

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**10061** *Resolución de 9 de septiembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Pista de ultraligeros de Son Albertí, término municipal de Lluçmajor, Mallorca.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el Grupo 9, apartado d, del anejo 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), al estar incluido en el Grupo 7, letra d) del Anejo I de la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Islas Baleares, por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental según el procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada 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*

El promotor es don Juan Socias Escudero. El aeródromo, con características de pista de vuelo para ultraligeros motorizados (ULM), se ubicaría en el paraje conocido como Son Albertí del municipio de Lluçmajor, en la isla de Mallorca, Baleares. Hasta la fecha, la Comunidad Autónoma de las Illes Balears no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y, por tanto, el órgano ambiental resulta ser el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Se trata de una pista para ultraligeros que tendría una longitud de pista entre umbrales de 664 metros, con 18 m de anchura, y con franjas de seguridad de 25 m en ambos extremos de la pista, y de 16,5 m de anchura a cada lado del eje, a emplazar sobre un terreno agrícola compactado, para su utilización como centro de vuelo con escuela de vuelo. Como instalación, se propone un hangar completamente desmontable, que tendrá unas dimensiones de 24 m de ancho, 16 m de largo y 4 m de alto. Las distancias declaradas son las siguientes:

Pista 24: LDA = 714 m; TORA = 833 m; ASDA = 883 m.

Pista 06: LDA = 833 m; TORA = 714 m; ASDA = 883 m.

El proyecto contempla una superficie a desbrozar y compactar de 16.218 m<sup>2</sup> para la pista de vuelo, 1.100 m<sup>2</sup> para las pistas de rodadura y 900 m<sup>2</sup> para la plataforma de estacionamiento. Estos trabajos se podrían realizar en un día, durante horario diurno. No será necesario movimiento de tierras, ya que el terreno natural está suficientemente nivelado (tiene una pendiente del 0,37%). Se configurará una leve caída lateral de la superficie de la pista, a modo de drenaje, a ambos lados. Se señalarán los bordes y umbrales de la pista de vuelo con pintura blanca.

En respuesta a las alegaciones presentadas durante la tramitación ambiental, el promotor propone el desmantelamiento de un tramo de 600 m de línea eléctrica de media tensión, situada próxima a la cabecera de la pista.

En relación con la capacidad operativa de la actividad, el estudio de impacto ambiental recoge que las instalaciones pueden acoger un máximo de 8 ULM, siendo la concentración máxima de aparatos en vuelo de tres. Las instalaciones serán utilizadas con fines deportivos, previéndose una media de 14 vuelos semanales. La temporada de uso sería todo el año, y el horario, del orto al ocaso. El circuito de aproximación sería por la banda norte de la pista de vuelo. La altura de vuelo de los ULM sería entre los 150 y los 300 metros. Se estiman unas 200 horas anuales de escuela de vuelo, y unas 180 horas anuales del resto de ULM.

Los modelos de aeronaves más utilizados serán el TECNAM P92 ECHO, el DRIFTER y el RANS S10. La autonomía máxima de vuelo de estos aparatos es de unas 6 horas (840 kilómetros máximo), y cuentan con una potencia comprendida entre los 15 y los 80 CV.

El estudio de impacto ambiental recoge que la legalización como centro de vuelo exclusivamente implica que sólo se permite la operación a aeronaves ultraligeras, hasta un peso máximo de 450 kg. Un posible uso de la pista de vuelo en labores de extinción de incendios quedaría supeditado al interés por parte de la administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

En las instalaciones no se dispondrá de sistemas de suministro de combustibles, ni de electricidad (al realizarse la actividad, por imperativo legal, en horas diurnas, con luz natural) ni de agua (no se prevén aseos, ni, por tanto, redes separativas de aguas pluviales y residuales), ni drenajes perimetrales ni balsas de separación y retención de hidrocarburos (al preverse una pista de vuelo compactada sobre el propio terreno). El aeródromo estará dotado de dos extintores de polvo de 6 kg, ubicados en la caseta adjunta al aljibe, dentro de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Se dispondrá de un botiquín de primeros auxilios, ubicado en la misma caseta.

El estudio de impacto ambiental incluye un análisis de alternativas, en el que además de la alternativa 0 o de no actuación, se proponen dos ubicaciones, dentro de los terrenos de los que el promotor es propietario. La elección se basa en que el enclave propuesto se encuentra lejos de los núcleos urbanos, dispone de una longitud más que suficiente, tanto para los vuelos previstos de ULM como para posibles aeronaves de extinción de incendios, y el entorno está libre de obstáculos.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El aeródromo se ubicaría en el municipio de Lluçmajor (en Mallorca, Baleares), a unos 10 km al sur del casco urbano, en el paraje conocido como Son Albertí, dentro de una parcela rústica de secano propiedad del promotor de la actuación. El núcleo urbano de Cala Pí está a 3,7 km. El entorno está alterado, ya que la parcela se ubica entre la carretera PM-6014 y el Camí Vell de Cala Pí (el cual está catalogado como ruta cicloturística).

Las coordenadas UTM (huso 31) del centro de la parcela son: X= 488323; Y= 4362429, y las coordenadas geográficas son:

Latitud	Longitud	Altitud (m.s.n.m.)
39° 24' 38,28" N	02° 51' 51,74" W	70

La zona de actuación se localiza en la Marina de Lluçmajor. El entorno inmediato de la pista no presenta edificaciones singulares, ni formaciones arbóreas densas de entidad, siendo plana la orografía del medio. La zona objeto del proyecto no intercepta ningún cauce de escorrentía superficial, aunque a 1 km de distancia de la banda este de Son Albertí se encuentra el Torrent de Garonda, y se encuentra próxima a la Bassa (charca) Plana, la Bassa Cases de Garonda y la Bassa Gran de Garonda (Sa Coma de Son Granada de Lluçmajor es una de las áreas endorreicas más importantes del sur de Mallorca). En Son Albertí se localizan diversos elementos hidráulicos como una cisterna, un aljibe y un estanque, utilizados para la captación y uso de la possessió de Son Albertí.

El área de actuación no se ubica en ningún espacio de la red Natura 2000, ni espacios naturales protegidos autonómicos, según la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas. Tampoco se incluye en ningún Área Importante para la conservación de las aves (IBA).

Los espacios de la red Natura 2000 más próximos son:

Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000081, Cap-Enderrocat-Cap Blanc, cuya zona terrestre ha sido declarada Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Existe una propuesta de ampliación de la ZEPA Cap Enderrocat-Cap Blanc (Marina de Lluçmajor), redactada por el Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza, en enero de 2011, que incluye, en su extremo más oriental, la finca donde se pretende ubicar el campo de vuelo.

LIC ES5310037, Basses de la Marina de Lluçmajor, caracterizado por pequeñas charcas temporales de origen natural, o excavadas e impermeabilizadas por el hombre.

LIC y ZEPA ES0000083, Arxipèlag de Cabrera.

De acuerdo con el Servicio de Información Geográfica del Departamento, en la parcela se encuentra el hábitat de interés comunitario 9320, Bosques de *Olea* y *Ceratonia*, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En la respuesta de la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Illes Balears a las consultas previas realizadas, se indica la presencia del hábitat de interés comunitario 5330, Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

El suelo es rústico de uso agrícola, en estado de abandono. La zona donde se ha planteado establecer la pista de ULM, se caracteriza por no presentar elementos arbóreos, predominando el herbazal terofítico, con mayoría de especies anuales, alterado por el pastoreo (fundamentalmente, ovino). A la monótona morfología del terreno, que se corresponde con la típica garriga seca de la Marina de Lluçmajor, se añade la antropización de la zona, la ausencia de elementos naturales de interés y la presencia de elementos ajenos al medio, para determinar un enclave con un valor paisajístico que el estudio de impacto ambiental califica como bajo. Buena parte del territorio constituye un coto de caza privado, donde es frecuente el uso cinegético.

