

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 7331** *Resolución de 3 de mayo de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Calles de salida rápida. Aeropuerto de Ibiza.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 7 de diciembre de 2018 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de ENAIRE del Ministerio de Fomento, en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Calles de salida rápida-Aeropuerto de Ibiza», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

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

El objeto del proyecto es la ejecución de las actuaciones necesarias para la construcción de dos calles de salida rápida (E2 y E5), para la pista 06-24 a 30º con el fin de aumentar la capacidad de pista para el aeropuerto y cubrir la demanda de tráfico correspondiente a los diferentes horizontes de estudio definidos en el Plan Director del aeropuerto de Ibiza. Las nuevas calles de salida rápida están situadas entre la Calle D – Calle E y Calle F –Calle G respectivamente. Por ello, se contemplan tareas de demolición y preparación del terreno así como de movimiento de tierras y la ejecución de firmes y pavimentación de las calle de salida rápida.

El proyecto se ejecutará en el interior del recinto aeroportuario del aeropuerto de Ibiza, localizado a 7,5 km de la ciudad de Ibiza, en terrenos pertenecientes al municipio de San José de Talaia.

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

Con fecha 30 de enero de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Sant Josep de sa Talaia.	–
Comisión Balear de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Territorio. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Consell Insular d'Eivissa.	–
D.G de Educación Ambiental, Calidad Ambiental y Residuos Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	–
D.G. de Aviación Civil. Ministerio de Fomento.	–
D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. S.G. de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	–
D.G. de Cultura Consejería de Participación, Transparencia y Cultura. Gobierno de las Islas Baleares.	–
D.G. de Energía y Cambio Climático Consejería de Territorio, Energía y Movilidad Gobierno Balear.	Sí
D.G. de Espacios Naturales y Biodiversidad. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca Gobierno Balear.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Ordenación del Territorio. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno de las Islas Baleares.	–
D.G. de Recursos Hídricos. Consejería Medio Ambiente, Agricultura y Pesca. Gobierno de las Islas Baleares.	–
D.G. de Salud Pública y Participación. Consejería de Salud. Gobierno de las Islas Baleares.	Sí
Delegación del Gobierno en Baleares.	Sí
Dirección General de Emergencias e Interior. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Gobierno de las Islas Baleares.	–
Dirección General de Puertos y Aeropuerto. Consejería de Territorio, Energía y Movilidad. Gobierno Islas Baleares.	–
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	–
Grupo Ornitológico Balear - Gob.	–
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	SI
S.G de Residuos D.G de Biodiversidad y Calidad Ambiental Ministerio para la Transición Ecológica.	–
SEO/BIRDLIFE.	–
WWF/ADENA.	–

A continuación, se resumen los principales contenidos ambientales de los informes remitidos:

La Oficina Española de Cambio Climático, del Ministerio para la Transición Ecológica, señala que el documento ambiental incluye una serie de medidas para la reducción de emisiones procedentes de los motores de combustión, tanto en la fase de operación, como en las fases de instalación y desmontaje. Además, dicho documento ambiental aporta una serie de medidas para minimizar las emisiones de gases de efecto invernadero. El informe de la Oficina Española de Cambio Climático concluye que la documentación aportada por el promotor es muy completa en su implicación, desarrollo y planteamiento en los estudios relacionados con el cambio climático y, por tanto, no tiene nada que aportar al mismo.

La Delegación del Gobierno de las Islas Baleares, señala que teniendo en cuenta tanto las características del proyecto, circunscrito a la zona de servicio aeroportuario y de reducidas dimensiones, como las características del potencial impacto, se concluye que no se prevén impactos significativos que no vayan a ser evitados mediante la aplicación de medidas protectoras y correctoras propuestas por el documento ambiental.

La Dirección General de Energía y Cambio Climático, de la Consejería del Territorio, Energía y Movilidad, señala lo siguiente:

- Se deberán tener en cuenta buenas prácticas de obras, para evitar la emisión de contaminantes, durante la fase de construcción.

- En caso de que se ubiquen instalaciones portátiles de tipo Aglomerado Asfáltico y/o Planta de Hormigón y/o Planta de tratamiento de áridos-tierra y/o grupos electrógenos, deberán tramitar su notificación o autorización como Actividad Potencialmente contaminadora de la Atmósfera según la normativa en vigor (RD 100/2001, Ley 34/2007).

- Se tendrá en cuenta el artículo 67 de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética de las Islas Baleares, en el cual se establece una serie de requisitos para la construcción.

- Se intentará dar una salida a la tierra vegetal y al árido sobrante diferente de vertedero, teniendo en cuenta aspectos de economía circular.

- Sugiere la elaboración de algún tipo de mecanismo de compensación de las toneladas de CO₂ que se emitan en la fase de construcción. Estos mecanismos de compensación pueden pasar por la reforestación de alguna otra superficie, la generación de energías renovables, el cuidado de la posidonia...

– De cara a un futuro, en coordinación con la dirección general competente en materia de costa, se debería elaborar un plan de adaptación específico al Cambio Climático del aeropuerto de Ibiza, ya que se calcula que el nivel del mar aumentará en la zona entre 28 y 65 cm, y estos fenómenos costeros pueden tener impacto sobre las pistas del aeropuerto de Ibiza.

La Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad, comunica que el ámbito del proyecto no está dentro de la Red Natura 2000 ni dentro de ningún espacio natural protegido, y por el tipo de actuación, no es previsible ningún tipo de afectación.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, adjunta el certificado del acuerdo del pleno celebrado el 28 de febrero de 2019 en el que se señala que la zona de actuación del proyecto confronta con el Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera y con la zona Red Natura 2000 ES0000083 Ses Salines d'Eivissa i Formentera. No obstante, señala que las obras se realizan dentro del ámbito del recinto aeroportuario, en una zona ya ocupada por otras instalaciones similares, por lo que considera que la ejecución del proyecto no puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se tomen todas las medidas correctoras y protectoras propuestas en el documento ambiental.

