

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15585 *Resolución de 27 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación de aparcamiento y actuaciones en plataforma en el aeropuerto de Ibiza.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Ampliación de aparcamiento y actuaciones en plataforma en el aeropuerto de Ibiza se encuentra encuadrado en el apartado k), del grupo 9, del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El objeto del proyecto es la adaptación de distintas instalaciones en el aeropuerto de Ibiza para dar servicio al tráfico total de pasajeros establecido en la actualización llevada a cabo en octubre de 2009 por la División de Desarrollo de Estudios y Técnicas de Planificación de Aena. Las previsiones iniciales fueron realizadas por el Plan Director, aprobado mediante O.M. de 31 de julio de 2001, que presenta como horizonte de previsión el año 2015 y un tráfico de pasajeros total de 6,98 millones. No obstante, el crecimiento del tráfico en los últimos años ha experimentado modificaciones con respecto a la tendencia prevista, por ello en la actualidad se estima que los pasajeros totales alcancen en 2015 los 5.306.300 y en 2020 los 6.256.100.

Con objeto de lograr una mejora en el funcionamiento del aeropuerto de Ibiza, el proyecto comprende las siguientes actuaciones:

Unión de la plataforma comercial con la calle de rodaje paralela (calle C) para agilizar los movimientos en la misma.

Pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial.

Construcción de un aparcamiento subterráneo.

Todas las actuaciones se realizarán en el interior de la zona de servicio aeroportuario.

El aeropuerto de Ibiza se encuentra situado a unos 7,5 kilómetros al suroeste de la ciudad de Eivissa, en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, en la comunidad autónoma de las Islas Baleares.

Tanto el promotor como el órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

2. *Tramitación y consultas*

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 22 de abril de 2010, la documentación ambiental relativa al proyecto.

Con fecha 1 de junio de 2010, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

| Organismos consultados | Resultado de la consulta |
|---|--------------------------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. | X |
| Demarcación de Costas de Baleares de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. | – |
| Delegación del Gobierno en Baleares. | X |
| Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. | X |
| Espais de Natura Balear de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. | X |
| Instituto Balear de la Naturaleza- IBANAT de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Movilidad y Ordenación del Territorio del Gobierno de las Islas Baleares. | – |
| Dirección General de Ordenación y Planificación de la Consejería de Turismo del Gobierno de las Islas Baleares*. | X |
| Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Baleares. | – |
| Consell Insular d'Eivissa. | – |
| Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia. | – |
| Ecologistas en Acción. CODA (Confederación Nacional). | – |
| SEO/BirdLife. | – |
| Greenpeace. | – |
| WWF/Adena. | – |
| Grupo Ornitológico Balear - GOB. | – |

* Actual Dirección General de Desarrollo Turístico de la Consejería de Turismo y Trabajo del Gobierno de las Islas Baleares.

De las respuestas recibidas, con contenido ambiental, es destacable lo siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que el proyecto no se sitúa sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000, si bien podría afectar de manera indirecta al lugar de importancia comunitaria (LIC) ES0000084 ses Salines d'Eivissa i Formentera, y a dos hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad concretamente: pastizales salinos mediterráneos («*Juncetalia maritimaei*») (código 1410) y matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos («*Sarcocornetea fruticosi*») (código 1420). Asimismo, indica que el proyecto puede tener repercusiones sobre el área importante para las aves (IBA) n.º 312 Salinas de Ibiza y Formentera e Islas de los Freus (Ibiza y Formentera), el humedal Ramsar Salinas de Ibiza y Formentera y el espacio natural protegido ses Salines d'Eivissa i Formentera (Ibiza y Formentera) declarado según la Ley 17/2001, de 19 de diciembre.

Por otro lado, considera que el proyecto puede afectar a varias especies animales catalogadas de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, según

el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo: sapo verde («Sapo viridisi»), murciélago pequeño de herradura («Rhinolophus hipposiderosi») y lagartija de las Pitiusas («Podarcis pityusensis»).