La vegetación natural en la zona se compone, en la banda suroeste de la finca, de una maquia de acebuches (*Olea europea* var. *Sylvestris*) con olivella (*Cneorum tricoccon*), acompañados de lentiscos (*Pistacia lentiscus*), alguna sabina dispersa y marginal (*Juniperus phoenicea*) y, en la banda meridional, bosques de pino blanco o carrasco (*Pinus halepensis*). El estudio de impacto ambiental no constata la presencia de especies vegetales calificadas como amenazadas, endémicas o susceptibles de modificación de su hábitat, dadas las tipologías arvenses y ruderales imperantes en el medio. La propiedad tiene firmado un Convenio de colaboración con la Consejería de Medio Ambiente, según el cual deja reforestar las zonas de garriga, así como buena parte de los espacios de uso agrícola en actual estado de regresión, con pinos blancos y algunas encinas.

En la Marina de Lluçmajor destaca la presencia de milano real (*Milvus milvus*), especie catalogada en peligro de extinción, siendo esta zona un hábitat especialmente interesante para ésta y otras especies de aves, como la curruca balear, el alcaraván común, el chotacabras gris, la terrera común, la cogujada montesina, la bisbita campestre, el halcón peregrino o el águila calzada. También se encuentra, en el entorno de la zona de estudio, la tortuga mediterránea.

No existen vías pecuarias ni montes públicos en Son Albertí. En el sector oriental de la parcela, y en las proximidades del umbral 24, atraviesa una línea eléctrica de media tensión. En la prolongación de la cabecera 06, a unos 800 m, se localiza una cantera de marés a pleno funcionamiento. También al lado de la cabecera 06 se ubica un antiguo pozo. Aparte de la línea eléctrica, no existen otras servidumbres motivadas por nuevos tendidos eléctricos, parques eólicos o edificaciones en altura, ni en la pista ni en su entorno inmediato.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Consultas previas. La tramitación se inició con fecha 10 de febrero de 2011, con la entrada del documento ambiental del proyecto en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Con fecha 1 de abril de 2011, se reciben copias del documento ambiental en CD, para realizar las preceptivas consultas previas. En la tabla adjunta, se recogen los organismos e instituciones que fueron consultados por la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 18 de abril de 2011, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismo consultado	Respuesta recibida
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	–
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	X
Delegación del Gobierno en las Islas Baleares. . . . .	X
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	X
Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	X
Dirección General de Cambio Climático y Educación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	–
Agencia Balear del Agua y la Calidad Ambiental 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. . . . .	–
Espais de Natura Balear de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	X
Comisión Balear de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de las Islas Baleares. . . . .	–
Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca. . . . .	–
Dirección Insular de Patrimonio Histórico del Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca. . . . .	X
Departamento de Territorio del Consell de Mallorca. . . . .	–
Ayuntamiento de Lluçmajor (Baleares). . . . .	–
Grupo Ornitológico Balear – GOB. . . . .	X
Seo/BirdLife. . . . .	–
Ecologistas en Acción – CODA (Confederación Nacional). . . . .	–

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

La entonces Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que los impactos del proyecto son temporales, reversibles, recuperables a corto plazo y locales. Así mismo, valora el hecho de que las instalaciones se puedan utilizar para la extinción de incendios forestales, así como el posible incremento de uso social de la zona, por lo que no estima necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según el procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Área de Agricultura y Pesca de la Delegación del Gobierno en Illes Balears indica que no existe inconveniente para la realización del proyecto, siempre que se tenga en cuenta el informe que pueda emitir el Subcomité Técnico de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comisión Balear de Medio Ambiente (en el cual está representada esa

Área), y se hayan realizado las oportunas consultas a las distintas administraciones interesadas pertenecientes a la Administración General del Estado y no integradas en la Delegación del Gobierno.

La entonces Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de las Illes Balears detecta, en relación a la descripción del proyecto, una serie de carencias, como cuál será la capacidad operativa de la actividad: no se aporta información relativa al número de ultraligeros/día que utilizarán la pista, por ejemplo. Recoge que el lugar donde se pretende llevar a cabo la actividad se encuentra en la zona de la Marina de Lluçmajor, y no incide dentro del ámbito territorial de ningún espacio protegido Red Natura 2000 (RN 2000). Pero está próximo a los lugares RN 2000: ES0000081 Cap Enderrocat-Cap Blanc y al ES5310037 Basses de la Marina de Lluçmajor, ambos Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) aprobados mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de las Illes Balears de 3 de marzo de 2006. Además, toda la zona terrestre del lugar ES0000081 ha sido declarada también Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), mediante el Decreto 28/2006, de 24 de marzo.

La citada Dirección General informa, así mismo, de las especies de aves incluidas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en el anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que nidifican en el hábitat afectado por el proyecto: el milano real (*Milvus milvus*), el alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*), el chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*), la terrera común (*Calandrella brachydactyla*), la cogujada montesina (*Galerida theklae*), la bisbita campestre (*Anthus campestris*) y la curruca balear (*Sylvia sarda balearica*). Además, se ha registrado la presencia de halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y águila calzada (*Hieraaetus pennatus*). También se encuentra, en el entorno de la zona de estudio, la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), incluida en el anexo II de la Ley 42/2007.

También hace referencia a un estudio técnico del Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB), que confirma la información disponible en relación con las especies de aves que nidifican en el hábitat afectado por el proyecto, especialmente el *Milvus milvus* (milano real). La población balear de esta especie fue catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, y en Mallorca es nidificante sedentario en Peligro Crítico. Así, la Marina de Lluçmajor es una zona de gran importancia por lo que se refiere a los jóvenes en dispersión, especialmente en los meses de verano y otoño; parte de la población también se encuentra en invierno. La zona no dispone de ninguna zona de alimentación suplementaria (comederos) mantenida por la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad, por lo que es presumible deducir que su gran intensidad de uso se sustenta en la disponibilidad natural de alimento y el hábitat favorable. Por todo ello, deduce que la Marina de Lluçmajor es una de las zonas no declaradas ZEPA que presentan una mayor intensidad de uso por parte del milano real, y un hábitat especialmente interesante para ésta y otras especies. La Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 28 de junio de 2007 (asunto C-235/04) consideró que el Reino de España no había clasificado como ZEPA territorios suficientes para cubrir las zonas del hábitat del milano real en las Illes Balears. En este sentido, la Marina de Lluçmajor sería una zona a considerar.

La citada Dirección General de Biodiversidad añade que, en la documentación aportada por el promotor, no consta ningún tipo de información en relación a los niveles de emisiones acústicas derivadas de la actividad, información que resulta imprescindible para poder evaluar las posibles repercusiones en la RN 2000, ni se aportan medidas correctoras al respecto. Las actividades que deban ser sometidas a evaluación de impacto ambiental requieren, para su autorización, la presentación de un estudio acústico relativo al cumplimiento de lo preceptuado en la Ley 1/2007, de 16 de marzo, contra la contaminación acústica de las Illes Balears.

En el estudio de impacto ambiental que se elabore, se debe tener en cuenta la afección de las actuaciones sobre los espacios y especies descritos, y los otros espacios que puedan quedar afectados, incluidos los de interés comunitario. Especialmente, se

deberán tener en cuenta las posibles afecciones a las aves protegidas por la Directiva 2009/147/CE, en relación a las emisiones acústicas derivadas de la actividad.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears informa, consultados los planos, datos hidrogeológicos y otros documentos de esa Dirección General, que la parcela en estudio no se encuentra dentro de ninguna Área de Prevención de Riesgos (ni erosión, ni deslizamiento, ni incendio, ni inundación), y que está incluida dentro de la masa de agua subterránea MAS 1821M1 (Marina de Lluçmajor), siendo la vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos moderada, y no estando dentro de ningún perímetro de protección de los pozos de captación de agua para abastecimiento urbano. Adjunta la publicación en el «Boletín Oficial de las Illes Balears» («BOIB») del Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears del proyecto Pista forestal y de ultraligeros, Lluçmajor, en el que se informa favorablemente el proyecto. Respecto a la prevención del riesgo de erosión, deslizamiento, contaminación de acuíferos (y riesgo geológico, en general), señala que el Servicio de Estudios y Planificación informa favorablemente el proyecto.

La Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears, de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio informa que el Acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares fue publicado en el «BOIB» número 111, de 21 de julio de 2011, durante la tramitación por parte del Consell de Mallorca, de la declaración de interés general.