Posteriormente, la Comisión de Medio Ambiente remite informe complementario del Servicio de Cambio Climático y Atmósfera que señala que, el 2 de marzo de 2019, se publicó en el «BOIB» la Ley 10/2019, de 2 de febrero, de cambio climático y transición energética. En la disposición adicional sexta de dicha ley, se establecen criterios a tener en cuenta de cara al transporte aéreo, entre los que figura «impulsar medidas de colaboración con las autoridades estatales para conseguir la reducción de emisiones y la reducción de la vulnerabilidad al cambio climático en el ámbito del transporte marítimo y el transporte aéreo y en concreto d) La definición de planes de sostenibilidad en materia de emisiones ligadas al transporte aéreo».

Por ello, considera que debería estudiarse si es posible establecer medidas de limitación de tráfico aéreo para no inducir mayor tráfico y que el proyecto sirva únicamente para la mejorar la seguridad. En caso de no poder establecer dicha limitación, se debería establecer medidas de compensación de las nuevas emisiones generadas.

La Dirección General de la Salud Pública y Participación indica que el proyecto no tiene afección al ámbito de la Salud Ambiental.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto: El proyecto consiste en dotar al aeropuerto de Ibiza de dos nuevas calles de salida rápida, con objeto de aumentar la capacidad de la pista al reducir el tiempo en pista de las aeronaves. Las dos nuevas calles de salida rápida están situadas a 30º, entre las calles D y E y las calles F y G actuales. La ubicación de las mismas se ha establecido en función de estudios de capacidad y visibilidad de la torre de control, asegurando que ambas den servicio al mayor número de aeronaves posible. El proyecto consta de las siguientes actuaciones:

- Ejecución del nuevo paquete de firme en pavimento flexible de las 2 nuevas calles E2 y E5.
- Ejecución de nuevos sistemas de drenaje.
- Instalación de balizas de sistema de balizamiento.
- Instalación de letreros de señalización vertical.
- Instalación de circuitos eléctricos.
- Ejecución de nuevas arquetas para cableado primario.

El alcance de las obras e instalaciones es el siguiente:

- Demoliciones y desmontajes.
- Nivelación y movimiento de tierras.
- Ejecución de pavimentos: suelo seleccionado, zahorra artificial y base bituminosa y capa de rodadura (mezcla de betún, áridos porfídicos y celulosa).
- Ejecución de colectores de drenaje bajo las nuevas calles de salida rápida mediante elementos de hormigón prefabricados.
- Instalaciones eléctricas.
- Canalizaciones y obra civil



Figura 1. Representación esquemática de la ubicación de las nuevas calles de salida rápida

Las operaciones de demolición y desmontaje serán las siguientes:

- Desbroce de una superficie de 85.900 m² de una zona conformada por una capa de tierra vegetal de 20 cm de espesor, bajo la cual se encuentra una capa de limo arcilloso con gravilla.

El volumen de excavación de tierra vegetal asciende a 17.180 m³, de los cuales 12.225,94 m³ serán reutilizados en la propia obra, y el resto (1.718,01 m³) serán enviados a vertedero autorizado. Además, se precisa un aporte de tierra vegetal de préstamos de 3.236,10 m³. Por otro lado, se realizará una excavación en esta zona de 15.301,73 m³ que serán enviados a vertedero autorizado, ya que no es posible reutilizarlos en la propia obra. Por último, será necesario un aporte de tierras para la realización de la explanada y la formación de terraplenes procedente de préstamo o cantera de 29.747,45 m³.

Para la ejecución del paquete de firmes, se extenderán 55 cm de espesor de suelo seleccionado procedente de préstamos, que asciende a un total de 20.746 m² de material, protegido con una geomalla de refuerzo biaxial de PVA. A continuación, se colocarán 30 cm de zahorra artificial procedente de cantera (que asciende a 9.944 m³), sobre la que se apoyará una capa base de 20 cm conformada por una mezcla bituminosa en caliente de la que se aplicarán 13.175,33 t, para finalizar con una capa intermedia de 7 cm de grosor conformada por una mezcla bituminosa en caliente (6.494,09 t) sobre la que se extenderá la capa de rodadura de 4 cm.

- Desmontaje de elementos: letreros, cuatro ahuyentadores de aves, etc.
- Desinstalación de luces elevadas.
- Demoliciones de pavimento, arquetas, basamentos, etc.
- Fresado de firme.

La configuración de las nuevas calles es de 23 m de anchura y márgenes de 7,5 m. La pendiente máxima longitudinal será del 1,5%, al igual que las transversales.

El promotor presenta una única alternativa al tratarse de una actuación prevista en el Plan Director vigente del Aeropuerto de Ibiza, aprobado mediante Orden de 29 de noviembre de 2010. En el caso de las actuaciones que recoge el proyecto, el promotor indica que no es posible estudiar alternativas ya que el emplazamiento elegido, para la ejecución de las calles de salida rápida, se encuentra ligado a la optimización de la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación en su configuración actual. Las calles se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, por esta razón las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, por los procedimientos operativos y por la disponibilidad de terrenos.

b) Ubicación del proyecto: El aeropuerto está situado a 7,5 kilómetros al este de la ciudad de Ibiza, en terrenos pertenecientes íntegramente al municipio de Sant Josep de sa Talaia. El ámbito del proyecto queda definido como la superficie comprendida entre la plataforma de aviación general actual y el límite de la zona de servicio oriental del aeropuerto, en sentido oeste-este, y entre la calle de rodaje paralela a pista y el límite norte de la Zona de Servicio aeroportuario, en sentido norte.

En relación al medio hidrológico, los cauces más importantes del entorno inmediato al aeropuerto son tres, todos ellos de carácter torrencial: el Torrent de Sa Cova Santa, el Torrent des Cirer y el Torrent d'en Perot. El torrente des Cirer desemboca en el de Sa Font, discurrendo este último canalizado por el borde noroeste del recinto aeroportuario en dirección norte-noroeste, a pocos metros de la calle de rodaje paralela, para terminar desembocando en el Mar Mediterráneo.

