



Guillem Bauzá Muñoz, secretario del Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares,

CERTIFICO:

«Que el Pleno de la Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares de día 20 de maig de 2021, en referencia a la " substitució del CVOR/DME de l'aeroport d'Eivissa (49C/2021) " adoptó el siguiente acuerdo, sin perjuicio de la posterior aprobación del acta:

"Motivo de la solicitud

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, Subdirección General de Evaluación Ambiental recibe por parte de ENAIRE Dirección de Navegación División de Calidad y Medio Ambiente la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada acompañada del documento ambiental del proyecto. Según el artículo 7.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada:

- a) Los proyectos comprendidos en el anexo II.*
- b) Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000.*
- c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:
 - 1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.*
 - 2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.*
 - 3.º Incremento significativo de la generación de residuos.*
 - 4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.*
 - 5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.*
 - 6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.**
- d) Los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del anexo II mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.*
- e) Los proyectos del anexo I que sirven exclusiva o principalmente para desarrollar o ensayar nuevos métodos o productos, siempre que la duración del proyecto no sea superior a dos años.*

 *Las actuaciones previstas no se encuentran incluidas en los anexos I y II de la Ley 21/2013, pero al localizarse dentro de un Espacio Protegido de la Red Natura 2000, concretamente en el espacio ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" (ES0000084), el proyecto puede quedar encuadrado dentro del Artículo 7.2.b).*

Según prevé el artículo 46 de la Ley de Evaluación Ambiental, se consulta a la Comisión Balear de Medio Ambiente para que, de acuerdo con sus competencias, informe sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos.

Se recuerda que según el artículo 3.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

“Cuando corresponda a la Administración General del Estado formular la declaración ambiental estratégica o la declaración de impacto ambiental, o bien emitir el informe ambiental estratégico o el informe de impacto ambiental regulados en esta ley, se consultará preceptivamente al órgano que ostente las competencias en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma afectada por el plan, programa o proyecto.”

Acorde al artículo 9.1 del Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto:

“La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares es el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en cuanto a los proyectos, planes o programas sujetos a la evaluación de impacto ambiental o la evaluación ambiental estratégica que deban ser adoptados, aprobados o autorizados por las administraciones autonómica, insular o local de las Islas Baleares, o que sean objeto de declaración responsable o comunicación previa ante estas.”

Descripción del Documento Ambiental (Marzo 2021)

El objeto del proyecto, es el suministro en estado operativo (S.E.O) de un nuevo equipo de radioayudas para la navegación aérea, que sustituirá a los actuales, los cuales han rebasado el período de vida media útil y el de amortización establecido, de acuerdo con el Plan de Actuación VOR/DME de ENAIRE, en 15 años. Asimismo, las actuaciones proyectadas tienen como finalidad corregir el incumplimiento que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) puso al Aeropuerto de Ibiza por la actual ubicación del VOR. Esto se debe a que supone un obstáculo al borde de la franja de pista al no ser frangible, por lo que en cumplimiento de la Normativa del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es preceptiva su frangibilización.

Se proyectan las siguientes actuaciones:

a) Actuaciones en las dependencias del actual CVOR/DME

1. Desmontaje de las antenas actuales del CVOR/DME que serán retiradas a una planta de tratamiento.
2. Demolición de la actual caseta de equipos CVOR/DME y su cimentación.
3. Preparación del terreno para la instalación del nuevo edificio de equipos CVOR/DME que se emplazará en las mismas coordenadas que el anterior
4. La acometida de radiofrecuencia y eléctrica actual es aérea y será cambiada por acometida subterránea.
5. Instalación de un nuevo mástil frangible y abatible de 6 m de altura para soporte de la nueva antena DME omnidireccional, en nueva cimentación y que estará dotada de baliza/s de LED. Se estima su ubicación a una distancia de unos 14 m respecto a la antena central del CVOR.



