales de desecho, siempre y cuando tengan la caracterización de inertes, serán depositados provisionalmente en una zona predeterminada y definida al efecto, siendo llevados a un vertedero o depósito autorizado en su totalidad antes de la puesta en funcionamiento del campo de vuelo. No se realizarán cambios de aceites de la maquinaria ni cualquier otra operación de mantenimiento. Para ello se enviará la maquinaria a talleres mecánicos autorizados. En caso de que se produjera un derrame o vertido accidental de aceite, o lubricante sobre el terreno natural, durante la operación o tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, con el objeto de evitar la contaminación de capas subyacentes del suelo y aguas subterráneas y superficiales, se extraerá la tierra contaminada y se llevará al punto limpio, donde se almacenará en un contenedor acondicionado a tal efecto hasta su recogida por gestor autorizado.

En fase de funcionamiento no se permitirá el paso de vehículos fuera de los viales diseñados al efecto. No se realizarán de tareas de mantenimiento aeronáutico sobre las aeronaves que operen en el campo de vuelo.

d) Impactos sobre la hidrología superficial y subterránea.

Los cursos de agua superficial en la zona del proyecto son el río de Santa Eulalia y algunos torrentes. En fase de construcción, no se esperan efectos ambientales de consideración sobre las aguas superficiales, ya que no se va a alterar el flujo ni las pendientes de la zona. Tampoco se consideran importantes los efectos sobre las aguas subterráneas, ni se prevén alteraciones de su calidad ni de la capacidad de infiltración del terreno.

La reducción de la calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas, podría verse modificada temporalmente por los movimientos de maquinaria, aunque de acuerdo con el proyecto de ejecución de las obras de construcción del campo de vuelo, no se estima que puedan afectar a la calidad del agua. Dadas las características del proyecto, no habrá una alteración del ciclo hidrológico, ya que no se efectúan movimientos de tierras; en este sentido, resultan poco significativas las posibles afecciones sobre los procesos de escorrentía superficial e infiltración.

En fase de funcionamiento se pueden producir vertidos y derrames no deseados, debido a operaciones de repostaje y estacionamiento de las aeronaves ultraligeras.

El consumo de agua generado en la ejecución de las obras se debe principalmente a la preparación de hormigones, mezcla de áridos, riegos anti polvo y tareas de limpieza en general. Puesto que el uso de hormigón y áridos es poco significativo, el consumo de este recurso es muy reducido. Tampoco se estima que el consumo de agua en las tareas de limpieza y riego sea importante dado que las actuaciones para llevar a cabo el proyecto del campo de ultraligeros se encuentran muy localizadas y son de escasa entidad.

Durante la fase de explotación, no existirá instalación de agua potable. Se dispondrá únicamente un depósito para el agua utilizada en un aseo portátil. El aseo dispondrá de una pica lavamanos y cisterna. Dicho depósito se rellenará mediante camión cisterna. Los usuarios del campo del vuelo llevarán su propia agua potable embotellada en caso de ser necesaria.

El EsIA establece como medidas preventivas y correctoras las siguientes: En las fases de construcción y operación del campo de vuelo, en caso de que se produjera un derrame o vertido accidental de aceite, o lubricante sobre el terreno natural, con el objeto de evitar la contaminación de aguas subterráneas y superficiales, se extraerá la tierra contaminada y se llevará a punto limpio, donde se almacenará en un contenedor acondicionado a tal efecto hasta su recogida por gestor autorizado. No se realizarán tareas de mantenimiento aeronáutico sobre las aeronaves que operen en el campo de vuelo. Se tomarán las medidas necesarias para evitar que, durante las obras, los vertidos accidentales de aceites y gasoil contaminen las aguas superficiales y subterráneas.

e) Impactos sobre la vegetación.

En fase de construcción, el principal impacto es el producido por el desbroce y la eliminación de la vegetación. Sin embargo, la vegetación en la zona del proyecto es la propia de zonas de cultivo, no resultando afectada ni superficie forestal ni arbustiva.

En fase de funcionamiento no se ha considerado ninguna afección a la vegetación. Para el mantenimiento de la pista y del resto de instalaciones no se utilizan herbicidas. Se dispondrá de desbrozadora manual o cortacésped por si fuera necesario su uso. Normalmente no es necesario realizar tal desbroce, ya que las instalaciones se asientan sobre tierra compactada, en la que el crecimiento de herbáceas no es muy abundante.