En relación a las aguas subterráneas el documento ambiental señala que el aeropuerto se ubica sobre la masa denominada «Jesús» con código 2006M2, en la unidad hidrogeológica 20.06 Eivissa cuya superficie es de 44,85 km². En esta masa de agua se distinguen dos acuíferos libres, ambos de tipo detrítico, uno superficial de 20 m de espesor y uno profundo de 200 metros de espesor. La alimentación de los acuíferos se produce principalmente por infiltración directa del agua de lluvia sobre el terreno, y en menor proporción, por infiltración procedente de redes de abastecimiento. Dicho acuífero, aunque su estado cuantitativo es bueno, el estado químico de las aguas, según el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica de las Islas Baleares, se encuentra en mal estado debido a la intrusión salina y a la contaminación por hidrocarburos.

Según informa el documento ambiental la vegetación actual en la zona de la actuación está muy alterada, compuesta por especies regresivas, mayoritariamente ruderales o bien introducidas por el hombre, como el nutrido grupo de pinos que existe en el sector oriental del aeropuerto. En el ámbito de estudio se identifican tres unidades diferentes: de cultivos abandonados o eriales, pinares de origen antrópico y áreas ajardinadas. Se trata de especies colonizadoras y sin valores botánicos particulares.

No se localiza ningún Hábitat de interés comunitario (HIC) de la Directiva Habitats 92/43/CE, de 21 de mayo, dentro del área de servicio aeroportuaria. Los hábitats de interés comunitarios (HIC) más próximos al proyecto son: el 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritima*) a 448 metros de distancia, 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcoconetea fruticosi*) a 460 m y el hábitat 1240 Acanilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium spp* endémicos a 880 m de la zona de actuación.

Respecto a la fauna, el promotor informa que, para el análisis de la fauna existente en el entorno aeroportuario, se han establecido una serie de hábitats faunísticos analizando su composición de manera individual. Los hábitats analizados son: medio marino, saladares y salinas, playas y acantilados, pinares y maquia esclerófila, áreas urbanas, cultivos y pastizales.

Por otro lado, para la identificación de las especies de fauna presentes en la zona el promotor ha consultado las cuadrículas del Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica (códigos 31SCD50 y 31SCD60), sobre las que se localiza el aeropuerto de Ibiza. Como resumen, el documento ambiental recoge en una tabla las especies faunísticas presente en el área de estudio, indicando en la citada tabla si esta supone una posible zona de campeo para ellas, así como si se encuentran recogidas en regímenes especiales de conservación en base a la legislación vigente.

Además, se informa que en el año 2014-2015 AENA realizó un conjunto de trabajos de campo para estudiar la avifauna presente en el aeropuerto de Ibiza y su entorno. El resultado de este estudio permitió concluir que, de las especies descritas en las cuadrículas de Inventario del MITECO, aparecen tres especies catalogadas por el Real Decreto 139/2011 como «vulnerables»: el cormorán moñudo (*Phalacrocorax aristotelis*), la pardela cenicienta (*Calonectris diomedea*), la gaviota de Audouin (*Larus Audouinii*) y la tortuga boba (*Caretta caretta*). De las tres especies de aves mencionadas, en el censo realizado en el interior y exterior del aeropuerto (2014-15), solamente se ha avistado el cormorán moñudo,

en el exterior del aeropuerto, y únicamente en otoño, con un bajo Índice Kilométrico de Abundancia¹ de 1. Por otro lado, el censo también recoge la avefría europea (*Vanellus vanellus*), catalogada como de «Especial Protección» en el Catálogo Balear de Especies Amenazadas.

En el entorno del aeropuerto de Ibiza se sitúan una serie de espacios protegidos diferentes, dada la confluencia de diversos entornos de gran valor natural como son las Salinas de Ibiza, zonas de maquia y el pinar conservado y la interfaz tierra-mar.

El espacio protegido más cercano a la zona de estudio es el Parque Natural de Ses Salines, que es mayoritariamente coincidente con el LIC y ZEPA de Ses Salines d'Eivissa i Formentera (ES000084) perteneciente a la Red Natura 2000. Los valores naturales que alberga esta zona se refieren a un importante número de hábitats de interés comunitario. Además, se constata la presencia de 41 especies del anexo 1 de la Directiva 79/409/CEE, relativa a la conservación de las aves, de las que 12 son nidificantes regulares. Entre estas aves nidificantes destaca la pardela balear (*Puffinus puffinus mauretanicus*), aunque no se ha identificado en los inventarios actualmente realizados en el aeropuerto ni se encuentra catalogada en las cuadrículas del Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica que han sido consultadas y que corresponden a la ubicación del aeropuerto.

Dicho espacio está situado al sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Ibiza, ocupando una superficie total de 16.435 ha, de las que el 82% se encuentran en el medio marino. Este espacio también ha sido incluido en la lista de humedales de especial importancia del Convenio Ramsar y ha sido declarado Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

Además, en el entorno inmediato se ha declarado una zona como IBA, la IBA n.º 312 «Salinas de Ibiza y Formentera e Islas de los Freus». Se trata de una IBA que incluye las salinas de Formentera, las islas de los Freus y las salinas de la parte sur de Ibiza, llegando a lindar en su extremo septentrional con el límite del aeropuerto.

Un poco más alejado del límite aeroportuario, ya en el mar, se localiza la ZEPA Espacio marino de Formentera y sur de Ibiza (ES 0000515). Este espacio marino se extiende por las aguas marinas circundantes a la isla de Formentera y a la parte del sur de Ibiza, así como a los islotes del canal de Es Freus, que separa estas islas.

En relación con el patrimonio cultural, el informe de la prospección arqueológica realizado en noviembre de 2012, en el marco de la elaboración del Plan Director del aeropuerto de Ibiza, verificó la presencia de elementos arqueológicos y etnográficos en la zona estudiada. Se identificó la presencia de 3 zonas con concentración de material arqueológico catalogadas como yacimientos. Dentro de la Zona de Servicio se localiza, en el lado noroccidental del aeropuerto, el yacimiento denominado HV-09 Can Ribes1. Además, en la zona suroccidental se catalogó un nuevo yacimiento denominado «El Bosque». Ambos yacimientos se localizan fuera del ámbito de estudio.