En dicho Acuerdo, considerando que el territorio afectado por la obra es suelo rústico general y no está clasificado con ninguna figura de protección, que el estudio de impacto ambiental incluye medidas correctoras y un plan de vigilancia ambiental, que según ese documento no hay instalaciones eléctricas ni de combustible, que los residuos generados por el mantenimiento son pocos y se gestionarán según la normativa de aplicación, que el hangar es desmontable, que en la zona, según el bioatlas de especies protegidas, hay la presencia de *Sylvia balearica* y *Testudo hermanni*, que ha sido necesario sacar tres secciones de una pared sin determinar para hacer la pista y que no hay suficiente información para identificar estas paredes ni su nivel de protección, y que el Ayuntamiento de Lluçmajor ha comunicado que no tiene nada que objetar, se informa favorablemente el proyecto de pista forestal y de ultraligeros (Lluçmajor) siempre y cuando se cumpla con los siguientes condicionantes:

Que se cumplan el plan de vigilancia ambiental y las medidas correctoras y de protección que se indican en el estudio de impacto ambiental.

Que antes del inicio de las obras, se haga una prospección del terreno para extraer los individuos de tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) que puedan estar presentes, para, de este modo, evitar que puedan ser afectados por la maquinaria pesada.

Que se fije la línea eléctrica de media tensión que hay en la aproximación a la cabecera 24.

Que la barrera vegetal alrededor del hangar se haga a base de plantas autóctonas de la zona y de la misma rama genética.

Que las instalaciones cumplan con la normativa aplicable en vigor.

Que se obtenga informe de la Dirección General de Biodiversidad sobre la posible afección del ruido de los ultraligeros a las aves del entorno.

Que el Departamento de Patrimonio del Consell de Mallorca informe favorablemente sobre las secciones de las paredes que se han retirado.

El Departamento de Cultura y Patrimonio del Consell de Mallorca informa que, tras la visita de un inspector de patrimonio histórico a los terrenos, se observa que la pista objeto del proyecto ya existe, aunque parece en desuso. También se encuentra un hangar con aeronaves en su interior. En una visita posterior, se observa que, en el tiempo de tramitación del expediente, se ha abierto una nueva pista perpendicular a la que se pretende legalizar, la cual no constaba en el documento ambiental remitido. En relación a las afecciones patrimoniales, se constata el derribo y posterior retirada de dos tramos de

pared de piedra en seco de, aproximadamente, 75 m cada una, y se encuentran restos líticos de gran tamaño amontonados, cerca de las formaciones vegetales, y otros que han sido desplazados de su sitio original. En la segunda visita a los terrenos, examinados los restos líticos por técnico arqueólogo, se puede asegurar que no se trata de ningún elemento con valor arqueológico. En la parte suroeste de la parcela se encuentra un aljibe con gran valor etnológico, en buen estado de conservación.

Espais de Natura Balear, de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de Illes Balears indica que el proyecto se sitúa fuera de cualquier espacio natural protegido gestionado por dicha empresa pública, y, en consecuencia, fuera de sus competencias.

La Agencia Balear del Agua y de la Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de Illes Balears informa que, dado que la memoria aportada no contempla la existencia de servicios conectados a la red municipal de saneamiento, ni la conexión con alguna de las infraestructuras e instalaciones gestionadas por dicha Agencia, el proyecto no presenta ningún tipo de afección sobre las infraestructuras e instalaciones de saneamiento en alta y depuración de aguas residuales gestionadas por la Agencia.

El Grupo Balear de Ornitología y Defensa de la Naturaleza (GOB) realiza las siguientes consideraciones:

Esa entidad está realizando el seguimiento por satélite de diversos ejemplares de milano real (*Milvus milvus*), especie catalogada en peligro de extinción (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas). Los resultados de dicho seguimiento, hasta la fecha, indican que la Marina de Lluçmajor, con su paisaje mosaico de zonas forestales y de agricultura extensiva, es actualmente la segunda zona en importancia para la población de la especie en Mallorca, lo que, enmarcado en la importancia ornitológica de la zona en general, debería motivar la ampliación de la ZEPA de Cap Enderrocat-Cap Blanc (ES0000081).

El análisis de impacto está casi exclusivamente centrado en los aspectos derivados de la construcción, y no aborda suficientemente el impacto generado por el funcionamiento de la instalación, especialmente los efectos sobre la fauna.

Deberían, igualmente, evaluarse convenientemente las consecuencias de la generación de ruido sobre el entorno social, en la fase de funcionamiento de la instalación.

3.1.2 Indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental. Estudio de impacto ambiental.

Con fecha 3 de agosto de 2011, mediante oficio de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se remitió al promotor el resultado de la fase de consultas previas, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. Se reflejaba que, según la documentación ambiental, se persigue la autorización de las infraestructuras aeronáuticas para la operación de aeronaves ultraligeras. Las instalaciones podrían también resultar aptas para aeronaves de extinción de incendios forestales, pero su posible utilización como base permanente de extinción de incendios requeriría la aprobación de la Administración competente, y la presentación del correspondiente proyecto, dado que la motorización, tamaño y peso de los ultraligeros están muy alejados de los de los aviones antiincendios.

En el mismo oficio, se recordaba que, según el artículo 20 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, es una infracción muy grave el inicio de la ejecución de un proyecto contemplado en el Anexo II, que deba someterse a evaluación de impacto ambiental, sin haber obtenido previamente la correspondiente declaración de impacto ambiental, por lo que el promotor deberá abstenerse de realizar actuaciones relacionadas con el proyecto, en tanto no se formule su declaración de impacto ambiental. Con la misma fecha, se remitió copia de dicho oficio al órgano sustantivo en el procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Con fecha 17 de abril de 2013, se recibe en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el estudio de impacto ambiental, elaborado por «Estop, S.A.», y el resultado del trámite de información pública y de consulta a entidades interesadas.

En el estudio de impacto ambiental se refleja que la memoria ambiental remitida para la fase de consultas previas ya fue objeto de estudio e informe por parte de la Comisión de Medio Ambiente de las Illes Balears. Como ya se comprobó en la fase de consultas previas, esta Comisión informó favorablemente el proyecto, de acuerdo con la Ley 11/2006, de 14 de septiembre, de evaluaciones de impacto ambiental y evaluaciones ambientales estratégicas en las Illes Balears.

Según refleja el estudio de impacto ambiental, la actividad aeronáutica no se habría iniciado en el campo, a la espera de la correspondiente autorización administrativa; no obstante, se han realizado varias tomas y despegues sobre el terreno compactado, para comprobar su idoneidad.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Información pública. El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, en el «Boletín Oficial del Estado» número 251, de 18 de octubre de 2012.

3.2.2 Consultas a entidades interesadas. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea remitió el estudio de impacto ambiental a los organismos ya consultados en la fase de consultas previas, en aplicación del artículo 9.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. Los aspectos más destacables de las contestaciones recibidas, y de las respuestas del promotor a las mismas, son:

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears, contrastada la actuación con la cartografía obrante en esa Dirección General y, en cuanto a su afección por Dominio Público Hidráulico se refiere (cauces o torrentes), constata que no discurre ningún torrente o vaguada por la parcela, ni tampoco se encuentra emplazada en zona Área de Prevención de Riesgos de Inundación, por lo que el Servei d'Aigües Superficials no tiene nada que informar al respecto.

La Agencia Balear del Agua y de la Calidad Ambiental de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio del Gobierno de las Illes Balears reitera que, dado que no se contemplan servicios conectados a la red municipal de saneamiento, ni la conexión con infraestructuras e instalaciones gestionadas por esa Agencia, el proyecto Pista de ULM de Son Albertí no presenta afección sobre las infraestructuras e instalaciones de saneamiento y depuración de aguas residuales gestionadas por la Agencia.

El Departamento de Urbanismo y Territorio del Consell de Mallorca informa que la actividad solicitada se encuentra situada en la categoría de Suelo Rústico de Régimen General (SRG), y se considera un uso condicionado, en esta categoría, a la previa declaración de interés general de la actividad. En el momento en el que se realiza el informe, se tramita en ese consejo insular expediente para la declaración de interés general relativa al proyecto de pista forestal y de ultraligeros en la parcela 2, polígono 50 de Son Albertí, en Lluçmajor, Baleares (Exp. 057/2009-IG), según el procedimiento previsto en el artículo 37 de la Ley 6/1997, de 8 de julio, del suelo rústico de las Islas Baleares («BOE» núm. 192, de 12/08/1997). Se trata de un expediente de carácter urbanístico, previo a la concesión de cualquier licencia municipal (licencia de obras y de actividad), y con independencia de la autorización sectorial exigida para la implantación de campos de ULMs.

