

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

15664 *Resolución de 1 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Ibiza.*

El proyecto a que se refiere la presente resolución se encuentra comprendido en el apartado 9.k del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, habiendo solicitado el promotor su sometimiento a evaluación de impacto ambiental, por lo que procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 del RDL 1/2008 citado.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena.

El objeto del proyecto es mantener la adecuada calidad en la gestión del tráfico aéreo y cumplir con las disposiciones y recomendaciones de la OACI sobre seguridad en el aeropuerto de Ibiza (Baleares). Aunque las actuaciones proyectadas no implican un incremento de las operaciones del aeropuerto, las previsiones de crecimiento muestran un incremento constante y sostenido del tráfico que hacen necesaria la adaptación del aeropuerto a la nueva situación prevista.

	2007	2012	2025
Pasajeros totales	4.765.625	5.429.200	7.802.700
Aeronaves totales.	57.855	67.800	100.500
Carga (kg).	4.308.513	4.745.000	5.865.000

El proyecto comprende las siguientes actuaciones:

Adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NATC): eliminación de obstáculos en la franja de pista, calles de rodaje y zonas de seguridad del extremo de pista (RESA, *Runway End Safety Area*), regularización y nivelación de las zonas de seguridad del extremo de pista RESA 24 y RESA 06, adecuación de nivelación en franja de calle C lado oeste, sustitución de 2 casetas de equipos de senda de planeo por edificios frangibles, reposición de equipos afectados: red eléctrica y drenaje.

Habilitación de una calle de rodadura para pista de contingencia, que permita que el aeropuerto no quede cerrado al tráfico aéreo si se produce algún imprevisto en la pista principal, como puede ser algún incidente o accidente de una aeronave en la pista de vuelo, o bien por tareas de mantenimiento de la pista principal que impidan la operación en la misma. La pista de contingencia tendrá unas dimensiones finales de 2.380 × 45 m, más unos márgenes de 7,5 m a cada lado, incluyendo un nuevo trazado del cauce del torrente San Font. También incluye otras actuaciones como la adecuación de la nivelación de la franja y zonas asociadas a la nueva pista, nuevo camino y vallado perimetral, nuevo

trazado del camino municipal 29003, soterramiento de líneas eléctricas y telefónicas, adecuación de canales de drenaje y pasos bajo calle, etc.

Construcción de una plataforma de pruebas contra incendios al norte de la cabecera 24, que constará de 1.344 m² de zona de quemado o incineración, 480 m² de zona de transición y 3.480 m² de zona de maniobras.

Nuevo edificio de Servicio de Extinción de Incendios y dependencias anexas, incluyendo la demolición del actual edificio del Servicio de Extinción de Incendios (SEI).

Inicialmente estaba prevista la construcción de dos cámaras de reguladores, pero finalmente no se contempla esta actuación en el proyecto.

Se estima un volumen de 362.000 m³ de excavación y de 368.000 m³ de relleno para el conjunto de los proyectos. Los residuos inertes sobrantes se llevarán preferentemente al vertedero autorizado de Herbosa, en el término municipal de Santa Eulalia des Riu. Los préstamos de zahorra artificial y áridos procederán de cantera autorizada (en principio, cantera de Can X'Umeu, a 4 km del aeropuerto).

La puesta en funcionamiento se prevé para el año 2012.

El promotor ha planteado dos alternativas para la pista de contingencias que consisten básicamente en la adaptación de la calle de rodaje existente o la construcción de una nueva pista paralela, unos 210 m al sur de la actual. Finalmente se decanta por la adaptación de la calle de rodaje, dado el menor movimiento de tierras y ruido asociado, el menor riesgo potencial de contaminación de las aguas subterráneas en el entorno del parque natural de Ses Salines y la menor alteración de algunos hábitats de interés.

También ha planteado dos alternativas para el desvío del torrente Sa Font, decantándose por aquella con menor ocupación de suelo y movimiento de tierras.

En relación a los otros elementos del proyecto, el promotor considera que no es posible plantear alternativas factibles a los proyectados, teniendo en cuenta la funcionalidad, la configuración aeroportuaria actual, los procedimientos operativos, la disponibilidad de los terrenos y las necesidades operativas del aeropuerto para su adecuación a las normas y recomendaciones de la OACI.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El aeropuerto linda con el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, que pertenece a la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA ES0000084 y ostenta además otras figuras de protección como Humedal Ramsar o Patrimonio de la Humanidad. La zona protegida se encuentra al sur del aeropuerto, mientras que al norte del mismo hay algunas áreas calificadas como zona periférica de protección del parque.

En el entorno de la pista existen viviendas aisladas y hay una concentración de viviendas al este del aeropuerto, en la franja costera correspondiente a la Playa d'en Bossa, las cuales se ven afectadas por la huella de ruido del aeropuerto.

El aeropuerto se ubica sobre una formación acuífera detrítica emplazada sobre la unidad hidrogeológica de Ibiza (20.06) y se abastece de ese acuífero.

En las proximidades del aeropuerto existen diversos bienes patrimoniales y algunos yacimientos arqueológicos que pueden verse afectados por las obras.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Aena, envió en fecha 31 de octubre de 2006 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una memoria resumen del proyecto para el inicio de la evaluación de impacto ambiental.

Previa a la realización del estudio de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó a los organismos e instituciones previsiblemente afectadas que se recogen a continuación.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Demarcación de Costas de Baleares del Ministerio de Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en Baleares.	
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.	
Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares.	X
Dirección General de Calidad Ambiental y Litoral del Gobierno de las Islas Baleares.	
Dirección General de Cultura del Gobierno de las Islas Baleares.	X
Instituto Balear de la Naturaleza del Gobierno de las Islas Baleares.	X
Consejo Insular de Ibiza y Formentera.	X
Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente del Consejo Insular de Ibiza y Formentera.	X
Ayuntamiento de Eivissa.	
Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia.	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza, WWF/ADENA (Madrid).	
Grupo Ornitológico Balear, GOB (Palma de Mallorca).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
Sociedad Española de Ornitología, SEO (Madrid).	
Departamento de Ecología de la Universidad de Baleares.	
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid).	
Sociedad Española de Defensa del Patrimonio Geológico y Minero (Madrid).	

De las respuestas recibidas, se pueden resaltar los elementos ambientales más significativos a tener en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

Valoración de los impactos ambientales derivados del incremento del tráfico aéreo como inherentes al proyecto.

Realización de una evaluación adecuada de las repercusiones del proyecto en el LIC/ZEPA Ses Salines d'Eivissa i Formentera de acuerdo con la normativa reguladora de la red Natura 2000.

Necesidad de ampliar los análisis de las afecciones a las actuaciones del desvío del cauce del torrente de Sa Font y de la instalación de generadores en la zona suroeste del aeropuerto, que queda incluida dentro de los límites del Parque Natural de «Ses Salines d'Eivissa i Formentera».

