

Sección III. Otras disposiciones y actos administrativos

ADMINISTRACIÓN DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TERRITORIO Y MOVILIDAD

11786

Resolución de la Directora General de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de Parque Fotovoltaico Son Bonet (TM de Marratxí) (Exp. 88A/2022)

Visto el informe técnico con propuesta de resolución de día 21 de mayo de 2025, y de acuerdo con el apartado 1 del artículo único del Decreto 5/2024, de 29 de mayo, por el que se establecen las competencias y la estructura orgánica básica de las consejerías de la Administración de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears, y la disposición transitoria primera de la Ley 7/2024, de 11 de diciembre.

RESUELVO FORMULAR:

La declaración de impacto ambiental del proyecto de Parque Fotovoltaico Son Bonet (TM de Marratxí), en los siguientes términos:

El proyecto objeto del presente informe está incluido en el **punto 8 del grupo 3 del anexo 1** del Decreto legislativo 1/2020, de 28 de agosto, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears: **Líneas de transmisión de energía eléctrica de tensión igual o superior a 66 kV a partir de 500 m de longitud.**

El EIA se expuso al público el 28 de enero de 2021 (BOIB núm. 12), conjuntamente con el trámite de declaración de proyecto estratégico industrial. También se publicó anuncio en la pág. web de la Dirección General de Energía y Cambio Climático, en el portal de transparencia de la CAIB y en los diarios «ARA Balears», «Diario de Mallorca» y «Última Hora». La tramitación a seguir es la establecida en la Ley 21/2013 y en el Decreto legislativo 1/2020.

Por lo que, después de haber sido sometida a evaluación de impacto ambiental ordinaria, con carácter previo a su autorización administrativa, procede formular su declaración de impacto ambiental de acuerdo con el artículo 41 de la Ley 21/2013.

1. Antecedentes

En fecha 14/06/2023 tiene entrada en la CMAIB oficio de la DG de Energía y Cambio Climático de comunicación de la caducidad automática de los permisos de acceso y conexión del PFV Son Bonet (RE010/20) (RE VALIB 206.886).

En fecha 03/07/2023 tiene entrada en la CMAIB resolución de la DG de Energía y Cambio Climático por la que se deniega la autorización administrativa previa del PFV Son Bonet, de 19,321 MWp, ubicado en el aeropuerto de Son Bonet, TM de Marratxí (RE VALIB 212.441).

Dada la denegación de la autorización administrativa, en fecha 07/07/2023, la CMAIB emitió Resolución de finalización y archivo del expte. n.º. 88A/2022, relativo a la EIA ordinaria del proyecto.

En fecha 03/08/2023 tiene entrada en la CMAIB recurso de reposición de AENA SME SA en la resolución de finalización y archivo del expte. n.º. 88A/2022, relativo a la EIA ordinaria del proyecto (RE SAA 592).

En fecha 12/09/2023, la CMAIB resuelve la desestimación del recurso de reposición interpuesto por AENA SME SA contra la resolución de finalización y archivo del expte. n.º. 88A/2022, relativo a la EIA ordinaria del proyecto.

En fecha 09/01/2024 tiene entrada en la CMAIB envío desde la Abogacía de las Illes Balears, del Auto del Tribunal Superior de Justicia de las Illes Balears por el que se acuerda, entre otros extremos, que la CMAIB debe finalizar la tramitación del expediente 88A/2022 y emitir Declaración de Impacto. Por este motivo se emite la presente DIA.

2. Información del proyecto

El Parque Fotovoltaico (PFV) de Son Bonet se distribuye en cuatro zonas localizadas en terrenos titularidad del promotor, tanto en la zona este como en la zona sur del aeródromo de Son Bonet (TM de Marratxí), con una superficie total de ocupación de 19,89 ha (instalación de tipo D, según el PDSEIB) y potencia nominal de 17.5 MW (potencia pico 19,4 MW). Se prevé una producción energética de 23.851 MWh anuales de energía y un ahorro de emisiones de CO₂ de 2.814,42 tn anuales.

Los elementos que integran el PFV, son los siguientes:

- 32.318 módulos fotovoltaicos de silicio monocristalino, de 600 Wp de potencia máxima y eficiencia mínima unitaria del 20%, sobre una estructura clavada directamente en el suelo, con una altura de 1,3 m, orientación sur e inclinación de 30°. La distancia mínima de los módulos al suelo será de 0,80 m y se distribuyen en cuatro campos fotovoltaicos (llamados 1, 3, 4 y 5).
- Cuatro centros de transformación (CT), dos de ellos con un transformador de 6.300 kVA en el campo 1, y los otros dos de 3.150 kVA por los campos 3, 4 y 5, a los que se conectarán un total de 95 inversores de 185 kVA de potencia cada uno. Los CT consistirán en edificios prefabricados, con acabado exterior color ocre, además de una pérgola con estructura metálica cubierta por teja árabe.
- Líneas de evacuación enterradas de 25 kV desde los CT hasta la nueva Subestación de Entrega y Medida (SEM), que discurren íntegramente por el interior del aeropuerto. El SEM tendrá unas dimensiones aproximadas de 8 x 20 m (160 m²). La estructura será metálica con acabado exterior en color ocre.
- Sistema de control y monitorización.
- Línea enterrada de evacuación de la energía generada desde la SEM hasta la Subestación (SE) Son Orlandis REE Son Orlandis 220/66 kV, propiedad de Red Eléctrica de España, con una longitud total de 5.774 m. Discurre mayoritariamente por caminos existentes, fuera de la zona de servicio del aeropuerto y por los municipios de Marratxí y Palma.
- Instalaciones auxiliares, consistentes en un sistema de iluminación en el perímetro exterior del PFV y un sistema de videovigilancia. También se ejecutarán viales de servicio en el interior de la instalación para que los camiones de descarga y maquinaria puedan maniobrar, así como un sistema de drenaje de pluviales.
- Cierre perimetral del perímetro de los campos fotovoltaicos y de los edificios auxiliares, y ampliación de la barrera vegetal existente, para cerrar los espacios donde la vegetación sea insuficiente, mediante la plantación mixta de pino carrasco (*Pinus halepensis*), alcanzando una altura de 3,5 - 4 m, y baladre (*Nerium oleander*), alcanzando una altura de 1,5 - 2 m.

Los campos fotovoltaicos contarán con un total de cuatro accesos desde viales interiores del aeropuerto. Por otra parte, se prevé disponer de una zona de acopio de materiales, residuos, estacionamiento de la maquinaria..., que se ubicará en un terreno situado al norte del campo 1, próximo a la SEM, ocupando unos 410 m². Se ha determinado esta zona como zona de instalaciones auxiliares porque en ella no se instalarán módulos fotovoltaicos y además está cerca del acceso propuesto para el campo 1. En esta zona se habilitará un espacio para el abastecimiento de carburante de combustible para la maquinaria de obra (clavado de estructuras, movimiento de tierras, movimiento de materiales y equipos, etc.), en la cual también podrán llevarse a cabo las operaciones de reparación

De acuerdo con el EIA, una vez finalizada la vida útil del PFV (25 años) se procederá a retirar sus elementos para su reciclaje y se restaurará el terreno a su estado original.

El presupuesto del proyecto (incluidos gastos generales y beneficio industrial) asciende a 13.920.047,40 euros, incluyendo una partida de 60.504,20 euros, en concepto de medidas de integración ambiental y otra de 210.084,03 euros para la gestión de RCD.

3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

De acuerdo con el PTM, los terrenos de Son Bonet afectados por la implantación de los campos de placas fotovoltaicas están calificados como Sistema General Territorial (definido en el vigente Plan Director del aeropuerto de Son Bonet como Sistema General Aeroportuario). Pese a que las NNSS vigentes de Marratxí califiquen los terrenos afectados por el campo 1 de placas fotovoltaicas como Sistema General de Espacio Libre (SG-EL), esta calificación parece no ajustarse a lo dispuesto en el art. 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Por otra parte, la línea de evacuación de la energía atraviesa principalmente suelo urbano y suelo rústico general (SRG), con cruces con varias carreteras.

El PFV se ubica, según el PDSEIB, en zona de aptitud fotovoltaica alta. No se encuentra afectado por ninguna área de prevención de riesgos (APR) de inundación, de erosión, de deslizamientos o de incendios y se localiza alejado de espacios de relevancia ambiental y de espacios definidos por la Ley 1/1991, de 30 de enero, de espacios naturales y de régimen urbanístico de las áreas de especial protección de las Illes Balears. Tampoco se desarrolla en zona de protección de electrocución y de colisión según el RD 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, ni se localiza dentro de áreas importantes para las rapaces diurnas de las Illes Balears (AIRIB).

Las instalaciones fotovoltaicas más próximas al PFV Son Bonet serían el PFV Son Castelló y el PFV Son Juny, a más de 3 km de distancia, y el PFV Son Rapollet, a más de 5 km de distancia.

El ámbito de actuación se localiza sobre la masa de agua subterránea 1814M3 «Pont d' Inca», acuífero poco profundo en mal estado cualitativo y buen estado cuantitativo, y moderada vulnerabilidad a la contaminación. Se corresponde con una zona vulnerable a la contaminación por nitratos (ZVCN). El curso de agua superficial más cercano es el Torrent Gros, a menos de 1 km de distancia de la zona de estudio.

Según el BIOATLES (cuadrículas 5x5, códigos 283 y 284), en el ámbito de actuación (PFV y línea de evacuación) podemos encontrar las siguientes especies relevantes: verdejo común (*Apus apus*), alcaraván común (*Burhinus oecdinemus*), aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), cogujada montesina (*Galerida theklae*), porrón pardo (*Aythya nyroca*), avetoro común (*Botaurus stellaris*), zampullín chico (*Tachybaptus ruficollis*), cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*), abubilla (*Upupa epops*), culebra de cogulla (*Macropododon mauritanicus*), erizo (*Atelerix algirus*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), salamanquesa (*Tarentola mauritanica*), murciélago rabudo (*Tadarida teniotis*), lavandera blanca (*Motacilla alba*), búho chico (*Asio otus*), murciélago común (*Pipistrellus pipistrellus*), pino de Cecilia (*Pinus halepensis* var. *ceciliae*), tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), arce granadino (*Acer granatense*), cerezo de Belén (*Ruscus aculeatus*) y aladierno (*Rhamnus alaternus*).

De acuerdo con el EIA, en torno al aeropuerto de Son Bonet encontramos el «BIC Yacimiento de Sa Pleta. Sa Partió», a unos 1.200 m de distancia, y como Bien Catalogado una construcción etnológica denominada «*Aljub des Lleters*», a unos 3 km de distancia. Asimismo, incluidos en el catálogo del patrimonio municipal de Marratxí se encuentran dos conjuntos de árboles singulares a proteger (situados junto a la entrada que da acceso al antiguo edificio terminal y la zona deportiva) y un conjunto de edificaciones catalogadas: el antiguo centro de control aéreo y la torre de control clasificados con el código MTXI-158 «*Aeroport Son Bonet*», con un grado de protección B.

4. Resumen del proceso de evaluación

4.1 Fase de información pública.

En el BOIB n.º 12, de 28 de enero de 2021, se publica el trámite de información pública, conjuntamente para la declaración de proyecto estratégico industrial y la evaluación de impacto ambiental ordinaria, durante un plazo de treinta días.

También se publicó anuncio en la página web de la Dirección General de Energía y Cambio Climático, en el portal de transparencia de la CAIB y en los diarios «Última Hora» y «Diario de Mallorca».

De acuerdo con el órgano sustantivo, constan en el expediente múltiples alegaciones presentadas por diferentes entidades y personas jurídicas interesadas (partidos políticos de Marratxí, Terraferida, GOB, Amics de la Terra...) y por varios particulares.