Además de estos elementos arqueológicos existe un extenso patrimonio etnológico, formado principalmente por molinos, albercas, norias y casas, si bien ninguno de estos bienes se encuentran afectados por la actuación propuesta.

c) Características del potencial impacto: El documento ambiental afirma que, debido a las características de los proyectos, la mayoría de los impactos potenciales se producen durante la fase de construcción.

Las principales afecciones producidas al medio natural, por la ejecución de las obras, son las que se deriva de la ocupación de suelo y el cambio de uso asociado a las nuevas superficies, además, se produce un incremento de superficie pavimentada e impermeabilizada, con la consiguiente reducción de superficie de infiltración y la intrusión visual que lleva aparejada, así mismo se origina un incremento de los niveles de ruido durante la fase de construcción.

Suelos.

En relación a los impactos sobre el suelo, el documento ambiental señala que la afección principal corresponde al movimiento de tierras.

La superficie ocupada, por las nuevas calles de salida rápida, asciende a 27.824 m² que no están pavimentados en la actualidad. Sin embargo, será necesario desbrozar una superficie de 85.900 m², dado que es preciso nivelar determinadas zonas próximas a las nuevas calles.

Las actuaciones proyectadas ocasionarán una afección en el soporte edafológico en las áreas que no están pavimentadas en la actualidad, ya que se retirará la capa de tierra vegetal originando una pérdida de suelo productivo. Además, esta afección será permanente en todos estos terrenos, salvo en los que no sean ocupados permanentemente por las infraestructuras y los correspondientes a las zonas de instalaciones auxiliares, que deberán restaurarse ambientalmente al finalizar las obras.

Además, la superficie a ocupar de forma temporal de la zona de instalaciones auxiliares asciende a 5.930 m², donde se ha previsto la ubicación del parque de maquinaria, de la zona de almacenamiento de residuos, acopios, espacio para casetas de obras y la ubicación de la planta provisional de aglomerado. Las principales actividades susceptibles de producir afecciones al suelo serán el desbroce del terreno, las nivelaciones y excavaciones, los rellenos y terraplenes con materiales de préstamo, la pavimentación de suelo y el almacenamiento de sustancias peligrosas (residuos peligrosos, combustibles, etc.).

Los movimientos de tierras se desglosan en las siguientes acciones: desbroce y despeje del terreno, retirada de la primera capa de tierra vegetal, realización de desmontes y excavación, nivelaciones y rasantes. Los valores resultantes del movimiento de tierras del proyecto se exponen, de manera resumida, en la siguiente tabla:

	Excavación tierra vegetal	Desmonte o excavación (m ³)	Terraplén o relleno procedente de la excavación (m ³)	Terraplén o relleno procedente de préstamos (m ³)
Préstamo	3.236,10	-	-	29.747,45
Vertedero	1.718,01	15.301,73	-	-
Reutilización en la propia obra	12.225,94	-	0	-
TOTAL	17.180	15.301,73	0	29.747,45

Tabla 1. Movimiento de tierras

Entre las medidas protectoras y correctoras de protección del suelo contenidas en el documento ambiental se contempla:

- Con anterioridad al inicio de las obras, se procederá a señalizar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas, así como los caminos de acceso.
- Para las instalaciones y elementos auxiliares de obras, se delimitan zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible y se jalonarán estas áreas y las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria para concentrar la afección donde sea estrictamente necesario.
- Si durante la ejecución de la obra, principalmente durante las excavaciones, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.
- Los excedentes producidos como consecuencia de los movimientos de tierras que no puedan ser reutilizados en futuras actuaciones del propio aeropuerto, serán transportados convenientemente a vertedero autorizado, cumpliendo en cualquier caso con lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.
- Para eliminar las consecuencias del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte, se realizará un laboreo de todos los suelos que hayan resultado

compactados por este trasiego. El escarificado tendrá una profundidad mínima de 20 centímetros, salvo en las zonas más compactadas que será de 50 a 60 centímetros.

Medio hídrico.

El documento ambiental señala que los cauces más importantes del entorno inmediato al aeropuerto son tres, todos ellos de carácter torrencial: el Torrent de Sa Cova Santa, el Torrent des Cirer y el Torrent d'en Perot. Ninguno de estos cauces se verá afectado, ni directa ni indirectamente, por ninguna de las actuaciones previstas.

La red de drenaje existente se verá afectada por las obras de construcción de las nuevas calles de salida rápida, siendo necesaria la ejecución de dos colectores de hormigón de 800 mm bajo las calles, con el fin de dar continuidad a la red de drenaje.

Respecto a la calidad de las aguas superficiales, la afección indirecta a los cursos de agua estaría asociada fundamentalmente al proceso constructivo como consecuencia del aumento de sólidos en suspensión, derivado de la ejecución de los movimientos de tierra y del tránsito de maquinaria, y del riesgo de vertidos accidentales (avería de cualquier máquina o camión, fugas de aceite/combustible en el terreno), aunque, debido a la distancia a la que se realizarán las actuaciones previstas, no se generará ninguna afección sobre las mismas.

Por otra parte, respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las actuaciones propuestas se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. No obstante, se estima que las nuevas actuaciones propuestas van a ocupar de forma permanente una superficie aproximada de suelo de 27.824 m², lo que supone la ocupación del 0,06% de la superficie total de la masa de agua, por lo que la reducción esperada en el nivel de recarga no se considera especialmente significativa.

El documento ambiental incluye varias medidas para la protección del sistema hidrológico, entre las que se encuentran:

- Todas las instalaciones de obra (parques de maquinaria, oficinas, etc.) se situarán siempre fuera de zonas interés hidrológico.
- Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.
- Se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje, para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.
- Los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m del cauce de los torrentes. Los materiales no aprovechables, procedentes de la excavación, no se depositarán en los cauces de ríos ni torrentes próximos, ni en sus márgenes o proximidades, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas.
- La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando la tala de la vegetación riparia y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los torrentes.

Vegetación.