Evaluación del riesgo de incendio forestal, especialmente debido a los nuevos generadores.

Necesidad de contar con las medidas necesarias para eliminar cualquier impacto sobre los acuíferos de la zona, especialmente debidos a las actividades en la plataforma contra incendios.

Inclusión de infraestructuras de recogida de aguas de lluvia para su reutilización.

La reducción del ámbito del sistema general aeroportuario respecto al Plan Director vigente se considera necesaria para reducir al mínimo las afecciones socioeconómicas.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El proyecto y el estudio de impacto ambiental fueron sometidos por Aena a información pública y consultas por un período de 30 días, iniciándose el 10 de octubre de 2008.

3.2.1 Respuestas de las Administraciones ambientales afectadas. La Demarcación de Costas en las Islas Baleares del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino informa que no parece previsible una incidencia directa sobre el dominio público marítimo terrestre. Al no haber estudios disponibles respecto a la incidencia de estas infraestructuras sobre el dominio público marítimo terrestre, se debe hacer un estudio de la situación preoperacional que recoja las características y el estado de conservación de la costa y los fondos marinos bajo el pasillo de operaciones, identificar los parámetros sensibles a los impactos previsible, en particular los relativos a ruido, calidad del agua, contaminación por hidrocarburos y fijación de metales pesados, y que el plan de vigilancia ambiental prevea un seguimiento y control de los parámetros significativos identificados y las posibles medidas correctoras. También considera conveniente que dado el incremento del tráfico

se establezcan las directrices para la revisión del plan de emergencias y directrices básicas para la coordinación de los servicios de emergencias del aeropuerto con Protección Civil y Salvamento Marítimo.

La Comisión Balear de Medio Ambiente del Gobierno de las Islas Baleares informa favorablemente el proyecto siempre y cuando la adecuación del vial de rodadura sólo pueda ser utilizada como pista de emergencia y no para todas las contingencias y se cumplan una serie de condiciones como no realizar apilamientos de materiales y residuos de construcción y demolición en el parque de Ses Salines, se realice un sistema de recogida de aguas pluviales en las infraestructuras de nueva construcción, se obtengan informes favorables de la Dirección General de Recursos Hídricos en relación con la afección al torrente de Sa Font y la Dirección General de Medio Forestal y Protección de Especies en relación con la afección al APR de incendios.

Posteriormente a la información pública, la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares emite un informe a efectos de evaluar las repercusiones ambientales del proyecto en relación a los objetivos de conservación del lugar declarado LIC y ZEPA. Aunque la práctica totalidad de las actuaciones se ejecutan fuera del ámbito de los lugares de la Red Natura 2000, por lo que no cabría esperar una afección directa sobre hábitats y especies, hace una serie de consideraciones respecto a determinadas actuaciones. Pide que se informe sobre las obras o instalaciones que se realizarán para la instalación del punto de control piezométrico en el extremo suroccidental del aeropuerto, se valore la posible afección ambiental y se propongan las medidas correctoras oportunas; que se prevea un sistema de recogida de depuración efectivo para tratar el conjunto de las aguas vertidas al torrente de Sa Font desde las diferentes instalaciones del aeropuerto; que se minimicen los efectos de la instalación del cerramiento perimetral de seguridad; que se evite la afección al tramo final del torrente de Sa Font y a su desembocadura; que se propongan medidas minimizadoras para atenuar el impacto sonoro y lumínico sobre las especies de la Directiva. Por todo lo expuesto, se prevé que las actuaciones pueden afectar de forma apreciable a los espacios de la Red Natura 2000, por lo que se deben aplicar todas las medidas correctoras recogidas en el estudio de impacto ambiental así como las consideraciones presentadas en su informe.

El Consejo Ejecutivo del Consell Insular d'Eivissa remite acuerdo de 7 de noviembre de 2008, el cual incorpora los informes de los departamentos de Política de Movilidad y Actividades (Biodiversidad), Política Territorial (Ordenación del Territorio), Política Patrimonial y Agrícola (Patrimonio) y Política de Movilidad y Actividades (Carreteras). Estima muy conveniente la adecuación de la pista de rodadura a pista de contingencia, considera necesaria la reducción del ámbito del sistema general aeroportuario respecto del Plan Director vigente para reducir al mínimo las afecciones socioeconómicas y confirma que la práctica totalidad de las actuaciones proyectadas no suponen alteraciones significativas ni sumativas, respecto a la situación actual, sobre el conjunto de los sistemas naturales adyacentes a la obra aeroportuaria. Puede verse afectada la carretera PM-801. Previo al inicio de las obras deberá realizarse una documentación técnica exhaustiva de los elementos patrimoniales que resulten afectados y el desarrollo de un plan de identificación y delimitación de los yacimientos arqueológicos, a los efectos de plantear la posibilidad de efectuar traslados selectivos de algunos de los elementos patrimoniales. Si bien existe ocupación de la zona de amortiguación del parque natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, dadas las reducidas dimensiones y características ambientales de los terrenos afectados no se deducen afecciones significativas sobre los valores naturales del espacio protegido. La alternativa escogida del desvío del torrente de Sa Font es la más viable a nivel ambiental y no afecta a ningún elemento ecológico de importancia ambiental. Las afecciones socioeconómicas son moderadas debido a la expropiación de 22 parcelas y un conjunto de interés patrimonial.

El Departamento de Política de Movilidad y Actividades (Biodiversidad) del Consell Insular d'Eivissa emite una adenda al anterior informe donde informa de la afección de 8 edificaciones de uso residencial y 9 parcelas con actividades de uso industrial y de servicio, por lo que se debe ampliar el análisis de impactos y proponer alternativas y medidas

correctoras y compensatorias. También sugiere la posibilidad de reducir al máximo la franja de ocupación en el extremo noreste hacia la esquina sureste, que es donde se encuentran la mayor parte de estas actividades.

El Ayuntamiento de Sant Josep de Sa Talaia informa que en el interior del perímetro afectado por las expropiaciones, al noreste del aeropuerto existen 8 viviendas y 9 actividades. Manifiesta también la preocupación por la afección a bienes patrimoniales, especialmente una casa tradicional con norias, molinos y aljibes.

3.2.2 Resultado de la información pública. Las alegaciones más significativas de carácter ambiental recogidas en la información pública son las siguientes:

En el estudio de impacto ambiental no se hace mención a la afección a las viviendas existentes ni a la pérdida de hogar de varias familias por lo que no se puede considerar que la expropiación genere un impacto moderado.

La ampliación del aeropuerto afecta a una casa antigua, con una alberca, una noria y la torre de un molino y a otros patrimonios similares que no deberían ser derribados al ser insustituibles.

Se deberían examinar alternativas técnicamente viables a la plataforma de bomberos, pues es la ubicación de ésta la causante de la expropiación de varios edificios.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. El promotor aportó un informe de respuesta a las alegaciones realizadas durante el período de información pública y consultas del estudio de impacto ambiental.