El promotor no responde al informe, por considerarlo meramente explicativo, en cuanto al procedimiento administrativo local.



El Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca, indica que el proyecto deberá incluir las siguientes medidas:

Los residuos generados, durante las obras, o bien durante la fase de funcionamiento, serán gestionados de acuerdo con la normativa vigente en materia de gestión de residuos, y atendiendo a la naturaleza y clasificación de los mismos (RSU, RCD, RTP, etc.).

Se dará cumplimiento a las diferentes medidas correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, en relación a la minimización de impactos, mantenimiento de la biodiversidad (fauna y flora) y conservación del paisaje, todo ello en función de la fase de desarrollo del proyecto (puesta en marcha, operación y clausura).

Mantenimiento de los elementos etnológicos presentes en la parcela, contruidos con la técnica de la piedra en seco o bien de tipología tradicional.

Se dará cumplimiento al acuerdo del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, de 2 de junio de 2011 («BOIB» núm. 111, de 21/07/2011) en relación a las condiciones del informe favorable, adoptado por dicha Comisión.

Como respuesta, el promotor, además de manifestar su compromiso con el cumplimiento de todas las medidas mencionadas en el informe, se compromete a lo siguiente:

Desmantelar una línea eléctrica de baja tensión de 600 m.

Velar que el vuelo de las aeronaves no afecte a espacios protegidos o de relevancia para las especies protegidas.

Mantener su colaboración con el IBANAT en su plan de reforestación.

Seguir en disposición de colaborar con el IBANAT en su plan contra incendios.

Vigilar que la caza efectuada en su finca se realice según la normativa vigente, en especial en lo referente a la avifauna protegida y el uso de cebos envenenados.

La Vicepresidencia de Cultura, Patrimonio y Deportes del Consell de Mallorca remite los mismos informes técnicos emitidos por los servicios técnicos de la Dirección Insular de Cultura y Patrimonio Histórico, en la fase de consultas previas.

El promotor, en su respuesta, expone:

Su compromiso de velar por la integridad del aljibe (entre otras edificaciones) cercano a la pista, manifestando que volverá a podar la vegetación que envuelve parcialmente dicho aljibe, y afecta a su integridad.

Respecto a la pista secundaria mencionada en el informe, explica que fue un intento de mejorar su oferta de colaboración (principios de 2011) con el IBANAT en su lucha contra incendios, para lo que se alisó una franja de terreno (sin movimiento de tierras) que configurase una pista sin el inconveniente, para los aviones contra incendios, de la línea eléctrica que hay en la cabecera del proyecto. Dicha actuación fue de carácter completamente provisional, en la actualidad dicha franja se usa para el pastoreo.

Su compromiso con el fomento del deporte aéreo, a través de su escuela de vuelo y de futuras competiciones. Su compromiso con el fomento de la cultura aeronáutica, colaborando en la actualidad con la Fundación Aeronáutica Mallorquina y con aviación en las aulas.

El Grupo Balear de Ornitología y Defensa la Naturaleza (GOB) remite las siguientes consideraciones:

En fotografía aérea de la zona, en la parcela aparece no sólo la pista a legalizar, sino también una segunda pista, transversal a la primera y que no aparece citada en modo alguno en el proyecto. Además, el hangar aparece ya instalado, por lo que el proyecto a evaluar no refleja fielmente la situación actual.

Reitera la importancia de la zona para la conservación del milano real (*Milvus milvus*), especie catalogada en peligro de extinción (Real Decreto 139/2011). Concretamente, para el caso de los milanos controlados, la zona de Son Albertí está parcialmente incluida en el área de uso en la zona, aplicando un análisis de estimación de densidad *kemel* del 95%. Además de la importancia para el campeo de la especie, en 2012 han sido cuatro

las parejas de milano que han establecido territorios en la marina de Lluçmajor (frente a sólo una en el anterior informe, de 2010). El desmantelamiento del vertedero de residuos sólidos urbanos de Son Reus ha generado una dispersión de la población nidificante hacia nuevas zonas ambientalmente favorables para la especie, y la Marina de Lluçmajor es, probablemente, la mejor zona para la especie en Mallorca.

El vuelo de aeronaves a baja altura es normalmente considerado una amenaza por parte de aves de tamaño pequeño y mediano, al percibir las como depredadores, y, entre otras consecuencias, puede poner en riesgo su reproducción. Considera que los vuelos a baja altura en la Marina de Lluçmajor pueden condicionar la instalación y el éxito reproductor de parejas de milano real en la zona.

La considerable autonomía de vuelo de los aparatos previstos (hasta un máximo de 6 horas) extiende el impacto por sobrevuelo a baja altura a buena parte de la isla, pero especialmente a las áreas naturales más próximas. Destaca las molestias que ya se están registrando en la ZEPA de Es Trenc-Salobrar de Campos (ES0000037), donde se ha observado, en repetidas ocasiones, cómo el sobrevuelo de ultraligeros inquieta, y hace levantar el vuelo, a la importante población de flamenco (*Phoenicopus roseus*) que, desde hace unos años, intenta establecerse en la zona como reproductor.

Por ello, consideran que debería establecerse la obligatoriedad de que los planes de vuelo respeten las zonas de exclusión que pueda sugerir anualmente la Dirección General de Biodiversidad, en base a la información actualizada sobre los territorios de milano real y otros lugares importantes para la conservación de determinadas especies de aves.

El promotor, en su respuesta, manifiesta lo siguiente:

En sus operaciones de vuelo no se hacen planes de vuelo, pero sí se podría, en su opinión, establecer unas zonas restringidas al vuelo, que quedarían delimitadas por la superficie sobre el terreno, la altura mínima de sobrevuelo y la época del año.

No comparte la opinión del Grupo Balear de Ornitología y Defensa la Naturaleza, cuando dice que el vuelo de aeronaves a baja altura es considerado una amenaza por aves de tamaño pequeño y mediano. En este sentido, el Servicio de Protección de Especies, en su informe posibles afecciones del ruido de los ultraligeros a las aves del entorno de la pista concluye que no se prevé que los ruidos generados por el movimiento aéreo de la pista forestal y de ultraligeros de Son Albertí, tengan ninguna incidencia negativa sobre las aves de la zona. Para la elaboración de ese informe, el promotor aportó al Servicio de Protección de Especies, aparte de un estudio sonométrico, un documento titulado Convivencia de aves y aeronaves más anexo, adjuntando copia de ambos.

Respecto a la segunda pista mencionada en el informe, declara que su intención fue hacer una mejor oferta a la que presentó en el IBANAT a principios del 2011, para colaborar con este organismo en sus operaciones de extinción de incendios; a tal efecto se alisó una franja de terreno donde iría la segunda pista, y que no tendría el inconveniente de la línea de media tensión en la cabecera de la pista del proyecto. Esta actuación fue de carácter totalmente provisional, y la franja de terreno está en la actualidad dedicada a pastos.

En todas las actuaciones efectuadas en la parcela, no ha habido ninguna alteración de la naturaleza de los terrenos: al no haber ningún movimiento de tierras, se mantiene intacta la capa vegetal existente, y, por consiguiente, todos los terrenos son susceptibles de ser sembrados en cualquier momento, sin ningún acondicionamiento especial previo. En cuanto al hangar, al ser completamente desmontable, se podría suprimir fácilmente (pesa 6800 kg y cabe en un viaje de un camión pequeño).

Aparte de los compromisos inherentes al Informe Ambiental favorable emitido por la Consejería de Medio Ambiente («BOIB» n.º 111, 21/7/2011), se compromete a las medidas ambientales ya detalladas en su respuesta a la alegación realizada por el Departamento de Medio Ambiente del Consell de Mallorca.