6. *Construcción del nuevo edificio frangible que consistirá en dos estructuras diferentes, por un lado, la estructura de pilares y contraantena de 10 m de diámetro y con una altura de 3,5 m, similares a la actual (3,30 m de altura y 11 m de diámetro), que conforman el soporte de las antenas que forman el CVOR; y por otro una caseta que albergará los equipos necesarios para el funcionamiento del sistema CVOR/DME. Esta última tendrá unas dimensiones exteriores de 5 x 4,72 x 2,95 m de altura.*
 7. *Instalación de elementos adicionales a la construcción de la contraantena, como soporte de dipolos, antena de telecomunicaciones T/A, escalera de acceso, pasillos de TRAMEX en anillo para acceder a los dipolos, así como un pasillo radial de acceso a la puerta de acceso al radomo central del CVOR.*
 8. *Se instalará un nuevo radomo adaptado a la nueva antena CVOR, sustituyendo al existente y dotado de balizamiento nocturno de leds en su parte superior.*
 9. *Desmontaje de la antena actual de comunicaciones tierra-aire existente junto al antiguo Centro de Transformaciones e instalación de una nueva antena de comunicación.*
 10. *Respecto a las canalizaciones y arquetas, la alimentación en Baja Tensión (B.T) se hará desde el C.T ubicado a la espalda de la instalación del CVOR/DME por canalización existente. Y se proyectan 3 nuevas canalizaciones y 3 nuevas arquetas destinadas a permitir la entrada y salida de las comunicaciones del nuevo edificio VOR/DME por caminos independientes, a la acometida subterránea al nuevo DME y por si fuera necesaria una antena monitora de campo próximo fuera del perímetro de la contraantena del CVOR.*
 11. *Instalación de un sistema de protección contra el rayo.*
 12. *Sustitución de los tubos distribuidores del cable de RF que discurren fijados a las paredes verticales del exterior del edificio de equipos hacia las antenas supervisoras del perímetro de la contraantena por unos nuevos.*
 13. *Instalación de un rack mural de 19" y 18U (80 cm) de altura en el nuevo edificio de equipos del CVOR/DME, para alojar el equipamiento correspondiente al sistema SIRA y al SCADA de la infraestructura.*
 14. *En el interior del nuevo edificio CVOR/DME se instalará un Cuadro General de Baja Tensión (CGBT) y un Cuadro de Baja Tensión Con Continuidad (CBTCC), por la necesidad de disponer de acometida trifásica y de tener independizado el cuadro de cargas esenciales del cuadro general de baja tensión*
 15. *Sustitución de alumbrado del interior del nuevo edificio CVOR/DME por una nueva iluminación basada en LED. Por su parte, la red de alumbrado exterior, igualmente de LED, contará con uno o dos circuitos independientes que se alimentarán desde el cuadro general de baja tensión.*
- b) *Actuaciones en el interior de la torre de control del aeropuerto:*
1. *Desmontaje de todo el equipamiento correspondiente al sistema SIRA ubicado en la sala de equipos TWR y que se encuentra operativo actualmente, incluyendo el desmontaje del propio armario mural.*
 2. *Instalación de las nuevas unidades RCSU (Remote Control and Status Unit) del CVOR/DME en el Rack nº3 existente en la Sala Técnica de Mantenimiento de la TWR de Ibiza.*
 3. *Instalación de un nuevo PC para el emplazamiento del CVOR/DME con el SWRMM de control en la sala técnica de mantenimiento de la TWR.*

Consideraciones técnicas

1.- El proyecto, según se recoge en el actual Plan Director del Aeropuerto de Ibiza, aprobado por la Orden FOM/3414/2010, de 29 de noviembre, se ubica en la zona de reserva aeroportuaria (fig.1).

En las coordenadas UTM-ETRS89: X= 358.235,496; Y= 4.303.435,330; Huso 31.