El documento ambiental afirma que la superficie de vegetación herbácea afectada en la parcela en la que se desarrollará el proyecto asciende a 27.824 m², que se corresponde en su práctica totalidad con zonas de erial, conformado por especies de tipo herbáceo y ruderales, por lo que no se producirán afecciones sobre formaciones vegetales de interés. Tampoco se producen afecciones sobre ningún hábitat de interés comunitario.

En cuanto a la zona de instalaciones auxiliares se ocupará de manera temporal una superficie de 5.930 m², siendo esta zona adecuada convenientemente con objeto de evitar afecciones al suelo. Una vez finalizadas las obras, la zona de instalaciones auxiliares se

restaurará ambientalmente, desmontando todas las actuaciones, retirando todos los elementos auxiliares de obra y gestionando los residuos mediante gestores autorizados.

El documento ambiental incluye medidas para la restauración e integración paisajística en las inmediaciones de la actuación proyectada. Una vez terminadas las obras se revegetarán todas aquellas zonas que no hayan sido ocupadas permanentemente. Además, el área donde se desarrollen las obras, deberá delimitarse para evitar la dispersión de los efectos de las mismas.

Fauna.

El documento ambiental señala que la mayor afección que se podría producir es la alteración y pérdida de hábitats para la fauna, como consecuencia del desbroce y la pavimentación de las superficies herbáceas. Se desbrozará una superficie de 27.824 m² y afecta principalmente a especies de tipo herbáceo y ruderales.

Los terrenos donde se llevarán a cabo las actuaciones se corresponden con zonas de erial, sin importantes poblaciones faunísticas naturales, ya que en las zonas de actuación se identifican especies animales adaptadas a la presencia del ser humano. Si bien, al ser zonas abiertas de pastos pueden ser aprovechadas por algunas especies estivales para reproducirse, como por ejemplo la terrera común, aunque por motivos de seguridad, en la franja de pista deberá evitarse la presencia de especies faunísticas, mediante la correcta gestión del hábitat y la actuación del servicio de control de fauna.

En cuanto a las especies protegidas, tanto marinas como terrestres, presentes en los espacios Red Natura 2000 localizados en las inmediaciones del aeropuerto, dado que las actuaciones previstas son de escasa entidad y se encuentran muy delimitadas espacialmente en el interior del campo de vuelos del aeropuerto, en ningún caso se verán afectadas ni directa ni indirectamente por las actuaciones previstas.

Un impacto añadido serán las molestias derivadas del ruido y el polvo que se provocarán durante el transcurso de las obras, y aunque serán de carácter temporal y poco significativo, el documento ambiental propone una serie de medidas preventivas y correctoras.

Como medidas de carácter general para la protección de la fauna el documento ambiental establece que, antes del inicio de las obras, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada, por parte de un experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras y, en función de ello, establecer, si fuera necesario, las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas.

En el caso de que sea detectada la presencia de especies nidificantes, las obras deberán ser programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna (entre el 1 de marzo hasta el 15 de julio). Esto es especialmente importante en el caso de las labores de desbroce y retirada de tierra vegetal, momento en el que se produce la mayor pérdida de hábitat de la fauna, que deberán realizarse fuera de los periodos reproductores.

Residuos.

El documento ambiental diferencia los residuos asimilables a urbanos, que son producidos en las instalaciones auxiliares, y los residuos peligrosos generados en la fase de obras que se producen: en tareas de mantenimiento de maquinaria (baterías, filtros de aceite, gasóleo, aceites, etc.), en la manipulación de combustibles y otros productos peligrosos, en la ejecución de obras de fábrica, cimentaciones y pavimentación. Estos residuos serán gestionados a través de un gestor autorizado por la Comunidad Autónoma, de acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Por otro lado, durante la ejecución de las obras se originan residuos de construcción y demolición, que deben separarse tal y como se establece en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición. En este sentido se ha estimado que en la ejecución del proyecto serán enviados a vertedero autorizado 17.019,84 m³ de tierras de excavación, debido a que no

cumplen con las características necesarias para su reutilización en la obra. Este excedente de tierra será considerado residuo de construcción y demolición y será gestionado, por tanto, según lo dispuesto en el citado Real Decreto 105/2008.

Se informa que el proyecto cuenta con un anejo de residuos de construcción y demolición, en el que se cuantifica en detalle la cantidad de residuos generados durante los procesos de construcción y demolición (RCD), ajustándose su contenido a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, y se aporta en el documento ambiental un resumen de las cantidades de cada tipo de residuo.

Además, el proyecto contempla la instalación y mantenimiento de un punto limpio en la zona de instalaciones auxiliares, donde se almacenarán los residuos generados hasta su correcta gestión a través de vertederos autorizados.

Como medidas de corrección y prevención, el documento ambiental incluye una serie de pautas que el contratista debe observar en relación a la gestión de residuos. Asimismo, propone una serie de medidas generales destinadas a la prevención y minimización de residuos que deberán ser concretadas por el contratista en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición. También se incluyen, en el documento ambiental, una serie de medidas para la correcta gestión de los residuos peligrosos generados como consecuencia de las actuaciones proyectadas, como envases de pintura, disolventes, aceites procedentes de la maquinaria, fungibles de las instalaciones de obra, etc.

Atmósfera.

En el documento ambiental incluye un anexo específico en el cual se realiza una estimación, de forma pormenorizada, de las emisiones contaminantes a la atmósfera producidas, tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento.

De este amplio análisis se extraen los siguientes datos:

– Las emisiones atmosféricas en la fase de construcción están constituidas, por un lado, por emisiones canalizadas o localizadas y, por otro, por emisiones difusas o fugitivas, que están constituidas por las emisiones de polvo y partículas en suspensión debidas, en general, a las operaciones asociadas al movimiento de tierras (demoliciones, excavaciones, transporte, rellenos, extendido y acopios), por las emisiones de compuestos orgánicos volátiles provenientes del uso y manejo de pinturas, disolventes y combustibles, así como de la preparación y extendido de mezclas bituminosas y la imprimación de emulsiones asfálticas.