Como medidas preventivas en fase de construcción el EsIA establece que sólo se eliminará la vegetación que sea imprescindible mediante técnicas de desbroce; y el tránsito de la maquinaria se realizará exclusivamente por las áreas marcadas al efecto.

f) Impactos sobre la fauna.

Las especies presentes en la zona del proyecto presentan unos requerimientos ecológicos generalistas, y la zona de afección directa por ocupación es sobre todo utilizada como área de alimentación y campeo más que para la reproducción de aves ya que son periódicamente labrados por lo que no son aptos para nidificación en el suelo.

En fase de funcionamiento el riesgo de afección a la avifauna que pudiera sobrevolar la zona en la fase operativa del campo de vuelo es escaso, dado el reducido número de vuelos previstos y el pequeño tamaño de las aeronaves ultraligeras que utilizarán el campo por la menor velocidad en las operaciones de despegue y aproximación.

El entorno del proyecto de pista de ultraligeros no puede considerarse una zona sensible desde el punto de vista ornitológico. No existe ninguna colonia o comunidad de aves que se considere amenazada o sensible a alteración de su hábitat, ni tampoco se encuentra en zona de rutas migratorias o de paso importante de aves.

El riesgo de colisión con una aeronave a baja altura depende fundamentalmente de varios factores: la velocidad de la aeronave, el tamaño de la aeronave, el tipo de motor, el horario de vuelos, etc. En el caso analizado, las aeronaves a utilizar se caracterizan por: una velocidad lenta (entre 50 y 110 km/h en despegue o aterrizaje, y normalmente no superior a los 150 km/h en viaje), un tamaño reducido, motores de hélice de hasta 140 CV,



son visibles y emiten ruidos que avisan de su presencia y volarán de orto a ocaso. Estas condiciones hacen poco probable una colisión entre un ave y un ultraligero.

En relación a las emisiones de ruido y contaminantes, todos los aparatos estarán al corriente de sus respectivas revisiones de mantenimiento. Las especies más sensibles a la alteración del medio producida por el ruido de las aeronaves, serán las que tienen su hábitat de cría o refugio en las cercanías o inmediaciones de la pista proyectada. Concretamente, serían el cernícalo común, la lechuza común, y los quirópteros que habitan en grietas de construcciones y en oquedades de árboles. Por las características de estas especies, y por la tipología del ruido generado (frecuencia, duración e intensidad), no es previsible que pueda suponer el desplazamiento de alguna de las especies presentes hacia otra zona cercana.

Igualmente, las especies que habitan en el entorno de la pista estarían más expuestas a potenciales colisiones, estas serían las rapaces diurnas más comunes, y concretamente el cernícalo común. Su carácter diurno, su costumbre de sobrevolar a baja altura los campos de cultivo, y de cernirse (quedarse «colgada») para otear a sus presas, convierten a esta especie en la más sensible. Sin embargo, se trata de un ave esquiva frente a la presencia humana y a cualquier amenaza o ruido. En cualquier caso, la baja frecuencia de operaciones hace muy poco probable una colisión. No obstante, deberá realizarse un seguimiento de la posible afección a la avifauna por colisión, redefiniéndose las rutas de acceso al campo de vuelo si fuera necesario.

Otra cuestión es la operación de las aeronaves en vuelo, que puede coincidir con determinadas zonas de las islas Pitiusas consideradas especialmente sensibles para la avifauna. Con respecto a estas zonas, el estudio de impacto ambiental afirma que se mantendrá un especial cuidado, no aproximándose a ninguna zona en la que se pueda producir un impacto significativo, y concretamente a zonas húmedas, espacios protegidos, espacios de la Red Natura 2000 e islotes.

Este alejamiento se intensificará en la época de cría de la mayor parte de las aves, entre los meses de abril y julio. En cuanto a los islotes, y a los espacios protegidos o de la Red Natura 2000 situados en el litoral, esta medida debería prolongarse todo el año. Asimismo, se evitará cualquier vuelo rasante o a baja altura sobre el mar.