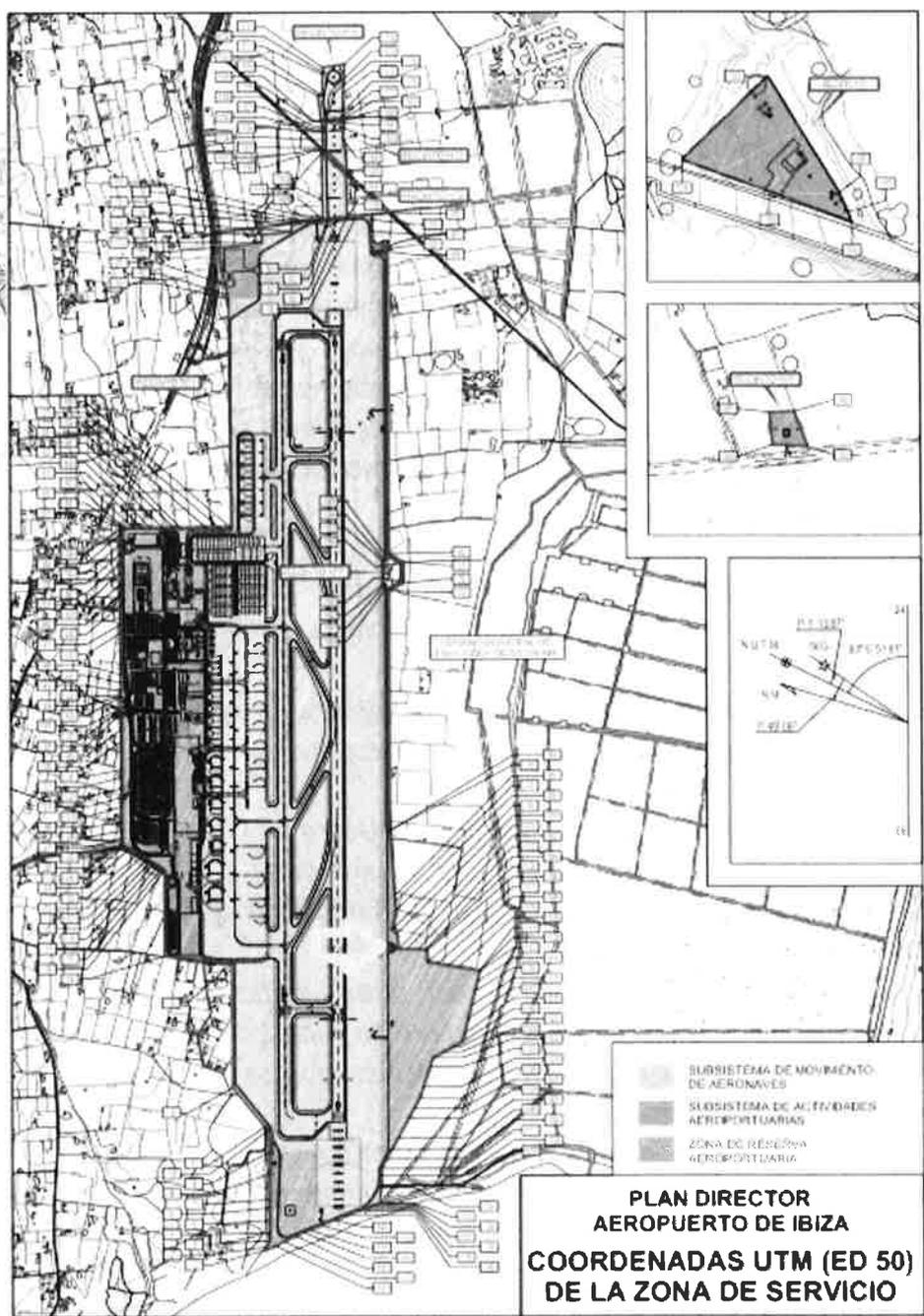


fig.1 Ubicación del proyecto marcado por la flecha amarilla. Fuente: elaboración propia