No se han realizado consultas transfronterizas por no considerarse necesarias.

4.2 Consultas

Según la documentación aportada por el órgano sustantivo, han sido consultadas las siguientes administraciones, entidades y personas interesadas:

- DG de Agricultura y Ganadería, de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación.
- Servicio de Cambio Climático (DG de Energía y Cambio Climático), de la Consejería de Transición Energética y Sectores Productivos.
- Servicio de Salud Ambiental (DG de Salud Pública y Participación), de la Consejería de Salud y Consumo.
- DG de Movilidad y Transporte Terrestre, de la Consejería de Movilidad y Vivienda.
- DG de Emergencias e Interior, de la Consejería de Presidencia, Función Pública e Igualdad.
- Departamento de Carreteras, del Consell de Mallorca.
- Departamento de Patrimonio, del Consell de Mallorca.
- Departamento de Territorio, del Consell de Mallorca.
- Ayuntamiento de Marratxí.
- Ayuntamiento de Palma.
- Red Eléctrica de España (REE).
- AESA.
- E-Distribución.
- Redexis.
- GOB.
- Amics de la Terra.

4.3 Informes recibidos

- AESA:

«**AUTORIZAR** la instalación del ramal de distribución de gas natural soterrado y el uso de la maquinaria **CONDICIONADO A:**

No superar los valores de altura y elevación indicados en la tabla anterior para el ramal y para la maquinaria, incluidos todos sus elementos o cualquier añadido sobre ellos.



Si es necesaria la utilización de otros medios auxiliares que superen la altura y elevación autorizadas, deberá solicitarse la correspondiente autorización de forma previa y preceptiva a su instalación, haciendo referencia a este expediente.

El incumplimiento de los puntos anteriores del condicionado que comprometa la seguridad y/o afecte a la regularidad de las operaciones del aeropuerto de Palma - Base Aérea de Son Sant Joan y/o del aeropuerto de Son Bonet supondrá la revocación y la pérdida de validez y legitimidad de la presente autorización y generará la correspondiente responsabilidad contenida en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, pudiéndose incoar, en su caso, el oportuno expediente sancionador.»

- Ayuntamiento de Marratxí (Departamento de Urbanismo):

«Las principales consideraciones técnicas son las siguientes:

Se echa de menos una alternativa o estudio de ordenación en base al frente de fachada en el paseo peatonal de la carretera de Inca (Ma-13A) y a la puesta en valor de los edificios de interés, entre los que no se encuentran las instalaciones deportivas obsoletas y que no disponen de autorización municipal.

No se considera adecuada la justificación del EIA de no ocupar las zonas “Área con instalaciones deportivas” y “Área para posible ampliación de instalaciones deportivas” con parque fotovoltaico, visto su estado general de abandono y la ausencia de licencia de actividad para su utilización.

Falta definición relativa al drenaje de la instalación, que tiene una superficie limpia ocupada por los módulos fotovoltaicos de 9 ha y basada en cunetas adyacentes a los viales perimetrales, con una longitud de 7.074 m. No se indica cuál es el punto de evacuación o sistema de eliminación de las aguas pluviales. Se considera que si la capacidad de infiltración natural de los terrenos es insuficiente, deberían conducirse estas aguas hacia el Torrent Gros, como estaba habilitado antiguamente. En cualquier caso, la red municipal de drenaje no soporta la aportación de las pluviales de esta instalación.

Por último, en relación con el parque fotovoltaico, el Estudio de Impacto Ambiental debería incluir un estudio más detallado sobre el impacto que pueda tener la instalación en el nivel de ruido generado por el Aeropuerto. El apartado 5.3.2 CALIDAD ACÚSTICA se limita a reproducir el estudio del Plan Director Sectorial de Son Bonet del año 2010 y recordar que el Ayuntamiento de Marratxí no dispone de zonificación acústica:

No se dispone de información complementaria de calidad, por no haberse elaborado la zonificación acústica del Ayuntamiento de Marratxí, ni los mapas de ruido de la autovía Ma-30 y Ma-13, próxima al ámbito.

Más que evaluar los niveles de inmisión que se esperan en los campos fotovoltaicos, se entiende que lo que debería evaluarse es si el parque fotovoltaico modifica la forma y niveles de inmisión del aeropuerto. Por eso, se estima necesario realizar una simulación acústica incluyendo las instalaciones fotovoltaicas.

En cuanto a la línea subterránea de evacuación, se considera más adecuado utilizar la traza del vial estructural previsto en las NS, que comunica los núcleos de Son Ametller con el Pla de na Tesa. La adopción de esta solución tiene las siguientes ventajas:

- Se reduce la longitud del trazado de la línea proyectada en aproximadamente 270 m.*
- Se utiliza el paso inferior existente en la Ma-30, por lo que no se necesitan obras de hinca horizontal por debajo de esta carretera.*
- Se reduce la afectación en el vial estructural Camino de Son Ametller (antiguo Camino de Muntanya). Esta afectación no es únicamente a nivel de pavimento, sino que es posible que el trazado de la LAT condicione la dotación futura de alcantarillado de los Núcleos Rurales de Son Ametller.*
- Se reducen los gastos de reposición de pavimento, por situarse a una longitud mayor en caminos de tierra.*

Desde el punto de vista de la movilidad sostenible, la ocupación de este trazado permitiría, de manera simultánea, crear una vía de comunicación para peatones y/o ciclistas entre las zonas de Son Ametller y Cas Capità-Pla de na Tesa separadas en la actualidad por la Ma-30.

Se concluye que:

Los técnicos que suscriben informan desfavorablemente la ubicación del Campo 1 en una zona clasificada por las NS como Sistema General de Espacio Libre (SG-EL) y también prevista para la continuación de las calles de Son Bonet – Can Balo y Can Frontera.

Se considera que la ordenación de los campos 3, 4 y 5 del interior del aeropuerto puede optimizarse y mejorarse desde el punto de vista paisajístico desde la Ma-13A.



Se propone trazado alternativo de la línea subterránea de evacuación de 55 kV, más acorde con el planeamiento municipal, la conservación de edificios protegidos y la movilidad sostenible dentro del término municipal.»

- Ayuntamiento de Marratxí (Departamento de Medio Ambiente):

«Se concluye que:

El Área de Medio Ambiente y Agricultura del Ayuntamiento de Marratxí debe informar DESFAVORABLEMENTE al proyecto en cuestión.

Esta área concluye que el proyecto debe contemplar la reducción del PSFV de la Zona 1 y la implantación de una barrera vegetal doble de especies mediterráneas lo que implica un aumento de las zonas de transición entre el entramado urbano y las zonas donde se proyectan las placas solares, contemplando la posibilidad de redistribuir las placas de proyectadas a la Zona 1 o a otras zonas interiores del aeródromo, reduciendo así el impacto visual de la instalación y mejorando la integración paisajística del proyecto.

Por otra parte, cabe destacar que esta barrera vegetal más amplia, supondrá una mejora de la flora y fauna en la zona, así como una mejora de la fijación de CO₂ y una disminución de los gases de efecto invernadero que se generan en el aeródromo.»

- Ayuntamiento de Palma:

«Se informa que:

Se trata de una instalación fotovoltaica en terrenos del aeropuerto de Son Bonet y la instalación de línea de evacuación a 66 kV enterrada por carreteras.

Visto el trazado, queda patente que su inclusión en el término municipal de Palma se limita a la entrada de la línea debajo de la carretera Ma-3017 para introducirse inmediatamente en la subestación eléctrica de Son Orlandis (SGCI/IS; 87-02-E).

Se concluye que:

Teniendo en cuenta que el uso de instalaciones en el Sistema General de Infraestructuras está admitido y que la línea se entierra por la carretera Ma-3017 de titularidad del Consell de Mallorca, el técnico que suscribe del servicio de planeamiento municipal, no encuentra ningún impedimento municipal en esta instalación.»

- Servicio de Explotación y Conservación, del Consell de Mallorca:

«Informamos favorablemente el Parque fotovoltaico Aeropuerto de Son Bonet, en las carreteras Ma-13 A PQ 5+450 a 6+300 y Ma-30 PQ 6+000, en el término municipal de Palma, siempre que se ajusten a las siguientes condiciones:

1. De acuerdo con el artículo 31.2 de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, será preceptivo el informe del organismo titular de la carretera para la puesta en marcha de cualquier actividad nueva o modificación de la existente que surja en el entorno de la carretera y que la pueda afectar directa o indirectamente a las zonas limitadas por unas líneas longitudinales paralelas a las aristas exteriores de la explanación y a una distancia de cien (100) metros en carreteras de cuatro (4) o más carriles y de cincuenta (50) metros en carreteras de dos (2) carriles de las redes primaria y secundaria. Por tanto, no es preceptivo informar sobre el campo fotovoltaico 1 y 3 para estar más allá de estas distancias.

2. De acuerdo con el artículo 31.1 de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, se define como zona de protección de la carretera la comprendida entre dos líneas longitudinales paralelas a las aristas de explanación y a una distancia de éstas de VEINTICINCO (25) metros en las carreteras de cuatro (4) o más carriles y DIECIOCHO (18) metros en las carreteras de dos (2) carriles de las redes primaria y secundaria. En la zona de protección no se podrán realizar obras ni se permitirán más usos que los compatibles con la seguridad vial.

Por tanto, tenemos lo siguiente:

a) Para la carretera Ma-13 A PQ 5+450 a 6+300, con una zona de protección de dieciocho (18) metros. Respecto al campo fotovoltaico 4 y 5, la disposición de las estructuras con placas solares, así como otras instalaciones o edificios de transformación/inversor/baterías, no invadirán esta zona.

3. Según el artículo 33.3.e de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, bajo la calzada, los cruces se realizarán por la solera de las obras de fábrica existentes, en galerías o tubos dispuestos previamente a este efecto o construidas con medios que no alteren el pavimento;

excepcionalmente, se podrán autorizar zanjas en la calzada por razones de urgencia o necesidad, o previamente a una obra de renovación del pavimento existente. Por tanto, el cruce transversal de la línea de evacuación 66 kV soterrada en todo su trazado, bajo la carretera Ma-30 PQ 6+000, se hará con perforación horizontal dirigida con las siguientes condiciones:

- a) El trazado en planta deberá ser perpendicular al tronco de la carretera.
- b) El gálibo mínimo vertical bajo cualquier punto de las diferentes zonas de la plataforma que atraviesa cada una de las dos calzadas será de DOS (2) metros medidos desde la llave de la vaina.
- c) Los pozos de ataque y recepción, así como arquetas de cambio de dirección, asiento todas ellas no registrables, o balizas delimitadoras, deberán situarse a una distancia mínima de OCHO (8) metros desde la arista exterior de la explanación de la Ma-30.
- d) En ningún caso se afectará a otras estructuras e instalaciones existentes, siendo su reposición con cargo al promotor.

4. De acuerdo con el artículo 33.3.c de la Ley 5/90 de Carreteras de la CAIB, las obras de movimiento de tierras y explotaciones mineras, construcciones de pozos, piscinas, deberán realizarse fuera de la zona de protección, los movimientos de tierra, cuya finalidad sea exclusivamente la adecuación del terreno para la explotación agrícola u otros similares que sean admidibles en la zona de protección, podrán autorizarse siempre que no afecten negativamente a las condiciones de trazado de la vía ni al libre curso de las aguas y que estén fuera de la zona de dominio público. Por tanto, los caminos perimetrales de los campos solares dentro de la zona de protección de la Ma-13 A, se formarán con el propio terreno compactado sin prever movimiento de tierra en esta zona.