Con posterioridad al período de información pública, comunicó una redefinición del límite del Sistema General Aeroportuario, al objeto de reducir la superficie de expropiación necesaria.

Asimismo, a petición del órgano ambiental, el promotor aportó una información complementaria al estudio de impacto ambiental, en fecha 10 de julio de 2009, junto con un informe de respuesta a las alegaciones de la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares.

4. Integración de la evaluación

4.1 Impactos significativos de la alternativa elegida. Se analizan a continuación los impactos ambientales significativos del proyecto y la solución dada por el promotor para prevenir o reducir los mismos, así como la forma en que el promotor ha dado respuesta a las especificaciones percibidas como problemáticas en las fases de participación de la evaluación de impacto ambiental.

4.1.1 Contaminación acústica.

Fase de construcción.—El promotor presenta en el estudio de impacto ambiental la estimación de los niveles sonoros provocados por las obras, teniendo en cuenta las principales unidades de obra y usando para la simulación un software comercial basado en la norma «ISO 9613 1-2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente». Se ha tenido en cuenta que la plataforma contra incendios y el nuevo edificio del servicio de extinción de incendios se realizarán entre las 7,00 y las 19,00, aunque, por exigencias operativas y de seguridad del aeropuerto, las obras de adecuación a las Normas Técnicas de Aviación Civil y la habilitación de la pista de rodadura como pista de vuelos de contingencia se realizará en horario nocturno.

De la simulación realizada, el promotor deduce que la afección es reducida en el período diurno, donde únicamente la actuación correspondiente a la plataforma de pruebas ocasiona niveles sonoros encima de los 60 dB(A) que exceden los límites del sistema general aeroportuario, aunque ninguna vivienda se encontrará sometida a niveles superiores a 65 dB(A). En el período nocturno, la mayor parte de la huella sonora se localiza en el interior del recinto aeroportuario, especialmente en torno a la actual pista de rodadura y la mayor afección podría producirse sobre la pequeña agrupación residencial

de Can Palleu, a unos pocos metros al norte de la cabecera 06, en donde los niveles sonoros podrían alcanzar lo 65 dB(A).

Para corregir esta afección la maquinaria utilizada en la obra deberá cumplir con la normativa reguladora de las emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre, se planificarán las actuaciones de obra para procurar disminuir las afecciones acústicas a la población y se instalará un cerramiento rígido y fonoabsorbente para evitar las afecciones acústicas a las viviendas situadas al norte de la cabecera 06 durante las obras, que inicialmente se colocará en las inmediaciones del desvío del torrente Sa Font, con una longitud de 400 m y una altura de 3 m.

Fase de explotación.—El promotor aporta los niveles acústicos ocasionados por la explotación del aeropuerto, basados en el modelo INM de la Federal Aviation Administration, el cual cumple con los procedimientos de cálculo establecidos en la versión actualizada del documento 29 de la ECAC.CEAC Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles, de 2005.

A la vista de los resultados obtenidos, las viviendas expuestas a niveles por encima de los objetivos de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 (áreas acústicas tipo «a», según la ley 37/2003) serían:

	Escenario actual (2007)	Puesta en funcionamiento (2012)	Escenario futuro (2025)
Ld (7,00-19,00) > 65 dB(A).	383	387	387
Le (19,000-23,00) > 65 dB(A).	381	383	385
Ln (23,00-7,00) > 55 dB(A).	570	689	690

Las viviendas afectadas se localizan en el término municipal de Sant Josep de Sa Talaia al este del aeropuerto, de forma diseminada en el entorno de la pista y de forma concentrada en la franja costera correspondiente a la Playa d'en Bossa. En el período nocturno se incrementa el número de viviendas afectadas en la zona costera incluyendo también el término municipal de Eivissa, y se amplía la afección a viviendas muy próximas tanto al norte como al sur del recinto aeroportuario.

No se ha detectado ningún equipamiento de características sanitarias y docentes en el área de estudio (áreas acústicas tipo «e», según la ley 37/2003).

Como medidas preventivas y correctoras el promotor plantea el conjunto de procedimientos de atenuación de ruidos que actualmente están establecidos, según se recogen en el documento Publicación de información aeronáutica, AIP, para el aeropuerto de Ibiza. Entre esas medidas está la prohibición de realizar pruebas de motores en pista en régimen superior al ralentí desde las 24,00 a las 7,30. Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí podrán realizarse en la zona habilitada al efecto, en el apartadero de espera de la cabecera 06, conforme al procedimiento local IT-00042 Autorización de pruebas de motores. También se especifica que el uso de la pista 24 predominará sobre la pista 06 siempre que la componente de viento de cola no exceda de 10 kt en pista seca, o en pista mojada con acción de frenado buena. Además, durante el período nocturno la reversa sólo podrá utilizarse al ralentí excepto por motivos de seguridad.

Adicionalmente aplicará un enfoque equilibrado para la reducción del ruido, que incluye medidas como la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido (diseño de trayectorias de despegue para evitar el sobrevuelo de poblaciones a baja altura, realización de procedimientos de atenuación de ruido en despegues de acuerdo con el documento 8168 de OACI, instalación de ayudas a la navegación que permitan seguir las trayectorias con menor dispersión, limitación de la utilización del empuje de reserva, limitación del empleo de la unidad de energía auxiliar, APU, en puestos de estacionamiento más próximos a núcleos urbanos o zonas habitadas, mediante el uso de unidades de potencia en tierra, GPU) y restricciones operativas (prohibición de operación desde abril de 2002 de aeronaves subsónicas civiles que no tengan el certificado de ruido conforme a las normas del capítulo 3). Las líneas de

actuación precisas y su planificación en el tiempo se establecerán en el plan de acción que Aena elaborará en la segunda fase de cartografiado estratégico de ruido, de acuerdo con la Ley 37/2003, del ruido, y el Real Decreto 1513/2005, al exceder el tráfico actual las 50.000 operaciones comerciales.

Las isófonas se revisarán cada cinco años o cuando se produzcan alteraciones en la operación del aeropuerto de incidencia significativa.

El promotor plantea la ejecución de un plan de aislamiento acústico que contemple la insonorización de las viviendas expuestas a niveles por encima de los objetivos de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para el escenario de puesta en funcionamiento (2012), que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la publicación de la declaración de impacto ambiental. El plan estará finalizado en seis meses desde la aprobación de la declaración de impacto ambiental, y se ejecutará en un plazo de tres años. No obstante, según se expone en el apartado siguiente (condiciones al proyecto), como criterio del órgano ambiental el plan de aislamiento acústico se ampliará a aquellas viviendas expuestas a niveles de ruido superiores a $L_d > 60$ dB, $L_e > 60$ dB y $L_n > 50$ dB, que para el escenario de 2012 se estiman en 723 viviendas.