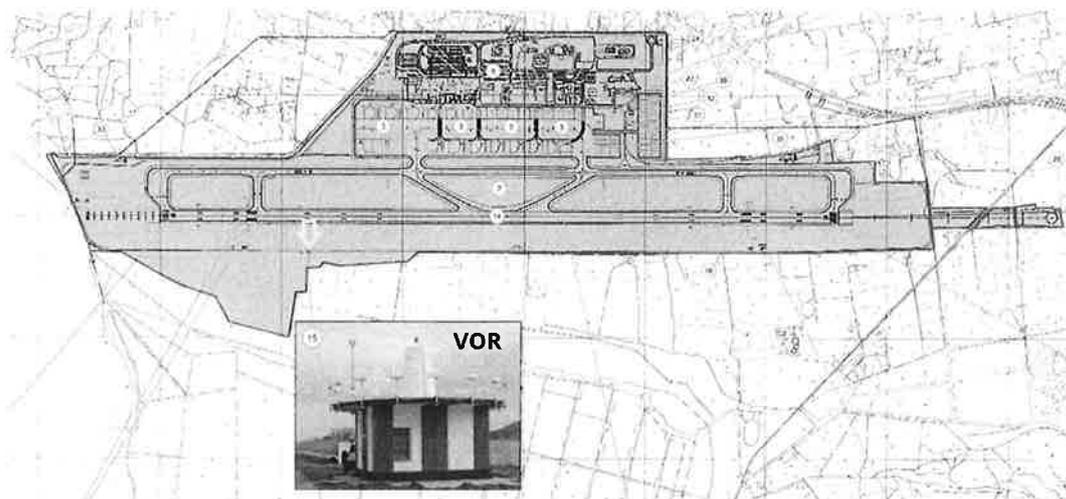


Fig.1 Ubicación del proyecto marcado por la flecha amarilla y fotografía del edificio VOR actual. Fuente: elaboración propia.

2.- La zona donde se proyectan la mayoría de las actuaciones, está clasificada como Suelo Rústico Protegido (SRP) con la categoría de Área Natural de Especial Interés (SRP-AANP), se encuentra dentro de los límites de los espacios de la Red Natura 2000 Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" (ES0000084), que cuenta con Plan de Gestión aprobado por el Decreto 48/2015, de 22 de mayo (BOIB núm. 77, 23 de mayo de 2015); así como del Espacio Natural Protegido catalogado como Parque Natural del mismo nombre, declarado por la Ley 17/2001 de 19 de diciembre, de protección ambiental de Ses Salines de Ibiza y Formentera (BOIB n.º.156, de 29 de diciembre de 2001). El espacio protegido cuenta con un Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y con un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG). (Fig.2) También cabe destacar que la parcela se encuentra en un Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España (IBAs), concretamente la n.º 312 "Salinas de Ibiza y Formentera e Islas de los Freus", así como en un Área Natural de Especial Interés (ANEI), espacio natural protegido por el Gobierno de las Islas Baleares, regulado en la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares.

En esta ZEC encontramos representados numerosos hábitats y especies de interés comunitario incluidos en el Anexo I de la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. También es una importante zona de nidificación y alimentación de numerosas aves incluidas en la directiva de aves 2009/147/CE como el águila pescadora (*Pandion haliaetus*), cigüeñuela (*Hymantopus hymantopus*) o el flamenco común (*Phoenicopterus roseus*), entre otros.