5. De acuerdo con el artículo 33.3.d de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, se podrá autorizar la construcción de aparcamientos en superficie a una distancia mayor de tres (3) metros de la arista de explanación, siempre que estén fuera de la zona de dominio público y que el acceso y las obras auxiliares sean autorizables. Por tanto, en el área con instalaciones deportivas y por posible ampliación, en caso de utilizarla para la ampliación de estacionamientos de aeronaves, no es autorizable la utilización de soleras de hormigón ni algún tipo de solado. Únicamente se autoriza pavimento granular sin ningún tipo de conglomerante dentro de la zona de protección.

6. De acuerdo con el artículo 33.3.h de la Ley 5/1990 de Carreteras de la CAIB, las instalaciones deportivas no se autorizarán con carácter permanente dentro de la zona de protección. Por tanto, en el área con instalaciones deportivas y por posible ampliación, el campo de fútbol no deberá invadir esta zona de protección de dieciocho (18) metros desde la arista exterior de la explanación.

7. De acuerdo con el artículo 33.3.a de la Ley 5/90 de Carreteras de la CAIB, será preceptiva la autorización del organismo titular de la carretera para la plantación o tala de arbolado y la recogida y evacuación de los productos cuando se realicen a una distancia menor de tres (3) metros de la arista de la explanación y esta pueda verse afectada, y el interesado deberá presentar una memoria descriptiva de las actividades que prevea y de las medidas a tomar para preservar la seguridad del usuario de la carretera. Se prohíben los riegos que, con vientos inferiores a 30 km/h puedan afectar a la calzada. Por tanto, las plantaciones a realizar para actuar como barrera visual entre el aeropuerto y las poblaciones limítrofes, deberán cumplir esta condición.

8. Previamente al inicio de las obras tendrán que recaudar la pertinente autorización del Departamento de Movilidad e Infraestructuras.»

- Servicio de Cambio Climático y Atmósfera (DG de Energía y Cambio Climático), de la Consejería de Transición Energética, Sectores Productivos y Memoria Democrática:

«Se concluye que:

1. El proyecto se alinea con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética.
2. Podría tenerse en cuenta la posibilidad de dotar de almacenamiento energético, para dar cumplimiento a su artículo 43.»

- Red Eléctrica de España (REE):

«Se informa que:

• En cuanto a la planta fotovoltaica Son Bonet y la subestación SEM 66/25 kV, les comunicamos que Red Eléctrica de España no presenta oposición a la concesión de las mismas al no afectar a instalaciones propiedad de Red Eléctrica de España.

• En cuanto a la línea de evacuación subterránea a 66 kV, les comunicamos que pueden verse afectadas las siguientes instalaciones de Red Eléctrica de España:

- L/E 66 kV D/C Marratxí-Molines 1 y 2, desde el soporte 3 hasta el soporte 5.
- L/E 66 kV Marratxí-Son Orlandis 1, desde el soporte 4 hasta el soporte 6.
- L/E 66 kV Marratxí-Son Orlandis 2, desde el soporte 5 hasta el soporte 6.
- L/E 66 kV Santa María-Son Orlandis, en su acometida subterránea en la SE Son Orlandis.
- L/E 220 kV D/C Son Orlandis-Son Reus, desde la SE Son Orlandis hasta el soporte 4.



– La futura línea subterránea a 220 kV Lluçmajor-Son Orlandis, actualmente en fase proyecto, por lo que serán necesarias comunicaciones posteriores para coordinar ambos servicios.

(...)

Les rogamos que se tenga en cuenta esta instalación en el proyecto de referencia, considerando que cualquier afección deberá estar conforme al Real Decreto 1955/2000 y al Reglamento sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión aprobado en Real Decreto 223/2008, de ahora en adelante Marratxí-Molines 1 y 2, y en el Reglamento de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión aprobado en Real Decreto 3151/1968, en adelante *RLEAT, para el resto de las líneas aéreas mencionadas.

Respecto a la posible afección a los soportes de la línea, les informamos que tendrán que tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- La resistencia de difusión de la puesta a tierra de los soportes situados en zonas frecuentadas no será superior a 20 ohmios, y si los soportes están situados en zonas de pública concurrencia, además de no superar ese valor, será obligatorio el uso de electrodos de difusión o tomas de tierra en anillo cerrado. En caso de que su intervención, cambiara la clasificación del tipo de apoyo según su ubicación, deberán notificarlo a Red Eléctrica de España para acometer las acciones pertinentes.
- Los movimientos de tierra que se realizan en torno a los soportes deberán efectuarse a una distancia suficiente que garantice su estabilidad. En la mayoría de los casos, no existirá afección a más de 25 metros de la parte más cercana del soporte. En caso de requerirse algún tipo de excavación o movimiento de tierras a una distancia inferior, se solicitará conformidad previa a la Red Eléctrica de España. En cualquier caso, se adoptarán las medidas para garantizar la estabilidad de los taludes, evitando la erosión, lavado o hundimiento.
- Respecto a la instalación de posibles conducciones bajo tierra (agua, gas, etc.) les recomendamos que ninguna canalización subterránea diste menos de 20 m a la pata más desfavorable del soporte para que, de este modo, quede asegurada la no interferencia de estas canalizaciones con el sistema de puesta a tierra del sistema, y se minimizan los posibles efectos derivados del drenaje de sobretensiones en el terreno a través de este sistema de puesta a tierra.

Cualquier actuación en la zona de la zona de influencia de la línea debe garantizarla servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica con el alcance que se determina en la Ley 24/2013 de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y el Real decreto 1955/2000 que, entre otros requisitos, establecen el derecho de paso línea eléctrica y corte de arbolado, si fuera necesario Independientemente de estas indicaciones deberán tener en cuenta la normativa municipal, autonómica, estatal y comunitaria vigente relativa a esta materia.

Una vez que el proyecto sea definitivo en torno a las líneas, les solicitamos que nos envíen información suficiente (documentos y planes de planta y perfil transversal a escala (EH: 1/2000 EV: 1/500) de las aberturas afectadas para comprobar si se producen afecciones en la línea y verificar el cumplimiento de la normativa vigente.

Por otra parte, les informamos que el trazado de la línea proyectada afecta a terrenos propiedad de Red Eléctrica de España, por lo que tendrán que ponerse en contacto con el Departamento de Gestión de Patrimonio Inmobiliario (teléfono de contacto: 916.... extensión 3240) con la finalidad de suscribir el correspondiente acuerdo que legitime la ocupación del terreno.

Por otra parte, la información de la presente comunicación resulta independiente de la necesaria resolución de los procedimientos de acceso y conexión para la instalación del asunto que, según el Real Decreto 1183/2020, deben completarse para todas las instalaciones que vayan a conectarse a la red, siendo asimismo los correspondientes permisos de acceso y conexión condición previa imprescindible para la 24/2013 del Sector Eléctrico (Artículo 53).»

- DG de Emergencias e Interior, de la Consejería de Presidencia, Función Pública e Igualdad:

«Se concluye que:

Una vez examinada la documentación aportada, desde el punto de vista de la protección civil, como instrumento de la política de seguridad pública para proteger a las personas, los bienes y el medio ambiente, y con el fin de garantizar una adecuada gestión de las emergencias que se puedan originar por causas naturales o derivadas de la acción humana, accidental o intencionada, se informa FAVORABLEMENTE la consulta y petición de informe referente a la autorización administrativa y evaluación de impacto ambiental del proyecto para la instalación del parque fotovoltaico Son Bonet, ubicado en el aeropuerto de Son Bonet, y la línea de evacuación hasta la subestación Son Orlandis.»

- Servicio de Salud Ambiental (DG de Salud Pública y Participación), de la Consejería de Salud y Consumo:

«Se informa favorablemente condicionado a:

1. Cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental.

2. Seguimiento de la intensidad de campos electromagnéticos producidos por la instalación (línea y subestación eléctrica) y cumplimiento de los valores establecidos en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas y medidas.

3. Se deberá garantizar que la población más cercana a las instalaciones no esté expuesta a un campo magnético superior a $0,4 \mu T$.

4. Se deberá tener un protocolo para el transporte, llenado, mantenimiento y vaciado de equipos que utilicen gas SF₆c detección de fugas, actuación en caso de escape accidental y control del consumo anual.»

5. Análisis técnico del expediente

5.1 Alternativas

En el Estudio de impacto ambiental y los documentos de enmienda y complementarios presentados a lo largo del procedimiento se plantean, analizan y justifican diferentes alternativas para la instalación del campo de placas:

- Alternativa 0, de no ejecución del proyecto, supondría no cumplir con lo establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, ni con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética. Tampoco permitiría cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero definidos en los planes estratégicos de AENA. Según el promotor, teniendo en cuenta, además, que los efectos ambientales del proyecto tendrán escasa magnitud, se descarta esta alternativa.
- Alternativas de localización: respecto a las alternativas de ubicación distintas al aeródromo de Son Bonet, el promotor ha analizado las parcelas alternativas situadas en un ámbito geográfico próximo al punto de evacuación de la energía. Dado que la distancia del punto más alejado de los campos solares respecto a la Subestación de Son Orlandis es de unos 4,2 km, han fijado un buffer de análisis de 5 km en torno a la SE. Así, las líneas de evacuación resultantes serán también del mismo orden de magnitud a las existentes en las opciones interiores. Se han establecido criterios ambientales excluyentes, considerado como zonas excluidas aquellas áreas en las que existan zonas ambientalmente protegidas o sensibles delimitadas (Red Natura 2000, Hábitats de interés comunitario, zonas forestales con fracción de cabida cubierta arbórea o arbustiva superior al 10%, lechos de torrente...). Además de estos criterios ambientales, se han descartado aquellas parcelas que presentan algún tipo de actividad productiva (agrícola, ganadera, industrial), así como aquellas parcelas con uso residencial. De esta forma, se han localizado quince parcelas, de las que se han descartado cinco parcelas situadas fuera de suelos de aptitud fotovoltaica alta (que se consideran prioritarios para la implantación de PFV en el Plan Sectorial Director Energético de las Illes Balears), quedando, por tanto, diez parcelas viables. Respecto a estas diez parcelas, y atendiendo a las previsiones del art. 45 de la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, se descartan aquellas parcelas que no se ubican en suelo rústico común de régimen general, quedando tres parcelas viables: una de tipo agrario (parcela 15 con 9,93 ha), agrario-industrial (parcela 4 con 2,13 ha) y de tipo religioso-cementerio-tanatorio (parcela 8 con 7,01 ha). Dado que estas son parcelas de uso productivo, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental, son alternativas con mayor impacto social y productivo que en el interior del aeródromo Son Bonet, motivo por el cual el promotor lo descarta. Por otro lado, se considera que ninguna de las quince parcelas iniciales exteriores al aeródromo dispone de la superficie mínima necesaria para la implantación de los campos solares (19,9 ha), y tampoco se considera el uso de varias parcelas, ya que ello implicaría la necesidad de ejecutar varias líneas de evacuación, incrementando sus afecciones ambientales (movimientos de tierras, emisiones...).

Respecto al descarte de las parcelas ubicadas en suelo urbano, el artículo 36.1 del Decreto 33/2015, de 15 de mayo, de aprobación definitiva de la modificación del Plan Director Sectorial Energético de las Illes Balears establece: «Las instalaciones fotovoltaicas sobre el terreno en suelo urbano y urbanizable se podrán admitir con carácter provisional, siempre que no estén expresamente prohibidas por el planeamiento urbanístico, ni puedan dificultar su ejecución, y siempre que se justifique su necesidad y carácter no permanente, vistas sus características técnicas o la temporalidad de su régimen de titularidad o explotación.» El promotor explica que la planta fotovoltaica que se proyecta no cumple con la característica de provisionalidad o no permanencia exigida normativamente lo que implica inevitablemente la imposibilidad de instalar esta planta en suelo urbano y urbanizable. Siendo así, no ninguna justificación ambiental detallada del descarte tal y como solicita el segundo informe de enmienda de la CMAIB.