Considerando todo lo anterior, esta Dirección General estima que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000, por lo que no considera necesaria la realización de estudios complementarios, siempre y cuando se cumplan las medidas recogidas en la documentación ambiental y, además, una serie de condiciones que incluye en su informe tales como: previo al inicio de las obras, realizar un estudio de la posible afección de la construcción del aparcamiento subterráneo a los parámetros que condicionan la hidrología e hidrogeología del entorno del aeropuerto y, en su caso, tomar las medidas preventivas y correctoras oportunas; delimitar la zona de obra mediante un jalonamiento estricto para evitar el tránsito de maquinaria y personal fuera de la misma; definir un calendario en función del medio y de la fauna afectada, para evitar molestias, teniendo en cuenta la importancia de la zona como área de descanso y alimentación de avifauna migratoria; si durante la fase de obras se detectasen ejemplares de especies de baja movilidad («Bufo viridisi» y «Podarcis pityusensis»), proceder a su traslado a un área natural que constituya el hábitat idóneo de la especie; cada día al finalizar la jornada de obra, se tapanán zanjas abiertas, perforaciones y huecos con riesgo de caída para anfibios y reptiles; seguir y controlar las vibraciones y emisiones sonoras de la maquinaria, aplicando las medidas necesarias para disminuir la contaminación acústica; retirar y gestionar los residuos generados de forma adecuada.

Además indica que el proyecto de construcción deberá contar con un plan de vigilancia ambiental, estableciendo plazos de control de los distintos parámetros para conseguir el cumplimiento de las medidas ambientales y que en cuanto a las medidas preventivas y correctoras generales de la ejecución de obra, éstas se realizarán según la documentación ambiental presentada y además se llevarán a cabo las medidas incorporadas para el resto de obras del aeropuerto de Ibiza, específicamente las incorporadas en la declaración de impacto ambiental, formulada por la Resolución de 1 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático.

La Delegación del Gobierno en las Islas Baleares se remite al informe realizado por la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares por ser éste el órgano competente en el contexto medioambiental.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares informa favorablemente el proyecto siempre y cuando se cuente con la autorización de la Dirección General de Recursos Hídricos en cuanto al abocamiento de las aguas de la EDAR del aeropuerto y de las dos plantas separadoras de aguas hidrocarburadas, que una vez tratadas se verterán directamente al torrente de sa Font. Asimismo, se contará con informe favorable, del citado organismo, en cuanto a la vulnerabilidad de acuíferos, ya que según los planos del PTI de Ibiza, la zona del aeropuerto tiene riesgo de contaminación de acuíferos moderado y alto. Además deberán cumplirse todas las medidas correctoras y protectoras propuestas y se deberá seguir el Plan de Vigilancia Ambiental, remitiendo un informe final de obra al órgano sustantivo donde se demuestren las tareas llevadas a cabo. Asimismo, recomienda que se haga un estudio de la incidencia paisajística que incluya un punto de vista agrario. Por último, considera necesario pedir informe sobre el proyecto al Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia, a la Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad, a la Dirección General de Transporte Aéreo y Marítimo de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad y al Departamento de Territorio del Consejo de Ibiza.

La Dirección del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera de Espais de Natura Balear de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares informa que, dado que el proyecto se sitúa fuera del ámbito del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera, no se puede aplicar directamente la legislación correspondiente al mismo. Aun así, considera necesario tener en cuenta ciertos aspectos para minimizar las posibles afecciones que se puedan producir en el parque debido a su

cercanía tales como: evitar la acumulación de tierras y escombros en el ámbito del parque, no producir daño ni alteración alguna de los hábitats y especies del parque y para la zona ajardinada utilizar un diseño con estética mediterránea utilizando especies autóctonas y especies de bajo requerimiento hídrico.

Asimismo, recomienda llevar a cabo un estudio paisajístico y un estudio de inundabilidad del proyecto de ampliación del aparcamiento.

Por último, indica que es indispensable que se obtengan las correspondientes autorizaciones para cualquier tipo de vertido al torrente de sa Font.