4.1.2 Contaminación atmosférica.—Fase de construcción. Las principales acciones del proyecto generadoras de polvo o partículas en suspensión son las demoliciones del vallado perimetral y los pavimentos asfálticos por la habilitación de la pista de contingencia, la demolición del actual edificio del Servicio de Extinción de Incendios y la demolición de varios edificios afectados por la plataforma de pruebas contra incendios, las excavaciones y movimientos de tierra, la carga y descarga de materiales y el movimiento de vehículos y maquinaria pesada.

El promotor plantea medidas de control para reducir estas afecciones como, entre otras, el control en el transporte de escombros, el cubrimiento con lonas de camiones, el riego periódico de caminos de obra, iniciar la revegetación lo antes posible de superficies denudadas, el lavado de ruedas en las conexiones con la red viaria local, la limitación de la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/h y el control de las emisiones procedentes de la maquinaria y vehículos de obra.

Fase de explotación. El promotor aporta una modelización de las emisiones actuales (2007) del aeropuerto de Ibiza y el transporte y dispersión de los contaminantes, basada en el modelo EDMS, desarrollado conjuntamente por la Federal Aviation Administration y las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos. El modelo tiene en cuenta las emisiones procedentes de aeronaves, vehículos de apoyo en plataforma, vehículos que acceden al aeropuerto y fuentes estacionarias.

Las emisiones totales, calculadas con el modelo EDMS excepto las emisiones de CO₂ que se han calculado a partir del consumo total anual de combustible al no disponer el software factores de emisión para ese contaminante, en toneladas/año, son:

	CO	Hidrocarburos	NOx	SOx	PM10	CO ₂
Escenario actual (2007)	265,60	38,70	184,70	18,10	3,20	51.343
Puesta en funcionamiento (2012).	267,95	39,20	205,00	20,98	5,15	60.579
Escenario futuro (2025)	361,28	54,41	273,71	60,79	3,82	84.394

Para ver la calidad del aire en la situación preoperacional, el estudio de impacto ambiental y la documentación complementaria aportada por el promotor aporta las mediciones de inmisión de NOx, PM10 e hidrocarburos de las estaciones de San Antoni de Portmany, Can Misses, Dalt Vila y Santa Eularia (Torrent), integradas en la Red balear de control y vigilancia de la calidad del aire. A partir de los valores medios anuales de inmisión obtenidos en la simulación, se puede valorar la contribución de la contaminación debida al aeropuerto en los niveles de contaminación total medidos en ambas estaciones.

Contaminante	Valor límite en 2007 (RD 1073/2002)	Sant Antoni Portmany		Can Misses (Eivissa)		Dalt Vila (Eivissa)		Santa Eularia (Torrent)	
		Registro estación	Resultado simulación	Registro estación	Resultado simulación	Registro estación	Resultado simulación	Registro estación	Resultado simulación
NO _x	46 µg/m ³ NO ₂	7,73 µg/m ³	0,008 µg/m ³	15,19 µg/m ³	0,048 µg/m ³	16,76 µg/m ³	0,044 µg/m ³	6,00 µg/m ³	0,015 µg/m ³
PM ₁₀	40 µg/m ³	27,20 µg/m ³	0,000 µg/m ³	27,81 µg/m ³	0,001 µg/m ³	–	0,001 µg/m ³	17,42 µg/m ³	0,000 µg/m ³
HC	8 µg/m ³ benceno	–	0,001 µg/m ³	–	0,008 µg/m ³	–	0,006 µg/m ³	–	0,002 µg/m ³

Se puede concluir que en los contaminantes medidos, los valores registrados se encuentran por debajo de los valores límites anuales, siendo además muy baja la contribución del aeropuerto a los niveles de contaminación medidos, siempre inferior al 1%.

El estudio de impacto ambiental recoge las curvas de isoconcentración anuales para NO_x, PM10 e hidrocarburos y simula los niveles de contaminación en distintos receptores en el entorno del aeropuerto. A continuación se indican los valores máximos de inmisión modelizados para los distintos contaminantes, junto a los valores límites para la protección de la salud humana.

	Escenario actual (2007)		Puesta en funcionamiento (2012)		Escenario futuro (2025)	
	Máximo obtenido en simulación	Valor límite legal (RD 1073/2002)	Máximo obtenido en simulación	Valor límite legal (RD 1073/2002)	Máximo obtenido en simulación	Valor límite legal (RD 1073/2002)
NO _x anual.	4,93 µg/m ³ (1)	46 µg/m ³ NO ₂	4,71 µg/m ³ (1)	40 µg/m ³ NO ₂	4,79 µg/m ³ (1)	40 µg/m ³ NO ₂
NO _x horario.	51,36 µg/m ³ (2)	230 µg/m ³	42,68 µg/m ³ (2)	200 µg/m ³	56,87 µg/m ³ (2)	200 µg/m ³
CO octohorario.	52,11 µg/m ³ (2)	10 mg/m ³	26,05 µg/m ³ (2)	10 mg/m ³	34,36 µg/m ³ (2)	10 mg/m ³
SO _x diario.	0,47 µg/m ³ (2)	125 µg/m ³ SO ₂	0,31 µg/m ³ (2)	125 µg/m ³ SO ₂	0,33 µg/m ³ (2)	125 µg/m ³ SO ₂
SO _x horario.	5,72 µg/m ³ (2)	350 µg/m ³ SO ₂	3,03 µg/m ³ (2)	350 µg/m ³ SO ₂	3,14 µg/m ³ (2)	350 µg/m ³ SO ₂
PM10 anual.	1,28 µg/m ³ (1)	40 µg/m ³	1,58 µg/m ³ (1)	20 µg/m ³	1,64 µg/m ³ (1)	20 µg/m ³
PM10 diario.	0,30 µg/m ³ (2)	50 µg/m ³	0,18 µg/m ³ (2)	50 µg/m ³	0,15 µg/m ³ (2)	50 µg/m ³
Hidrocarburos anual.	1,32 µg/m ³ (3)	8 µg/m ³ benceno	0,70 µg/m ³ (4)	5 µg/m ³ benceno	0,77 µg/m ³ (4)	5 µg/m ³ benceno

- (1) En zona de movimiento de aeronaves.
- (2) En zona industrial al noreste del aeropuerto.
- (3) En zona del edificio terminal.
- (4) En zona de aparcamientos.

Como conclusión, se producirá un leve incremento de la afección sobre la calidad del aire, aunque los valores límites legales de referencia de los contaminantes analizados no se superan en ningún punto próximo al aeropuerto ni en las poblaciones circundantes para ninguno de los escenarios de simulación.

Además, el promotor plantea algunas medidas correctoras relativas a procedimientos de operación y relativas a las instalaciones y equipos en tierra.

