

INFORME INICIAL Y PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL (PVA)

EXPEDIENTE	DNA 63/20
PROYECTO	S.E.O DE CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DE IBIZA
EMPLAZAMIENTO	AEROPUERTO DE IBIZA
DIRECTOR DEL EXPEDIENTE	FRANCISCA MORENO GARCÍA
COORDINADOR AMBIENTAL	JUAN CARLOS DELGADO SÁNCHEZ
CONTRATISTA	DEIMOS-ELECNOR
RESPONSABLE MEDIO AMBIENTE	NICOLAS GIUDITTA

ÍNDICE

1. ANTECEDENTES	2
2. RESUMEN DE LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO.....	4
2.1. DOCUMENTO AMBIENTAL.....	4
2.2. RESOLUCIÓN DE 3 DE JUNIO DE 2021, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL (MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO), POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO «SEO DEL CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DEL AEROPUERTO DE IBIZA» (BOE 14/06/2021).	24
2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD AMBIENTAL DEL PROYECTO	26
2.4. ANEXO Nº7 AL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO S.E.O DE CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DE IBIZA: INTEGRACIÓN AMBIENTAL Y GESTIÓN DE RESIDUOS.	30
3. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL Y OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA.....	30
3.1. OBJETO.....	30
3.2. ORGANIZACIÓN Y REMISIÓN DE INFORMES	31
3.3. CONTENIDO DEL PVA: CONTROL DE LAS ACTIVIDADES DE OBRA.....	32
3.4. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA	33
3.5. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	34
ANEXO I: DESARROLLO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL	35
ANEXO II: MODELO DE ACTA DE VISITA DE INSPECCIÓN AMBIENTAL	41

1. Antecedentes

A solicitud de la Dirección del Expediente referenciado, se redacta el presente Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) por parte del coordinador o vigilante ambiental designado a propuesta de la UTE SS-MA ENAIRE (I+P – ALVENTIA), adjudicataria del Contrato de prestación del servicio de coordinación de seguridad y salud y vigilancia ambiental en contratos de obra y/o suministros de obra (Expediente DNA 64/2020).

El Pliego de Prescripciones Técnicas del mencionado contrato establece, para Obras sometidas a Declaración de Impacto Ambiental o Resolución Ambiental equivalente por parte del Organismo Ambiental competente, como es el caso según se describe más adelante, las siguientes especificaciones en lo referente a Vigilancia Ambiental durante la ejecución de las obras:

- *La empresa adjudicataria dispondrá de técnicos competentes para la realización de la Coordinación, Vigilancia o Dirección Ambiental de la Obra. Cuando sea necesario por requisito legal, se procederá a su Nombramiento oficial escrito. **Se ha procedido al Nombramiento oficial del Coordinador Ambiental en la persona de D. Juan Carlos Delgado Sánchez con fecha 26/07/2021.***
- *Antes del inicio de la obra, se revisará y aprobará el **Programa de Vigilancia Ambiental** conforme a lo establecido legalmente, así como el Plan de Calidad y/o Gestión Ambiental del Contratista de la Obra o instalación. Igualmente revisará y/o aprobará el Plan de Gestión de Residuos, si aplica, conjuntamente con la dirección facultativa. **El presente informe tiene por objeto la revisión y aprobación del Programa de Vigilancia Ambiental previa a la solicitud, revisión y aprobación del Plan de Gestión Ambiental y Plan de Gestión de Residuos del contratista.***
- *La empresa adjudicataria deberá poner los recursos asignados para el cumplimiento del Programa de Vigilancia, el cual será acorde con lo aprobado en la Declaración Ambiental y/o en las Resoluciones pertinentes emitidas por los organismos ambientales competentes.*
- *En función del tipo de proyecto y de su ubicación, el Programa de Vigilancia (y los informes generados) contemplarán la vigilancia de la implantación de las medidas correctoras por parte de la Contrata, así como del control y seguimiento de los posibles impactos: gestión de residuos, ubicación de plantas de tratamiento, posibles vertederos autorizados, e instalaciones de obra y maquinaria, así como lo contemplado en las Resoluciones Ambientales correspondientes: protección de la fauna, la vegetación, el sistema hidrológico, el patrimonio arqueológico, etc.*
- *Se entregará un presupuesto estimado del coste del cumplimiento del Programa de Vigilancia, que deberá ser aprobado por el Director del presente Expediente. **Se realizarán como mínimo visitas mensuales a las obras.** Esta frecuencia podrá ser modificada pero deberá ser consensuada previamente.*
- *Durante las visitas a Obra, se velará por el cumplimiento de los requisitos legales aplicables a cada proyecto, por parte de la Contrata, especialmente los especificados en las cláusulas ambientales de Enaire y en la Declaración de Impacto Ambiental y/o en las resoluciones particulares de los diferentes Organismos Competentes; así como por la correcta implantación de las medidas preventivas y/o correctoras necesarias, y su eficacia.*

- *La información de las visitas quedará documentada en un **Acta de Visita** firmada por el técnico ambiental de la empresa adjudicataria de la AT y por el responsable del contratista adjudicatario de la obra (responsable ambiental y/o encargado de obra, o equivalente). Se enviará copia del Acta al responsable de Enaire para el contrato o proyecto específico, tan pronto como sea posible, especialmente cuando se hayan producido incidencias.*
- *En todo momento se coordinarán las actividades a realizar a través del Responsable de cada contrato o proyecto específico.*
- *Se elaborarán todos los Informes que sean preceptivos conforme al Programa de Vigilancia Ambiental, la DIA, y/o las Resoluciones equivalentes. Como mínimo deberá elaborarse un **informe inicial, un informe mensual y un informe final**. Estos informes serán remitidos a los órganos competentes, cuando así este definido en la legislación aplicable, y/o en las resoluciones ambientales pertinentes.*
- *El informe final (Informe Ambiental complementario al Acta de Recepción de obra) recogerá también las medidas ambientales ejecutadas durante la obra y, en caso de necesidad, se podrá proponer medidas a ejecutar durante la fase de funcionamiento de las instalaciones.*
- *Los informes generados, así como las actas de las visitas, y los informes de No conformidades o incidencias serán remitidos al Responsable de cada contrato o proyecto específico, así como al Director del presente Expediente, en el plazo más breve posible. Mensualmente, una copia de toda la documentación generada, será adjuntada al Director del presente expediente.*
- *Cuando se observen circunstancias de graves agresiones al medio ambiente o el incumplimiento grave de la legislación y normativa ambiental vigente, se avisará con carácter urgente al responsable de Enaire para cada contrato o proyecto, al Interlocutor/Responsable de la empresa adjudicataria de este expediente y al Director del mismo, informando de la necesidad de la paralización de los tajos o incluso del expediente. Para la paralización de los trabajos será necesario la notificación y conformidad del responsable de Enaire para cada contrato o proyecto particular, salvo que exista resolución u obligación legal que exija la paralización inmediata de los mismos. Cualquier incidencia de estas características deberá ser comunicada al Interlocutor y/o Responsable la empresa adjudicataria de este expediente y al Director del mismo.*

El presente informe se ha redactado a partir de los siguientes documentos:

- Documento Ambiental del Proyecto S.E.O de CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME de Ibiza, elaborado por ENAIRe en marzo de 2021.
- Resolución de 3 de junio de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «SEO del CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME del aeropuerto de Ibiza» (BOE 14/06/2021).
- Justificación de la Viabilidad Ambiental del Proyecto S.E.O de CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME de Ibiza, elaborado por ENAIRe en julio de 2021.
- Anexo nº7 al Pliego de Prescripciones Técnicas del Proyecto S.E.O de CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME de Ibiza: Integración Ambiental y Gestión de Residuos.

2. Resumen de la Tramitación Ambiental del Proyecto

2.1. DOCUMENTO AMBIENTAL

2.1.1. Descripción de las obras

El Proyecto consiste en el suministro en estado operativo (S.E.O) de un nuevo equipo de radioayudas para la navegación aérea, que sustituirá a los actuales, y la frangibilización del VOR (frangibilidad: característica de un objeto que conserva su integridad estructural y su rigidez hasta una carga máxima conveniente, y tiende a romperse en pequeños fragmentos, sin cohesión y sin deformarse plásticamente, de forma que no constituya peligro para las aeronaves).

Se procederá a la sustitución de los actuales equipos CVOR/DME que han rebasado el periodo de vida media útil y el de amortización establecido.

Las actuaciones proyectadas se llevarán a cabo en el actual emplazamiento del CVOR/DME y en la Torre de Control (en adelante TWR) dentro del recinto aeroportuario.

La instalación de los nuevos sistemas de radioayudas llevan asociados los siguientes **condicionantes** en cuanto a la construcción de los equipos:

- El material de la construcción de la caseta y la contraantena del sistema CVOR debe ser de fibra de vidrio reforzada con poliéster con juntas de rotura, para que el sistema sea frangible cumpliendo con la Normativa del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el Doc. 9157_Parte 6 de OACI.
- El color de la caseta y de los pilares de sujeción de la contraantena del CVOR deberán ser a franjas alternas rojiblancas, con el fin de señalar el obstáculo ubicado junto a la franja de pista, cumpliendo con la Normativa del Anexo 14 de OACI.