La Consejería de Turismo y Trabajo del Gobierno de las Islas Baleares indica que, dado que las actuaciones descritas prevén la mejora de las instalaciones aeroportuarias, desde el punto de vista sectorial turístico se producirá una mejora en la calidad global de la oferta turística, siempre y cuando estén contempladas en el Plan Director o en su Revisión, todo ello sin el perjuicio del cumplimiento de la legislación autonómica y de otras normativas que le sean de aplicación.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Las características más relevantes del proyecto son las siguientes:

Unión de la plataforma comercial con la calle de rodaje paralela (calle C) para agilizar los movimientos en la misma, de manera que el acceso a las posiciones de estacionamiento contiguas a rodadura se realice de forma autónoma y directa. Se proyecta una pavimentación completa de la superficie situada entre la plataforma y la calle citadas. Se determina, asimismo, la necesidad de modificar la configuración de las posiciones de estacionamiento comprendidas entre estas calles (puestos del 11 al 18), manteniendo la configuración y operativa actual para los puestos 19 y 20.

Esta actuación lleva aparejada la pavimentación de las isletas, el fresado y la repavimentación de las calles de acceso A y B, y la ejecución de una vía de servicio perimetral a las nuevas posiciones. Asimismo, se prevé la creación de una nueva red de drenaje (incluyendo planta separadora de hidrocarburos), la modificación de la señalización de la plataforma, la instalación de nuevos sistemas de balizamiento, bancos de tubos y red de arquetas, y la reposición de los servicios afectados.

Pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial, que permitirá el estacionamiento de, al menos, 4 jets privados tipo Global Express, con capacidad de maniobra autónoma; en la actualidad, este estacionamiento sólo puede realizarse en alguna posición de la plataforma comercial porque la capacidad y dimensiones de la plataforma de aviación general es nula para este tipo de aeronaves. El área a pavimentar es de unos 30.000 m² y se realizará mediante losas de hormigón hidráulico de 5 × 5 m.

Esta actuación solucionará además el actual problema de evacuación de aguas, puesto que se diseñará una nueva red de drenaje; además, se instalarán nuevos sistemas de balizamiento, iluminación, bancos de tubos y red de arquetas; por último, se procederá a la reposición de servicios afectados.

Ampliación del número de plazas de aparcamiento a 1.923, frente a las 646 actuales. Para ello, se propone la construcción de un aparcamiento subterráneo de dos plantas y 1.317 plazas; 40 de estas plazas serán para personas de movilidad reducida. La superficie por planta será de 20.200 m² y ocupará los terrenos del actual aparcamiento P-1. Se construirá, además, un nuevo aparcamiento de autobuses en superficie, con 69 plazas para autobuses y 15 para microbuses. También se prevé la construcción de nuevas aceras

de llegadas y salidas, la reordenación de los accesos al aparcamiento rent a car, la creación de una zona ajardinada, la construcción de un nuevo aparcamiento para 60 motocicletas próximo al de autobuses y la reposición de los servicios afectados.

Durante las obras, se dispondrá de 10 plazas de aparcamiento de autobuses y 15 de microbuses frente a la fachada del edificio terminal.

La ocupación del suelo para la realización de las obras será de 134.700 m², 50.000 m² ocupados por las obras de unión de la plataforma, 30.000 m² por la pavimentación del triángulo suroeste de la plataforma de aviación comercial y 54.700 m² pertenecientes al nuevo aparcamiento.

En la ejecución de los proyectos pavimentación triángulo suroeste plataforma avión comercial y unión de la plataforma con la calle de rodaje paralela, el movimiento de tierras necesario asciende a un total de 75.750 m³. En el caso de la ampliación del aparcamiento público se emplearán 6.924,28 m³ de tierras para la realización de rellenos y terraplenes, mientras que el volumen previsto de tierras sobrantes ascenderá a 171.500 m³ que procederán de los sobrantes de desmontes y excavaciones de obra.

La recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción se realizará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Ubicación del proyecto. El aeropuerto de Ibiza se encuentra situado a unos 7,5 km al suroeste de la ciudad de Eivissa, en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia. Se trata de un aeropuerto civil de clase internacional con categoría OACI 4-E.