4.1.3 Impactos sobre el suelo.—El proyecto supone la nivelación de unos 744.500 m² para llevar a cabo la construcción de la pista de contingencia, 8.900 m² para la plataforma de pruebas contra incendios y 12.200 m² para nivelar las zonas de seguridad del extremo de pista RESA 24 y RESA 06.

El volumen total de desmonte a vertedero es de alrededor de 362.000 m³ y el volumen total generado por demoliciones es de 60.000 m³. Se dará preferencia a la utilización del vertedero de inertes autorizado de Herbosa, en el término municipal de Santa Eularia. La opción de utilizar canteras abandonadas de la zona no se ha evaluado en el estudio de impacto ambiental por lo que requeriría una nueva tramitación.

La obra necesitará un volumen total de tierras procedentes de préstamos de unos 354.000 m³ que procederán de cantera autorizada, mientras que el volumen de tierras procedente de la propia obra es de unos 14.000 m³.

Entre otras medidas correctoras, la ubicación de instalaciones y elementos auxiliares de obra será delimitada en zonas acotadas y no se permitirá el paso de maquinaria ni el

depósito de residuos de ninguna clase fuera de la zona de obras. La tierra vegetal se acopiará en las instalaciones para la pronta recuperación de las áreas afectadas.

4.1.4 Impactos sobre el agua.—Hidrología superficial. Para dotar a la nueva pista de contingencia de las condiciones de seguridad exigidas por la OACI será necesario desviar en una longitud de unos 700 m el cauce del torrente Sa Font, que discurre por el borde noroeste del recinto aeroportuario. Este torrente ya se encuentra encauzado en la actualidad.

Durante la fase de operación, se pueden producir vertidos accidentales especialmente en la plataforma de pruebas contra incendios y la plataforma auxiliar, debido a las pérdidas en las operaciones de carga de combustible y mantenimiento de vehículos. Para minimizar este riesgo el promotor dispone, además de los sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales tras el transporte por el sistema de drenaje, de un sistema específico para el tratamiento de aguas pluviales procedentes de la plataforma de pruebas contra incendios mediante un separador de hidrocarburos que garantice que el contenido de hidrocarburos del agua sea inferior a 5 ppm, el contenido máximo en sólidos no rebase 80 ppm y el pH esté comprendido entre 6 y 9.

Hidrología subterránea. El aeropuerto se ubica sobre una formación acuífera detrítica emplazada sobre la unidad hidrogeológica de Ibiza (20.06). La recarga de esta unidad hidrogeológica está entre 6 y 10 hm³/año mientras la demanda de abastecimiento urbano, industrial y de regadío es de alrededor de 20 hm³/año. Este desajuste provoca el descenso de los niveles piezométricos y el proceso de intrusión de agua marina.

El aeropuerto de Ibiza se abastece mediante cinco pozos de agua potable, con un consumo de alrededor de 60.000 m³ en 2008. Durante la fase de operación se producirá un incremento del consumo de agua debido principalmente a la entrada en operación de la plataforma de pruebas contra incendios. Sin embargo, el promotor considera que ese incremento no es relevante frente al consumo total que presenta el aeropuerto. La previsión de consumo en el horizonte 2025 podría ser de alrededor de 90.000 m³, aunque se espera que esta cifra disminuya con la aplicación de las medidas correctoras. Actualmente se reutilizan para el riego de jardines las aguas pluviales recogidas en el aeropuerto, disminuyendo la presión sobre el acuífero. Además, el diseño de la plataforma de pruebas contra incendios se ha realizado de tal forma que no será necesario llenar de agua toda la plataforma sino sólo la parte en la que se pretenda simular el incendio, reduciendo la cantidad de agua utilizada.

El estudio de impacto ambiental considera que la vulnerabilidad del acuífero a la contaminación en la zona del aeropuerto es de moderada a alta. La ampliación del aeropuerto puede incrementar el riesgo de impacto, sobre todo por la nueva plataforma contra incendios. No obstante este riesgo se minimiza con la aplicación de las medidas correctoras antes comentadas.

4.1.5 Impactos sobre la biodiversidad y los espacios protegidos.—Red Natura 2000. Al sur del aeropuerto se encuentra el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, que pertenece a la Red Natura 2000 como LIC y ZEPA ES0000084 y ostenta además otras figuras de protección como Humedal Ramsar o Patrimonio de la Humanidad. La relevancia de este enclave es que proporciona un lugar de descanso y nidificación para numerosas especies de aves migratorias, además de albergar importantes comunidades vegetales como las praderas de posidonia y vegetación halófila.

No existen hábitats naturales de interés comunitario directamente afectados por el aeropuerto. Parte de la nivelación necesaria para la habilitación de la calle de rodadura como pista de contingencias se realizará sobre la zona periférica de protección del parque, en una superficie de alrededor de 10 ha. En casi toda la superficie que será ocupada no existen comunidades vegetales singulares y la afectación será temporal pudiendo el área afectada regresar a las condiciones iniciales una vez finalizadas las obras, mediante la revegetación y trasplante de los árboles que sean susceptibles para ello. El desvío del torrente Sa Font y la reposición del camino perimetral sí implican una ocupación del terreno definitiva, aunque dadas las reducidas dimensiones y características ambientales de los terrenos afectados no se deducen afecciones significativas sobre los valores naturales del espacio protegido. También se utilizará como parque de maquinaria una franja de 18.000 m² situada al norte del

torrente Sa Font, que se encuentra en la zona periférica de protección del parque natural, aunque solamente en el caso de que la zona situada al lado de la plataforma de estacionamiento fuera insuficiente. En respuesta a la alegación de la Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de las Islas Baleares, se ha modificado el punto de control piezométrico en el extremo noroccidental del aeropuerto para situarlo fuera de los límites de la Red Natura 2000.

Las presiones serán principalmente la generación de ruido y la emisión de contaminantes atmosféricos debidas a las obras de construcción y la explotación del aeropuerto.

Fase de construcción. En el estudio de impacto ambiental se identifican los impactos esperados sobre las especies animales más vulnerables durante la fase de construcción.

La terrera común (*Calandrella brachydactyla*) cría en un número bajo en los pastizales del interior del aeropuerto, pero sobre ella no se espera una afección importante dada su gran movilidad y la existencia de hábitats óptimos fuera del aeropuerto.

Las obras de la nueva caseta de equipos de navegación podrán afectar a aves propias del bosque mediterráneo (presencia de la curruca balear, *Sylvia balearica*) en el pinar próximo a la cabecera 06, por lo que se planearán las obras fuera del periodo reproductor.

El desvío del torrente de Sa Font y la demolición del actual edificio del servicio de extinción de incendios podría afectar a la lagartija de las Pitiusas (*Podarcis pituyesensis*), aunque no se espera un impacto notable en sus poblaciones debido a su alta movilidad y altas densidades en el área. El desvío del torrente de Sa Font también podría suponer una afección reducida a especies acuáticas como *Rana perezi*, abundante en el área.