- Alternativas dentro de la ubicación seleccionada: respecto a la parcela, se analizan y se justifican a lo largo del estudio de impacto ambiental, su modificación, y los tres documentos de enmienda diferentes alternativas de distribución o planificación del PFV dentro de las instalaciones del aeródromo de Son Bonet:

- Opción de Planificación 1. Ubicación en las cubiertas de edificios del aeropuerto.
- Opción de Planificación 2. Área de instalaciones y servidumbres.
- Opción de Planificación 3. Zona antigua terminal, instalaciones deportivas y edificios de servicio.
- Opción de planificación 4. Área para el posible desarrollo de infraestructuras aeroportuarias.
- Opción de planificación 5. Área de accesos y posibles desarrollos.
- Opción de Planificación 6. Compuesta por 4 campos, tres de ellos ubicados en la zona noreste del aeropuerto y el cuarto ubicado en la zona suroeste.



- Opción de Planificación 1: tejados de los edificios del aeropuerto. Sería una opción técnicamente muy compleja debido a son edificaciones antiguas cuyas cubiertas no tienen capacidad portante suficiente y sería necesario actuar sobre la estructura de las edificaciones, estando varias de ellas incluidas en el Catálogo de Elementos de Interés Artístico, Histórico, Ambiental y Patrimonio Arquitectónico del Municipio de Marratxí.

Los hangares son edificaciones de la década de 1960 con cubierta abovedada y una orientación que no es la más adecuada para el aprovechamiento de la luz solar. Se requeriría el montaje de estructuras especiales adaptadas a la curvatura de la misma con objeto de poder optimizar la inclinación y orientación de las placas, sin que pudiera aprovecharse más que una parte de su superficie. El coste económico sería tan elevado que no permitiría la viabilidad económica de la instalación. La instalación de paneles solares en las cubiertas del Real Aeroclub implicaría casi la total demolición de estas, dada su antigüedad y nula capacidad portante. En el conjunto de estas edificaciones la superficie que podría habilitarse es aproximadamente de 0,9 ha con una potencia pico de 1,16 MWp, inferior a las 19,90 ha necesarias y la potencia de 19,39 MWp, para las que dispone de acceso y conexión concedidos desde julio 2020. Además, estos edificios están incluidos arquitectónico del municipio de Marratxí, lo que supone la imposibilidad de modificar cualquier elemento de su estructura.

- Opción de Planificación 2: área de instalaciones y servidumbres. Esta zona se descarta por existir diversas instalaciones que imposibilitan su ejecución, como una antena de telefonía, una estación meteorológica y edificaciones auxiliares, cuya disposición sobre el terreno, así como sus respectivos viales de acceso, impide su aprovechamiento para la instalación de los paneles fotovoltaicos. De acuerdo con el último documento de enmienda de AENA, en esta localización está prevista la instalación de la Sede de la Dirección Regional Balear de ENAIRE y el Centro de Control de Tráfico Aéreo de Baleares, designado como Infraestructura Crítica en la Directiva 200/114/CE del Consejo de 8/12/2008. El centro de control es un servicio de navegación aérea, considerado como Infraestructura de Dominio Público.
- Opción de Planificación 3: zona de la antigua terminal, instalaciones deportivas y edificios de servicio. De acuerdo con el promotor, el edificio de la antigua terminal, además de su valor histórico, tiene previsto reactivar su uso como sede de centros de formación aeronáutica, incluyendo parte de las instalaciones deportivas en desuso. Existiendo, además, la posibilidad de puesta en servicio de aquellas instalaciones que no resultaran afectadas.

El ayuntamiento de Marratxí considera que no está suficientemente justificado no utilizar el espacio de las antiguas instalaciones deportivas, que actualmente están en desuso y no disponen de licencia de actividades, para disponer placas solares.

En el documento ambiental y en los documentos de enmienda, el promotor indica que la zona de acceso al interior del recinto, es utilizada por los servicios municipales de transporte para facilitar la movilidad de los autobuses urbanos. Adicionalmente, debe tenerse presente que la zona de acceso al edificio de la antigua terminal cuenta con dos hileras de arbolado incluido en el catálogo de árboles singulares del Ayuntamiento de Marratxí. Por otra parte, la posibilidad de utilización de esta zona para la ubicación de los módulos fotovoltaicos requeriría el derribo de los edificios y el desmantelamiento previo de las citadas instalaciones deportivas, implicando un mayor impacto ambiental del proyecto y un sobre coste adicional del mismo. Con esta opción se podría disponer de una superficie útil estimada de 2,5 ha, lo que supone una potencia de 2,5 MWp, claramente inferior a lo necesario sin contar con los demás espacios. Teniendo en cuenta los motivos expuestos, se decide descartar su utilización, ya que utilización del resto de espacios sin eliminar los edificios es suficiente.

- Opción de Planificación 4: área para el posible desarrollo de infraestructuras aeroportuarias. Esta zona se ha descartado por la posibilidad de requerir espacios adicionales en los centros de formación y entrenamiento. Asimismo, en un futuro podría permitirse el desarrollo o instalación de infraestructuras aeroportuarias tanto vinculadas a las actividades de formación como a otras necesidades aeronáuticas.
- Opción de Planificación 5: área de acceso y posibles desarrollos. Se descarta, dado que su superficie es pequeña (1,34 ha) y, además, se ve limitada por la necesidad de respetar los viales para vehículos y aeronaves existentes.
- Opción de Planificación 6 (seleccionada): ejecución del proyecto distribuido en cuatro campos, contemplando la posibilidad de mantener el uso actual de más de 60.000 m² del campo 1 y la conservación del camino perimetral de peatones, en torno al aeropuerto, que permite además la conexión de peatones de la calle de Son Bonet con la calle de Can Baló, además de cumplir con los requerimientos en cuanto a potencia de la instalación y compatibilidad con servidumbres y usos.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, la Opción 6 es la única solución posible por las razones que se exponen a continuación:

- «Presenta un bajo impacto ambiental y operativo al ubicarse en áreas planas dentro del aeropuerto, no está afectado por servidumbres, ni condiciona infraestructuras del aeropuerto ni su futuro desarrollo a medio plazo, y tiene una reducida afección a terceros, teniendo en cuenta la utilización parcial de dicho Campo 1 de esta alternativa.*
- La utilización de los campos previstos permitirá una mejor optimización del PFSV, al poder definir las orientaciones e inclinaciones óptimas para la instalación, sin comprometer instalaciones próximas, y no encontrarse afectados por sombras de vegetación dado que la cobertura de vegetación perimetral prevista se realizará teniendo en consideración la optimización de la captación solar de los paneles.*
- Contempla la posibilidad de mantener el uso actual de más de 60.000 m² del denominado Campo 1, la conservación del camino perimetral de peatones, en torno al aeropuerto, que permite además la conexión peatonal de la calle Son Bonet con la calle Can*



Baló.»

En cualquier caso, el promotor recuerda que AENA no dispone de terrenos propios fuera del perímetro del Plan Director del Aeropuerto, y afirma no ser razonable ni exigible contemplar una opción que necesariamente obligaría a incurrir en otras gestiones y gastos adicionales, dado que se dispone de superficie suficiente para el proyecto, dentro de los límites de su propiedad. Por otra parte, insiste en el carácter de sociedad estatal de AENA y en la obligación de optimizar los recursos públicos que gestiona evitando incurrir en gastos innecesarios para la obtención de los objetivos aprobados por sus órganos rectores y las instituciones públicas a las que está sometida, además esta opción impediría a Aena poder acogerse a la modalidad de autoconsumo, privándola así de derechos y facultades previstos normativamente.

Finalmente, se analizan dos alternativas al trazado de la línea subterránea de evacuación de la energía, con un primer tramo común de 964 m que discurre por el límite norte del Pla de na Tesa (calle de Son Bonet), junto a la alineación de arbolado existente junto a la valla del aeródromo, y un último tramo también en común de 1.902 m hasta llegar a la SE Son Orlandis:

- Línea subterránea de evacuación 1 (seleccionada), propuesta inicialmente en el proyecto, con una longitud total de 5.774 m.
- Línea subterránea de evacuación 2, propuesta por el Ayuntamiento de Marratxí, con una longitud total de 5.492 m.

El promotor realiza un análisis multicriterio para determinar la alternativa más idónea de trazado de la línea de evacuación de la energía, que concluye que la alternativa 1 es ambientalmente mejor, principalmente dado que la aficción a cultivos de frutales es más relevante en la alternativa 2.

En el informe emitido por el Ayuntamiento de Marratxí, en fecha 10 de febrero de 2021, el trazado de la alternativa 2 se considera «más acuerdo con el planeamiento municipal, la conservación de edificios protegidos y la movilidad sostenible dentro del término municipal», indicación a la que AENA ha contestado en varios escritos que no tiene inconveniente en modificar el trazado de la línea para adaptarlo al vial estructural para peatones y ciclistas entre las zonas de Son Ametller y Cas Capità - Pla de Na Tesa, actualmente separada por la Ma-30, o a otra que considere el Ayuntamiento más adecuado.

Desde un punto de vista ambiental, ambos trazados circulan por suelo rústico general, circulan principalmente por caminos o carreteras existentes, y no existe diferencia significativa en creación de zanjas, pero la segunda opción afecta menos a parcelas con cultivos de secano.

5.2 Principales impactos de la alternativa escogida y su corrección

En el estudio de impacto ambiental se presenta una identificación y descripción de los impactos que va a producir el proyecto sobre el entorno así como una caracterización, evaluación y valoración de los más significativos.

En la fase de obra, se han identificado las siguientes actividades productoras de impactos:

- Instalación de las líneas de evacuación (zanjas: excavación, entubado y relleno), y creación de los cimientos de los edificios auxiliares (CT y CMM). Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo, la fauna, la generación de residuos y el confort sonoro diurno; compatible sobre la vegetación, los procesos erosivos, y la emisión de gases y polvo y positivo sobre la generación de empleo.
- Instalación de anclajes. Tiene un impacto bajo sobre los usos del suelo, la fauna, la generación de residuos, el riesgo de incendios y el confort sonoro diurno; compatible sobre la vegetación y las emisiones de gases y polvo y positivo sobre el empleo.
- Realización de zanjas. Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo, la fauna, la generación de residuos, el riesgo de incendios, tráfico, y el confort sonoro diurno; compatible con la vegetación, los procesos erosivos y la emisión de gases y polvo y positivo sobre la generación de empleo.
- Camino perimetral. Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo; compatible sobre la emisión de gases y positivo sobre la generación de empleo y uso social.
- Cerramiento perimetral. Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo, la incidencia visual, la fauna, la generación de residuos, el riesgo de incendios y el confort sonoro diurno siempre que se respete los principios de integración paisajística; compatible sobre el tráfico y la emisión de gases y positivo sobre la generación de empleo.
- Barrera vegetal. Tiene un impacto moderado sobre el riesgo de incendios; y positivo sobre los usos del suelo, incidencia visual, fauna, y emisión de gases.
- Colocación de placas solares. Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo, la incidencia visual, la fauna, el riesgo de incendios y el confort sonoro diurno; compatible sobre el tráfico, vegetación y emisión de gases y positivo sobre la generación de empleo.
- Colocación del CMM, estaciones transformadoras y caseta servicios auxiliares. Tiene un impacto moderado sobre los usos del suelo, la fauna, la generación de residuos, el riesgo de incendios y el confort sonoro diurno y compatible sobre la vegetación y emisión de gases y polvo y positivo sobre la generación de empleo.