Por otra parte, las principales emisiones atmosféricas en una obra civil se originan en la combustión de carburantes de los motores de los vehículos de transporte y maquinaria de obra. Las sustancias principales que se emiten son: CO₂, CO, NO_x, HC, SO₂ y partículas.

Para el cálculo de emisiones en la fase de construcción (consumo de combustible, FC y emisiones de CO₂), el promotor ha utilizado la herramienta CECiT y la guía «EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook - 2016» de la European Environmental Agency, para calcular los factores de emisiones de la maquinaria, obteniéndose los resultados que se reflejan en la siguiente tabla.

Cálculo de emisiones durante la fase de construcción									
CO ₂	FC	N ₂ O	CH ₄	CO	COVNM	PM	NH ₃	NO _x	SO ₂
3.513,33	1.101,44	0,10	0,11	15,38	1,83	0,41	0,02	17,22	0,02

Tabla 2. Emisiones atmosféricas totales (toneladas)

Los valores de emisiones de contaminantes, estimados para la fase de construcción, resultan reducidos y no se prevé que superen los valores límites establecidos en el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire, para los valores analizados. Dichos valores se deben principalmente a los movimientos de tierras y el pavimentado de las dos nuevas calles de salida rápida. Por tanto, el promotor considera dicho efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra.

– El cálculo de la contaminación del aeropuerto de Ibiza en *fase de explotación* se ha realizado mediante la simulación de las emisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, utilizando el programa EDMS («Emissions and Dispersion Modeling System»). Mediante dicha simulación se obtiene el inventario de emisiones de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera, de acuerdo con lo establecido por la legislación vigente.

Según informa el documento ambiental, para este análisis se han definido dos escenarios: el escenario actual, que identifica la configuración operativa establecida en el año 2017 y el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones (año 2021). Para la elaboración de este estudio se han tenido en cuenta, entre otros factores: las aeronaves, los vehículos de apoyo en tierra, las unidades auxiliares de energía, los vehículos en aparcamientos y los accesos al aeropuerto. Además, para situar las emisiones, debidas a las aeronaves, se ha estudiado la configuración de las pistas y calles de rodaje. Finalmente, para conocer la distribución espacial de los niveles de inmisión medios anuales en la realización de este análisis se ha simulado una malla formada por 225 receptores que cubre el aeropuerto y su zona de afección.

Previo al cálculo del inventario de emisiones, a la dispersión de contaminantes y al análisis del riesgo de afección a la población, fue necesario realizar un procesado de los datos meteorológicos. Para el tratamiento de los datos meteorológicos se ha empleado el programa de cálculo Aermod.

En las siguientes tablas se recogen los inventarios de emisiones correspondientes a la situación actual (37.846 ciclos LTO) y al escenario de puesta en funcionamiento (39.575 ciclos LTO).

FUENTE	CO	HC	NOx	SOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO ₂
	Toneladas/año						
Aeronaves ²	180,32	41,93	275,19	19,71	1,46	1,46	53,102,15
GSE	4,29	N/A	8,07	0,02	0,55	0,54	3,95
APU	8,23	0,55	9,99	1,33	1,13	1,13	4.515,78
Aparcamientos	11,49	0,00	0,72	0,00	0,02	0,01	150,89
Accesos	27,42	0,00	2,20	0,02	0,13	0,07	1.154,11
Prácticas SEI	1,13	0,24	0,01	0,00	0,30	0,30	6,78
TOTAL	233,48	42,80	293,60	21,03	3,59	3,51	58.937,60

Tabla 3. Resumen de emisiones. Situación actual

FUENTE	CO	HC	NOx	SOx	PM ₁₀	PM _{2,5}	CO ₂
	Toneladas/año						
Aeronaves	178,74	39,39	287,51	20,45	1,49	1,49	55.091,00
GSE	2,15	N/A	3,95	0,02	0,21	0,20	4,13
APU	8,61	0,57	10,45	1,39	1,18	1,18	4.723,18
Aparcamientos	11,66	0,00	0,47	0,01	0,02	0,01	165,45
Accesos	36,96	0,00	3,13	0,02	0,14	0,08	1.264,20
Prácticas SEI	1,24	0,26	0,01	0,00	0,33	0,33	7,44
TOTAL	239,35	40,22	305,51	21,89	3,37	3,29	61.259,53

Tabla 4 Resumen de emisiones. Escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones

El estudio realiza un análisis de cada uno de estos contaminantes de forma individual y se concluye que el riesgo de superaciones en el entorno del aeropuerto de Ibiza es bajo,

y la posibilidad de exceder el número de superaciones de las concentraciones establecidas por la legislación actual es pequeña, debido principalmente a la distancia entre el aeropuerto y los núcleos urbanos y a las condiciones meteorológicas típicas relativamente favorables.

En todo caso, el documento ambiental incluye varias medidas para la prevención de la emisión de partículas y para la reducción de las emisiones procedentes de los motores de combustión en la fase de construcción. También señala una serie de medidas que podrían aplicarse para reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes de las aeronaves.

Además de las medidas para mejorar la calidad del aire, se señalan una serie de medidas encaminadas a minimizar el consumo de energía, que contribuirán a reducir las emisiones asociadas a la actividad del aeropuerto, destacando la conversión o sustitución de los equipos móviles de apoyo en tierra, que son propulsados por motores convencionales diésel, por motores propulsados por gas natural y propano, o la sustitución por unidades propulsadas eléctricamente, lo que produciría un efecto positivo sobre la reducción de emisiones.

En relación a los efectos del proyecto sobre el Cambio Climático, el documento ambiental identifica como principales fuentes de consumo de energía, durante las obras, la maquinaria de obra y los vehículos de transporte.

Las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) emitidas a la atmósfera, debidas a la construcción de este proyecto, se estiman en 3.513 t CO₂e³, las cuales contribuyen en menos de un 0,03% a las emisiones anuales procedentes del grupo 8 (otros modos de transporte y maquinaria móvil) tomando como referencia el inventario de emisiones del año 2015 en España.