El desvío del torrente de Sa Font podría afectar a aves ligadas a la vegetación palustre como *Cisticola juncidis*, *Luscinia megarhynchos* o *Cettia cetti*, si se hace durante su período de reproducción, por lo que se evitará ese período para evitar las molestias.

Para evitar las molestias a la fauna debidas a las obras el promotor plantea la programación temporal de las obras evitando las actividades más impactantes (desbroce y despeje de terreno, movimientos de tierras, demoliciones y movimiento de maquinaria pesada, sustitución de las casetas de equipos de navegación) en los períodos de reproducción (entre abril y julio, ambos incluidos, para la mayor parte de los vertebrados, y desde febrero en el caso de anfibios). Las actuaciones de preparación del terreno (como desbroce, retirada de capa vegetal, demoliciones, etc.) se realizarán en el periodo de menor actividad de las especies residentes (de finales de agosto a marzo), de forma que cuando comience el siguiente ciclo reproductor la mayoría de los hábitats afectados ya habrán sido modificados y las poblaciones afectadas podrán seleccionar zonas alternativas.

Otras medidas correctoras son la delimitación de las superficies afectadas por las actuaciones para evitar la afección a zonas adyacentes y evitar el paso de maquinaria y el depósito de residuos de ninguna clase fuera de la zona de obras. Antes del inicio de cada actuación se realizará una batida de fauna para determinar las especies en la zona del proyecto y establecer medidas adicionales si fuera necesario. También se colocarán dispositivos salvapájaros en los tendidos eléctricos, se evitará la creación de lugares atractivos para la fauna en el interior del aeropuerto y se informará al personal de las obras de estas medidas correctoras.

Las excavaciones y adecuación del sustrato para el desvío del torrente Sa Font se realizarán entre finales de agosto y noviembre. Tras esas obras se realizarán las actuaciones necesarias para crear un cinturón de vegetación palustre en los márgenes del nuevo encauzamiento, similares al arroyo actual, para a continuación establecer la conexión del tramo no afectado con el nuevo encauzamiento aprovechando el periodo en que el torrente está normalmente seco, de manera que los posibles aportes hídricos de otoño e invierno circulen ya por el nuevo canal. A partir de ese momento se procederá al relleno del cauce actual. Esto permitirá trasladar los ejemplares encontrados al nuevo cauce o aguas arriba del encauzamiento.

Fase de explotación. En relación con la explotación del aeropuerto, el estudio de impacto ambiental identifica los principales impactos sobre las especies de fauna.

Aunque la creación de la pista de contingencia no va a incrementar los niveles sonoros actuales ya que sólo se utiliza en situaciones de emergencia, el aumento de tráfico de

aeronaves previsto incrementará las molestias por ruido a la fauna. Se desconocen con precisión los efectos sobre la misma, aunque en la actualidad las poblaciones animales parecen ajustarse al ruido del aeropuerto.

En el entorno de la pista de contingencia se producirá un incremento no significativo de la contaminación lumínica. La especie potencialmente más afectada es el paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*) que cría en islotes cercanos al recinto aeroportuario, y, en menor grado, la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*) y la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*), que crían en islotes especialmente al noreste de la isla.

Se espera un leve incremento de los niveles actuales de contaminación en el entorno del aeropuerto, por lo que no se esperan consecuencias notables sobre la fauna.

La creación de la pista de contingencia no va a incrementar los riesgos de colisión con aves y ya existen medidas correctoras eficaces para disminuir el riesgo actual.

Para evitar y minimizar estos impactos, el promotor propone evitar la presencia dentro del aeropuerto de aquellos hábitats que resulten atractivos para la fauna, como laminas de agua o vertederos de residuos orgánicos, y la actuación del Servicio de Control de Fauna lo antes posible en las zonas que serán incluidas en el interior del aeropuerto, para que las aves se ajusten a la nueva situación lo antes posible.

Otros impactos sobre la biodiversidad. Los proyectos de habilitación de la calle de rodadura y de adecuación a las Normas Técnicas de Aviación Civil se localizan en áreas de prevención de riesgos de incendios definidas por el Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera. Además, al norte y sur del aeropuerto existen dos áreas próximas declaradas como áreas de prevención de riesgo de incendios. El promotor plantea el cumplimiento estricto de la normativa vigente relativa a incendios forestales (la ley 43/2003, de montes, y el decreto autonómico 101/1993, de medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales), que se extremen las precauciones con el uso de maquinaria susceptible de generar chispazos, la realización de una faja perimetral de 50 m entre la zona de trabajo y la forestal y que se retiren los restos vegetales generados en un plazo de 10 días en el caso de tala de arbolado y de 20 días en los demás restos vegetales.

También se tomarán las medidas necesarias para disminuir el riesgo de incendio en hábitats presentes en la zona durante la realización de las pruebas contra incendios en la nueva plataforma, tales como eliminación o fresco de la vegetación en un perímetro alrededor de la plataforma, la correcta planificación previa de las pruebas, evitar días con fuerte viento, etc.

En cuanto a la posibilidad de un aumento del riesgo de incendio en las zonas de ubicación de los nuevos generadores, el promotor informa que finalmente el proyecto no contempla la ejecución de los reguladores.

4.1.6 Impactos sobre los bienes materiales y el patrimonio cultural.—En la zona nororiental del aeropuerto, la nivelación de la franja de la nueva pista, la construcción del camino perimetral y la plataforma de pruebas contra incendios suponen la demolición de cinco bienes patrimoniales: casa payesa; conjunto de noria, alberca, caseta y casa; molino y alberca; y conjunto de casa, molino, noria y alberca. De acuerdo con el informe del Consell Insular d'Eivissa, previo al inicio de las obras se realizará una documentación técnica exhaustiva de los elementos patrimoniales que resulten afectados y el desarrollo de un plan de identificación y delimitación de los yacimientos arqueológicos, a los efectos de plantear la posibilidad de efectuar traslados selectivos de algunos de los elementos patrimoniales.

Los movimientos de tierra asociados a la habilitación de la pista de rodadura pueden generar un impacto en tres yacimientos arqueológicos. De acuerdo con el informe del Consell Insular d'Eivissa, cualquier movimiento de tierra será comunicado al Departamento de Política Patrimonial al objeto de poder realizar un control arqueológico preventivo en estas zonas arqueológicas y el preceptivo seguimiento arqueológico en cualquier movimiento de tierra.

Asimismo, a petición del Consell Insular d'Eivissa, el vallado perimetral se forrará de piedra con el objeto de integrar el aeropuerto en el entorno paisajístico asociado a las

salinas. El promotor hará un proyecto de integración paisajística para la restauración general de todo el ámbito afectado por las obras.