El cauce más próximo a la zona de actuación es el torrente sa Font, cuyo trazado discurre por el borde noroeste del recinto aeroportuario en dirección norte-suroeste, a pocos metros de la calle de rodaje paralela, y desemboca en el mar Mediterráneo. Cabe mencionar que en el proyecto Habilitación de la rodadura como pista de contingencia, pendiente de ejecución, está propuesto el desvío del cauce del citado torrente, actuación con declaración de impacto ambiental favorable aprobada por Resolución de la Secretaría de Cambio Climático de 1 de septiembre de 2009, publicada en el BOE n.º 237 de 1 de octubre de 2009. El cauce del torrente continúa por zona periférica de protección y desemboca en zona de protección del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera, declarado por la Ley 17/2001, de 19 de diciembre, con Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) aprobado el 24 de mayo 2002 y Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) aprobado por Decreto 132/2005, de 23 de diciembre, publicado en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) de fecha 31 de diciembre de 2005.

Asimismo, la zona de servicio aeroportuario limita al sur y al este con el LIC y ZEPA ES0000084 ses Salines d'Eivissa i Formentera y se encuentra parcialmente incluida en la IBA 312 Salinas de Ibiza y Formentera e islas de los Freus. Por otro lado, las salinas de Eivissa y Formentera entraron a formar parte de los humedales españoles incluidos en el listado Ramsar, mediante Resolución publicada en el BOE n.º 298, del 14 de diciembre de 1993, y fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1999, además del yacimiento de fenicio de sa Caleta, también próximo al aeropuerto.

El aeropuerto se localiza sobre la unidad hidrogeológica de Ibiza (20.06), situada en la parte centro-meridional de la isla. Sus recursos se cifran en 8 hm³/año, que son aprovechados para abastecimiento urbano e industrial, y regadío.

En el interior del recinto aeroportuario la vegetación dominante está formada por pastizales con presencia dominante de arvenses y gramíneas, sin que se encuentre en esta zona ninguna formación vegetal ni comunidades vegetales singulares. En el subsistema de actividades aeroportuarias se encuentran dispersas varias zonas ajardinadas, concretamente entre los edificios de oficinas, en el entorno de la caseta de control, el almacén y los talleres, en los accesos del aeropuerto y el aparcamiento adyacente.

En las inmediaciones del aeropuerto se localizan 29 bienes patrimoniales y 4 yacimientos arqueológicos, de acuerdo con el informe emitido por el Departamento de Política Patrimonial i Agrícola del Consell Insular d'Eivissa.

Características del potencial impacto. Debido a las características de los proyectos, la mayoría de los impactos potenciales se producirán durante la fase de construcción. Las principales afecciones consisten en la ocupación de suelo, la eliminación de vegetación ornamental y la generación de tierras sobrantes y residuos. Se ocuparán 50.500 m² de pastizales y se excavarán 208.663,6 m³ de tierras para la ejecución del nuevo parking. El volumen de tierras sobrantes asciende a 171.500 m³ que serán enviados a vertedero autorizado.

Por otra parte, el promotor propone con el sobrante previsto de tierra vegetal excavada, de la zona de ejecución de las obras, su acopio convenientemente y reutilización para cubrir las necesidades de futuras obras a realizar en el aeropuerto, para la revegetación de la adecuación del campo de vuelos, etc. Los excedentes que no puedan ser reutilizados, serán transportados convenientemente a vertedero autorizado, cumpliendo con la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la construcción y gestión de residuos de construcción y demolición. En el caso de residuos peligrosos, el promotor cumplirá los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, de 20 julio.

Para minimizar las afecciones sobre el suelo y el sistema hidrológico debido al vertido accidental de las aguas residuales generadas en la fase de construcción, el promotor propone la instalación de una trampa de grasa dentro del parque de maquinaria para la separación de aceites y grasas de las aguas de limpieza del suelo, además de sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para su tratamiento. En el caso del pozo de La Payesa Can Margalid, el promotor asegura realizar un jalonamiento de protección para evitar su afección por las obras. Asimismo, realizará diferentes estudios para detectar posibles afecciones al caudal y a la calidad de las aguas. Por otro lado, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, el promotor se compromete a caracterizarlos y gestionarlos de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Para garantizar la protección de las áreas de vegetación adyacentes a la zona de actuación, antes del inicio de las obras el promotor propone el jalonamiento de estas masas vegetales para impedir el paso de personas o maquinaria, en particular la sabina centenaria situada junto al camino perimetral actual, en la zona de actuación de la pavimentación del triángulo suroeste, y los pies arbustivos y arbóreos de ajardinamientos más próximos a la zona de ampliación del aparcamiento público. Una vez se terminen las obras, el promotor contempla la revegetación mediante siembra e hidrosiembra de todas aquellas zonas desbrozadas que no hayan sido ocupadas permanentemente por las actuaciones, como es el caso de las instalaciones auxiliares. Asimismo, establece el trasplante de todos los pies arbóreos situados en zonas de vegetación a eliminar que sean de especial interés, siempre que esta operación sea viable.