Por tanto, se proyectan las siguientes actuaciones, que se llevarán a cabo en el emplazamiento actual del CVOR/DME y en el interior de la actual TWR del Aeropuerto de Ibiza:

- **Dependencias del emplazamiento del actual CVOR/DME (Figura 1):**



Figura 1. CVOR actual y mástil abatible DME. Fuente: PPT del expediente.

- Desmontaje de las antenas actuales del CVOR/DME que serán retiradas a una planta de tratamiento.
- Demolición de la actual caseta de equipos CVOR/DME y su cimentación.
- Preparación del terreno para la instalación del nuevo edificio de equipos CVOR/DME que se emplazará en las mismas coordenadas que el anterior. Las actuaciones consistirán en lo siguiente:
 - Adecuación general del terreno (incluyendo despeje y desbroce del mismo).
 - Excavación mecánica en cualquier tipo de terreno (exceptuando roca) y transporte a vertedero anexo para su utilización en rellenos locales o por pago de vertido.
 - Adecuación superficial del terreno o de los rellenos en la zona anexa o perimetral del edificio construido.
 - Construcción de plataforma de hormigón que servirá como basamento del edificio de equipos, mediante firme de hormigón en masa, incluyendo una acera perimetral de 1 m y con canalizaciones soterradas bajo hormigón. La losa se apoyará en una base de zahorra artificial de 20 cm de espesor.
- La acometida de radiofrecuencia y eléctrica actual es aérea y será cambiada por acometida subterránea. Por ello, se desmontará el cable fijador de acero, el cableado de radio frecuencia (RF), el balizamiento existente, así como el mástil DME y se demolerán el poste intermedio y el dado de cimentación del poste (Figura 2).



*Figura 2. Acometida aérea de la antena DME existente conectada mediante un poster intermedio.
Fuente: PPT del expediente.*

- Instalación de un nuevo mástil frangible y abatible de 6 m de altura para soporte de la nueva antena DME omnidireccional, en nueva cimentación y que estará dotada de baliza/s de LED. No tiene por qué conservar la misma ubicación que el DME actual, estimándose que se ubique a una distancia de unos 14 m respecto a la antena central del CVOR.
- Construcción del nuevo edificio frangible que consistirá en dos estructuras diferentes, por un lado, la estructura de pilares y contraantena que conforman el soporte de las antenas que forman el CVOR, y por otro una caseta que albergará los equipos necesarios para el funcionamiento del sistema CVOR/DME. Esta última tendrá unas dimensiones exteriores de 5 x 4,72 x 2,95 m de altura.
- Por otra parte, la nueva contraantena tendrá unas dimensiones de 10 m de diámetro y con una altura de 3,5 m, similares a la actual (3,30 m de altura y 11 m de diámetro).

- Se instalarán elementos adicionales a la construcción de la contraantena, como soporte de dipolos, antena de telecomunicaciones T/A, escalera de acceso, pasillos de TRAMEX en anillo para acceder a los dipolos, así como un pasillo radial de acceso a la puerta de acceso al radomo central del CVOR (Figura 3).

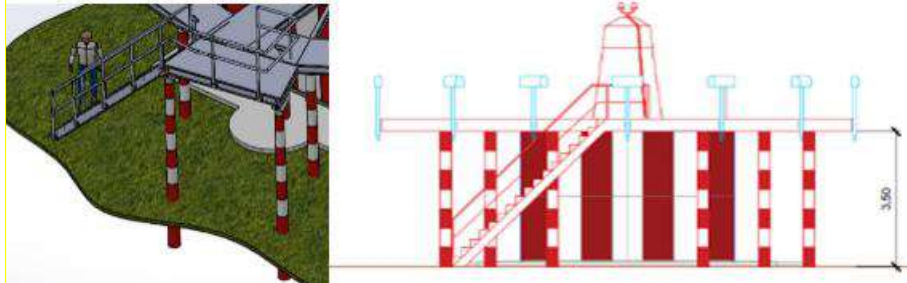


Figura 3. Disposición de la contraantena CVOR, incluyendo TRAMEX y escalera de acceso. Fuente: PPT del expediente.

- Se instalará un nuevo radomo adaptado a la nueva antena CVOR, sustituyendo al existente y dotado de balizamiento nocturno de leds en su parte superior.
- Desmontaje de la antena actual de comunicaciones tierra-aire existente junto al antiguo Centro de Transformaciones (en adelante C.T) e instalación de una nueva antena de comunicación.
- Respecto a las canalizaciones y arquetas, la alimentación en Baja Tensión (B.T) se hará desde el C.T ubicado a la espalda de la instalación del CVOR/DME por canalización existente.
- Asimismo, se realizarán 3 nuevas canalizaciones, a saber (Figura 4):
 - Canalización en banco de 4 tubos con 110 mm de diámetro con una longitud estimada de 25 m y una dimensión de 0,50x0,70 m. Destinada a permitir la entrada y salida de las comunicaciones del nuevo edificio VOR/DME por caminos independientes. Además, se construirá una arqueta prefabricada de hormigón de 90x90 cm.
 - Canalización en banco de 2 tubos con 110 mm de diámetro con una longitud aproximada de 15 m y una dimensión de 0,50x0,70 m. Será utilizada para la acometida subterránea al nuevo DME, tras desinstalar la acometida aérea, y para pararrayos (SPCR-opcionalmente). De igual forma, se construirá una arqueta prefabricada de hormigón de dimensiones 70x70 cm, junto a la nueva caseta del CVOR, y otra adicional junto al basamento del pararrayos, en caso necesario.
 - Canalización en banco de 2 tubos con 110 mm de diámetro con una longitud aproximada de 10 m y una dimensión de 0,50x0,70 m, por si fuera necesaria una antena monitora de campo próximo fuera del perímetro de la contraantena del CVOR (mástil independiente).

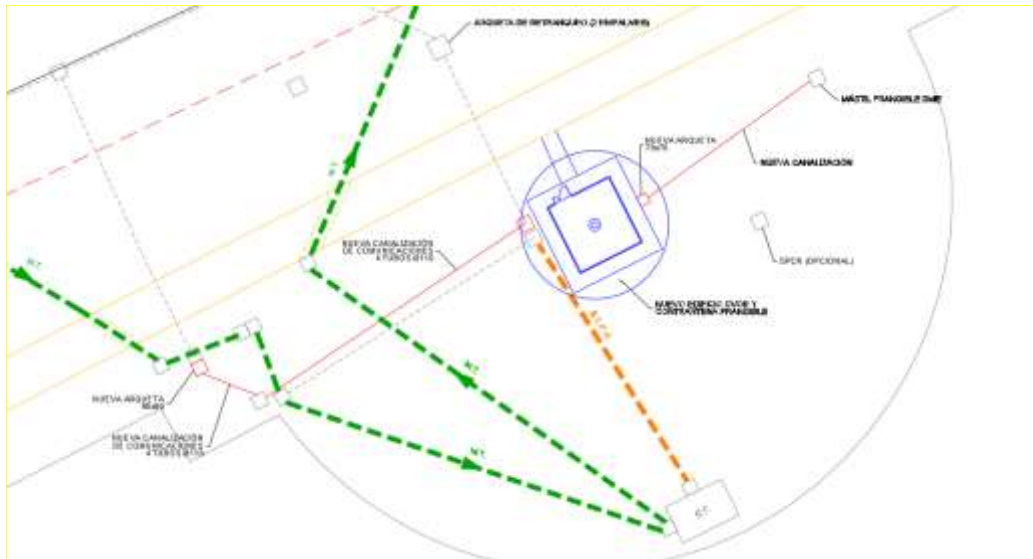


Figura 4. Canalizaciones existentes y a ejecutar. Fuente: PPT del expediente.

- Instalación de un sistema de protección contra el rayo, que podrá ser externo y/o interno. Actualmente, el sistema CVOR/DME no está dotado con ningún sistema de protección.
- Sustitución de los tubos distribuidores del cable de RF que discurren fijados a las paredes verticales del exterior del edificio de equipos hacia las antenas supervisoras del perímetro de la contraantena por unos nuevos.
- Instalación de un rack mural de 19" y 18U (80 cm) de altura en el nuevo edificio de equipos del CVOR/DME, para alojar el equipamiento correspondiente al sistema SIRA y al SCADA de la infraestructura.
- En el interior del nuevo edificio CVOR/DME se instalará un Cuadro General de Baja Tensión (CGBT) y un Cuadro de Baja Tensión Con Continuidad (CBTCC), por la necesidad de disponer de acometida trifásica y de tener independizado el cuadro de cargas esenciales del cuadro general de baja tensión.
- La actual instalación de alumbrado del interior del nuevo edificio CVOR/DME será sustituida por una nueva iluminación basada en LED. Por su parte, la red de alumbrado exterior, igualmente de LED, contará con uno o dos circuitos independientes que se alimentarán desde el cuadro general de baja tensión.

- Unidad de Control Remoto y Sistema de Supervisión (Interior de la Torre de Control-TWR)-:

- Desmontaje de todo el equipamiento correspondiente al sistema SIRA ubicado en la sala de equipos TWR y que se encuentra operativo actualmente, incluyendo el desmontaje del propio armario mural.
- Instalación de las nuevas unidades RCSU (Remote Control and Status Unit) del CVOR/DME en el Rack nº3 existente en la Sala Técnica de Mantenimiento de la TWR de Ibiza.
- Instalación de un nuevo PC para el emplazamiento del CVOR/DME con el SWRMM de control en la sala técnica de mantenimiento de la TWR.