Para la ejecución de los trabajos será necesaria la expropiación de 22 parcelas, en una superficie de 21,3 ha, una vez reducida esta superficie con la redefinición del límite del Sistema General Aeroportuario realizado posteriormente a la información pública del estudio de impacto ambiental. De estas parcelas, 19 son agrarias, según informa el promotor, excepto una parcela residencial con una única edificación, otra calificada como «suelos sin edificar», aunque con una edificación, y otra en que no se identifica el uso. Por otra parte, no se prevé ninguna afección a la carretera PM-801.

4.2 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán.

Se resumen los siguientes impactos y sus medidas correctoras identificados por el promotor en el estudio de impacto ambiental y documentación complementaria, así como las condiciones establecidas en esta declaración de impacto ambiental.

Impactos	Medidas preventivas y correctoras
Contaminación acústica.	Control de ruido de maquinaria, planificación de actuaciones y instalación de cerramiento fonoabsorbente al norte de cabecera 06, durante fase de construcción. En la explotación del aeropuerto, aplicación de procedimiento de atenuación de ruidos establecido y enfoque equilibrado para la reducción de ruido, elaboración de plan de acción de ruido, ejecución de plan de aislamiento acústico para viviendas en que se superen niveles de $L_d > 60$ dB, $L_e > 60$ dB y $L_n > 50$ dB.
Contaminación atmosférica.	Medidas de prevención y control de emisiones durante las obras y en la explotación del aeropuerto.
Impactos sobre el suelo.	Evitar el paso fuera de la zona de obras. Ubicación de instalaciones y elementos auxiliares en zonas acotadas.
Impactos hidrológicos.	Sistemas de tratamiento de aguas pluviales. Reducción de consumo de agua mediante el empleo de aguas pluviales. Diseño de la plataforma de incendios para reducción de la cantidad de agua utilizada.
Impactos sobre Red Natura 2000 y biodiversidad.	Programación temporal de las obras evitando las actividades más impactantes en los períodos de reproducción. Delimitación de las superficies afectadas por las actuaciones para evitar la afección a zonas adyacentes y evitar el paso de maquinaria y el depósito de residuos de ninguna clase fuera de la zona de obras. Medidas adicionales para evitar afección a la fauna en fases de construcción y explotación. Cumplimiento de la normativa relativa a incendios forestales, y otras medidas preventivas para reducir el riesgo de incendios.
Impactos sobre bienes materiales y patrimonio cultural.	Documentación técnica exhaustiva de los elementos patrimoniales que resulten afectados y el desarrollo de un plan de identificación y delimitación de los yacimientos arqueológicos, a los efectos de plantear la posibilidad de efectuar traslados selectivos de algunos de los elementos patrimoniales. Control arqueológico preventivo en zonas arqueológicas y el preceptivo seguimiento arqueológico en cualquier movimiento de tierra. Proyecto de integración paisajística para la restauración general de todo el ámbito afectado por las obras. Forrado de piedra del vallado perimetral.

5. Condiciones al proyecto

5.1 Plan de aislamiento acústico.—El plan de aislamiento acústico propuesto por el promotor como medida correctora del ruido contemplará además la insonorización de las viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica) que, estando incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB(A) (7:00-19:00 h), L_e 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y L_n 50 dB(A) (23:00-7:00 h), calculadas de acuerdo a los criterios que establece el

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2012) e incorporada como anexo a la presente declaración de impacto ambiental, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la misma, en orden a conseguir que en su interior se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable, que se recogen en la tabla B del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor remitirá la citada envolvente a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha envolvente, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente resolución.

Dicha envolvente será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución del plan de aislamiento acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además, en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente declaración de impacto ambiental, aun considerando que la isófona de referencia abarca una suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el plan de aislamiento acústico recogido en la presente declaración de impacto ambiental, se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1.ª Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).

2.ª Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este plan establecerá un calendario de actuaciones en función del número de viviendas afectadas dentro del plazo recogido en el citado Real Decreto 1367/2007, para el logro de los objetivos de calidad acústica.

Las isófonas serán revisadas cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

5.2 Comisión de Seguimiento Ambiental. En el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Ibiza, para el seguimiento de los efectos ambientales derivados de la construcción y la explotación y las medidas y condiciones para corregir los mismos. La comisión estará integrada, en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, dos representantes de Aena, un representante del Gobierno de las Islas Baleares, un representante del Consell Insular D'Eivissa i Formentera, un representante del Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia y un representante del Ayuntamiento de Eivissa.

La Presidencia de la citada comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y Aena, correspondiendo la Secretaría a Aena.

La composición definitiva de la comisión se establecerá en el plazo antes fijado, mediante orden ministerial, que será elaborada por el Ministerio de Fomento. Si por cualquier circunstancia, la citada orden no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del plan de aislamiento acústico, la comisión se establecerá de manera transitoria con la representación antes citada. Una vez establecida la comisión mediante orden ministerial, las actuaciones realizadas hasta ese momento serán asumidas por la misma, continuando con las funciones de seguimiento que establece la presente declaración de impacto ambiental.

Aena informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental de los resultados del programa de vigilancia ambiental y de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del plan de aislamiento acústico.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento en la fase de construcción.

El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

Se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

El programa de vigilancia ambiental incluirá también el seguimiento de los impactos ocasionados por la explotación del proyecto previstos en la evaluación de impacto ambiental realizada, incluyendo, entre otras:

Seguimiento de los efectos de la explotación del aeropuerto en los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, sus hábitats y especies.

Verificación de la huella acústica y mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra al objeto de, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