Antes del inicio de las obras, el promotor propone una inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna. En el caso de que sea detectada la presencia de especies nidificantes de cierta importancia, programará las obras de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna.

El promotor asegura que un arqueólogo permanecerá a pie de obra durante la fase de excavación. En caso de localizar restos arqueológicos de interés, será comunicado al Gobierno de las Islas Baleares para su conocimiento y efectos oportunos.

En la fase de construcción se puede producir un incremento de las partículas en suspensión debido a la ejecución de las obras. Para minimizar estas afecciones el promotor prevé la adopción de las siguientes medidas: control en los transporte de materiales, realización de riesgos periódicos en caminos de obra, aplicación de la normativa vigente para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes, etc.

Durante la fase de obras, en relación a la afección acústica, el promotor propone una serie de medidas preventivas y correctoras, tales como evitar la realización de trabajos en

horario nocturno, entre las 23:00 y las 7:00 horas, y la aplicación de la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, a la maquinaria utilizada en la obra.

Adicionalmente, el promotor aclara que en los últimos años se está aplicando el enfoque equilibrado, que conlleva la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas.

El promotor también recoge un plan de vigilancia ambiental para verificar la adecuada ejecución de las medidas correctoras previstas y, en caso necesario, proponer medidas adicionales que corrijan posibles afecciones no previstas con anterioridad.

En todo caso, serán de aplicación las medidas recogidas en la Resolución de 1 de septiembre de 2009 por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Ibiza, publicada en el BOE n.º 237, de fecha 1 de octubre de 2009.

Además, el proyecto integrará los requerimientos solicitados por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares y Espais de Natura Balear, ambos organismos pertenecientes a la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares:

Protección de la hidrología. Se realizará, de forma previa al inicio de las obras, un estudio de la posible afección de la construcción del nuevo aparcamiento subterráneo a los parámetros que condicionan la hidrología y la hidrogeología del entorno del aeropuerto. En caso de ser necesario, se tomarán las medidas preventivas y correctoras oportunas en coordinación con el organismo competente.

Será indispensable la obtención de las correspondientes autorizaciones para realizar cualquier tipo de vertido al torrente sa Font.

De forma previa al comienzo de las obras, será necesario contar con la autorización de la Dirección General de Recursos Hídricos en cuanto a la vulnerabilidad de acuíferos y vertido de aguas al torrente sa Font.

Protección de la fauna. Se establecerá un cronograma de actuaciones compatible con las épocas de reproducción y cría de los taxones de la zona.

Se procederá, antes del inicio de las obras, a realizar un reconocimiento del terreno para recuperar cualquier ejemplar afectado.

Si se detectasen ejemplares de especies de baja movilidad («Bufo viridis» y «Podarcis pityusensis») durante la fase de obras, se procederá a su traslado a un área natural que constituya el hábitat idóneo de la especie. Asimismo, diariamente al finalizar la jornada de obra, se tapanán zanjás abiertas, perforaciones y huecos con riesgo de caída para anfibios y reptiles.

Protección de la vegetación. La recuperación de la zona ajardinada se llevará a cabo con especies autóctonas y bajo una estética mediterránea.

En caso necesario, se transplantarán los ejemplares arbóreos afectados, siempre que sea posible.

Protección de los espacios de interés ambiental. No se acumulará tierras ni escombros en el ámbito del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera.

No se producirá daño ni alteración alguna de los hábitats y especies del Parque Natural de ses Salines d'Eivissa i Formentera.

Protección del paisaje. Se realizará un estudio de incidencia paisajística desde un punto de vista agrario.

Plan de vigilancia ambiental. El proyecto constructivo deberá contar con un plan de vigilancia ambiental detallado que será de aplicación en la fase de obras.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el

proyecto Ampliación de aparcamiento y actuaciones en plataforma en el aeropuerto de Ibiza, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 27 de septiembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