Durante la fase de operación, la mayor parte del consumo energético en los aeropuertos se debe a las operaciones de las aeronaves. El documento ambiental analiza las emisiones de CO₂ de Alcance 1 y 2 (según quedan definidas en el Protocolo GEI4), que son las que el aeropuerto sí puede controlar y descarta las emisiones de Alcance 3, que son aquellas sobre las cuales el operador no tiene control, únicamente influencia.

Se han calculado las emisiones (Alcances 1 y 2), a partir de los datos de seguimiento ambiental del aeropuerto para la situación actual. Por otro lado, en base a las previsiones de la demanda realizadas para la puesta en funcionamiento (pasajeros, operaciones y mercancías), se ha realizado una estimación de las emisiones de Alcance 1 y 2 del aeropuerto ese año, teniendo en cuenta la relación entre las Unidades de Tráfico (UT) para los dos escenarios analizados. Los resultados obtenidos se reflejan en las tablas 5 y 6.

Fuente	Consumo	Ud.	Emisiones (t CO ₂)	
			Alcance 1	Alcance 2
Grupos electrógenos (gasoil)	22.484,00	l	57,94	-
Prácticas SEI (gasoil)	2.632,00	l	6,78	-
Calderas (gasoil)	-	l	-	-
Subtotal Combustión Estacionaria			64,72	-
Vehículos gasoil	23.267,00	l	60,82	-
Vehículos gasolina	141,00	l	0,34	-
Subtotal Combustión Móvil			61,16	-
Consumo eléctrico	16.850.594	kWh	-	4.347,00
Total	-	-	125,88	4.347,00
Total Emisiones A1 + A2			4.893,53	

Tabla 5. Emisiones totales del Alcance 1 y 2 en la situación actual

Fuente	Consumo	Ud.	Emisiones (t CO ₂)	
			Alcance 1	Alcance 2
Grupos electrógenos (gasoil)	24.657,00	l	63,54	-
Prácticas SEI (gasoil)	2.885,94	l	7,44	-
Calderas (gasoil)	-	l	-	-
Subtotal Combustión Estacionaria			70,98	-
Vehículos gasoil	25.515,00	l	66,70	-
Vehículos gasolina	155,00	l	0,37	-
Subtotal Combustión Móvil			67,07	-
Consumo eléctrico	18.479.279	kWh	-	4.767,65
Total	-	-	138,05	4.767,65
Total Emisiones A1 + A2			4.905,70	

Tabla 6. Emisiones totales del Alcance 1 y 2 para el escenario de puesta en funcionamiento

A la vista de estos datos, y en relación a los potenciales efectos sobre el cambio climático, el promotor concluye que no se prevén impactos significativos con motivo de la implementación de las actuaciones previstas, ni la necesidad de plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

La contaminación acústica producida por la fase de obra, deriva principalmente de las emisiones generadas por las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. El promotor informa que las actuaciones de ejecución de la obra se llevarán a cabo en la temporada de baja actividad del aeropuerto, de modo que la interferencia con la operación del aeropuerto sea lo menor posible. Las actuaciones que se realicen en pista y en las zonas 1, 2 y 4 no pueden efectuarse en el periodo diurno, debido a que afectan a la operatividad del aeropuerto, por ello se realizarán en horario nocturno mientras que los trabajos en la zona 3 se realizarán en horario diurno. Las jornadas

consideradas, para la elaboración del estudio acústico, son de 5 horas efectivas en horario nocturno y de 7 horas en horario diurno.

El documento ambiental aporta un estudio de la afección sonora prevista, para el cual se ha utilizado el método de cálculo que se rige por la norma «ISO 9613: partes 1 y 2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente» y, para su aplicación, se ha utilizado el software comercial Cadna-A. Este método de cálculo toma como referencia, para cada una de las máquinas empleadas, la potencia acústica producida, tanto si se trata de una fuente fija como móvil. Debido a que no se dispone de datos concretos de la maquinaria a utilizar, se ha optado por aplicar los valores por defecto (límites máximos) contenidos en Noise Data base 1.5 (artículo 16 de la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo). Además, para el estudio de propagación del ruido, se ha incorporado dentro del modelo de simulación la velocidad y componente viento así como la información sobre la orografía del ámbito de estudio. Finalmente, para estimar los niveles sonoros por fase de actuación, se asociará a cada una de ellas la maquinaria utilizada para realizar las operaciones.

En el documento ambiental se incluye una estimación del ruido que generarán las obras y como resultado se han obtenido las isófonas correspondientes a los niveles Leq de 60, 65, 70, 73 y 75 dB(A) para el período día (07-19 horas) y las isófonas correspondientes a los niveles de Leq 50, 55, 60, 63 y 65 dB(A) para el período nocturno (23-07 horas).

Tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas de las obras para la construcción de dos nuevas calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza, el documento ambiental concluye lo siguiente:

- La mayor parte de la afección se concentra prácticamente en las proximidades de los focos de obra y dentro de los límites de la zona de Servicio aeroportuaria.
- Las afecciones acústicas derivadas del transporte de áridos y escombros por el interior del recinto aeroportuario puede considerarse de baja intensidad, respecto a los niveles emitidos por los grupos de maquinaria de obra. Concretamente, el tajo de obra donde se registran los niveles sonoros es el movimiento de tierras.
- No se ha detectado superación en ninguno de los objetivos de calidad acústicas fijados por el Real Decreto 1038/2012 en ninguna de las fases de actuación contempladas. Además, no se han inventariado equipamientos docentes y sanitarios sensibles expuestos a niveles sonoros superiores a 60 dB(A) para el periodo diurno y 50 dB(A) para el periodo nocturno, y tampoco se ha detectado vulneración de los objetivos de calidad en lo que respecta al suelo residencial.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes durante la fase de construcción, el documento ambiental afirma que se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica por encima de los límites establecidos en la legislación vigente, entre las que cabe destacar las siguientes:

- Prevención de ruido en la maquinaria de obra mediante la exigencia del cumplimiento de la normativa de aplicación durante el desarrollo de la obra.
- Planificación de las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma:
 - Previamente al inicio de la obra y con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana, se analizarán los viales de acceso a la obra definidos por el proyecto constructivo que se van a emplear para realizar los aportes de material a las zonas de actuación. Además, habrá que prestar especial atención a los camiones procedentes de préstamos y vertederos, y al impacto que pueda generar su tránsito cerca de las zonas pobladas.
 - En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria, que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

- En caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas, en las cuales la variable acústica originada por el tráfico sea tenida en cuenta.