En la fase de explotación, las actividades productoras de impactos son las siguientes:

a) Tareas de mantenimiento y conservación. Tiene un impacto bajo sobre el riesgo de incendios, la generación de residuos, el suelo y las aguas y positivo sobre el empleo.

b) Generación de energía renovable. Tiene un impacto positivo sobre el mix energético.

c) Electromagnetismo.

El promotor realizará un seguimiento de la intensidad de campos electromagnéticos producidos por la instalación (línea y subestación eléctrica) y cumplimiento de los valores establecidos en el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas, y medidas de protección sanitaria ante las emisiones radioeléctricas. Aún así, deberán reducirse los límites a alcanzar para garantizar que la población más cercana a las instalaciones no esté expuesta a un campo magnético superior a $0,3 \mu T - 0,4 \mu T$.

d) Emisiones. Tiene un impacto moderado sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos. Se deberá tener un protocolo para el transporte, llenado, mantenimiento y vaciado de equipos que utilicen gas SF₆c detección de fugas, actuación en caso de escape accidental y control del consumo anual, por no tener un impacto severo con la emisión de gases. Los aceites empleados en los transformadores no contendrán PCBs ni PCTs y, además, deberá disponerse de un sistema de alerta para fugas de aceites o lubricantes.

e) Ocupación de territorio. Tiene un impacto moderado sobre los hábitats, es un espacio desnaturalizado, incluido en el ámbito urbano, compatible con la fauna y la vegetación. Para reducir el impacto del uso social y lúdico, debería conseguirse un equilibrio entre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero con la instalación del parque fotovoltaico, y la pérdida del espacio de uso público.

Por lo que respecta a la fase de desmantelamiento de las instalaciones, las actividades productoras de impactos son las siguientes:

a) Desmontaje paneles y estructuras. Tiene un impacto moderado sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos; compatible sobre el tráfico, la incidencia visual, la fauna, la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

b) Retirada CMM, estaciones transformadoras y caseta servicios auxiliares. Tiene un impacto bajo sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos; compatible sobre la incidencia visual, la fauna y la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

c) Retirada pernos/perfiles clavados. Tiene un impacto bajo sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos; compatible sobre la incidencia visual, la fauna y la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

d) Retirada cierres. Tiene un impacto bajo sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos; compatible sobre el tráfico, la incidencia visual, la fauna y la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

e) Descompactación caminos. Tiene un impacto moderado sobre el confort sonoro diurno, el riesgo de incendios y la generación de residuos; compatible sobre la incidencia visual, la fauna y la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

f) Reforestación. Tiene un impacto compatible sobre la incidencia visual, la fauna y la emisión de gases y polvo y positivo sobre el empleo.

Para mitigar los impactos ambientales negativos, en el estudio de impacto ambiental se prevén las siguientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias:

-Medidas para la protección de la atmósfera (riego periódico, campanas captadoras de polvo, limitación velocidad, control y revisión de la maquinaria, potencia adecuada al trabajo, uso de vehículos eléctricos para las labores de mantenimiento, gestión adecuada de los residuos; etc.).

-Medidas para la protección de los niveles acústicos (personal experto en acústica, control mediante sonómetro certificado y calibrado, maquinaria revisada y con el mantenimiento correspondiente, etc.).

- Medidas para la protección del sistema hidrológico (mantenimiento de la maquinaria en zonas específicas; pavimentación mínima imprescindible, medidas para minimizar el consumo de agua; medidas para evitar el vertido de aceites y otros residuos; etc.). No se especifica la limpieza en seco de los módulos fotovoltaicos.

- Medidas para la protección del suelo (se respetarán estrictamente los movimientos de tierra y nivelaciones del suelo estipulados en el proyecto; ubicación de la maquinaria y material en zonas específicas con sistemas impermeabilizados y sistemas de recogida de derrames, retirada y reinstauración de la capa superficial de 2 metros de tierra vegetal en la zona de trabajo y acopio, buscar el balance de tierra cero, escarificado del terreno de 20 a 60 cm después de la obra, etc.).

- Medidas para la protección del paisaje (cumplimentar la vegetación periférica, creación de una barrera vegetal en las zonas donde no existe actualmente, medidas para la integración paisajística de las estaciones transformadoras, el centro de maniobra y medida y la caseta de servicios auxiliares; restitución de las áreas alteradas etc). No se especifica un refuerzo con goteo durante los tres primeros años del trasplante de los árboles hasta su consolidación.

- Medidas para la protección de la vegetación y los hábitats (reducción de la afección a la vegetación arbórea existente en la zona de la instalación, mantenimiento de la vegetación periférica, eliminación de especies invasoras, consideración de las épocas de



reproducción en el cronograma, realización de las obras en horario diurno; revisión de horario de diurno; revisión de la zona de obras para detectar a individuos de fauna; detección y protección de nidos y gazapos etc.).

- Medidas para la adecuada gestión de los residuos (contratación del servicio de entrega a un gestor autorizado, reintegración de las zonas de acopio al final de obra, etc.).

- Medidas para la conservación del patrimonio (en el momento de las excavaciones o actividades de movimiento de tierras, habrá personal especializado en arqueología).

En el estudio de impacto ambiental se concluye que, con el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras propuestas y del plan de vigilancia, el proyecto es viable dado que no se identifican impactos potencialmente significativos o críticos para el medio ambiente. En la propuesta no se ha identificado ningún impacto como severo.

5.3 Consideraciones adicionales

Durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, se ha solicitado tres enmiendas, entre las que se pidió, además de ampliar el análisis de alternativas, la aclaración de los siguientes extremos y con la siguiente respuesta expresada del promotor:

a) Consideración como autoconsumo de la generación del campo FV de Son Bonet

El Ayuntamiento alega que no se cumple con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2023, ya que no considera que la producción sea autoconsumo al encontrarse el aeropuerto de Son Sant Joan a más de 10 Km del aeropuerto Son Bonet.

Según respuesta del promotor al primer informe de enmienda: *«En virtud de lo dispuesto en el artículo 9.4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico (en adelante, «LSE»), una vez ejecutada la construcción de la instalación fotovoltaica, se procederá a su registro en su modalidad de autoconsumo. A estos efectos, de conformidad con el marco normativo de autoconsumo energético y, en particular, de acuerdo con lo que se prevé en el artículo 9.1 de la LSE y 3.1) del Real decreto 244/2019, de 5 de abril, por el que se regulan las condiciones administrativas, técnicas y económicas del autoconsumo de energía eléctrica (de ahora en adelante, «RD 244/2019») se define el autoconsumo como «el consumo por parte de uno o varios consumidores de energía eléctrica procedente de instalaciones de producción próximas a las de consumo y asociadas a los mismos»*

En el caso particular, el proyecto plantea una instalación de producción próxima a las de consumo y asociadas a los mismos en virtud de lo establecido en el apartado g) iv del artículo 3 del citado RD 244/2019. Asimismo, debe tenerse presente que ni la LSE ni el RD 244/2019 establecen, en los requisitos legales para la existencia de autoconsumo, un nivel mínimo de consumo propio asociado a la instalación, ni existe impedimento en que la energía sea inyectada en la red de transporte y distribución.

Por todo ello, se concluye que la instalación de generación propuesta cumple con los requisitos normativos para poder ser calificada como instalación de autoconsumo»

b) Campo 1 se encuentra calificada como Sistema General de Espacio Libre (SG-EL).

Uno de los principales motivos para la disconformidad por parte del Ayuntamiento de Marratxí a la ejecución del proyecto es la consideración de una de las zonas proyectadas como Sistema General de Espacio Libre (SG-EL) al planteamiento urbanístico del municipio, y su voluntad de crear una zona verde en este espacio.

De acuerdo con el promotor: *«En relación con la calificación urbanística del campo 1 del parque fotovoltaico, según las NNSS vigentes de Marratxí, como Sistema General de Espacio Libre (SG-EL), debe señalarse que ésta no se ajusta a derecho por no ser conforme a lo dispuesto en el art. 8 del Real decreto 2591/1988 que dispone lo siguiente:*

«A efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y otros instrumentos generales de ordenación urbana calificarán en los aeropuertos y en sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencias o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Como ya se ha indicado en la respuesta a las alegaciones presentadas al proyecto, el artículo 149.1.20 de la Constitución española establece la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos declarados de interés general. El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, fija los criterios básicos para calificar a los aeropuertos de interés general, manteniendo como tales todos los gestionados por Aena y los de titularidad no estatal anteriormente calificados.

La planificación de los aeropuertos de interés general se rige por lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social – modificado posteriormente por el artículo 52 de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia –, y por su desarrollo a través del Real decreto 2591/1988, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio modificado por el Real





decreto 1189/2011, de 19 de agosto, el Real decreto 297/1013, de 26 de abril; y el Real decreto 1267/1018, de 11 de octubre, donde se contempla la actualización del marco normativo de los aeropuertos.

Dicha legislación establece que es competencia del Ministerio de Fomento (actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), la delimitación de una zona de servicio para los aeropuertos de interés general, que incluya las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a tareas complementarias de las mismas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto, así como la aprobación del correspondiente Plan Director.

Tanto el Plan Director vigente del aeropuerto de Son Bonet, aprobado por Orden FOM/2550/2011 de 31 de agosto, como el anterior aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 31 de julio de 2001, califican al denominado Campo 1 como «zona de servicio aeroportuario».

Cabe recordar que en la tramitación de ambos planes directores se establecieron las oportunas fases de consulta a las administraciones territoriales y municipales con competencia sobre el territorio, tal y como establece el Real Decreto 2591/1998.

La falta de modificación del planeamiento urbanístico municipal no exige de considerar la Zona de Servicio definida por el vigente Plan Director como Sistema General Aeroportuario, por el que, las NS de Marratxí, en su artículo 183, ya recogen que en el Suelo Rústico ocupado por equipamientos o infraestructuras calificados como Sistemas Generales se regularán específicamente mediante lo señalado en la legislación vigente de cada materia sectorial.

Por todo lo expuesto, el Campo 1 se califica como Sistema General Aeroportuario.»

Adicionalmente, sobre la utilización de la zona como espacio de recreo de vecinal y sobre las medidas para evitar los perjuicios sociales de eliminar el mencionado ELP, el promotor se ha comprometido a:

«El proyecto presentado respeta el camino perimetral asfaltado y arbolado, en su parte norte, del Camp 1 y permite además la posibilidad del uso social del espacio no utilizado por la planta fotovoltaica, lo que suponía en su conjunto más de 6 hectáreas (un 34% de la superficie), en el proyecto presentado.

Adicionalmente, se solicitó, el 13 de mayo de 2021, la convocatoria de una reunión formal con responsables municipales. La citada reunión fue convocada por la secretaría municipal para el día 26 de mayo de 2021 a las 13 horas, en la sede del Ayuntamiento de Marratxí, con la presencia del equipo de gobierno del ayuntamiento y los representantes de AENA. (...)

En caso de que el Ayuntamiento de Marratxí así lo considere, AENA se compromete a la adecuación de la parte del campo 1 no ocupada por la planta fotovoltaica para permitir usos lúdicos y deportivos de los vecindarios de la zona, incluyendo, los siguientes: enjardinamiento, parque infantil, instalación de mobiliario necesario para realización de actividades físicas de la tercera edad, parque canino, bancos, sendas de peatones (en especial para conectar el Camino de Can Frontera con la calle Son Bonet), así como la adecuación de la geometría de la superficie utilizada por la Planta Fotovoltaica en esta zona para mantener la comunicación peatonal entre la calle Son Bonet y el Camino de Can Frontera, de la misma manera que se mantiene la comunicación entre la calle Son Bonet y la calle Can Baló mediante el camino perimetral existente.