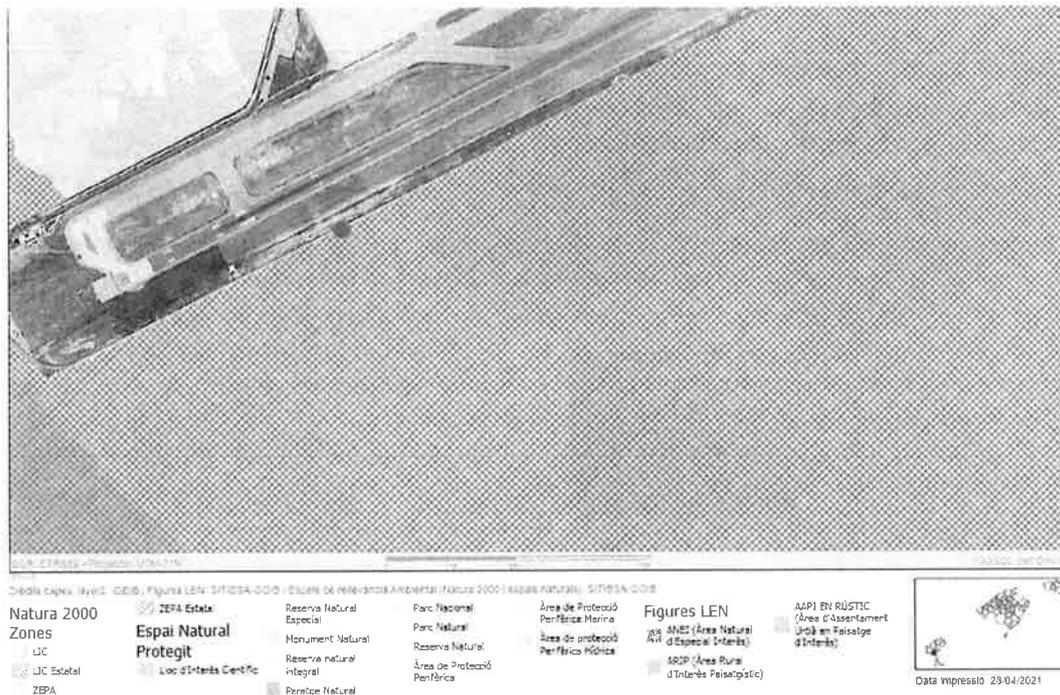


Fig. 2 Círculo rojo área de actuación, zona Red Natura 2000, ENP y LEN. Fuente IDEIB.

3.- El artículo 21 de la Ley 5/2005, de 26 de mayo, para la conservación de los espacios de relevancia ambiental (LECO) establece que dentro del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos, la autorización, licencia o concesión de usos y actividades corresponde a los órganos competentes en razón de la materia, los cuales tienen que solicitar con carácter preceptivo, antes de resolver, informe al órgano competente en materia de espacios naturales protegidos, en este caso, al equipo gestor del citado Parque Natural.

Según el documento ambiental, el 24 de noviembre de 2020 se recibió en ENAIRE Informe técnico relativo a la consulta de sustitución del CVOR/DME en el Aeropuerto de Ibiza por parte del Parque Natural de "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" y resuelve **la necesidad de pasar el procedimiento de impacto ambiental**, tal y como recoge el artículo 73 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de "Ses Salines d'Eivissa i Formentera". El punto 2 del citado artículo establece que además de aquellos supuestos que defina la legislación de evaluación ambiental, serán objeto de tramitación ambiental las actuaciones de cualquier tipo en puertos y aeropuertos colindantes al Parque en especial, los planes de ordenación de tránsito aéreo y de minimización de los ruidos derivados de este.

4.- El documento ambiental justifica la alternativa única, la alternativa 0 supondría la inutilización del sistema de radioayudas que da servicio a las aproximaciones al Aeropuerto de Ibiza, que han rebasado el periodo de vida media útil y el de amortización establecido de acuerdo con el Plan Estratégico PV2020 de ENAIRE y además supondría no corregir la no conformidad que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) puso al Aeropuerto de Ibiza por la ubicación del CVOR actual dado que actualmente supone un obstáculo al borde de la franja de pista.



También justifican que no es viable el cambio de ubicación de este sistema de radioayudas a otra localización dentro del recinto aeroportuario, debido a que ello conllevaría a la modificación de la práctica totalidad de las maniobras y operaciones del aeropuerto.

5.- Acorde al artículo 19.1 del PRUG - Infraestructuras de telecomunicación.

“Se prohíben las nuevas instalaciones de antenas y de repetidores de radiofrecuencia en el interior del parque, salvo de las de carácter doméstico, de servicios públicos, y las propias de las fuerzas de seguridad que no puedan ubicarse en otros lugares alternativos fuera del ámbito del parque.”

El proyecto consiste en la sustitución de los equipos existentes por nuevos, además de prever la sustitución de la acometida aérea de radiofrecuencia y eléctrica por acometida subterránea.