3.2.3 Información complementaria aportada por el promotor. La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares informó favorablemente el proyecto con una serie de condicionantes, entre los cuales estaba la necesidad de obtener un informe de la entonces

Dirección General de Biodiversidad, sobre la posible afección del ruido de los ultraligeros a las aves del entorno. El promotor remite una copia del informe técnico favorable emitido por el Servicio de Protección de Especies de la Dirección General de Medio Natural, Educación Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de las Illes Balears, sobre las posibles afecciones del ruido de los ultraligeros a las aves del entorno de la pista forestal y de ultraligeros de Son Albertí, (T.M. Lluçmajor). Como antecedentes, se informa que la pista se encuentra en suelo rústico, y que el Consell de Mallorca está tramitando el procedimiento de declaración de interés general. La pista ya existe, y tiene 664 metros de longitud y 18 m de ancho. Hay franjas de seguridad a los lados, de 7,5 m.

El informe considera que la normativa de aplicación es la Ley 1/2007, de 16 de marzo, de contaminación acústica de las Illes Balears. Los valores límite vienen definidos 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. Como estudio sonoro, se han realizado mediciones durante las diferentes maniobras de un vuelo de un ultraligero (TECNAM modelo P92, con 80 CV de potencia y 130 km/h de velocidad punta). El sonómetro es un integrador Clase I. La velocidad del viento ha sido considerada, de acuerdo con lo indicado en la normativa. Los resultados obtenidos en los diferentes puntos de muestreo alcanzan valores de 53, 55 y 56 dB(A), inferiores a lo que la normativa establece como nivel máximo. Por otro lado, hay un anexo con el número de horas de vuelo estimado anual, que es de unas 200 horas con el ultraligero TECNAM y de 150 h con aeronaves particulares. Por tanto, no se tiene previsto hacer un uso intensivo de esta instalación.

El mismo informe recoge que, en cuanto a la zona de Son Albertí, no se ha detectado la presencia de especies catalogadas y amenazadas en la zona, salvo el caso de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*) y de la curruca balear (*Sylvia balearica*), especies del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011). En este sentido, el informe del Servicio de Protección de Especies es favorable, con la condición de que, antes del inicio de las obras, se quiten los individuos de tortuga mediterránea, para que no se vean afectados por la maquinaria pesada. En conclusión, el Servicio de Protección de Especies, en cuanto a sus competencias, informa que no se prevé que los ruidos generados por el movimiento aéreo de la pista forestal y de ultraligeros de Son Albertí, municipio de Lluçmajor, tengan ninguna incidencia negativa sobre las aves de la zona.

El promotor también remite un documento sobre la convivencia entre aves y aeronaves, en el que argumenta que, por un lado, las aves no tienen problema en compartir las zonas colindantes a los grandes aeropuertos, y hasta los mismos recintos aeroportuarios; y, por otro lado, las colisiones se producen por la elevada velocidad de vuelo de los grandes aviones comerciales (unos 300 km/h), que las aves no tienen tiempo de esquivar. Añade que se han hecho estudios de colisiones de aves con grandes aerogeneradores, instalaciones que giran a unas 30 revoluciones por minuto y cuyo rotor tiene un diámetro de unos 30 m, lo cual implica que la velocidad de punta de pala sobrepasa ampliamente los 300 km/h, muy parecida a la velocidad de los aviones comerciales, en sus fases de aproximación y despegue en aeropuertos.

Con respecto a las aeronaves ligeras, o avionetas, no existe este problema, pues sus velocidades de operación en torno a sus bases son sensiblemente inferiores (entre 120 y 150 km/h). En cuanto a los ultraligeros, el problema es todavía menor, dado que sus velocidades de operación en torno a los aeródromos y centros de vuelo de ultraligeros son sensiblemente menores, entre los 50 y 110 km/h.

Como ejemplos de convivencia entre aves y ultraligeros, se cita el que, en Estados Unidos, se ha realizado el guiado de aves migratorias por ultraligeros. De acuerdo con el citado documento, en el año 2009, el grupo GREFA, de rehabilitación de fauna autóctona, contrató un ultraligero (de 80 CV, similar al de la escuela proyectada) para el estudio del hábitat del buitre negro. Durante dicho seguimiento, que supuso unas 40 h de vuelo en ultraligero por la zona de la sierra de Gredos, se realizaron varias filmaciones de buitres en vuelo desde el ultraligero, y a muy corta distancia (unos 5 m), sin que los buitres se ahuyentasen.

Añade que, según estudios del Grupo Balear de Ornitología y Defensa la Naturaleza, la causa principal de las muertes de milano real en Mallorca son el envenenamiento directo por cazadores y el envenenamiento indirecto por el plomo de los disparos de cacería; después les siguen las electrocuciones por tendidos eléctricos, etc. En ningún estudio del GOB y otros se menciona ningún tipo de aeronave como riesgo para las aves. Así, el promotor tiene claro que la convivencia entre la aviación ligera y las aves, más que una utopía, es un hecho constatado. Finalmente, recuerda que sólo el 2% de la superficie afectada por el proyecto estará ocupada por un hangar desmontable, mientras que en el resto se mantiene la superficie de tierra vegetal, siendo un área llana, susceptible de que cace el milano real, por ejemplo. Entre las medidas propuestas está el desmantelamiento, en las inmediaciones del campo de ultraligeros, de 600 m de línea de baja tensión, con la consecuente merma en el riesgo de electrocución y colisión para las aves.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental incluye un análisis de alternativas, en el que, además de la alternativa 0 o de no actuación, se proponen dos ubicaciones, ambas en la misma finca de Son Albertí. No se han estudiado otros emplazamientos, al ser el promotor propietario de estos terrenos.

Respecto a la ubicación de la pista en un enclave de la finca distinto, teniendo en cuenta los condicionantes de la orientación, el entorno, la distancia a núcleos urbanos, y la longitud de la pista, se llegó a la conclusión de que no era posible situar la pista en otro emplazamiento distinto al finalmente elegido. Este emplazamiento permite que la orientación de la pista sea la de los vientos dominantes (24/06, igual que la del resto de instalaciones similares situadas en la isla), está libre de obstáculos (se desmantelará un tramo de 600 m de línea eléctrica de media tensión situada próxima a la cabecera de la pista), se encuentra lejos de los núcleos urbanos y de vías de comunicación preferentes, para reducir al máximo los riesgos derivados de accidentes potenciales, y dispone de una longitud más que suficiente, tanto para los vuelos previstos de ULM, como para posibles aeronaves de extinción de incendios (tipo Airtractor 802 A).

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida, medidas preventivas o correctoras. Se exponen, a continuación, las principales afecciones al medio provocadas por la alternativa seleccionada, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, y el resultado de la información pública y las consultas practicadas.

Atmósfera: Durante la fase de implantación de la pista de vuelo de ULM en Son Albertí, se producirá un aumento en las emisiones de partículas provenientes de los movimientos de tierras y del funcionamiento y tráfico de la maquinaria, que provocarán una cierta pérdida de calidad atmosférica del entorno. Con el fin de minimizar al máximo la formación de polvo y otras partículas en suspensión, así como su posterior proyección a la atmósfera, el promotor señala que se realizarán riegos periódicos del terreno, tanto alterado como a alterar, y los acopios de materiales serán rociados y, en la medida de lo posible, cubiertos. Las zonas de salida de camiones y maquinaria pesada estarán engravilladas, con vistas a reducir al máximo la producción de barro o polvo.

El promotor indica que se rechazará toda aquella maquinaria que, por su antigüedad o deficiente estado de conservación, resulte excesivamente contaminante o ruidosa. Se utilizarán motores y equipos que hayan pasado las oportunas revisiones y mantenimientos, y se recabará de cada máquina su certificado o marcado CE, para poder ser empleada en las obras.

Por su parte, en la fase de funcionamiento del aeródromo, se producirá un aumento de los niveles sonoros de la zona. En relación con su influencia sobre la población residente y sobre la avifauna del lugar, el estudio de impacto ambiental considera que los efectos del ruido se manifiestan con mayor rigor como consecuencia de actuaciones relacionadas con la explotación de la vecina cantera de marés (tráfico de palas cargadoras, de camiones de gran tonelaje, uso controlado de explosivos, etc.), y con la

actividad derivada de la presencia de cazadores, tanto en la zona de estudio como en sus alrededores. En ambos casos, se trata de actuaciones de mayor presión sonora, instantáneas, y de mayor influencia negativa sobre la fauna, ya que no las puede evitar (a los ULM se los puede oír desde la distancia). El promotor añade, en su estudio de impacto ambiental, que buena parte de la avifauna del medio llega a coexistir sin problemas aparentes con los ultraligeros, no detectándose, en instalaciones similares, tasas mínimamente significativas de atropellos o colisiones. Con todo, la actividad aeronáutica planteada deberá respetar las condiciones de vuelo que emanan de las normativas aeronáuticas vigentes.