Así como cualquier otra orientación por parte del municipio, relacionada con actividades de uso social, que sea compatible con la actividad aeroportuaria y por tanto con la planta fotovoltaica, para lo que se suscribiría el correspondiente Acuerdo con el ayuntamiento.»

c) En relación con la Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética, en el informe del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera se concluye que «Se podría tener en cuenta la posibilidad de dotar de almacenamiento energético, para dar cumplimiento a su artículo 43».

De acuerdo con el promotor, el proyecto presentado cuenta con permiso de acceso a la red de transporte, en Son Orlandis 66, concedido el 9 de julio de 2020, y posteriormente, con fecha 9 de julio de 2021, se obtuvo el permiso de conexión a la red. La conexión se realizaría en la propia subestación, siguiendo las indicaciones de Red Eléctrica para evitar cualquier afección a la red, y dadas las características del proyecto, la no inclusión de baterías no supone ninguna reducción de la red necesaria para la integración del proyecto en el sistema eléctrico balear. Actualmente no existe obligación legal de incluir sistemas de almacenamiento en proyectos de parques fotovoltaicos.

AENA no contempla actualmente la instalación de baterías debido, por un lado, a que la tecnología de almacenamiento todavía se encuentra en un estadio temprano que incrementa la complejidad del proyecto, y, por otro, no existe una localización adecuada a la distribución del proyecto para su instalación. Sin embargo, no descarta la opción de incluirlo en fases posteriores de desarrollo.

d) Cumplimiento del Anexo F del Decreto 33/2015 de aprobación definitiva de la modificación del Plan Director Sectorial Energético (PDSEIB).

Para la justificación del cumplimiento de los condicionantes del anexo F del Decreto 33/2015, de 15 de mayo, de aprobación definitiva de la modificación del PDSEIB, para instalaciones fotovoltaicas de tipo D (> 10 ha), y del art. 21, apartado 2, letra b, del Decreto legislativo 1/2020, que exige la presentación de un anexo consistente en un estudio sobre el impacto directo e inducido del proyecto sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de gases de efecto invernadero, d y también la vulnerabilidad ante el cambio climático, el promotor incluye en el Estudio de Impacto Ambiental y en la documentación de enmienda un «Anexo II. Estudio Energético y sobre el Cambio Climático» consistente en el estudio sobre el impacto directo e inducido del proyecto sobre el consumo energético, la punta de demanda y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la vulnerabilidad frente al cambio climático. De acuerdo con la documentación, la planta fotovoltaica de Son Bonet de 19,39 MWp generará alrededor de un 40% de energía renovable para los dos aeropuertos de la isla, equivalente al consumo de unos 9.000 hogares durante todo un año y evitará la emisión de cerca de 39.351 toneladas de CO₂ a la atmósfera. El Servicio de Cambio Climático y Atmósfera informó favorablemente el expediente.

Asimismo, ha presentado un Anexo i. Cumplimiento del Anexo F del Decreto 33/2015» en relación con el cumplimiento del PDSEIB para instalaciones fotovoltaicas de tipo D. Respecto al cumplimiento, la primera medida o condicionante SOL-A01 es priorizar la localización de las instalaciones en espacios de poco valor ambiental y campos de cultivo con baja productividad, que sería el caso. Respecto al resto de medidas y condicionantes, se cumplen en su mayoría.

Aun así, el condicionante SOL-A03 especifica que la impermeabilización del suelo deberá ser, tal y como se recomienda en la bibliografía sobre el tema, <5% de la superficie total de explotación. El condicionante SOL-B09 que el sistema de anclaje se realizará mediante pernos perforadores o sistema equivalente. El condicionante SOL-D04 determina que el diseño de los caminos, plataformas y construcciones asociadas al parque será de forma que se minimice su impacto sobre el entorno cercano y que los materiales y la composición de estas construcciones se adaptarán al entorno donde se localicen. El condicionante SOL-I01 que se minimizarán las necesidades de impermeabilizar el terreno de acuerdo a la medida SOL-A03. En relación con estas medidas, y sobre la cimentación, el estudio de impacto ambiental incluye:

«Realización de las cimentaciones (para el anclaje de la estructura de los paneles con los 32.318 módulos fotovoltaicos; 6.823 puntos de hincado de la estructura soporte de acero hasta 1,5 m de profundidad), acometidas (excavación de zanjas para las canalizaciones subterráneas, de hasta 135 cm de profundidad y 70 cm de anchura, las de mayor tamaño) y estructuras (construcción y colocación de los soportes para los paneles).

- Construcción de los distintos elementos dispuestos en la parcela, incluyendo la urbanización: accesos, viales interiores y vallado perimetral definitivo (3.563 metros de longitud), perimetrandos los campos en sus distintos espacios (subparcelas que los componen), para mantener la funcionalidad de caminos.
- Construcción e instalación de edificios (subestación SEM 25/66 kV, así como de los centros de transformación e inversión (4).
- Conexión (subterránea) de la PSFV con la subestación existente Son Orlandis REE 220/66 kV (mediante línea de evacuación de 5.774 m de longitud) y red eléctrica del aeropuerto.
- Funcionamiento y mantenimiento de instalaciones auxiliares (zona de acopios de materiales, parque de maquinaria y oficinas, punto limpio para la gestión de residuos) en el Campo 1.(...).

En el proyecto, se especifica: «(...)El anclaje de las estructuras puede realizarse mediante cimentación con hormigón o hincado directamente al terreno (...)»

Así parece que no se cumple la condición de no crear soportes cementados para los paneles solares, así como tampoco el porcentaje de cimentación. También, debe evitarse la cimentación de los accesos y de los viales interiores, así como del perimetral de los campos en los distintos espacios o en la zona de acopio de materiales.

e) Campos electromagnéticos

El documento medioambiental estipula garantizar el cumplimiento de los valores de los campos eléctricos y electromagnéticos identificados en la Planta Solar Fovovoltaica (PSFV), en particular la Recomendación 1999/519/CE, del Consejo Europeo relativa a la exposición del público en general a los campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz), con unos niveles de emisiones de 100 µT.

Aun así, esta recomendación es de 1999, desde el momento de su publicación hasta la actualidad, se han realizado estudios y publicado artículos que indican, por ejemplo, que exposiciones constantes a lo largo del tiempo a emisiones por encima de los 0,3 µT-0,4 µT producen aumentos de temperatura en los tejidos, aunque hasta el momento no hay una base científica suficiente para determinar la relación directa entre las emisiones de los parques fotovoltaicos y las repercusiones adversas para la salud al ser un sistema complejo, que también depende de la capacidad de cada cuerpo para absorberlas, siendo más determinante en los primeros años de desarrollo y crecimiento (niños). Para evitar riesgos para la salud y prevenir interacciones adversas con los CEM de radiofrecuencia (es decir, para prevenir el estrés térmico corporal y el calentamiento localizado excesivo), se recomienda limitar la exposición de forma que nunca se llegue al umbral en el que estas interacciones se vuelven perjudiciales.



El EIA prevé un año de análisis de los cuatro transformadores del parque fotovoltaico, así como la línea de evacuación de 66 kV que llega hasta la estación de Son Orlandis (con una longitud de 5.774 m), con un mínimo de seis puntos de medida perimetrales del Campo 1 con el espacio urbano residencial de la calle Xaloc y camino de Can Frontera, pero en el documento ambiental no se ha incluido una modelización de los campos de emisiones electromagnéticas.

La subestación SEM y los centros de transformación 3 y 4 están muy cerca del camino de Can Frontera, y sin la modelización de los campos de emisiones electromagnéticas, de intensidad y su dispersión, no se puede determinar si en las viviendas más cercanas a la subestación tendrá una incidencia superior a 0,3 µT-0,4 µT. Así, es adecuado que el promotor realice un estudio previo a la ejecución del proyecto para cumplir con estos parámetros y, en caso contrario, mover la localización de la subestación o transformadores dentro de la distribución del fotovoltaico para alcanzar este objetivo.

f) Integración paisajística

No se dispone del informe de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje, del Consell de Mallorca, en relación con la integración paisajística del proyecto en la Unidad Paisajística 4 (UP-4) "Badia de Palma y Pla de Sant Jordi", de las Normas de Ordenación del Plan territorial insular de Mallorca. El 28 de enero de 2021 se inició el trámite de información pública para autorización administrativa, declaración de proyecto estratégico industrial y evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. En el marco de dicho trámite fue consultada la Dirección Insular de Territorio y Paisaje, del Consell de Mallorca sin que este organismo haya emitido informe al respecto. Se solicitó a la Dirección General de Energía y Cambio Climático reiterarse la petición del informe de la Dirección Insular de Territorio y Paisaje del Consell de Mallorca, en fecha 5 de septiembre de 2022. A día de hoy todavía no se dispone de este informe, que no es preceptivo.

El proyecto se desarrolla en un área rodeada de suelo urbano, dentro de una instalación aeroportuaria, por lo que no puede considerarse una ruptura de un paisaje abierto y natural, que limite la armonía del paisaje o desfigure la perspectiva propia del mismo, tal y como estipula el artículo 68 de la Ley de Urbanismo de Baleares.

En el análisis de las cuencas visuales que realiza el promotor en el estudio de impacto ambiental, queda patente que la visibilidad es reducida, limitada principalmente a los edificios periféricos en el aeropuerto.

De acuerdo con las normas subsidiarias (NNSS) de Marratxí el camino de Can Frontera contiene diversas tipologías de calificación: urbano RE_IP_IC Intensiva C, RE_EU_RU800 Residencial extensiva unifamiliar aislada (Parcela mín. 800 m²) y RE_NA_EA Extensiva Antigua; y en el camino de son Bonet el suelo tiene una calificación RE_IP_UJ Urbana Jardí. Las NNSS establecen retranqueos y distancias en los siguientes umbrales:

- RE_NA_EA Extensiva Antigua (art. 138 de la NNSS Marratxí) indica las posibles separaciones de la edificación de las medianeras existentes así como de la alineación del vial deberá tenerse en cuenta el emplazamiento de las edificaciones colindantes y mediante un Estudio conjunto de volúmenes y fachadas con los edificios limítrofes, a los efectos de emplazar la nueva edificación.
- RE_IP_IC Intensiva C (art. 139 de la NNSS Marratxí): las manzanas definidas como totalmente edificables (TE) deberán desarrollarse mediante la redacción de un Estudio de Detalle de Ordenación de volúmenes.
- En el caso de RE_IP_UJ Urbana Jardí (art. 139 de la NNSS Marratxí) el retranqueo o separación obligatoria mínima respecto a la alineación oficial debe ser de 3,00 m.
- Residencial extensiva unifamiliar aislada (art. 141 de la NNSS Marratxí) el retranqueo o separación obligatoria mínima a linderos de la planta baja será de 3,00 m.

En los tres casos, la instalación se sitúa al otro lado del camino o carretera y no existe una referencia de alineación, por lo que parece que la distancia al límite de la parcela debería ser de 3,00 m. mínimo. Aun así, y considerando el impacto visual del campo de fotovoltaicas, es criterio del órgano ambiental aplicar a todas las instalaciones fotovoltaicas una distancia de 30 metros desde las placas al límite de las viviendas aisladas o de zonas residenciales. Esta distancia permite además la creación de una zona de seguridad respecto a emisiones electromagnéticas, y la creación de una barrera vegetal, que ayuda a reducir el impacto visual, reducir el posible efecto de burbuja de calor o la visibilidad de los reflejos de luz sobre las placas solares.

El estudio de impacto ambiental prevé la creación de una pantalla vegetal perimétrica, que se describe doble en el camino de Can Frontera y camino de son Bonet, con pinos y adelfas (*Nerium oleander*). Cabe decir que las adelfas son una especie ornamental no autóctona de las Islas Baleares.