6.- Los nuevos sistemas de radioayudas llevan asociados unos condicionantes en cuanto a la construcción para dar cumplimiento con las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en concreto, con la normativa del Anexo 14 “AERODROMOS” de OACI que contiene las normas y métodos recomendados que prescriben las características físicas y las superficies limitadoras de obstáculos con que deben contar los aeródromos, así como ciertas instalaciones y servicios técnicos que normalmente se suministran en un aeródromo.(Fig.3)

Capítulo 6

Anexo 14 — Aeródromos

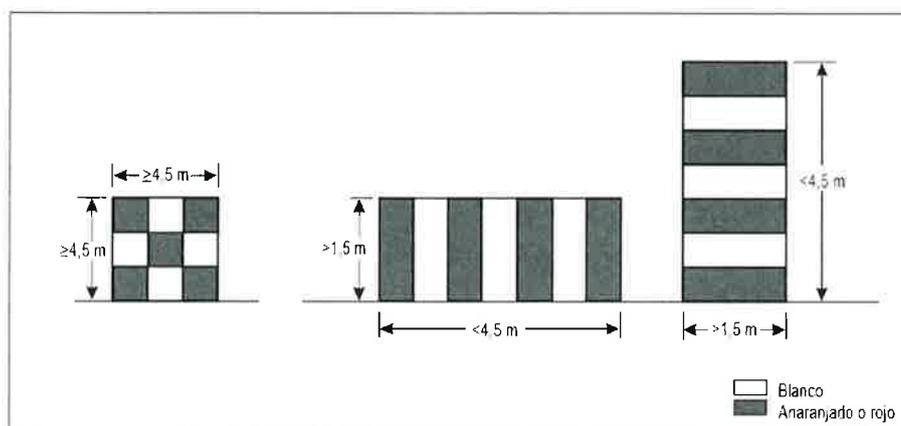


Fig.3 Configuraciones básicas del señalamiento de obstáculos del Capítulo 6 del Anexo 14 de OACI.

Acorde al documento ambiental “El color de la caseta y de los pilares de sujeción de la contraantena del CVOR deberán ser a franjas alternas rojiblancas, con el fin de señalar el obstáculo ubicado junto a la franja de pista, cumpliendo con la Normativa del Anexo 14 de OACI.” Este condicionante es contrario al artículo 64.- Disposiciones comunes de integración ambiental y paisajística de las edificaciones del Plan Rector de uso y Gestión del Parque Natural de Ses Salinas de Ibiza y Formentera. Este artículo establece en su punto 1 “Cualquier nueva edificación, así como la ampliación, rehabilitación o restauración de una construcción existente que se realice en el ámbito del parque natural, deberá cumplir con las directrices generales que se especifican a continuación:

a) Queda prohibida la utilización de elementos constructivos que resulten impropios de la arquitectura tradicional de las Pitiusas.

c) El aspecto visual de los materiales y acabados de las fachadas y de los elementos constructivos, evitará las coloraciones estridentes y se efectuarán con elementos de fábrica de piedra tradicional vista o fábrica enfoscada tradicional o pintada. Los acabados no pétreos se tratarán con especial atención por lo que respecta al color y se utilizarán únicamente colores blancos y arenosos. Queda prohibido el revestimiento de fachadas de cualquier construcción con elementos no característicos del territorio. Igualmente, quedan prohibidos los acabados con elementos constructivos vistos del tipo ladrillo, bloque de hormigón, cubiertas de fibrocemento y similares."

7.- Acorde al artículo 21.3 del PRUG "En las áreas de conservación, excepto en las subzonas a que se refiere el apartado anterior y en las de aprovechamiento condicionado a conservación, se podrán instalar nuevos tendidos eléctricos convencionales o ampliarse los existentes, tanto por lo que respecta a la potencia como a la extensión, únicamente cuando un estudio de viabilidad de la aplicación de energía solar o eólica demuestre que esta opción es la más adecuada en cada caso atendiendo razonadamente los condicionantes ambientales, sociales y económicos. Estos nuevos tendidos, deben ser soterrados y discurrir bajo caminos o por los márgenes obligatoriamente."

8.- El estudio de repercusiones ambientales presentado se centra en las especies presentes en la zona de actuación, sin considerar los hábitats por el emplazamiento alejado del proyecto a hábitats naturales de interés comunitario. Se han inventariado algunas especies de fauna protegida en las inmediaciones de la zona de actuación, se indica que dadas las características específicas de dichas actuaciones, todas ellas localizadas en el interior del recinto aeroportuario, y tratándose de la sustitución de infraestructuras actuales (fig.4), no conlleva afecciones significativas sobre las mismas y además se incluyen una serie de medidas de protección. El estudio concluye que la ejecución de las actuaciones previstas no traerá consigo afecciones significativas sobre los valores naturales de la ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera", manteniéndose la coherencia de la Red Natura 2000 y, además, las actuaciones planteadas son compatibles con los objetivos de conservación del espacio de la Red Natura 2000 ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" establecidos en su Plan de Gestión.