- Aspectos ambientales de la obra

De la instalación de todo el nuevo sistema de comunicaciones, se estima que resultará una generación de residuos en torno a los 5 m3 (maderas, plásticos, cartones, etc.), procedentes del embalaje y transporte de los nuevos equipos. Asimismo, en este volumen estimado de residuos, se incluye también diverso material electrónico (RAEE's) que será enviado según proceda, como residuo a vertedero autorizado o como material reutilizable a otras instalaciones de ENAIRe.

Por otra parte, se estima la generación de 12 m³ de inertes (hormigón, ladrillo) y 1 m³ de otros residuos generados por los desmontes o demoliciones. Además, se estima una generación aproximada de 5 m³ de tierras de excavación producidos por la cimentación de la caseta, del mástil de DME y de los pilares de la contraantena, las cuales serán reutilizadas en áreas degradadas conforme dictamine el órgano competente de la Comunidad Autónoma; o bien serán enviadas, en último caso, a vertedero autorizado.

El agua potable que pueda necesitarse durante la ejecución de las actuaciones previstas, será suministrada mediante aljibes o camiones cisterna, en caso de no ser posible abastecerse del suministro de agua del propio aeropuerto de Ibiza. Las aguas residuales fecales generadas durante las actuaciones, se producirán como consecuencia de la presencia del personal de obra, y su gestión se resolverá mediante la instalación de baños químicos o bien mediante el uso de los aseos ubicados en el recinto aeroportuario, si esto fuera posible. No se prevén consumos de agua o vertidos de aguas residuales relacionados con la fase de funcionamiento del nuevo sistema.

Se utilizará el actual acceso a las instalaciones, sin que sea necesaria la apertura de nuevos, por donde accederán los vehículos que transportan los componentes del nuevo sistema a instalar, vehículos que se requieran para las obras y los vehículos que tengan que llevarse los residuos generados, una vez ejecutada la instalación.

Asimismo, se indica que en ningún caso se van a llevar a cabo otras actuaciones distintas a las reflejadas en el presente informe.

2.1.2. Características del emplazamiento de las obras

Las actuaciones se localizan en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, perteneciente a la Provincia de Palma de Mallorca y dentro de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Concretamente, todas las actuaciones se van a desarrollar en el la Zona de Servicio Aeroportuaria, específicamente en la Zona de reserva aeroportuaria y en el Subsistema de movimientos de aeronaves, tal y como se recoge en la figura 5. El actual edificio CVOR/DME se emplaza en las coordenadas UTM-ETRS89: X= 358.235,496; Y= 4.303.435,330; Huso 31.

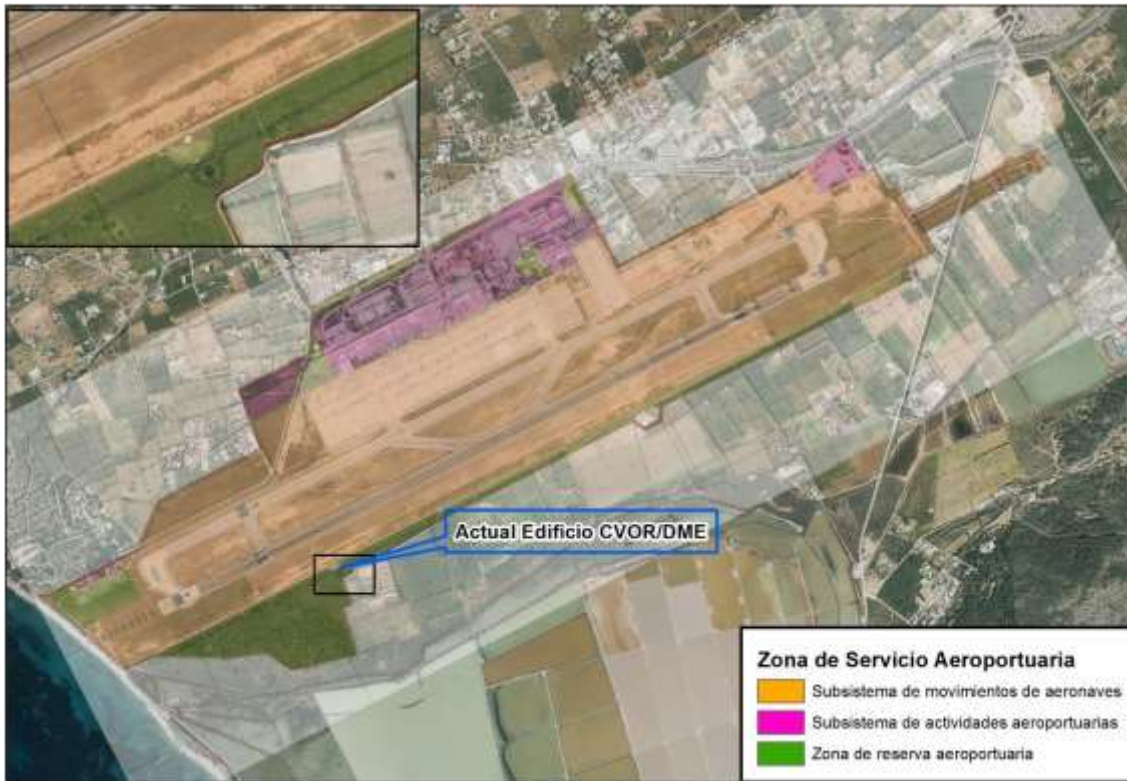


Figura 5. Vista general de la Zona de Servicio Aeroportuaria, en cuyo interior se van a llevar a cabo todas las actuaciones objeto de este proyecto. Fuente: ENAIRe.

La zona delimitada como “Subsistema de movimientos de aeronaves” contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.

Por su parte, el área definida como “Zona de reserva aeroportuaria” contiene los espacios necesarios para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como las ampliaciones de cualquiera de las zonas que componen la zona de servidumbre aeroportuaria.

La zona definida como “Subsistema de movimientos de aeronaves” se encuentra clasificada como Suelo Rústico Común (SRC), con la categoría de Suelo Rústico de Régimen General (SRC-SRG). Si bien, la Zona de reserva aeroportuaria, donde se proyecta gran parte de las actuaciones (ubicación del CVOR/DME del aeropuerto), está clasificada como Suelo Rústico Protegido (SRP) con la categoría de Área Natural de Especial Interés (SRP-AANP), debido a que se encuentra dentro de los límites de los espacios de la Red Natura 2000 Zona Especial de Conservación (ZEC) y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) “Ses Salines d’Eivissa i Formentera” (ES0000084), así como del Espacio Natural Protegido catalogado como Parque Natural del mismo nombre, de acuerdo a lo establecido en la normativa estatal y autonómica (Figura 6).

Es por esta razón que se somete al citado proyecto a procedimiento de evaluación ambiental, según se describe en el punto siguiente.



Figura 6. Situación del emplazamiento de la obra en relación con los espacios protegidos próximos.

En cuanto a los valores ambientales de este espacio protegido, cabe citar la presencia de unas 210 especies de aves. Destacan las poblaciones de aves acuáticas, como los flamencos (*Phoenicopterus roseus*), la cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*), el tarro blanco (*Tadorna tadorna*), el chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*); y las de aves marinas, como la gaviota de Audouin (*Larus audouinii*) y la pardela balear (*Puffinus mauretanicus*).

Otras especies animales destacables en el ámbito terrestre son la lagartija de las Pitiusas (*Podarcis pityusensis*), endémica de estas islas y que se presenta con subespecies diferentes en los islotes, y diversas especies de caracoles y escarabajos endémicos. Por otra parte, el espacio acoge una representación magnífica de la mayoría de especies vegetales existentes en las islas Pitiusas, (178 especies en total). Están representados los pinares mediterráneos, los sabinars costeros, los salicorniars y la vegetación halófila que rodea los estanques, los sistemas dunars y la vegetación litoral de acantilados (Figura 7).








		
<p><i>Charadrius alexandrinus</i></p>	<p><i>Larus audouinii</i></p>	<p><i>Puffinus mauretanicus</i></p>
		
<p><i>Podarcis pityusensis</i></p>	<p>sabinares costeros</p>	

Figura 7. Algunas especies animales y vegetales características de Ses Salines d'Eivissa i Formentera

2.1.3. Justificación de la tramitación ambiental

De acuerdo con la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, las actuaciones previstas no se encuentran incluidas en los anexos I y II de la Ley 21/2013, pero al localizarse dentro de un Espacio Protegido de la Red Natura 2000, concretamente en el espacio ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" (ES0000084), el proyecto puede quedar encuadrado dentro del Artículo 7.2.b) , es decir, proyectos no incluidos ni en el anexo I ni el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000.