Así, entre límite de las placas solares y el límite de las viviendas del camino de Can Frontera y camino de Son Bonet, se debe dejar una distancia mínima de 30 metros. Dentro de las parcelas del aeropuerto de Son Bonet, debe aprovecharse esta distancia para crear la pantalla vegetal. Ésta debería tener 5 metros con especies vegetales autóctonas de la zona de porte medio-grande y con bajos requerimientos hídricos, con alternancia de volúmenes, distancias y alturas. Este espacio puede aprovecharse para instalar los elementos de circulación de peatones, de uso lúdico y social que la entidad aeroportuaria y/o el Ayuntamiento de Marratxí acuerden ejecutar o consideren oportunos, que, en cualquier caso, deben utilizar soluciones preferentemente permeables, para permitir la absorción de la lluvia por parte del terreno.

En la zona de la instalación de placas fotovoltaicas que delimiten con la carretera Ma-13A, se deberá crear también una pantalla vegetal de entre 3 y 5 metros con especies vegetales autóctonas de porte medio-grande y con bajos requerimientos hídricos, a continuación de los 18 metros de retranqueo de seguridad de protección de carreteras, o, en caso de realizarse dentro de esos 18 metros, deberá contar con la autorización del organismo titular de la carretera.

Las normas subsidiarias (NNSS) de Marratxí, en los artículos 110 y 111, establecen los criterios de protección del arbolado, así como el tratamiento de los espacios libres de parcela, que establece será ajardinado y/o arbolado, al menos en un cincuenta por ciento (50%) de su superficie, incluidos los espacios de retranqueo.

Respecto a la creación de nuevas edificaciones y construcciones, como se desarrollan en suelo rústico, es de aplicación la Norma 22 del Plan Territorial Insular de Mallorca (PTIM), concretamente:

«(...) 5) La carpintería exterior de las edificaciones será de madera o metálica de tipología idéntica a la tradicional.

6) El aspecto visual de los materiales y acabados de las fachadas será de la gama de la piedra, del marés o de los ocres suelo. Se prohíben los acabados con elementos constructivos vistos como ladrillo, bloque de hormigón y similares.

7) La cubierta será inclinada de teja árabe; se permitirá otro tipo de cubiertas tradicionales en los cuerpos y elementos complementarios, siempre que estos no superen el 20% de la superficie ocupada total de la edificación principal. En la cubierta, deberán quedar integrados todos los elementos que deban instalarse en la parte superior del edificio, de forma que no sean visibles a larga distancia.

8) Las aguas residuales generadas no se podrán verter en pozos negros o zanjas filtrantes negras. Los proyectos técnicos a partir de los cuales se solicite la licencia de construcción contendrán el sistema de evacuación que garantice el cumplimiento de esa condición.

b. Condiciones de posición e implantación:

1) Los edificios, en su ubicación dentro de la parcela, tendrán que salvaguardar la condición rústica de los terrenos, la protección de las características generales del paisaje y la reducción del impacto visual. (...)

c. Condiciones de la parcela no ocupada por la edificación:

(...) 3) Las vallas de las propiedades, cuando no sean de obra, serán de malla metálica ancha, eléctricas o de seto; cuando sean de obra serán de esquinas de piedra arenisca no aterrajadas o de pared seca con una altura de cuerpo máxima de un metro en ambos casos, admitiéndose sobre su coronación y hasta la altura máxima de dos metros y veinte centímetros la disposición de elementos diáfanos ejecutados mediante los sistemas tradicionales de la zona. Excepto en el caso de huertos y explotaciones intensivas, deberán dejarse separaciones o aberturas necesarias para permitir el paso del agua y de la fauna silvestre. (...)»

Respecto al cerramiento del perímetro, si bien podría justificarse por cuestiones de seguridad no crear separaciones o aberturas para permitir el paso de la fauna al aeropuerto, su construcción y aspecto en los demás extremos debe modificarse para ajustarla al PTIM, y velar por que los edificios auxiliares también se ajusten a las normas de integración paisajística. En la zona donde se instalen los edificios auxiliar, se velará por que su visibilidad se cubra con la pantalla vegetal, sobre todo en el campo 1.

g) Emisiones

Respecto a las emisiones lumínicas, el artículo 5, sobre zonificación, de la Ley 3/2005, 20 de abril, de Protección del Medio Nocturno de las Illes Balears, establece la Zona E4 como áreas incluidas en ámbitos territoriales que admiten brillo alto, que parece que debería ser aplicable a zonas urbanas. Esta ley debe ser desarrollada reglamentariamente, pero el Ayuntamiento de Marratxí no ha establecido una zonificación propia. En cualquier caso debe cumplirse con el artículo 2 de la Ley 3/2005, finalidades, para mantener las condiciones naturales, promover la eficiencia energética, evitar la intrusión lumínica en el entorno doméstico y prevenir y corregir los efectos de la contaminación lumínica en la visión del cielo. Asimismo, el SOL-E01 del Anexo F del PDSEIB establece que se utilizarán modelos de luminarias que garanticen una máxima eficiencia en la iluminación del espacio que deba ser iluminado, y que prevean, asimismo, un correcto direccionamiento del haz luminoso.

Respecto a las emisiones sonoras, los objetivos de calidad acústica están 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 que se refiere a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (modificado por el Real Decreto 1038/2010). Este RD establece en su Anexo II los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los sectores acústicos de tipo f, del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos, que será la calidad aplicable al resto de áreas acústicas en conflicto. El artículo 7.5 del RD establece que, en áreas urbanizadas existentes la delimitación de los sectores del área acústica de tipo f del territorio grabados por servidumbres acústicas y la determinación de las limitaciones aplicables en los mismos, estará orientada a compatibilizar, en la medida de lo posible, las actividades

existentes o futuras en estos sectores del territorio con las propias de correspondientes a las zonas afectadas, por lo que el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto. El promotor realiza un análisis de los puntos de emisión y aplicó los límites del RD 1367/2007 para zonas residenciales de 65 dB(A) en horario diurno y 55 dB(A) en horario nocturno, ya que el Ayuntamiento de Marratxí no tiene una normativa de zonificación y límites de emisiones sonoras específica. El resultado del estudio en la fase de ejecución del proyecto, aplicadas las distancias de atenuación, es una emisión de ruido promedio de 36 dB(A), considerablemente inferior al límite diurno de 55 dB(A).

Una de las reclamaciones del Ayuntamiento de Marratxí es que no se haya realizado una simulación conjunta con las emisiones sonoras de la actividad de transporte aéreo, para comprobar que el conjunto de ambas actividades están por debajo de los límites mencionados.

Conclusiones

Primero. Por todo lo anterior, **se formula la declaración de impacto ambiental favorable del proyecto del parque fotovoltaico Son Bonet**, situado en la referencia catastral 4337599DD7843N0000IG, en el TM de Marratxí, promovido por AENA SME SA, dado que previsiblemente no se producirán impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre que se cumplan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas por el EIA, firmado por el Sr. D. José Luis González Maside, ambientólogo y biólogo, por el Sr. Juan Carlos Rebollo Izquierdo y por el Sr. Salvador Lorente Calvo, biólogos, y por la Sra. Mónica Solbes Galiana, bióloga, en fecha septiembre de 2022, y la documentación complementaria y de enmienda presentada por el promotor en fechas 7/10/22, 1/02/23 y 8/08/24, y los condicionantes siguientes:

1. La presente declaración de impacto ambiental no incluye un sistema de almacenamiento de energía por baterías, que, de acuerdo con el anexo II Grupo 4 apartado n) de la Ley 21/2023, de evaluación ambiental, deberá someterse a evaluación de impacto ambiental simplificada si se instala en una fase posterior.

2. En cuanto a la instalación:

- Entre el límite de las placas solares y el límite de las parcelas del PFV, a lo largo del camino de Can Frontera, camino de Son Bonet y la carretera Ma-13A, se debe dejar una distancia mínima de 30 metros de esponjamiento, donde se integrará la barrera vegetal.
- Se realizará una modelización de los campos de emisiones electromagnéticos, de intensidad y de su dispersión, previa a la ejecución del proyecto, para determinar si en el exterior de las viviendas más cercanas a la subestación o a los transformadores existe una incidencia superior a 0,3 μ T- 0,4 μ T y, si es así, redistribuir la localización de esos equipamientos transformación) (SEM o centros de transformación) que lo generen para alcanzar ese límite máximo.
- El soporte para las estructuras de las placas solares no debe ser cementado, debe realizarse mediante pernos perforadores directamente en el terreno o sistema equivalente.
- No se pavimentarán los caminos perimetrales necesarios para el adecuado mantenimiento de la instalación, ni para la creación de caminos peatonales, ni la zona de acopio de materiales.
- La forma de implantación de los paneles fotovoltaicos en la parcela se adaptará lo máximo posible a la forma parcelaria para no generar formas poligonales de trazado artificial ni crear espacios residuales de difícil acceso y uso.
- Los edificios auxiliares deben cumplir con las condiciones de integración paisajística de la Norma 22 del Plan Territorial de Mallorca.
- Las valla periférica debe cumplir con las condiciones de la norma 22 del Plan Territorial de Mallorca para suelo rústico: *«Las vallas de las propiedades, cuando no sean de obra, serán de malla metálica ancha, eléctricas o de seto; cuando sean de obra, serán de cantos de marés no enlucidos o de pared seca con una altura de cuerpo máxima de un metro en ambos casos, y se admitirá sobre su coronación y hasta la altura máxima de dos metros y veinte centímetros la disposición de elementos diáfanos ejecutados mediante los sistemas tradicionales de la zona (...)»*.
- Se velará por que el sistema de iluminación cumpla los objetivos del artículo 2 de la Ley 3/2005, 20 de abril, de protección del medio nocturno de las Illes Balears, y del condicionante SOL-E01 del Anexo F del PDSEIB.

3. En cuanto a la barrera vegetal:

- Entre el límite de las placas solares y el límite de las viviendas del camino de Can Frontera y el camino de Son Bonet, la pantalla vegetal debe ocupar 5 metros de amplitud con especies vegetales autóctonas de la zona de porte medio-grande y con bajos requerimientos hídricos, con alternancia de alturas y volúmenes para cerrar los espacios visibles de la zona residencial.
- Entre el límite de las placas solares y la carretera Ma-13A, se deberá crear una pantalla vegetal de 5 metros con especies vegetales autóctonas de porte medio-grande con bajos requerimientos hídricos a continuación de los 18 metros de retranqueo de seguridad de protección de carreteras, o en caso de hacerlo dentro de los 18 metros, deberá contar con la autorización del organismo titular de la carretera.
- Se deben trasplantar la máxima cantidad posible de los árboles que deben retirarse del área afectada por el proyecto y que estén en buenas condiciones para la creación de la barrera vegetal.
- Se realizarán revisiones periódicas, mantenimiento, limpieza y reposición de ejemplares muertos durante toda la vida del parque y



se alcanzará una altura de 3 metros en un término máximo de 3 años, para la efectividad del apantallamiento vegetal.

- Se tendrán que realizar riegos de refuerzo, sobre todo durante la fase de siembra y los dos primeros años, en los meses estivales, cuando el estrés hídrico es mayor. Se realizará el riego en horario de menor intensidad lumínica, preferiblemente con agua depurada.
- El órgano sustantivo y el órgano ambiental podrán, en cualquier momento, verificar el estado de la barrera vegetal y, en caso de que no estuviera bien ejecutada, el órgano sustantivo obligará al promotor a instalarla con las consecuencias establecidas en la ley por incumplimiento de la DIA.