El estudio de impacto ambiental establece como medida preventiva que se prohibirá el sobrevuelo de islotes y acantilados cercanos a menos de 300 m (1000 pies) de altitud, para evitar molestias a las aves marinas que habitan en ellos. En particular, se tendrá en cuenta la Acción 1.3 del Plan de manejo de la Gaviota de Audouin, *Larus audouinii*, y el Cormorán moñudo, *Phalacrocorax aristotelis*, en las Islas Baleares, que establece la necesidad de prevenir el vuelo de aeronaves a baja altura sobre las colonias. Mantener informadas permanentemente a las autoridades aeronáuticas civiles y militares, empresas privadas de aviones y helicópteros, y clubes privados, de la ubicación de colonias, los periodos críticos y las prohibiciones o regulaciones existentes en los diferentes espacios naturales protegidos relacionadas con el sobrevuelo de aeronaves.

El EsIA establece, además, las siguientes medidas preventivas y correctoras en fase de construcción:

Se procederá de forma periódica a la revisión de la existencia de animales muertos durante las obras.

Las actividades de las obras se introducirán gradualmente para permitir que las especies, especialmente las aves, puedan redistribuirse temporal y espacialmente.

Se evitará realizar obras en los periodos de reproducción y cría. Para evitar las molestias a la fauna debidas a las obras se realizará la programación temporal de las obras evitando las actividades más impactantes (desbroce, despeje de terreno, y movimiento de maquinaria pesada) en los periodos de reproducción (entre abril y julio, ambos incluidos, para la mayor parte de los vertebrados). Las actuaciones de preparación del terreno (como desbroce, etc.) se realizarán en el periodo de menor actividad de las especies residentes (de finales de agosto a marzo), de forma que cuando comience el siguiente ciclo reproductor la mayoría de los hábitats afectados ya habrán sido modificados y las poblaciones afectadas podrán seleccionar zonas alternativas.

En fase de funcionamiento establece las siguientes medidas:

Se procederá de forma periódica a la revisión de la existencia de animales atrapados o muertos durante la fase de operación del campo de vuelo.

Se realizará un seguimiento de la posible afección a la avifauna por colisión, redefiniéndose las rutas de acceso al campo de vuelo si fuera necesario.

Se definirán unas zonas de exclusión de vuelo, donde las aeronaves no podrán operar, utilizando como parámetro la presencia de aves de vuelo bajo y medio que podrían verse afectadas. Las zonas de exclusión elegidas coinciden con las siguientes superficies: LIC y ZEPA Illots de Santa Eulària, Rodona i es Canà (ES0000242), LIC Àrea Marina del Cap Martinet (ES5310108), LIC y ZEPA Tagomago (ES000082) y otras LIC y ZEPA dentro del alcance de vuelo de las aeronaves ultraligeras.

Se colocarán carteles informativos en lugares bien visibles indicando a los usuarios de la pista que no se deben sobrevolar las zonas de exclusión anteriormente citadas así como los islotes y acantilados.

g) Impactos sobre los espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000.

El proyecto no afecta directa ni indirectamente a ningún área de la Red Natura 2000, ni a Hábitats de interés comunitario, humedales, etc. El EslA afirma que los vuelos en los entornos de estos espacios se realizarán a más de 1.000 pies de altura y se informará a los usuarios del aeródromo mediante cartelería.

h) Impactos sobre el patrimonio cultural.

No se ha detectado ninguna afección al Patrimonio durante la fase de construcción y funcionamiento.

i) Impactos sobre el medio socioeconómico.

El promotor prevé que la ejecución de las obras generará del orden de 15 empleos directos e indirectos en la zona de actuación. Además, la ejecución de las obras se valora como positiva puesto que dotará a la zona de la infraestructura y servicios necesarios para la práctica deportiva del vuelo en ultraligero.

j) Impactos sobre el paisaje.

Los elementos constituyentes del paisaje han sido modificados, en el entorno más próximo, por el hombre. Por ello, la obra tendrá baja incidencia visual debido al carácter plano de la superficie en que se ubica, capaz de absorber fácilmente a la actuación prevista. La presencia de setos vivos en el borde de la parcela contribuye a su baja visibilidad.

No se ha detectado ninguna afección al paisaje durante la fase de funcionamiento.

Para prevenir los posibles impactos visuales, las instalaciones fijas provisionales se situarán en zonas poco visibles y su color será poco llamativo. Además se respetará el cromatismo propio del paisaje, en el que dominan cromáticos cálidos (colores ocres, bermejos, grisáceos), evitándose la introducción de contrastes cromáticos impactantes

k) Plan de restauración en fase de abandono.