En este caso, al tratarse de un proyecto de competencia estatal, el órgano ambiental competente es el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, sin embargo, aun siendo el órgano ambiental estatal el que determine la necesidad o no de tramitación de evaluación de impacto ambiental, la competencia para proponer, declarar y gestionar los espacios terrestres de la Red Natura 2000, reside en las comunidades autónomas (salvo ZEPA, LIC y ZEC marinos, que es competencia de la Administración General del Estado). Por ello, el pasado 22 de septiembre de 2020 se envió Informe de Repercusiones Ambientales a la Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad de la Consejería de Medio Ambiente y Territorio, órgano ambiental competente en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, con el objeto de que determinara si las actuaciones proyectadas pudieran afectar de forma apreciable a los valores naturales que concurren en los citados espacios de la Red Natura 2000 y si las actuaciones previstas son acordes con los objetivos de conservación de los mismos.

Como resultado de esta consulta, el 24 de noviembre de 2020 se recibió en ENAIRe Informe técnico relativo a la consulta de sustitución del CVOR/DME en el Aeropuerto de Ibiza por parte del Parque Natural de "Ses Salines d'Eivissa i Formentera", debido a que, tal y como se remite en el informe recibido, el artículo 21 de

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

El citado informe resuelve la necesidad de pasar el procedimiento de impacto ambiental, tal y como recoge el artículo 73 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) del Parque Natural de “Ses Salines d’Eivissa i Formentera”. El punto 2 del citado artículo establece que además de aquellos supuestos que defina la legislación de evaluación ambiental, serán objeto de tramitación ambiental las actuaciones de cualquier tipo en puertos y aeropuertos colindantes al Parque en especial, los planes de ordenación de tránsito aéreo y de minimización de los ruidos derivados de este.

Así, dentro del procedimiento reglado, el promotor y órgano sustantivo (ENAIRe) presenta ante el órgano ambiental (Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) el pertinente Documento Ambiental, dentro del marco de un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, con el fin de que el órgano ambiental elabore el preceptivo Informe de Impacto Ambiental.

2.1.4. Caracterización ambiental

El Documento Ambiental incluye una caracterización ambiental del área de proyecto, incluyendo los siguientes aspectos, de los que se destacan las conclusiones más relevantes:

- ÁMBITO GEOGRÁFICO
- CLIMATOLOGÍA
- GEOLOGÍA
- HIDROLOGÍA
 - o Dominio público marítimo-terrestre: por lo que se refiere a la posible afección a costas, las actuaciones previstas no se encuentran afectadas por las limitaciones establecidas en la normativa específica, al encontrarse la zona de obras proyectada a unos 230 m de la zona de servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo-Terrestre.
 - o Dominio público hidráulico: se considera que no existe afección dado que la zona de actuación se encuentra a más de 100 m del cauce más cercano. El cauce de entidad más cercano a la zona de las obras está ubicado en el límite noroeste del aeropuerto y se trata del denominado Torrent de sa Font.
 - o Hidrogeología: cabe destacar que la práctica totalidad del Aeropuerto de Ibiza está sobre una zona definida de alta vulnerabilidad de los acuíferos
- VEGETACIÓN: presencia de *Juniperus phoenicea subsp. turbinata*; *Pinus halepensis var. halepensis*; *Limonium grosii*; *Tortula pallida*, *Tortula vahliana*. De todas ellas la única endémica de las Islas Baleares es la *Limonium grosii*. Las especies del género *Limmonium* se pueden encontrar ocupando terrenos de suelos limosos muy salinos que se inundan de forma periódica.



Limonium groenii

- FAUNA: presencia de las siguientes especies:

Nombre Común	Nombre	Observaciones del Plan de Gestión del espacio de la Red Natura 2000
Tarro blanco	<i>Tadorna tadorna</i>	Especie esencial
Chorlitejo patinegro	<i>Charadrius alexandrinus</i>	Especie esencial
Cigüeñela común	<i>Himantopus himantopus</i>	Especie relevante
Archibebe común	<i>Tringa totanus</i>	Especie no destacable
Flamenco	<i>Phoenicopterus ruber</i>	
Gaviota de Audouin	<i>Larus audouinii</i>	
Pardela mediterránea	<i>Puffinus yelkouan</i>	
Murciélago común o enano	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Especie no destacable
Salamanquesa común	<i>Tarentola mauretanica</i>	

- HÁBITATS DE INTERÉS COMUNITARIO:

- o 1410 Pastizales salinos mediterráneos (*Juncetalia maritimae*).
- o 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcoconetea fruticosi*).
- o 1240 Acantilados con vegetación de las costas mediterráneas con *Limonium* spp endémicos.
- o 2110 Dunas marítimas de las costas atlánticas, del mar del Norte y del Báltico.

- ESPACIOS PROTEGIDOS:

- o Parque Natural “Ses Salines d’Eivissa i Formentera”, declarado por la Ley 17/2001 de 19 de diciembre, de protección ambiental de Ses Salines de Ibiza y Formentera (BOIB nº.156, de 29 de diciembre de 2001). El espacio protegido cuenta con un Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN) y con un Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG).
- o Espacio Protegido Red Natura 2000, ZEPA y ZEC “Ses Salines d’Eivissa i Formentera” (ES0000084), que cuenta con Plan de Gestión aprobado por el Decreto 48/2015, de 22 de mayo (BOIB núm. 77, 25 de mayo de 2015). En ellos se han identificado la presencia de 18 hábitats del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE y dos especies del Anexo II de dicha directiva. Asimismo, el espacio cuenta con la presencia de 41 especies del Anexo I de la Directiva 79/409/CEE, de las cuales 12 nidifican regularmente.

- OTROS MÉRITOS AMBIENTALES: La actuación no se encuadra dentro de zonas definidas como Montes de Utilidad Pública, ni en humedales protegidos, ni en Reservas de la Biosfera, ni en Áreas de Asentamientos en Paisajes de Interés (AAPI), ni en Áreas Rurales de Interés Paisajístico (ARIP). Si bien, la parcela se encuentra en un Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España (IBAs), concretamente la nº 312 “Salinas de Ibiza y Formentera e Islas de los Freus”, así como en un Área Natural de Especial Interés o ANEI, espacio natural protegido por el

Gobierno de las Islas Baleares, regulado en la Ley 1/1991, de 30 de enero, de Espacios Naturales y de Régimen Urbanístico de las Áreas de Especial Protección de las Islas Baleares.

- PAISAJE: El Área natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera es una de las unidades ecológicas del territorio balear que presenta la mayor cantidad de ecosistemas diferentes en un reducido espacio territorial, tal y como se recoge en el documento "Los valores naturales de la unidad ecológica de ses Salines d'Eivissa i Formentera de Jaume Estarellas Fernández" (sistemas dunares, sistemas de islotes, lagunas litorales hipersalinas de poca profundidad, rasas marinas, acantilados litorales, playas de cantos rodados, ecosistemas forestales y campos de cultivo.
- PATRIMONIO CULTURAL: con respecto a la Ley 16/1985, de 25 de junio y la Ley 12/1998, de 21 de diciembre (normativa estatal y autonómica, respectivamente), en las inmediaciones del emplazamiento no se encuentran zonas catalogadas como Bien de Interés Cultural (BIC) ni enclaves arqueológicos.

2.1.5. Justificación de la alternativa única y análisis de Impactos

El Documento Ambiental justifica que la alternativa descrita es la única viable frente a la alternativa 0 por cuestiones técnicas y normativas. Seguidamente realiza el análisis de los principales impactos del proyecto siguiendo el siguiente esquema, sobre el que se destacan las conclusiones más relevantes:

FASE DE IMPLANTACIÓN:

- Impactos sobre la calidad del aire: Las afecciones a la calidad atmosférica y acústica del entorno de actuación se limitarán al periodo que duren los trabajos de implantación, desapareciendo una vez concluyan éstos, de modo que se trata de una afección **reversible**. De este modo, considerando las pequeñas dimensiones de las actuaciones previstas y, por tanto, los limitados movimientos de tierra y maquinaria y vehículos necesarios, el ámbito restringido de actuación (recinto aeroportuario), la duración limitada de los trabajos de instalación de los nuevos sistemas y las medidas preventivas y protectoras incluidas, se consideran **compatibles** las afecciones derivadas de la implantación de las actuaciones previstas sobre la calidad del aire.
- Impactos sobre la geomorfología: Los movimientos de tierra previstos son de poca entidad y se localizan en un emplazamiento ya transformado por el aeropuerto. Además, considerando el relleno posterior de las zanjas y cimentaciones que supone una **reversibilidad** de la afección y el carácter puntual y temporal de las mismas, se estima una **incidencia mínima o compatible** del impacto sobre la geomorfología.
- Impactos sobre el suelo-medio edáfico: considerando el ámbito restringido de la actuación, el importante grado de transformación que presenta éste en la actualidad, la reducida extensión de la superficie a ocupar tanto durante las obras como de forma permanente, la escasa profundidad de la excavación para albergar las nuevas conducciones, y la no necesidad de abrir nuevos viales de acceso a las instalaciones, pudiéndose utilizar el ya existente, permiten valorar el impacto sobre el medio edáfico como **compatible**. En todo caso se establecen una serie de medidas protectoras del medio edáfico y preventivas de sus potenciales impactos.
- Impactos sobre la hidrología y la calidad de las aguas: **se descartan afecciones significativas** sobre el medio hídrico. En todo caso se establecen una serie de medidas preventivas a considerar para garantizar la no afección al medio hídrico.
- Impactos sobre la vegetación: se considera que la potencial afección sobre la vegetación derivada de la ejecución del proyecto es **compatible**. En todo caso, se establecen una serie de medidas preventivas a considerar para garantizar la no afección a la vegetación.
- Impactos sobre la fauna: las molestias ocasionadas a las especies faunísticas por la presencia de operarios en el entorno y la ejecución de los trabajos necesarios para la implantación de las actuaciones previstas, **no se consideran significativas** debido a que se desarrollan dentro del recinto aeroportuario, a la magnitud y características de las actuaciones, así como a la

temporalidad de su ejecución. En todo caso, dada la ubicación del ámbito de actuación en un espacio protegido de la Red Natura 2000, se tendrán en cuenta las oportunas medidas protectoras incluidas.