4. En cuanto a la fauna:

- Antes de iniciar las tareas de desbroce, será necesario realizar una prospección previa para detectar la posible presencia de ejemplares de tortuga mediterránea, que deberán trasladarse a un lugar cercano y seguro de condiciones similares.
- Las zanjas que se mantengan abiertas durante más de 24 horas deberán revisarse a diario y antes de su cierre, para detectar la fauna que pueda quedar atrapada y se colocarán elementos que les permitan la salida.
- Se tendrán que realizar inspecciones visuales dentro de la parcela de forma periódica, para revisar la presencia de posibles animales heridos o muertos. En caso de encontrarse un animal muerto o herido y que sea una especie catalogada o protegida, o en caso de duda, deberá avisarse al 112 o a los agentes de medio ambiente del Gobierno de las Illes Balears. En caso de que sea un cadáver, no se deberá tocar, en ningún caso, ni desplazarlo, dejándolo intacto tal y como se ha encontrado.
- No se pueden utilizar plaguicidas ni otros venenos en el terreno del parque fotovoltaico. Se hará el control de la vegetación del interior del parque fotovoltaico mediante pasto con rebaño ovino o con medios mecánicos que no afecten al suelo (desbrozadoras). El control de plagas (insectos, lagomorfos o roedores) se realizará por medios mecánicos o biológicos.

5. En cuanto al impacto paisajístico:

- Los acabados de las construcciones auxiliares del PFV tendrán que cumplir las condiciones de integración paisajística y ambiental recogidas en la Norma 22 del PTM (cubierta inclinada de teja árabe, acabados de fachada de la gama de la piedra, del marés o de los ocres tierra, carpintería exterior de tipología idéntica a la tradicional).
- El cierre de la instalación consistirá en malla metálica galvanizada de tipo cinético con dimensiones 15 x 15 cm, con una altura máxima de 2,2 m, que en ningún caso llevará alambre espinoso para evitar daños a las aves o rapaces nocturnas. Los cerramientos de la finca tendrán que cumplir con las condiciones de las Normas Subsidiarias del término municipal de Marratxí y del Plan Territorial de Mallorca (altura máxima de 2,20 m), así como evitar la parcelación doble o triple en la medida de lo posible.
- Se debe velar que la visibilidad de los edificios auxiliares y los transformadores quede mitigada por la barrera vegetal en el campo 1.

6. En cuanto a las emisiones:

- Se seleccionarán equipos que no utilicen gas SF6 o que tengan un consumo mínimo de ese gas. Se tendrá un protocolo para el transporte, llenado, mantenimiento y vaciado de equipos que utilicen gas (SF6); detección de fugas, actuación en caso de escape accidental y control del consumo anual. Se tendrán que compensar las emisiones de gas SF6 mediante reforestaciones, deberá reforestarse la superficie necesaria para absorber la cantidad equivalente a las emisiones anuales de SF6.
- Los aceites empleados en los transformadores no contendrán PCBs ni PCTs y, además, deberá disponerse de un sistema de alerta para fugas de aceites o lubricantes.
- Durante la ejecución de las obras, deben adoptarse las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las maquinarias. Entre otros, el mantenimiento de los vehículos y maquinaria deberá realizarse fuera del ámbito de actuación.

7. En cuanto al ruido:

- Durante la fase de explotación deben realizarse controles periódicos de los niveles de ruido.
- Las instalaciones deben diseñarse para que los niveles de ruido exterior sean los niveles de calidad acústica establecidos por la normativa estatal, autonómica y local en materia acústica.
- Si durante la fase de explotación, como resultado de los controles periódicos del conjunto del ruido, se comprueba que no se cumplen los niveles de calidad acústica establecidos, deben aplicarse soluciones técnicas que permitan alcanzarlos.

8. En cuanto al campo electromagnético:

- El análisis previsto en el documento ambiental durante el primer año de los cuatro transformadores del parque fotovoltaico, así como la línea de evacuación de 66 kV que llega hasta la estación de Son Orlandis, debe verificar que en los límites exteriores de las instalaciones y viviendas a menos de 100 m de los puntos de emisión de la instalación, considerando para el cálculo a una distancia de 0,2 m de los límites del mismo y a una altura de 1 m, no debe superar la intensidad de emisiones de 0,3 - 0,4 microTeslas. En caso de que se superen, se tomarán las medidas técnicas necesarias para reducir los niveles hasta ese límite.
- A partir del primer año, se tendrán que realizar medidas periódicas de intensidad del campo electromagnético durante toda la vida



útil de la instalación fotovoltaica, de la línea eléctrica y de la subestación eléctrica, las cuales deberán incluirse dentro del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA) y su coste figurar en el presupuesto del proyecto. Las medidas se tendrán que programar a aquellas horas y meses de máxima producción del parque fotovoltaico, para el cumplimiento del párrafo anterior.

- En caso de que se instalen los sistemas de almacenamiento de baterías de ion litio y sin perjuicio de que el proyecto pueda ser objeto de evaluación ambiental, se tendrán que establecer controles de campo magnéticos para estos elementos en el plan de vigilancia ambiental, en el sentido de los párrafos anteriores.

9. En cuanto a la gestión hídrica:

- La limpieza de los paneles fotovoltaicos se realizará, en la medida de lo posible, "en seco", sin uso de agua, con el fin de ahorrar este recurso, y si no fuera posible, se realizará con agua regenerada.

- Las aguas utilizadas para minimizar emisiones de polvo durante la fase de obras serán preferentemente regeneradas.

- Durante la ejecución de las obras, deben adoptarse las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las maquinarias.

- Se priorizará la limpieza en seco de las placas fotovoltaicas. Si no fuera suficiente, bajo el cumplimiento del RD 1620/2007 de 7 de diciembre, se recomienda el uso de aguas regeneradas para uso propio de las instalaciones.

- En los servicios sanitarios en los edificios auxiliares, el proyecto debe prever la instalación de grifos o griferías con temporizadores, o cuya apertura y cierre se realice mediante sensores de presencia u otros sistemas que permitan un ahorro equivalente de agua. Las aguas residuales deben conectarse a la red municipal, o, en caso de ser imposible su conexión, deberán disponer de un sistema autónomo de tratamiento de las aguas residuales que produzcan y cumplir con las condiciones y obligaciones del artículo 70 del Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Illes Balears, aprobado por Real Decreto 49/2023, de 24 de enero.

- No se permite el vertido de aguas residuales sin tratar, independientemente del tipo de vertido, directo o indirecto, o del punto de vertido.

- Se reducirá al mínimo la cimentación del terreno y se respetará la capacidad de absorción hídrica.

10. En cuanto al desmantelamiento de la instalación:

- Una vez finalizada la vida útil de la instalación, se restaurará el terreno en su estado original y se tomarán las medidas correctoras necesarias para minimizar o eliminar el impacto ambiental asociado. En caso de que posteriormente se desee continuar explotando como PFV, deberá ser sometido a un nuevo procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

- El desmantelamiento no supondrá la eliminación de las barreras vegetales y del resto de plantaciones.

11. En cuanto a la gestión de residuos, se tendrán que gestionar correctamente los paneles fotovoltaicos, tanto en la fase de explotación como de desmantelamiento, de acuerdo con lo que se prevé en el RD 110/2015 de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, mediante una declaración responsable que deberá ser firmada por el promotor y/o el propietario, sin perjuicio de que el órgano sustantivo valore la aplicación potestativa del art. 33 del Decreto legislativo 1/2020, relativo a finanzas y/o seguros para garantizar este desmantelamiento.

12. Dado que el presupuesto del proyecto supera el millón de euros, incluidas las partidas específicas relativas a las medidas ambientales y su seguimiento, el promotor deberá designar a un auditor ambiental que acredite que se cumple la DIA. El coste de esta contratación deberá incluirse en el presupuesto total.

13. Se enviará al órgano ambiental el plan de vigilancia ambiental, incluyendo los indicadores de seguimiento que se utilizarán para realizar el seguimiento de las medidas ambientales propuestas, además del establecimiento de umbrales y actuaciones en caso de incumplimiento, antes de la autorización sustantiva para su revisión e incorporación al expediente.

Se recomienda que:

- Durante la fase de ejecución y desmantelamiento del PFV y la línea de evacuación de la energía, deben tenerse en cuenta buenas prácticas para minimizar la contaminación atmosférica:

http://www.caib.es/sites/atmosfera/ca/d/guia_pel_control_de_les_emissions_de_pols_de_la_construccio_i_demolicio-30632/

- Se implementen medidas para evitar emisiones durante la fase de mantenimiento, como por ejemplo el uso de vehículos eléctricos para ejecutar las labores de mantenimiento del parque fotovoltaico.

- En la construcción de elementos de circulación de peatón, de uso lúdico y social que la entidad aeroportuaria y/o el Ayuntamiento de Marratxí acuerden ejecutar o consideren oportunos, se utilicen soluciones permeables, permitiendo la absorción de la lluvia por parte del terreno.

Se recuerda que:

1. El informe del Ayuntamiento de Marratxí informa desfavorablemente la ubicación del campo 1 por ser una zona clasificada por las NS como Sistema General de Espacio Libre. Sin embargo, la categorización del suelo es una competencia de planeamiento, no ambiental, de la





que este órgano ambiental no tiene potestad para informar.

2. Respecto a la vulnerabilidad a la contaminación de acuíferos, se atenderá a lo dispuesto en el art. 2.1.c) del Decreto ley 1/2016, de 12 de enero, de medidas urgentes en materia urbanística: “Durante la ejecución de las obras, deben adoptarse las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, incluidas las derivadas del mantenimiento de las placas fotovoltaicas.

3. Las normas subsidiarias (NNSS) de Marratxí, en los artículos 110 y 111, establecen los criterios de protección del arbolado, así como el tratamiento de los espacios libres de parcela, que establece que será ajardinado y/o arbolado, al menos en un cincuenta por ciento (50%) de su superficie, incluidos los espacios de retranqueo.

4. Previamente al inicio de las obras, el titular de la instalación deberá recaudar la pertinente autorización del Departamento de Movilidad e Infraestructuras, y presentar el correspondiente proyecto constructivo, de acuerdo con las previsiones del artículo 31 de la Ley 5/1990, de 24 de mayo, de carreteras de la comunidad de las Illes Balears, que deberá cumplir con las condiciones e instrucciones del informe emitido por el Servicio de Explotación y Conservación, del Consell de Mallorca.

5. Debe cumplirse lo establecido en el Real Decreto 614/2001, de 8 de junio sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.

6. En caso de querer utilizar aguas regeneradas para la limpieza de placas, o por el riego de la barrera vegetal perimetral y de los cultivos, en cumplimiento del RD 1620/2007 de 9 de diciembre, deberá solicitarse la correspondiente concesión de reutilización, la cual se regirá por la citada normativa.

7. En caso de localizarse en la fase de ejecución del proyecto algún tipo de elemento patrimonial, se comunicará a las instancias pertinentes dentro del plazo de 48 horas que marca la ley para establecer eventuales medidas correctoras, si procede.

Segundo. Se publicará la presente declaración de impacto ambiental en el Boletín Oficial de las Illes Balears, de acuerdo con lo que dispone el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Tercero. La declaración de impacto ambiental perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el BOIB, no se hubiera procedido al inicio de la ejecución del proyecto en el plazo máximo de seis años desde su publicación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 bis del Texto refundido de la Ley de evaluación ambiental de las Illes Balears.

Cuarto. La declaración de impacto ambiental no será objeto de ningún recurso, sin perjuicio de lo que, en su caso, proceda en vía administrativa o judicial ante el acto de autorización del proyecto, de acuerdo con lo que dispone el artículo 41.4 de la Ley 21/2013.

Quinto. Esta resolución se emite sin perjuicio de las competencias urbanísticas, de gestión o territoriales de las administraciones competentes y de las autorizaciones o informes necesarios para su aprobación.

(Firmado electrónicamente: 11 de agosto de 2025)

La directora general de Armonización Urbanística y Evaluación Ambiental

Maria Paz Andrade Barberá