El promotor señala que se diseñarán planes de vuelo, de forma que las rutas de aproximación y despegue interiores eviten sobrevolar las cuatro edificaciones residenciales que se localizan en las inmediaciones de la pista de Son Albertí. En el estudio de impacto ambiental se establece una zona de restricción de vuelo rasante en las zonas forestales situadas al sur de la pista, zonas de cría o áreas de campeo de aquellas especies de aves de interés que ha sido posible localizar en la propiedad (especialmente, el milano real). Con estas medidas, se consigue alejarse lo más posible de los espacios naturales protegidos ubicados en la franja costera de Lluçmajor.

Medio edáfico: Las pistas de vuelo y rodadura y el hangar exigirán la compactación de terrenos en las superficies transitables por las aeronaves, en unos de 18.800 m<sup>2</sup> de cultivo de secano, aunque actualmente se encuentran en estado de abandono. La ejecución de las obras y el uso de maquinaria pesada supondrá un ligero incremento de la erosión del suelo.

El promotor señala que aquellos espacios que, quedando fuera de la zona de movimiento de las actuaciones planteadas, hayan sido afectados como consecuencia del acopio de materiales y restos de obra, serán limpiados y reacondicionados, de forma que recuperen su estado primitivo.

La generación de residuos derivados de la explotación del campo de vuelo de los ULM es definida por el promotor, en el estudio de impacto ambiental, como mínima: generación semestral de varios cambios de aceite de motor (en total unos 15 litros), 8 bujías, 4 filtros de aceite, 4 filtros de aire y alguna que otra batería, debiendo ser almacenados de forma correcta, en el interior del hangar y en un espacio habilitado al efecto, y retirados de manera controlada por un Gestor Autorizado de Residuos, tal y como al respecto determina la Ley de Residuos.

En caso de abandono o cese de la actividad, se deberán recuperar las condiciones agrícolas del medio, para lo cual bastaría con dos actuaciones:

Desmontaje del hangar y traslado mediante un camión grúa de pequeño tonelaje, sin que ello suponga el abandono de resto alguno en el medio, dada la ausencia de pilares, cubos de hormigón, etc.

Roturación mecánica de la pista de vuelo, área de rodadura y explanada de maniobra, ya que carecen de elementos ajenos al medio, como hormigón, asfalto, etc.

Únicamente, se debería verificar la ausencia de contaminación superficial, motivada por vertidos ocasionales o accidentes, los cuales, en caso de existir, deberían ser convenientemente retirados del medio y gestionados por un Gestor Autorizado de Residuos.

Medio hídrico: Para evitar la posible contaminación de aguas superficiales y acuíferos por vertidos accidentales de hidrocarburos, en las operaciones de mantenimiento y limpieza de la maquinaria durante la fase de obras, el promotor señala que se utilizará un área concreta destinada al aparcamiento y guarda de la maquinaria empleada en las distintas actividades constructivas, y, en ningún caso, se realizarán labores de mantenimiento y limpieza que impliquen la generación de residuos peligrosos.

El mantenimiento de la pista no contempla el uso de herbicidas ni de otras sustancias que puedan afectar al suelo o a las aguas, ya que se plantea el uso de la hierba como elemento fijador. Ésta se mantendrá segada a 5 cm de altura, mediante medios mecánicos.

Se velará por la consecución del objetivo del vertido cero, de forma que se controlen los trasiegos en la zona de control de residuos, así como los posibles accidentes en vuelo de las aeronaves. En caso de producirse algún vertido, por pequeño que sea, el promotor estará obligado a contenerlo, tratando de regenerar las tierras con arreglo a lo que al respecto determina la Ley de Residuos, debiendo guardar constancia de la retirada controlada de los posibles suelos contaminados por parte de un gestor autorizado de residuos.

**Vegetación:** La ejecución del proyecto supondrá la eliminación de la cubierta vegetal dentro del área de ocupación de la nueva infraestructura, con degradación de las comunidades vegetales próximas. El riesgo de incendio, como consecuencia tanto de las actividades de construcción, como de las labores de explotación y mantenimiento del aeródromo, es otra de las posibles afecciones sobre la vegetación.

El estudio de impacto ambiental contempla una serie de medidas de protección de la vegetación y de prevención y protección contra incendios:

Se intentará mantener en todo momento la vegetación autóctona existente, limitándose al máximo su eliminación o afección. En este sentido, se dará especial atención al cuidado y conservación de las manchas de vegetación arbustiva y arbórea emplazadas al sur de la pista de vuelo.

En la pista se prevé esparcir semillas de plantas herbáceas mediterráneas que ayuden a sujetar la tierra; en primavera y otoño habría que segar la hierba.

Las especies vegetales de nueva introducción deberán respetar el carácter de las formaciones vegetales presentes en la zona de estudio; a tal efecto primará el establecimiento de elementos propios del lugar, como son los acebuches, las matas y los pinos carrascos, entre otros. Ni tan siquiera motivos de orden visual y paisajístico permitirán la introducción de elementos vegetales alóctonos.

Se mantendrá y, en la medida de lo posible, se ampliará el convenio de colaboración con la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio para reforestar la propiedad.

Se prestará especial atención a las labores de manejo de equipos que puedan provocar incendios, y se dispondrá de los medios de control adecuados.

Durante la explotación se aplicará y cumplirá la legislación vigente en materia de prevención de incendios forestales, teniéndose previsto un plan de actuación frente a emergencias, para extinguirlos con prontitud y minimizar así sus consecuencias.

Las campañas para la prevención de plagas se realizarán con fitosanitarios y herbicidas de limitado espectro y su aplicación será localizada y contará con la correspondiente autorización del Órgano Ambiental correspondiente.

**Espacios protegidos y fauna:** El proyecto no afecta de forma directa a ningún espacio natural protegido. Sin embargo, dada la proximidad a espacios incluidos en la red Natura 2000, se pueden producir efectos negativos, especialmente entre la avifauna presente en estas zonas. Durante la fase de construcción, se podrían producir molestias sobre la fauna como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria. Asimismo, durante esta fase, se podrá producir la eliminación, reducción o fragmentación de hábitats, que pueden ocasionar el desplazamiento temporal de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, las afecciones más importantes serán las posibles colisiones con aves u otros animales, afección por ruido, o cambios en el comportamiento de la avifauna.

Para minimizar las afecciones sobre la fauna, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas preventivas y correctoras tales como:

Se adecuarán las obras a los periodos de cría y reproducción de las especies protegidas, para minimizar las molestias ocasionadas por el ruido y las vibraciones generadas en la obra.

Se disminuirá la frecuencia de los vuelos en época de reproducción y cría de aquellas especies sensibles, siguiendo el criterio del organismo competente del Gobierno balear.

Se establece una zona de restricción de vuelo rasante en las zonas forestales situadas al sur de la pista, zonas de cría o áreas de campeo de aquellas especies de aves de interés que ha sido posible localizar en la propiedad (especialmente, el milano real).

Diseño de rutas en las que se mantenga la máxima distancia posible a los espacios naturales protegidos ubicados en la franja costera de Lluçmajor.

Permanecerán sin alteración aquellas formaciones vegetales que presiden los alrededores de la pista de vuelo de ULM, por ser en ellas donde se localizan los hábitats más representativos para la fauna del lugar.

Se procederá al desmantelamiento de un tramo de 600 metros de la línea eléctrica de baja tensión situada en las inmediaciones del campo de ultraligeros.

Se presentará al órgano competente del Gobierno balear una propuesta para potenciar la presencia en la zona del milano real, de tal forma que las actuaciones derivadas del uso de la pista de vuelo de ultraligeros de Son Albertí se vean, en la medida de lo posible compensada (nuevos bebederos, zonas de alimento en los espacios remanentes, control de las zonas de campeo, etc.).