- Impactos sobre hábitats naturales de interés comunitario y Espacios Protegidos: la zona donde se llevarán a cabo las actuaciones no coincide con ninguna superficie inventariada como hábitat natural de interés comunitario. Además, la superficie excavada y los movimientos de tierra, serán de escasa magnitud. En cuanto al tránsito de maquinaria, éste se limitará al acceso y viales existentes, evitando de este modo la afección a terrenos naturales dentro del espacio protegido. En todo caso, dadas las especiales características del emplazamiento, se tendrán en cuenta las oportunas medidas protectoras y correctoras incluidas.
- Impactos sobre el paisaje: el carácter temporal de la afección paisajística por presencia de elementos ajenos al paisaje y el hecho de que, a pesar de integrarse en la zona designada ZEC, ZEPA y Parque Natural, las actuaciones previstas se localizan en una parcela altamente transformada por el aeropuerto, permiten valorar el impacto como **compatible**.
- Impactos sobre el patrimonio arqueológico y cultural: de acuerdo con la información disponible, en el ámbito de estudio ni en su entorno próximo hay inventariado ningún Bien de Interés Cultural (BIC), ni está enclavado en zona arqueológica. No obstante, si en el transcurso de la obra se encontrase cualquier tipo de resto histórico/arqueológico, se paralizarán las obras, poniéndolo en conocimiento de las autoridades competentes.
- Impactos derivados de la generación de residuos: las actuaciones previstas van a generar una mínima cantidad de residuos, estimando una cantidad de 5 m³. Estos residuos generados se clasifican en maderas, plásticos, cartones, etc., procedentes del embalaje y transporte de los nuevos equipos, y también, diverso material electrónico (RAEE's). Asimismo, se estima que se generen Residuos de Construcción y Demolición, así como 5 m³ de tierras sobrantes procedentes de la cimentación de la caseta, del mástil de DME y de los pilares de la contaantena. Se trata por tanto de una generación puntual de residuos, cuya gestión se llevará a cabo de forma controlada tomando en consideración, las medidas protectoras y correctoras adecuadas establecidas.
- Impactos sobre el cambio climático: considerando que el impacto estimado durante la fase de construcción es **temporal**, asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra, **reversible**, y dada la de poca entidad de las obras, se estima que el impacto es **compatible**.

FASE DE FUNCIONAMIENTO:

Una vez instalados los nuevos sistemas, éstos quedarán totalmente integrados con los ya existentes, sin que se vayan a generar impactos adicionales a ninguno de los factores ambientales anteriormente citados para la fase de funcionamiento. Tampoco se producirá un deterioro de la calidad del paisaje, dado que se trata de una sustitución de infraestructuras ya instaladas de las mismas características.

Tan sólo en esta fase, podría preverse en las labores de mantenimiento de los nuevos sistemas, la generación puntual de residuos RAEEs como alguna pieza, cable o recambio que haya que sustituir por averías puntuales. Al igual que en la fase de implantación del sistema, se trata por tanto de una generación puntual de residuos, cuya gestión se llevará a cabo de forma controlada tomando en consideración, las medidas protectoras adecuadas que se han incluido.

FASE DE CESE O ABANDONO:

Los impactos asociados a la fase de cese o abandono serán los mismos que los generados durante la fase de obra derivados de las actuaciones de demolición de las actuales instalaciones CVOR/DME.

Es importante recordar que las actuaciones proyectadas consisten en la actualización de las infraestructuras que acogen los sistemas de radioayudas para las aproximaciones al Aeropuerto de Ibiza, ubicados en el interior del recinto aeroportuario y por lo tanto implícitos a la actividad aeroportuaria. Por lo que no se estima el cese o abandono de dichas instalaciones a no ser que se cesara con la propia actividad del Aeropuerto de Ibiza.

2.1.6. Evaluación de repercusiones a los espacios de la Red Natura 2000 ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i

Formentera

Por todo lo anterior, se estima que las actuaciones proyectadas no suponen afecciones sobre el espacio Red Natura 2000 ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera", ya que, el carácter temporal de las obras, así como su implantación en un espacio ya transformado, como es un recinto aeroportuario, no suponen ninguna afección o fragmentación de los hábitats cercanos, o afecciones a especies concretas.

Por todo ello, se considera que la ejecución de las actuaciones previstas en el proyecto "S.E.O de CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME de Ibiza" **no traerá consigo afecciones significativas sobre los valores naturales de la ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera"**, manteniéndose la coherencia de la Red Natura 2000 y, además, las actuaciones planteadas son **compatibles con los objetivos de conservación del espacio** de la Red Natura 2000 ZEC y ZEPA "Ses Salines d'Eivissa i Formentera" establecidos en su Plan de Gestión.

2.1.7. Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o desastres naturales

En lo que se refiere a la zona objeto de actuaciones se identifican los siguientes riesgos naturales como potenciales sobre el proyecto objeto de análisis:

- Sismicidad
- Inundabilidad
- Incendios

Del análisis realizado se prevé una **probabilidad baja de ocurrencia de catástrofes naturales**.

Respecto a los **riesgos tecnológicos o industriales**, estos se corresponden con fallos en las infraestructuras o determinadas actividades humanas. En el ámbito de estudio no hay presencia de instalaciones nucleares, almacenes radiológicos y/o sustancias químicas, por lo que **no se considera posible la aparición de este tipo de riesgos**.

En cuanto a los **riesgos inducidos por el proyecto**, no se estima que durante la fase de explotación existan riesgos de entidad suficiente como para conllevar accidentes graves en el medio donde se localiza, ya que la principal función de estos sistemas es la de dar servicio a las aproximaciones al Aeropuerto de Ibiza.

En conclusión, dado que no se ha identificado ningún riesgo alto (grave) o muy alto (muy grave) **no se considera necesario establecer un plan de acción** que incluya medidas de actuación adicionales para reducir o evitar estos riesgos con repercusiones ambientales.

2.1.8. Medidas preventivas y protectoras

Se resume a continuación el conjunto de medidas preventivas y protectoras establecidas en el Documento Ambiental e incorporadas al Pliego de Prescripciones Técnicas del contrato de obras, para evitar que los impactos analizados se lleguen a producir:

- MEDIDAS DE CARACTER GENERAL:
 - o Revisar y ajustar el Plan de Obra de forma que se minimicen los tiempos de duración de las obras y se evite la ocupación de suelo innecesaria.
 - o Serán de aplicación las directrices y limitaciones que se derivan de la normativa de protección ambiental, en particular los derivados de los documentos de gestión de las zonas Red Natura 2000.
 - o Jalonamiento estricto de la superficie de ocupación con el fin de evitar una transformación innecesaria del territorio, incluyendo, además de las superficies donde se ejecutarán las actuaciones, las zonas que pudieran ser necesarias para el establecimiento de instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y demás instalaciones asociadas a la obra.
 - o Se deberá contar con la presencia de un **coordinador o vigilante ambiental** que verifique en todo momento el cumplimiento de los requisitos ambientales establecidos, derivados

del pliego o de las autorizaciones ambientales que sean necesarias.