Cuando se termine la concesión de los terrenos donde se ubica el proyecto o cuando el promotor lo considere oportuno, se realizará un plan de desmantelamiento que incluirá:

Retirada de infraestructuras: Se procederá a retirar las infraestructuras del proyecto, que se limitan a la caseta de operaciones, aseo portátil, vallado perimetral y señalización. Todos los residuos generados en esta fase, cualquiera que sea su tipología (peligrosos, no peligrosos, urbanos, etc.), serán debidamente gestionados por gestor autorizado, preferiblemente en el momento en que se produzcan.

Plan de restauración: Se procurará recuperar el uso inicial de la parcela (uso agrícola o improductivo) mediante el labrado del terreno afectado, recuperar su vegetación original e integrar de nuevo paisajísticamente la zona en el entorno.

#### 4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas.

El estudio de impacto incluye el esbozo de un programa de vigilancia ambiental (PVA), que no está desarrollado por completo pero se señala que pretende dar respuesta a los siguientes objetivos:

Control de la ejecución y efectividad de las medidas preventivas/correctoras propuestas para prevenir/corregir los impactos previstos.

Control de la evolución de los impactos a través de un sistema de indicadores. Para eso es necesario hacer un seguimiento de los distintos indicadores seleccionados para cada impacto.

Disponer los procedimientos necesarios para detectar impactos imprevistos en el procedimiento y las medidas a adoptar en consecuencia.

El EsIA señala que el PVA deberá incorporar el siguiente contenido:

Impactos que se pretenden controlar.

Indicadores seleccionados para el seguimiento de dichos impactos, estableciendo umbrales máximos no superables.

Forma de realizar el seguimiento: personal, método, frecuencia, lugares de muestreo, etc.

Información recopilada: almacenamiento y registro de datos, análisis de los mismos (comprobándose si se superan los umbrales) y generación de informes.

Igualmente señala que los aspectos ambientales que forman parte del PVA serán:

#### A) En fase de construcción:

Protección de la calidad del aire.  
Protección de la calidad del suelo.  
Protección de la calidad del agua.  
Protección de la vegetación.  
Protección de la fauna.  
Gestión de residuos.

#### B) En fase de funcionamiento:

Protección de la calidad del aire.  
Protección de la calidad del suelo.  
Protección de la calidad del agua.  
Protección de la vegetación.  
Protección de la fauna.  
Gestión de residuos.  
Protección del patrimonio histórico-cultural.

Para cada uno de los aspectos anteriores, con el objeto de verificar el cumplimiento de las medidas preventivas/correctoras, se define una ficha de control compuesta por indicadores de realización, frecuencia, umbrales críticos y observaciones. El estudio de impacto ambiental incluye las fichas propuestas para realizar el seguimiento.

El responsable ambiental, a través de la Dirección Ambiental, recopilará la información suficiente para la cumplimentación de las fichas de control para acreditar el cumplimiento de las medidas de protección del medio ambiente definidas anteriormente.

### 5. *Prescripciones al proyecto*

Se cumplirán todas las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se adoptarán, además, las siguientes prescripciones de protección ambiental específicas:

Antes del inicio de las obras, un técnico especializado realizará una prospección sobre el terreno para determinar la presencia de especies de fauna o de nidos, madrigueras, etc., y si se encuentran deberán trasladarse a lugares adecuados, fuera de la zona de actuación.

Durante la ejecución de la obra se adoptarán todas las medidas necesarias para minimizar la ocupación de las zonas de vegetación de interés y de los hábitats de interés comunitario.

Durante las obras, se garantizará la permeabilidad territorial y la continuidad de las vías de comunicación y, al terminar éstas, todas las infraestructuras afectadas deben quedar totalmente reconstituidas.

El camino de acceso a las instalaciones será de tierra compactada y en su construcción se evitará afectar a especies arbóreas y se minimizará la afección a especies arbustivas.

Para atenuar el impacto paisajístico, las edificaciones tendrán un acabado acorde con el entorno rural en el que se encuentran. Se estudiará la viabilidad técnica y la conveniencia desde el punto de vista ambiental de establecer una pantalla vegetal con especies autóctonas alrededor del campo de vuelos y si los resultados son favorables, se instalará la pantalla.