Se suprimirá la caza en la zona forestal anexa a la pista de vuelo.

Se realizará un control semestral de la presencia de tortugas en las instalaciones del centro de vuelo (pista de rodadura, zona de estacionamiento, pista de vuelo).

**Paisaje:** Las actuaciones proyectadas provocarán una transformación del entorno de las obras que afectará a la morfología, cromatismo, textura y percepción visual del paisaje. El despeje y el desbroce de la vegetación, la compactación del terreno, la ejecución de la pista y el hangar, constituyen las acciones de proyecto de mayor incidencia durante la fase de construcción. Durante la fase de explotación, el vuelo de los ultraligeros provocará la intrusión de elementos antrópicos en la zona.

El promotor incluye en el estudio de impacto ambiental un anejo sobre la incidencia paisajística del proyecto, según el cual, la calidad paisajística y ambiental de los alrededores es calificable como baja, ya que sus condiciones naturales se vieron alteradas a lo largo del tiempo por factores ajenos al medio, relacionados con el hombre y su actividad (construcciones, extensas áreas de siembra, balsas, cerramientos, apertura de caminos, tendidos eléctricos, canteras, etc.).

Las parcelas de terreno de uso agrícola de secano apenas se verán compactadas en el área de ocupación de la pista de aterrizaje y despegue, zona de rodadura y hangar, quedando el resto libre de elementos ajenos al entorno rural. No se incorporarán volúmenes ajenos a la actual distribución del paisaje visual de Son Albertí, a excepción del hangar. El proyecto no contempla la construcción de elementos auxiliares como oficinas, club social, bar, etc., que puedan demandar materiales o elementos ajenos al medio receptor.

El promotor considera que las condiciones de observación desde los viales y carreteras circundantes son desfavorables, debido al relieve con escasas pendientes, y a la existencia de diversos elementos apantallantes, tanto naturales (vegetación) como introducidos (edificaciones y muros de cierre de parcelas).

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas para minimizar los impactos sobre el paisaje:

Además del cuidado y conservación preferente de la vegetación existente, en las zonas que así lo precisen, se procederá a realizar una renovación o siembra con elementos vegetales autóctonos, de buena cobertura y óptimo estado. La vegetación a introducir deberá ser de escasos requerimientos hídricos, fácil adaptación a las condiciones del medio, limitado mantenimiento, y, preferentemente, del tipo existente en la parcelas.

Introducción de especies arbustivas o arbóreas, como acebuches, matas y pinos carrascos, que actúen a modo de pantalla o barrera visual, especialmente en el entorno del futuro hangar, como elemento de mayor incidencia visual de cuantos se plantean.

Resultará de obligado cumplimiento lo que dictan las normas de construcción en espacios rurales, respecto de la calidad, materiales, formas, estilos y volúmenes edificatorios, de tal manera que se evite la introducción de elementos constructivos ajenos al entorno rural dominante de Son Albertí.

Con vistas a mejorar la integración estética y visual del futuro hangar, se propone su pintado en tonos verdes, de forma que su presencia quede mimetizada en un entorno en donde predominan los acebuches y matas de coloraciones oscuras.

Patrimonio cultural: Son numerosas las paredes de piedra seca que compartimentan tanto las parcelas analizadas como las del resto de la isla de Mallorca. El promotor, basándose en el informe técnico de patrimonio etnológico del Consell Insular de Mallorca, considera que no se trata de elementos con valor arqueológico.

Al lado de la cabecera de pista más occidental, a varias decenas de metros de la misma, se localiza un aljibe destinado a la recogida de las aguas superficiales, para su posterior consumo, humano o animal. Según el estudio de impacto ambiental, el proyecto no afecta a este elemento, que quedaría preservado en su totalidad.

Medio socioeconómico: Los distintos elementos de la actuación implican la ocupación directa de una franja de suelo, que podría estar dedicado al aprovechamiento productivo en agricultura, ganadería o en uso forestal. Por contra, las infraestructuras permitirán dar cierto valor social a la zona, al suponer la creación de una oferta deportiva y de recreo en la zona, junto a su posible utilidad futura en la extinción de incendios forestales, en el caso de que la Administración competente así lo determinase, considerando que en las inmediaciones se localizan una serie de formaciones vegetales densas, de notoria calificación ambiental, que se verían protegidas ante un eventual incendio.

El estudio de impacto ambiental argumenta que la pista de ULM de Son Albertí se enmarca dentro del turismo alternativo, que merece ser potenciado, tanto en el municipio de Llucmajor como en el resto de la isla de Mallorca. Se trataría de que el turista no sólo tenga más cosas que hacer en el destino cuando acude en temporada alta, y pueda realizar actividades que le permitan conocer otros puntos de interés, sino también de poner en marcha actuaciones que permitan un aprovechamiento de las infraestructuras turísticas en temporada media-baja. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, en la isla existen otras dos instalaciones autorizadas, como la que es objeto del estudio: el aeródromo de Binissalem (situado a 2.100 m del núcleo urbano más próximo), el aeródromo de Es Cruce (a 2.380 m del núcleo urbano más próximo). El aeródromo de Llucmajor estaría a 3.700 metros de distancia del núcleo urbano más próximo. Dichas instalaciones están a considerables distancias unas de otras, cubriendo la casi totalidad del territorio insular.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, cuyos objetivos principales son el seguimiento de los efectos identificados en el estudio de impacto ambiental, la evolución y eficacia de las medidas preventivas y correctoras implementadas, detectar impactos no previstos, articulando las medidas necesarias de prevención y corrección, y supervisar la puesta en práctica de dichas medidas, determinando su efectividad.

El programa se divide en tres fases: fase de obras, fase de explotación y fase de abandono, proponiendo una serie de indicadores para cada una de ellas. Así pues, se realizará un seguimiento de factores relacionados con el riego periódico o la señalización durante las obras, la gestión de los posibles residuos peligrosos que se puedan generar durante el desarrollo de la actividad, los sistemas antiincendios, la verificación del respeto de las zonas de vuelo restringido, así como de las rutas de tráfico de aproximación, por parte del responsable del centro de vuelo, cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido, según legislación vigente, estudios e informes trimestrales del impacto sobre la avifauna, a partir de la comprobación de registros de colisiones, entre otros.

## 5. Condiciones al proyecto

5.1 Medidas preventivas y correctoras para la alternativa más adecuada ambientalmente. Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental. Asimismo, también se deberán cumplir las siguientes medidas:

Previo al inicio de las obras, se deberá realizar un censo de fauna en las inmediaciones de la zona de actuación, especialmente en las rutas previstas de despegue y aterrizaje,



para comprobar que no existen nidos o áreas de concentración de fauna que puedan resultar afectados. Se informará al órgano autonómico competente en temas de biodiversidad del resultado de dicho censo, y del inicio de las obras.

Se deberá programar un calendario de obras, en el que quedarán restringidas aquellas actuaciones que puedan causar molestias sobre la fauna durante la época de reproducción, nidificación y cría, como despejes y movimientos de tierra, así como las actividades que impliquen presencia de maquinaria pesada, o sean generadoras de ruido. Estas limitaciones temporales quedarán reflejadas en el plan de obra del proyecto de construcción.

En la zona de vuelo restringido situada al sur de la pista, se evitará el sobrevuelo a alturas inferiores a 200 m sobre tierra o agua, para evitar las áreas de cría o de campeo de las especies de aves de interés, especialmente el milano real (*Milvus milvus*). En caso de detectarse afecciones, o si el órgano autonómico competente en temas de biodiversidad considera comprometida la viabilidad, mantenimiento o recuperación de alguna especie, deberán adaptarse las trayectorias de aproximación y despegue, o limitarse los vuelos en determinadas épocas del año, en coordinación con dicho órgano.

Se mantendrá la máxima distancia posible a los espacios naturales protegidos ubicados en la franja costera de Lluçmajor. Así, se procurará no sobrevolar las zonas de red Natura 2000: LIC y ZEPA Cap-Enderrocat-Cap Blanc, LIC Basses de la Marina de Lluçmajor y LIC y ZEPA Arxipèlag de Cabrera.