- MEDIDAS SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE:
 - Medidas de control en los transportes de residuos o materiales, cuyo origen o destino sea el recinto aeroportuario.
 - Limitación de velocidad de los vehículos.
 - Todos los vehículos de transporte deberán cumplir la normativa aplicable y haber superado las revisiones pertinentes en cuanto a emisión de contaminantes.
 - La maquinaria utilizada (vehículos de transporte) en la fase de implantación tendrá una potencia acústica garantizada, igual o inferior a los límites fijados por la normativa vigente.
 - Las tareas de la fase de ejecución generadoras de ruido, deberán realizarse en periodo diurno, al igual que el tránsito de maquinaria, y fuera del periodo de reproducción de especies protegidas potencialmente presentes en la zona.
 - Se realizarán riegos periódicos sobre caminos y zonas de trabajo, así como áreas de acopio de materiales, con una cisterna portátil.
 - Los acopios de tierras y materiales de obra susceptibles de emitir polvo se tapanán y el transporte de los mismos se realizará cubierto con lonas.
 - En el caso de detectarse zonas con acumulaciones de polvo que pueda representar un empeoramiento de la calidad de vida de personas, fauna, vegetación o suponga la degradación de cualquier material, se realizarán riegos hasta la eliminación de esta acumulación.
- MEDIDAS SOBRE EL SUELO-MEDIO EDÁFICO:
 - Las actuaciones se ejecutarán ocupando únicamente superficies dentro de los límites de los terrenos de las zonas de actuación definidas para el proyecto.
 - Los vehículos utilizados para el transporte de materiales y residuos, en su caso, circularán en todo momento por los viales de acceso existentes a la parcela, y dentro de ella, en los viales pavimentados para tal uso. Queda prohibida la apertura de nuevos viales de acceso fuera de los límites aeroportuarios.
 - Las zonas ocupadas por el acopio de los nuevos sistemas a instalar y de los residuos que se generen, se deberán ubicar preferentemente en zonas pavimentadas dentro de los terrenos de las actuales parcelas, evitando en la medida de lo posible la ocupación de zonas cubiertas por vegetación natural u ornamental. En caso de no poder ubicar dichas instalaciones en zonas pavimentadas, deberán adecuarse correctamente las superficies requeridas para evitar cualquier tipo de afección al suelo por derrames, vertidos, etc., así como su posterior restitución a las condiciones normales una vez finalicen los trabajos.
 - Las labores de limpieza, repostaje y mantenimiento de los vehículos utilizados en el transporte de materiales y/o residuos, se realizarán en instalaciones autorizadas a tales efectos y nunca en el interior de la parcela y alrededores. Asimismo, se dispondrá de bandejas de recogida de aceites y material absorbente para recoger los posibles derrames que se puedan producir por la avería de los vehículos utilizados. Los materiales contaminados resultantes se gestionarán como residuos peligrosos.
 - La empresa contratista de la obra establecerá en cada parcela una zona apropiada para almacenar los residuos generados hasta su retirada, que deberá efectuarse tan rápidamente como sea posible. Estas zonas deberán ser accesibles al personal de la instalación y no interferirán el desarrollo normal de la misma.
 - Una vez finalizada la fase de implantación, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran generado. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales u otros restos en la parcela o en los alrededores de la misma.
 - Los materiales necesarios para la realización de los rellenos provendrán de la propia obra o, en su defecto, de canteras en explotación y que dispongan de la preceptiva autorización de explotación. El uso de estas canteras tendrá prioridad sobre el uso de nuevas zonas para

- préstamo.
- El límite de la actuación quedará fijado y señalizado en el replanteo de las obras. No se alterará superficie alguna fuera de las superficies de ocupación temporal previstas en el proyecto. Todos los trayectos a obra de los vehículos se efectuarán aprovechando caminos/vías existentes, los cuales serán acondicionados y reparados una vez se finalicen las obras.
 - Previa ejecución de los movimientos de tierra necesarios se retirará la capa de tierra vegetal, que se almacenará separada del resto en montículos o cordones, sin sobrepasar la altura máxima de 1,5 m-2 m, con el fin de evitar su compactación y la pérdida de sus propiedades orgánicas y bióticas, evitándose su compactación y apilado por tiempo superior a 6 meses.
 - Para la ubicación de las zonas de acopio de esta tierra vegetal se optará preferentemente por terrenos llanos, de fácil drenaje y alejados de instalaciones auxiliares y zonas de tránsito de ésta para evitar su contaminación.
 - El mantenimiento de la tierra vegetal se debe programar de forma que se reduzca al máximo posible la duración del tiempo de acopio. Las labores de mantenimiento deben ir encaminadas a evitar erosiones o retenciones de agua.
 - Para evitar desestabilizaciones, se procederá a realizar riegos periódicos.
 - Además, se ha de señalar que es interesante que esta tierra esté entremezclada con la vegetación eliminada, pues aumenta el contenido de materia orgánica y supone un banco de semillas de las especies propias de la zona que abaratan y facilitan las labores de revegetación posteriores.
 - Se evitará el paso de los camiones de descarga por encima de la tierra apilada.
 - En el caso de disponer de depósito de combustible durante la fase de implantación para el repostaje de la maquinaria que no pueda circular por carretera, éstos deberán situarse en las instalaciones auxiliares proyectadas. El depósito de combustible tendrá la preceptiva autorización de la Comunidad Autónoma, será aéreo y estará dotado de cubeto de contención, en caso de no ser un depósito de doble pared preparado al efecto. En cualquier caso, se acondicionará la zona de la manguera con materiales absorbentes, arena o serrín, con objeto de recoger los goteos que se producen y gestionarlos posteriormente como tierras contaminadas.
 - El repostaje se llevará a cabo en una zona habilitada para tal fin, con techado, pavimentación impermeable, zanja de drenaje perimetral y sistemas de recogida de derrames para su gestión como residuo peligroso. Dicha instalación se situará en zonas sin vegetación arbórea o arbustiva y alejada de cauces.
 - Se garantizará la protección del suelo frente a los vertidos y derrames de aceites y grasas de la maquinaria y de las instalaciones proyectadas, así como de otros productos conceptuados como residuos peligrosos, prestando especial atención a la separación en origen de los mismos y a las autorizaciones necesarias e inscripción en los registros para gestión y transporte.
 - En el caso de requerirse en las obras la utilización de grupos electrógenos, éstos deberán ubicarse sobre zona pavimentada y teniendo en cuenta la aplicación de las medidas preventivas oportunas para evitar derrames de combustible sobre el terreno.
 - Las instalaciones auxiliares de obra se instalarán dentro en las zonas delimitadas al inicio de las obras. Estas zonas dispondrán de una solera totalmente impermeabilizada, contando con sistemas de recogida de derrames para su tratamiento a través del Gestor Autorizado.
 - Queda prohibido el lavado de canaletas y cubas de hormigón. Estas actividades se llevarán a cabo en instalaciones autorizadas para tal fin.
 - Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos, se procederá a recoger éstos, junto con la parte afectada de suelo, para su posterior tratamiento o eliminación en

- centros apropiados.
- Se ararán los suelos que pudieran haber resultado afectados por compactaciones durante la fase de obras para su esponjamiento.
- **MEDIDAS SOBRE LA HIDROLOGÍA Y LA CALIDAD DE LAS AGUAS:**
- Se tomarán las medidas de prevención adecuadas para evitar cualquier vertido de sustancias contaminantes provenientes del funcionamiento de los vehículos destinados al transporte de materiales y/o residuos, o de su manipulación por los trabajadores.
 - Los aseos de las instalaciones auxiliares serán portátiles, de tal manera que se evite el vertido de aguas residuales fecales a terreno o a red de saneamiento, o bien, se conectarán a la red de saneamiento municipal existente si fuera posible. Se podrían utilizar los aseos de las instalaciones, siempre y cuando se autorice su uso.
 - No se afectará, ni se ocupará temporalmente, ningún curso de agua sin la previa autorización del órgano competente en materia de hidrología. Queda totalmente prohibido el depósito de residuos y el acopio de materiales utilizados en la fase de implantación, ni sustancias contaminantes en los cauces y arroyos más próximos.
 - Al igual que se ha indicado para los suelos, se garantizará la protección de los recursos hídricos frente a los vertidos y derrames de aceites y grasas procedentes de la limpieza y mantenimiento de maquinaria, así como de otros productos conceptuados como residuos peligrosos. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos, se procederá a recoger éstos de forma inmediata, utilizando para ello los métodos adecuados que garanticen la integridad del ecosistema acuático.
 - En el caso de disponer de depósitos de combustible durante la fase de construcción para el repostaje de la maquinaria que no pueda circular por carretera, éstos deberán situarse en las instalaciones auxiliares proyectadas. Serán aéreos, temporales y estarán dotados de cubetos de contención individuales que recojan la totalidad del combustible almacenado. Asimismo, se contará con las preceptivas autorizaciones emitidas por el órgano competente de la Comunidad Autónoma, en caso de existir. El repostaje se llevará a cabo en una zona habilitada para tal fin, con techado, pavimentación impermeable, zanja de drenaje perimetral y sistemas de recogida de derrames para su gestión como residuo peligroso. Dicha instalación se situará en zonas sin vegetación arbórea o arbustiva y alejada de cauces.
- **MEDIDAS SOBRE LA VEGETACIÓN:**
- Se emplearán las mejores técnicas disponibles para minimizar los daños a la vegetación. En particular, se utilizará maquinaria de obra de las menores dimensiones posibles.
 - Se procederá a salvar, en la medida de lo posible, todos los pies arbóreos que se identifiquen en el replanteo de obra, respecto al trazado de las conducciones y la ubicación de las antenas (en caso de detectarse).
 - Se realizará un estudio individual de las medidas a tomar para asegurar la persistencia de cada ejemplar, para aquellos ejemplares que puedan verse afectados por cualquiera de las actuaciones propuestas y/o por las situaciones provisionales durante las obras.
 - Se protegerán las superficies vivas en el caso de que se prevea una afección de la parte aérea (ramas y tronco) y realización de una poda puntual que despeje de ramas el espacio en vertical necesario para el movimiento de materiales y maquinaria. Dicha poda no será aplicada de modo sistemático, sino que se procederá individualmente, árbol por árbol, minimizando el volumen de ramas a eliminar.
 - Se procederá al entablillado del tronco de los pies arbóreos identificados en el ámbito de cada actuación, con carácter general, al objeto de evitar que sufran algún daño accidental por el movimiento de maquinaria y se protegerán las copas de los más notables (los de más de 30 cm de diámetro normal) con lonas contra el polvo de la obra (en las zonas y épocas en que les pueda afectar).