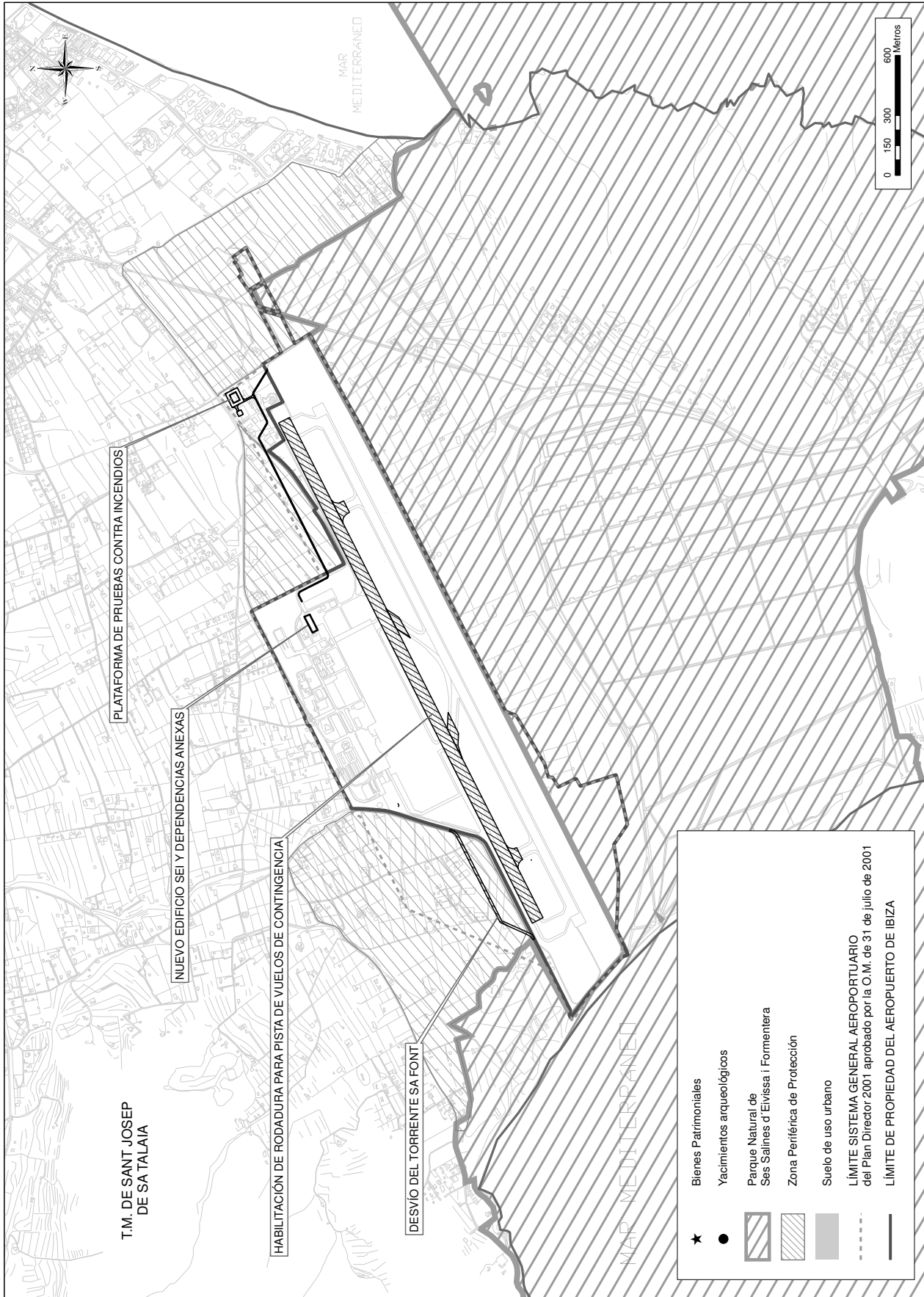
Control del nivel freático y de la calidad química de las aguas subterráneas.

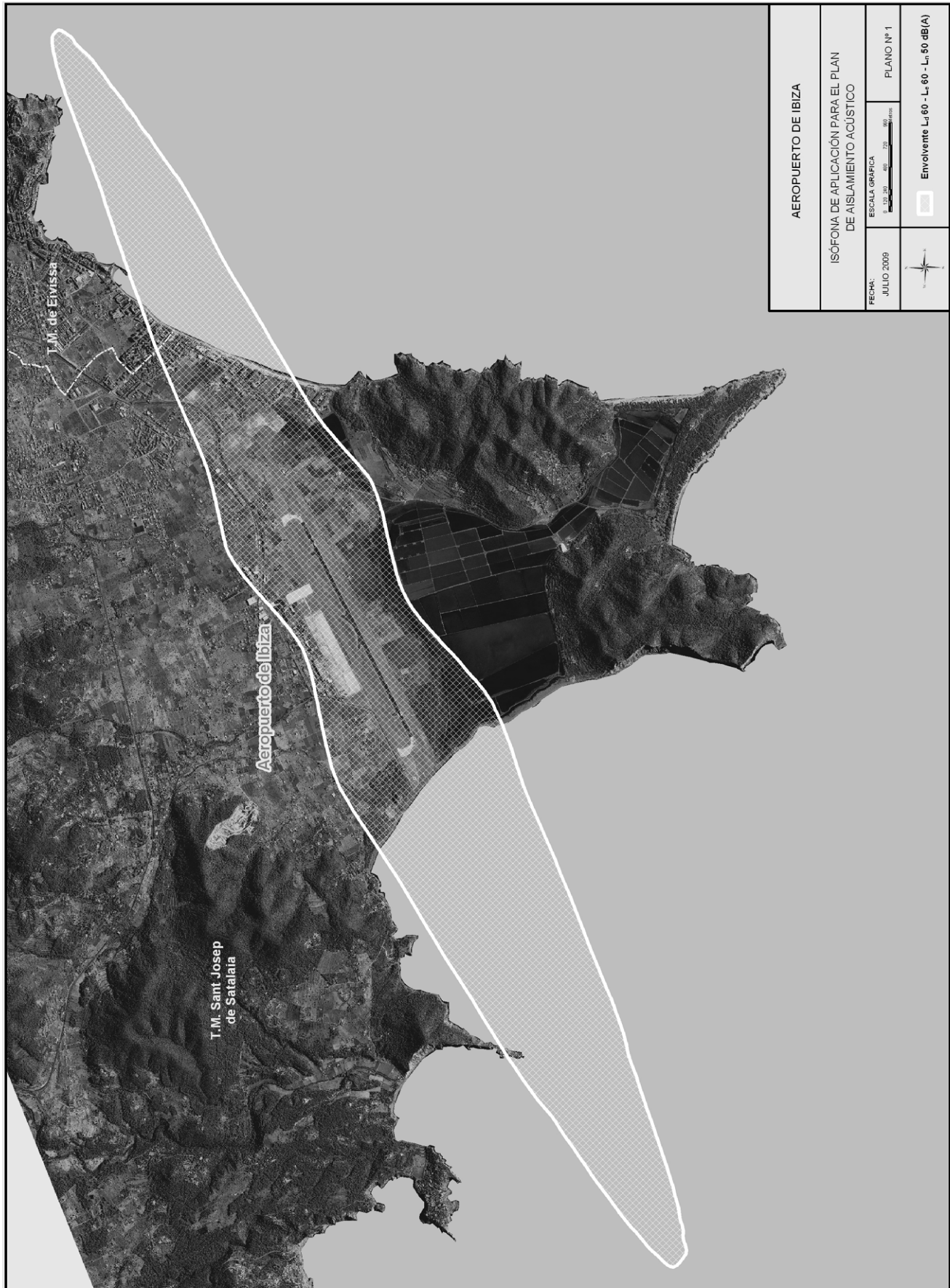
El programa de vigilancia ambiental será presentado por el promotor en la primera reunión de la Comisión de Seguimiento Ambiental, al objeto de que los miembros de la misma puedan valorarlo y proponer recomendaciones sobre el mismo.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Ibiza concluyendo que siempre y cuando que se autorice conforme se establece en el estudio de impacto ambiental y en la documentación complementaria aportada por el promotor y las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) Dir. Planificación de Infraestructuras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 1 de septiembre de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2009-15664