- Se proporcionará información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada mediante señales y carteles explicativos del alcance de los trabajos y duración de los mismos.

La contaminación acústica producida durante la fase de operación se debe a las actividades que se desarrollan en su interior, siendo las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves las principales fuentes generadoras de ruido.

El promotor ha realizado un estudio del ruido mediante el programa de simulación INM («Integrated Noise Model»). El proceso de cálculo consiste en recoger, además de los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue, incluyendo la descripción del modelo de aeronave que realiza cada operación y las rutas de vuelo seguidas en las operaciones de despegue aproximación.

Como horizonte temporal se ha fijado el año 2021, como escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones. Adicionalmente, se ha incluido en la simulación el año 2017 con el fin de establecer un marco comparativo entre el escenario futuro y la situación acústica actual. En la tabla 7 se refleja el número de operaciones correspondientes a la previsión de la demanda para ambos escenarios.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
Actual (año 2017)	207,37	142,71	45,98	18,68
Puesta en funcionamiento de las instalaciones (año 2021)	216,85	149,23	48,09	19,53

Tabla 7. Operaciones totales simuladas. Aeropuerto de Ibiza

Como resultado de este proceso, se han obtenido, para cada uno de los escenarios de cálculo, las huellas sonoras correspondientes al umbral Leq 60, 65, 70 y 75 dB(A) para el periodo día y tarde (de 7 a 19 horas y de 19 a 23 horas respectivamente, según el Real Decreto 1367/2007), y Leq 50, 55, 60 y 65 dB(A) para el periodo noche (de 23 a 7 horas).

Tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas originadas como consecuencia de la entrada en servicio de las infraestructuras, el documento ambiental señala lo siguiente:

- No se han inventariado centros docentes, sanitarios ni culturales expuestos a niveles superiores a los fijados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para este tipo de equipamientos.

- La evaluación de la población expuesta se centra en aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas residenciales, es decir niveles sonoros que sobrepasan los $L_d > 65$ dB(A), $L_e > 65$ dB(A) o $L_n > 55$ dB(A), de acuerdo con la clasificación establecida en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En la tabla 8 se observa que, tanto en el escenario actual como en el derivado de la puesta en funcionamiento de las calles de salidas rápidas, las edificaciones residenciales inventariadas se localizan en el término municipal de Sant Josep de Sa Talaia. Más de la mitad de estas edificaciones se encuentran en la zona turística de Platja d'en Bossa, en la zona costera al este de la cabecera 24. El resto de las edificaciones residenciales se distribuyen de forma diseminada alrededor de la cabecera 24 y al norte de la cabecera 06.

- No obstante, estas viviendas, situadas dentro de las isófonas correspondientes al escenario actual y de puesta en funcionamiento de las infraestructuras, se encuentran

incluidas dentro del ámbito de aplicación del Plan de Aislamiento Acústico vigente en la actualidad. La finalidad del Plan es conseguir que en el interior de las edificaciones 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.

ESCENARIO	MUNICIPIO	VIVIENDAS EXPUESTAS
		$L_d > 65$ $L_e > 65$ $L_n > 55$ dB(A)
Actual	Sant Josep de Sa Talaia	274
Puesta en funcionamiento	Sant Josep de Sa Talaia	275

Tabla 8. Número de viviendas que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre para áreas acústicas tipo a.

En lo que respecta a la afección al patrimonio cultural, y según señala el documento ambiental, el proyecto de ejecución de dos calles de salida rápida en el aeropuerto de Ibiza, no genera afecciones directas ni indirectas a bienes integrantes del Patrimonio Cultural balear. El Bien de Interés Cultural (BIC) más cercano es la Torre de Can Toni Rei, situada a unos 500 m al sur de la zona de actuación. Los trabajos de prospección arqueológica realizados en noviembre de 2012 en el aeropuerto no localizaron ningún elemento de interés arqueológico ni etnográfico en la zona de estudio.

Aunque el proyecto generará un volumen de movimiento de tierras reducido y se localiza en la franja de la pista del aeropuerto, se propone como medida preventiva, que se realice un control arqueológico de todos los movimientos de tierra (incluidos desbroces). En el caso que durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se informará a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y al Departamento de Educación, Patrimonio, Cultura, Deportes y Juventud del Consell de Ibiza.

El promotor informa que, en caso de que sea necesaria la autorización de cualquier actividad arqueológica en la zona, se solicitará el preceptivo permiso a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, y en todo caso, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y en la Ley 12/1998, de 21 de diciembre, del Patrimonio histórico de Illes Balears.

El Documento ambiental incluye, por último, un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto definir un sistema que permita verificar el cumplimiento de las medidas ambientales definidas al objeto de minimizar los posibles impactos ambientales asociados a la ejecución del proyecto «Calles de salida rápida».

El PVA se articula sobre el seguimiento de los siguientes aspectos ambientales:

- Protección de la calidad química del aire.
- Prevención de la afección acústica.
- Protección del suelo.
- Gestión de residuos.
- Protección de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio histórico y cultural.

Para cada uno de estos aspectos y al objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de protección asociadas a los mismos, se define una ficha de control compuesta por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones. El seguimiento ambiental, en base a las fichas definidas exigirá la realización de un conjunto de comprobaciones y análisis que constituirán la base necesaria para la redacción de unos Informes que acreditarán documentalmente el cumplimiento del programa.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Calles de salida rápida. Aeropuerto de Ibiza» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) «Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente» de la Ley de evaluación ambiental, por estar ubicado en las inmediaciones de un lugar de la Red Natura 2000.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1 c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve.

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Calles de salida rápida. Aeropuerto de Ibiza» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente propuesta de resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6 del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 3 de mayo de 2019.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Calles de salida rápida- Aeropuerto de Ibiza (Arenal)