Todas las áreas que se vean deterioradas o alteradas por la obra (como caminos de acceso, zonas de instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc) serán objeto de una restauración posterior para devolver a la zona afectada a la situación previa al inicio de las obras.

En la fase de explotación, se tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar el vertido de combustible y otras sustancias contaminantes sobre el suelo. Se adoptarán como mínimo las siguientes medidas:

Se verificará que no se realizan operaciones de mantenimiento y reparación de vehículos y en especial que no se realizan cambios de aceite y lubricante.

Se habilitará una zona impermeabilizada para realizar en ella todos los repostajes que se hagan en el centro.

Se deberá formar o informar a los usuarios del campo de vuelos de cómo proceder para realizar el repostaje con las máximas garantías de seguridad.

Los recipientes utilizados deberán ser homologados, estancos y deberán depositarse en zonas debidamente impermeabilizadas.

El punto limpio deberá ubicarse en los planos y situarse en las zonas con menor impacto paisajístico, deberá disponer de contenedores estancos para cada uno de los residuos peligrosos que se pretenden gestionar. Se deberá informar a los usuarios de cómo depositar cada residuo.

Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003, de 19 de octubre. La autoridad competente para ello, definirá, en su caso, los límites que son de aplicación al centro de vuelos según la normativa de ruido. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aún así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o

prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y aterrizaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

Se evitará realizar sobrevuelos continuados de zonas pobladas y de viviendas aisladas. A estos efectos, se informará a los pilotos que operen en el campo de vuelo de la necesidad de evitar los sobrevuelos continuados de estas zonas al objeto de reducir las molestias a la población.

Los responsables del centro de vuelos deberán informar a los usuarios de la conveniencia de no volar en caso de que haya algún incendio forestal en la Isla de Ibiza, para evitar situaciones de peligro de colisión con las aeronaves de extinción, ya que estas pueden volar a baja altura.

Se deberá informar debidamente a los usuarios del campo de vuelos de la conveniencia de no sobrevolar las zonas sensibles y espacios protegidos identificados en el EsIA (espacios de la Red Natura 2000, islotes y acantilados). Se colocarán de manera visible carteles con la indicación de las áreas en las que no es recomendado volar con la indicación de los motivos. Dicha información, en forma de mapas o cartas de navegación, se mandará con suficiente antelación a los pilotos provenientes de otros aeródromos que tengan previsto acceder a Santa Eulalia.

En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.

#### 5.1 Especificaciones para el seguimiento ambiental.

Antes del inicio de las obras, se elaborará para su incorporación al proyecto constructivo el programa de vigilancia ambiental completo. Dicho programa deberá incorporar, además de las medidas y controles definidos en el borrador del PVA presentado con el estudio de impacto ambiental, los siguientes requerimientos:

Durante la ejecución de las obras se hará un seguimiento de las poblaciones de fauna del entorno de la zona de obras. Cualquier incidencia durante la fase de obras con alguna especie de fauna amenazada o sensible será notificada al órgano competente.

Si durante el funcionamiento de la infraestructura se detectara en algún momento la presencia de especies de avifauna protegidas en el entorno del campo de vuelos que puedan verse afectadas por la actividad del centro, se procederá al diseño de nuevas rutas de vuelo y a la definición de un calendario de vuelos que evite afectar a las épocas de reproducción, cría o hibernación.

Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores. La vulneración continuada de los valores sonométricos deben ser motivo de presentación de informe especial dentro del PVA.

Se realizará una revisión periódica del estado del vallado perimetral que se mantendrá en estado óptimo para que no pierda su eficacia.

Se incorporarán al PVA las medidas propuestas en el plan de restauración y desmantelamiento, la vigilancia de la aparición de impactos no previstos y la respuesta frente a quejas de posibles afectados.

Todas las medidas preventivas y correctoras así como las incluidas en el PVA deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras; quedarán claramente integradas dentro del plan de obra al igual que el resto de las actuaciones; e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

La presente declaración no cubre el posible cambio de categoría del centro de vuelos para convertirlo en otro tipo de aeródromo en el que se desarrollen actividades distintas de las previstas en el proyecto y en la presente resolución. Antes de realizar cualquier cambio de categoría será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Campo de vuelo de ULM T.M. Santa Eulalia (Ibiza), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice el proyecto en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de diciembre de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

## Campo de vuelo de ULM. T.M. Santa Eulalia (Ibiza)