Se pondrá en conocimiento de todos los usuarios del aeródromo de la existencia de dichas zonas, junto con un plano de ubicación de los espacios de la red Natura 2000, para que sean tenidos en cuenta en la planificación del vuelo. Dicha información, destinada a la más amplia población de pilotos posible, se realizará de forma continuada a través de los siguientes canales: en la página web, en lugar visible del aeródromo, con documentación específica en mano, o comunicados específicos para su publicación en las revistas especializadas. Las clases de formación a los pilotos, en la actividad de escuela, incidirán especialmente en el respeto a dichas zonas.

Se estudiará, en coordinación con el órgano autonómico competente en temas de biodiversidad, la posibilidad de situar, en zonas de la parcela lo suficientemente alejadas de la pista de vuelo, comederos para el milano real, estructuras de refugio, nidos artificiales, u otras acciones para potenciar su presencia en la zona.

En caso de que la actividad de escuela de vuelo requiera que el recinto cuente con una valla o cerramiento, no se deberá utilizar alambre de espino en su parte superior, ni nada que suponga un riesgo para la fauna de la zona. Para evitar que pueda servir de posadero u oteadero de las aves, y evitar colisiones, dicha estructura se señalará con elementos disuasorios, cuyo color o movimiento ayuden a la avifauna a detectarlo, estudiándose su optimización paisajística.

Se llevará a cabo un seguimiento de la avifauna durante la fase de explotación, al menos durante cinco años consecutivos, que incluya censos periódicos de aves, con objeto de evaluar la incidencia de las operaciones de los ultraligeros sobre las especies presentes en la zona.

Se remitirán informes al órgano autonómico competente en temas de biodiversidad, en los que, además de las posibles colisiones (de las que se indicará, en todo caso, la altitud a la que se ha producido, y, si es posible, la especie de que se trate y la envergadura del ejemplar), se notificará cualquier incidencia que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas, posibles cambios de comportamiento de las aves, efectos en las épocas críticas, etc. Durante los dos primeros años de actividad del aeródromo, la periodicidad de los informes será trimestral, pasando luego a ser anual.

A partir los resultados de dichos estudios e informes, se podrán añadir nuevas zonas a las que el estudio de impacto ambiental señala como de vuelo restringido, o redefinir las rutas o épocas de vuelo, si fuera necesario.

Se recomienda que los datos que se recaben de los estudios faunísticos y los seguimientos de colisiones estén a disposición del personal que trabaje en el aeródromo y los usuarios de las instalaciones, mediante anuncios, carteles u otros medios.

Se tomarán las medidas necesarias para evitar los impactos sobre los hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, 9320, Bosques de *Olea* y *Ceratonia* y 5330, Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

Se recomienda que, en la fase de construcción, de forma previa a la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales, se cree una solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, combustibles, grasas, etc. Estos posibles derrames serán recogidos en bidones, y posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento.

Se evitará el vertido de aceites y combustibles en la pista o en la plataforma, que presenten riesgo de ser arrastrados. Se deberá disponer de las infraestructuras adecuadas de recogida y tratamiento de los posibles vertidos accidentales que se puedan producir, de manera que no se contaminen las aguas. La sepiolita u otros materiales absorbentes utilizados para la eliminación de vertidos de hidrocarburos serán gestionados como residuos peligrosos, por un gestor autorizado.

En caso de realizar el mantenimiento de la maquinaria en las zonas de actuación, se deberán gestionar todos los residuos (aceites, absorbentes, tierras contaminadas, filtros de aceites, restos de materiales, etc.) según lo previsto en la normativa vigente.

Se evitará el acopio de grandes volúmenes de material en un mismo punto, manteniéndolos, en lo posible, ordenados y sin grandes diferencias de forma y altura, para reducir el impacto visual. Salvo las señalizaciones que sean obligatorias según las normas de aviación civil y seguridad aeronáutica, cualquier elemento que se introduzca en el entorno se hará con colores y formas que se integren en el paisaje y mantengan su equilibrio.

Se deberá presentar al órgano ambiental autonómico un proyecto de desmantelamiento de la línea de media tensión, en el que se analicen los posibles impactos ambientales de las obras. Los materiales resultantes deberán tratarse siguiendo lo establecido, respecto a manejo y tiempo de almacenamiento, en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, hasta su traslado a una planta de reciclaje, almacén autorizado o depósito de sobrantes apto para este tipo de residuos. En caso de realizarse el soterramiento de la línea, se tendrá especial cuidado en evitar afecciones a las aguas superficiales y subterráneas. Se ejecutará un proyecto de integración ambiental y paisajística de la calle, caminos de acceso y apoyos de la línea, una vez desmantelada.

El promotor deberá mantener en un buen estado de conservación el aljibe y los elementos patrimoniales y etnológicos existentes en la finca.

En caso de abastecimiento de agua a partir de pozo, éste deberá contar con autorización de aprovechamiento de aguas subterráneas, por parte de la administración hidráulica competente.

5.2 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El programa de vigilancia ambiental describirá de forma detallada el seguimiento a realizar respecto a los efectos de la actividad, especialmente:

Verificación de que se respetan las zonas de vuelo restringido y las rutas aprobadas. Para el correcto seguimiento y vigilancia, se establecerá un registro documental de las operaciones efectuadas y las rutas empleadas por las aeronaves.

Control de las afecciones producidas sobre la avifauna. En caso de que se detecte un impacto considerable sobre la avifauna en general, o sobre alguna especie o grupo en particular, en especial sobre el milano real (*Milvus milvus*), se establecerá una campaña de control con el fin de obtener más datos y caracterizar lo mejor posible el impacto.

Se vigilará que las aeronaves visitantes y locales cumplan con la legislación vigente, y estén al día en sus revisiones, sobre todo en lo referente al reglaje del motor y del sistema de escape. Se establecerán controles de periodicidad bimestral, como mínimo, con el fin de que las emisiones de gases y partículas y los niveles de ruido se mantengan dentro de los límites marcados por la legislación vigente, y no produzcan molestias a la fauna o a los núcleos urbanos.

Inspección y comprobación periódica del sistema de extinción de incendios.

Seguimiento periódico del estado del vallado perimetral, en su caso, y de sus medios disuasorios.

Se vigilará que las posibles operaciones de mantenimiento y reparación de las aeronaves se efectúen en lugar específicamente destinado a ello, y que éste cuente con todos los dispositivos para evitar que se originen problemas ambientales.

Control del traslado periódico de residuos, a gestores autorizados, solicitando incluso los comprobantes de entrada en los mismos, en particular en el caso de aceites o lubricantes.

Vigilancia de la adecuada restauración de las zonas de ubicación de elementos auxiliares y temporales de las obras. En concreto, se evitará el incremento de materiales gruesos en la superficie del suelo, el incremento de pendiente en aquellas zonas destinadas a usos agrícolas, la presencia de residuos, escombros, basuras, manchas de aceite, latas, embalajes de materiales de construcción, o cualquier otra huella de contaminación, así como un relieve sustancialmente más irregular que el inicial.

En caso de detectarse algún impacto no previsto o circunstancia excepcional que implique deterioros ambientales o situaciones de riesgo sobre la fauna, el entorno territorial, hídrico, atmosférico y humano (como vertidos accidentales de hidrocarburos, accidente de aeronave, sobrevuelos injustificados de zonas sensibles de protección de la avifauna...), se emitirá un informe técnico, de carácter urgente, con destino al órgano ambiental autonómico, con las condiciones precisas para su reparación o subsanación. En caso de que dicho órgano lo estime conveniente, se realizarán las modificaciones del proyecto que procedan.

Se deberá dar a conocer el contenido de la presente declaración de impacto ambiental, y de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el proyecto, a todos los operarios que vayan a realizar las diferentes actividades. Así, se explicitará, en los carteles anunciadores de las obras, en el «Boletín Oficial del Estado», en el que se publica la presente declaración de impacto ambiental, y se dispondrá de una copia de la mencionada documentación en el lugar donde se desarrollen los trabajos, así como en el centro de vuelo, durante la explotación del campo de vuelo.

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 de pista de ultraligeros de Son Albertí, en el término municipal de Lluçmajor (Mallorca), al concluirse que, siempre y cuando se realice en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

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, 9 de septiembre de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

## PISTA DE ULM DE SON ALBERTÍ, T.M. LLUCMAJOR (MALLORCA)