Fig.4 Imagen 3D de la situación de la radioayuda existente. Fuente Google Earth.



9.- El documento ambiental propone medidas preventivas y protectoras para cada uno de los impactos significativos identificados sobre valores naturales relevantes, además de un plan de vigilancia ambiental. Se deberían incluir medidas para minimizar la generación de ruidos y vibraciones durante la ejecución de las obras, adaptando las medidas de insonorización y mantenimiento necesaria para que la maquinaria se ajuste a las limitaciones establecidas por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, además de asegurar que cada residuo se gestione adecuadamente acorde al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

CONCLUSIONES

Una vez revisada la documentación presentada se informa:

1.- Que acorde al Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears aprobado por Decreto Legislativo 1/2020, de 28 de agosto, este proyecto se encuentra incluido en el artículo 13.2 letra c.

Acorde al artículo 9.1 de la misma:

“La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares es el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares en cuanto a los proyectos, planes o programas sujetos a la evaluación de impacto ambiental o la evaluación ambiental estratégica que deban ser adoptados, aprobados o autorizados por las administraciones autonómica, insular o local de las Islas Baleares, o que sean objeto de declaración responsable o comunicación previa ante estas.”

2.- Que de acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de evaluación ambiental, este proyecto se encuentra incluido en el artículo 7.2 letra b). Este informe se emite para dar respuesta al artículo 46 de dicha ley.

Se recuerda que según el artículo 3.1 de la misma:

“Cuando corresponda a la Administración General del Estado formular la declaración ambiental estratégica o la declaración de impacto ambiental, o bien emitir el informe ambiental estratégico o el informe de impacto ambiental regulados en esta ley, se consultará preceptivamente al órgano que ostente las competencias en materia de medio ambiente de la comunidad autónoma afectada por el plan, programa o proyecto.”

3.- Las actuaciones a realizar se ubican dentro de la Zona de Reserva Aeroportuaria, si bien está incluido dentro de los límites de una serie de espacios naturales protegidos: espacio Red Natura 2000, ZEC y ZEPA “Ses Salines d’Eivissa i Formentera” (ES0000084) y Espacio Natural Protegido, del mismo nombre, catalogado como Parque Natural; y en otras áreas con méritos ambientales, se encuentra en zona ANEI e IBAs. Podemos hallar numerosos hábitats y especies de interés comunitario incluidos en el Anexo I de la ley 42/2007 y de la directiva de aves 2009/147/CE.

4.- En el trámite de evaluación ambiental simplificada será necesario el informe del órgano competente en materia de espacios naturales protegidos.

5.- Se justifica la necesidad de ejecutar el proyecto y la imposibilidad de situarlo fuera del ámbito del parque.

6.- Debido a la proximidad a un espacio natural protegido se deberán adaptar medidas de integración paisajísticas (art.64 PRUG) que sean compatibles con los condicionantes de cumplimiento de la normativa de seguridad aérea.

7.- Se debería dar cumplimiento al artículo 21.3 del PRUG y presentar el estudio de viabilidad de las nuevas instalaciones eléctricas.

8.- Las actuaciones previstas en el proyecto no conllevarán afecciones significativas a Red Natura 2000 si se cumplen las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental.

9.- El proyecto presenta medidas preventivas y correctoras para prevenir posibles afecciones al medio ambiente, así como un plan de vigilancia ambiental de las mismas. Aún así, deberían añadirse medidas para minimizar la generación de ruidos y vibraciones y la correcta gestión de los residuos.

Por todo lo anterior se considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos si se da cumplimiento a los artículos mencionados del PRUG, si se aplican las medidas preventivas y protectoras propuestas por el promotor y se tienen en cuenta las medidas de minimización de ruidos y vibraciones y de gestión de residuos.»

Palma, a 21 de maig de 2021