- Asimismo, se marcarán con cinta plástica los alcorques de los pies arbóreos existentes en el ámbito, como superficie mínima necesaria para la supervivencia de los ejemplares arbóreos.
 - Si fuera necesario realizar podas, talas u otros tratamientos forestales motivados por las obras, éstos deberán contar con informe favorable del organismo competente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.
 - Siempre que su estado fitosanitario lo permita, el arbolado que tenga que ser retirado para la ejecución de las actuaciones previstas será transplantado a los nuevos espacios con arbolado propuestos por la Dirección Regional.
 - Para garantizar el éxito de los trasplantes, en el caso que se tengan que llevar a cabo, éstos se realizarán en épocas climáticamente favorables y la plantación en el lugar definitivo se realizará inmediatamente después de sacar el árbol.
 - En caso de existir flora protegida, no se arrancará, cortará ni dañará ninguno de estos ejemplares. Así mismo, se procederá a la señalización de estos ejemplares para evitar su afección y se solicitará autorización a la administración pertinente para la viabilidad de su trasplante.
 - En caso de ser necesaria la realización de desbroces, se limitará la retirada de vegetación a aquellas superficies donde sea estrictamente necesario.
 - Los pies arbóreos y arbustivos próximos a la zona de actuación se protegerán mediante tabloneros o se definirá un jalonamiento perimetral, de forma que se minimice la afección a la vegetación.
 - En la medida de lo posible, al ejecutar los trabajos la franja de ocupación se ajustará en aquellos puntos que permitan evitar la afección a la vegetación arbórea y arbustiva.
- MEDIDAS SOBRE LA FAUNA, HÁBITATS Y ESPACIOS PROTEGIDOS:
- Previo al inicio de la fase de implantación, se descartará la presencia de especies objeto de protección en el área de desarrollo del proyecto (recinto aeroportuario).
 - En caso de detectarse ejemplares de fauna protegida o de interés en la parcela, se evitará ejecutar actividades especialmente ruidosas o al aire libre en las épocas de reproducción y cría. Será conveniente que este tipo de actividades se inicien con anterioridad al período sensible, ya que así la fauna abandonará el área afectada antes de iniciarse el mismo pudiendo realizar estas acciones en lugares no afectados por la fase de ejecución. En estos periodos sensibles se evitarán las actividades más ruidosas. De forma general, la fase de ejecución se planificará, preferiblemente, de manera que no coincidan con la época de cría y reproducción de las especies amenazadas que puedan estar presentes en el entorno, en caso de detectarse alguna.
 - Además de las restricciones expuestas anteriormente, los trabajos más ruidosos se deberán efectuar fuera de las horas de mayor actividad biológica (como referencia se deberán tener en cuenta estas franjas, aunque son variables: 7 – 9 h de la mañana y 18 – 20 h de la tarde).
 - Se obligará a los vehículos y/o personal que participen en la fase de ejecución a circular por las zonas pavimentadas del interior de la parcela, con el fin de reducir al mínimo la afección sobre la vegetación y la posible fauna.
 - No se permitirá la realización de ningún tipo de actividad relacionada con el proyecto fuera de los recintos de los terrenos de la zona de actuación definida.
 - Los trabajos relacionados con la restitución de las condiciones iniciales (tapado de la zanja, nivelación de la franja de terreno afectada, reposición de la tierra vegetal, retirada, etc.) tendrá lugar paralelamente a los trabajos de instalación de la conducción y, en cualquier caso, lo más cercano posible en el tiempo a éstos.
 - En caso de detectar nidos de aves en la zona que deban ser retirados, se deberá obtener, antes del comienzo de las obras, autorización de retirada del organismo ambiental autónomo competente (Dirección General de Espacios Naturales y Biodiversidad del

Gobierno de

- MEDIDAS SOBRE EL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO Y CULTURAL:
 - Se realizarán todas las tareas que sean necesarias para garantizar la protección del Patrimonio Cultural que pudiera existir en la zona de actuación, de acuerdo con lo que señale el organismo competente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.
 - Con objeto de prevenir daños al patrimonio cultural, y siempre que el órgano competente lo determine, durante la fase de obra se llevará a cabo un **seguimiento arqueológico** por parte de un equipo de arqueólogos especialista en la materia. El contratista facilitará la labor del equipo arqueológico en todo momento y atenderá sus instrucciones que le serán transmitidas a través del director de obra.
 - El equipo técnico encargado de la realización de la vigilancia arqueológica, si se estima necesaria, deberá proveerse, con anterioridad al inicio de la misma, de las oportunas autorizaciones y permisos, ante el organismo competente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, organismo que constituyen referente técnico y legal de obligada consideración para el desarrollo de estos trabajos.
 - La realización de estos trabajos se realizará de acuerdo a lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y de acuerdo a la normativa autonómica vigente.
- MEDIDAS SOBRE LA GENERACIÓN DE RESIDUOS:
 - La gestión de Residuos de Construcción y Demolición (RCDs), se realizará conforme a los requisitos establecidos en la Ley 22/2011, en el Real Decreto 105/2008 y en el resto de legislación autonómica, incluyendo en el proyecto el correspondiente Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición y el Plan de Gestión de Residuos. Se dispondrá una zona adecuada para el depósito de los residuos generados en las actuaciones proyectadas. Para su retirada, se contactará con transportistas autorizados para este tipo de actividades en cada Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y se conservará la documentación que acredite fehacientemente que los residuos producidos de la ejecución de las actuaciones han sido entregados a una instalación de valorización o de eliminación para su tratamiento por gestor de residuos autorizado. Conforme a la legislación vigente, los RCDs deberán separarse en fracciones en origen.
 - Para la gestión de Residuos Peligrosos que se pudieran generar, se cumplirán todos los requisitos impuestos por la Ley 22/2011 y el Real Decreto 833/1988. Se dispondrá de zonas preparadas para el almacenamiento de dichos residuos, techadas, impermeabilizadas y con murete de contención para posibles derrames. Los bidones o contenedores de los residuos deberán ser estancos y estarán identificados con los pictogramas y códigos correspondientes según la legislación aplicable. Para su retirada, se contactará con transportistas y gestores autorizados para este tipo de actividades en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Para cada tipología de residuo se solicitará el Documento de aceptación del residuo por parte del gestor final del mismo. Cuando sea aplicable, antes de cada retirada, se realizará la Comunicación previa al traslado. Durante la fase de ejecución del proyecto, se llevará registro de la retirada de cada residuo. En todo momento se tomarán las medidas de prevención adecuadas para evitar el vertido al suelo de sustancias contaminantes, garantizando la correcta gestión de los residuos generados con motivo de la fase de ejecución, de acuerdo a la legislación aplicable a tal fin.
 - Dadas las características del proyecto, los residuos de equipos eléctricos y electrónicos desechados (RAEE's) se gestionarán de la forma en que establece la normativa. Se verificará que los componentes retirados no contienen aceites del tipo PCB o PCT y en su caso, se atenderá a la normativa existente al respecto para su correcta gestión.
 - En caso de que las tierras sobrantes generadas se destinen a relleno, acondicionamiento o restauración de áreas degradadas, deberá contarse previamente con informe del órgano

- competente de la Comunidad Autónoma.
- Se realizará un control de los residuos generados en las obras, con establecimiento de procedimientos de gestión adecuada de los mismos. A este respecto se ha de señalar que, tanto los residuos generados como las tierras limpias excedentes deberán ser gestionados adecuadamente según su naturaleza. Será de aplicación cualquier legislación autonómica o estatal vigente al respecto, debiéndose identificar el destino de los excedentes de tierras que se puedan producir.
 - Para un adecuado control de los residuos, tanto en su generación como en su eliminación, se contratará a un Gestor Autorizado de Residuos que garantice la adecuada eliminación de los residuos generados de acuerdo con su naturaleza.
 - La empresa contratista de la obra establecerá en la zona de obra una zona apropiada para almacenar los residuos generados hasta su retirada, que deberá efectuarse tan rápidamente como sea posible. Esta zona deberá ser accesible al personal de obra y no interferirán el desarrollo normal de la misma.
 - La evacuación de los volúmenes de tierra y roca sobrante que no puedan reutilizarse en la obra o en las labores de restauración de canteras próximas se tendrán que desplazar hasta un nuevo vertedero cuya localización se definirá durante la ejecución de los trabajos, o bien a alguno de los vertederos autorizados ya existentes de la Comunidad Autónoma.
 - Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran generado. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción u otros restos en los aledaños de las obras.
- **MEDIDAS PARA EL PAISAJE Y LA RESTAURACIÓN AMBIENTAL:**
- Una vez se concluyan los trabajos de las actuaciones, deberá devolverse la zona a las condiciones iniciales. Se deberán realizar las siguientes tareas:
 - Desmantelamiento de las estructuras provisionales, incluyendo las zonas de acopios, instalaciones auxiliares, contenedores empleados para la gestión de residuos, etc.
 - Limpieza general de la zona afectada, que incluya retirada y transporte a vertedero o punto de reciclaje de todos los residuos existentes.
 - Si se detectase en algún punto del área inspeccionada restos de materiales, residuos o infraestructuras relacionadas con las obras se procederá a su limpieza o retirada inmediata, antes de efectuarse la recepción de la obra.
 - Se realizarán las siembras que sean necesarias para la restauración de superficies intervenidas, para lo cual se utilizarán especies autóctonas presentes en el entorno de la zona afectada, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado.
- **MEDIDAS GENERALES PARA LA PREVENCIÓN DE INCENDIOS:**
- Además de las medidas de prevención de incendios que se contemplen en los correspondientes estudios y planes de seguridad y salud de la fase de ejecución, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:
- En general se prohíbe la realización de fuegos de cualquier tipo. Se prohíbe expresamente fumar o encender fuego en zonas de riesgo de incendio, así como la quema de maderas o residuos.
 - Se dispondrán de las medidas necesarias para prevención y extinción de incendios, contando con los medios de extinción (extintores), en número adecuado y suficiente.
 - Se comunicará al personal de la empresa adjudicataria y a los subcontratistas aquellas normas y requisitos de Buenas Prácticas Ambientales, cuya ausencia pueda contribuir a incrementar el riesgo de incendios:
 - Normas de circulación de los vehículos (rutas permitidas, velocidades máximas, cubrición de cargas, etc.).

- Normas para la gestión de los residuos y acopios (peligrosos, no peligrosos o inertes).
- Actividades expresamente prohibidas, tales como abandono de residuos en el entorno, vertido de aceites y cualquier otro producto contaminante, fumar o encender fuego en zonas de riesgo de incendio, quema de maderas o residuos, lavado de equipos o actividades de mantenimiento de los mismos (salvo existencia de una zona especialmente habilitada para ello), etc.
- Se establecerá para la fase de ejecución, un Plan de prevención de incendios, que podrá estar incluido en el Plan de emergencia en la fase de ejecución y de extinción de incendios. El plan, como mínimo, incluirá las siguientes medidas:
 - Presencia de extintores en las casetas (si fueran requeridas) y en los vehículos.
 - Comunicación de medidas preventivas como no tirar ninguna colilla al suelo.
 - Obligación de mantener limpios de residuos los caminos de acceso para evitar incendios.
 - Establecimiento de planes de evacuación en caso de incendio.
 - Colocación de señales de advertencia y prohibición en las zonas donde exista riesgo de incendio.
 - Almacenamiento de productos inflamables lejos de zonas de riesgo como zonas donde se esté realizando soldadura u otras actividades de riesgo de incendio.
- Se establecerán igualmente los procedimientos necesarios para la actuación ante incendios, y ante derrames y fugas de materiales combustibles o inflamables, para definir los mecanismos identificar y actuar ante situaciones de emergencia que se puedan presentar en cualquiera de sus instalaciones y que puedan poner en peligro la integridad de las personas y/o del medio ambiente.

2.1.9. Plan de Vigilancia Ambiental

El Documento Ambiental establece el Plan de Vigilancia Ambiental del proyecto, que se desarrolla con detalle en el apartado 3 de este informe

2.1.10. Conclusiones del Documento Ambiental

- Las actuaciones previstas más relevantes consisten en la demolición del actual edificio CVOR/DME, y construcción de uno nuevo en la misma ubicación, en el desmontaje del mástil DME e implantación de uno nuevo, de características y ubicación similares, así como la construcción de tres nuevas canalizaciones, de 10, 15 y 25 m de longitud, y nuevas arquetas asociadas.
- El CVOR/DME está ubicado dentro de la Zona de Servicio Aeroportuaria, si bien está incluido dentro de los límites de una serie de espacios naturales protegidos: espacio Red Natura 2000, ZEC y ZEPA “Ses Salines d’Eivissa i Formentera” (ES0000084) y Espacio Natural Protegido, del mismo nombre, catalogado como Parque Natural.
- Se ha de destacar que las actuaciones no se desarrollan en cauces ni en sus zonas de protección. Tampoco afecta a este tipo de zonas que se encuentran cercanas, por lo que no requiere de autorizaciones para realizar actividades en Dominio Público Hidráulico ni en Dominio Público Marítimo y Terrestre.
- La ubicación de las actuaciones no está enclavada en un lugar que tenga calificación como Bien de Interés Cultural (BIC), o en una zona arqueológica, por lo que no requiere autorización previa por parte del organismo competente. Sin embargo, si se produjesen hallazgos arqueológicos, será necesario adoptar medidas de protección para su afectación.
- En las inmediaciones de la zona de actuación se han inventariado algunas especies de fauna protegidas, por lo que, aunque las actuaciones no conlleven afecciones sobre las mismas, será

- necesario tener en cuenta una serie de medidas de protección.
- En cuanto a la afección a la Red Natura 2000, además de la evaluación de los efectos de las actuaciones sobre los factores ambientales que concurren en el ámbito, se han analizado los objetivos del espacio protegido y sus valores naturales más relevantes recogidos en su Plan de Gestión, concluyéndose que las actuaciones previstas son **compatibles** con los mismos.
 - De este modo, dadas las características específicas de dichas actuaciones, todas ellas localizadas en el interior del recinto aeroportuario, y tratándose de la sustitución de infraestructuras actuales, se considera el proyecto “S.E.O de CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME de Ibiza” **no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente**.
 - En todo caso, para prevenir cualquier posible afección al medio ambiente durante la implantación de los nuevos sistemas de comunicación y actividades objeto del proyecto, se proponen una serie de **medidas de obligado cumplimiento por el adjudicatario del proyecto**.

2.2. RESOLUCIÓN DE 3 DE JUNIO DE 2021, DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL (MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO), POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO «SEO DEL CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DEL AEROPUERTO DE IBIZA» (BOE 14/06/2021).

Con fecha 9 de marzo de 2021, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la solicitud de inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «SEO del CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME del aeropuerto de Ibiza», junto al Documento Ambiental del mismo, presentados por el promotor y órgano sustantivo: la División de Seguridad, Calidad y Medio Ambiente de la Entidad Pública Empresarial ENAIRe, adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El proyecto se somete al trámite de evaluación ambiental simplificada por encontrarse en los supuestos previstos en el artículo 7.2.b) de la Ley 21/2013, es decir, «Los proyectos no incluidos ni en el anexo I ni en el anexo II que puedan afectar de forma apreciable, directa o indirectamente, a Espacios Protegidos Red Natura 2000». Por este motivo, el análisis de impactos que se realiza en la resolución se centra únicamente en las posibles repercusiones que las actuaciones puedan ocasionar sobre la ZEC/ZEPA «Ses Salines d’Eivissa i Formentera» (también Parque Natural, IBA y ANEI), teniendo en cuenta sus objetivos de conservación.

Con fecha de 8 de abril de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental realizó las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el mencionado documento ambiental.

Ninguno de los organismos consultados que emitió contestación identificó impactos ambientales significativos que motivasen la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto.

El Servicio de Medio Ambiente del Departamento Presidencia y Gestión Ambiental del Consejo Insular de Ibiza considera que las instalaciones proyectadas se emplazan fuera de hábitats naturales de interés comunitario y no se prevé que afecten a especies de interés comunitario; que no se prevén impactos significativos sobre el medio ambiente, derivados de la ejecución y funcionamiento del proyecto; y que el conjunto de las medidas correctoras, de prevención y minimizadoras propuestas son totalmente adecuadas. Únicamente precisa que las tierras de excavación sobrantes o los RCDs no reutilizados en la propia obra deberán ser trasladados a plantas de tratamiento de RCDs o canteras en fase de restauración aprobada.

La Comisión de Medio Ambiente de las Islas Baleares, incide en que cada residuo se gestione adecuadamente acorde al Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los RCDs y en que se deben llevar a cabo medidas para minimizar la generación de ruidos y vibraciones durante la ejecución de las obras y adoptar las medidas de insonorización y mantenimiento necesarias para que la maquinaria se ajuste a las limitaciones establecidas por el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero. Estos aspectos han sido recogidos por el promotor en los apartados correspondientes del documento ambiental (apartados de medidas relacionadas con residuos y calidad del aire).

Además, indica que los nuevos sistemas de radioayudas llevan asociados unos **condicionantes en cuanto a la construcción para dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados por la OACI** (la caseta y los pilares de sujeción de la contra antena del CVOR deberán ser a franjas alternas rojiblancas); y señala que **este condicionante es contrario al artículo 64 del PRUG del Parque Natural, que establece las disposiciones comunes de integración ambiental y paisajística de las edificaciones situadas en el mismo** (prohibición de utilizar elementos impropios de la arquitectura tradicional de las Pitiusas, integración de elementos exteriores de las edificaciones, materiales y acabados de aspecto tradicional, carpinterías exteriores, barandillas, etc., construidas en madera o metal también de aspecto tradicional y se prohíben elementos prefabricados). Añade que se deberá dar cumplimiento al artículo 21.3 del PRUG y presentar un **estudio de viabilidad de las nuevas instalaciones eléctricas**, así como plantearse medidas compensatorias debido a la fragilidad de la zona. Sin embargo, el organismo no especifica ninguna medida compensatoria que se deba adoptar ni justifica su necesidad por la existencia de impactos residuales sobre los espacios de la Red Natura 2000. Finalmente, el informe concluye que las actuaciones previstas en el proyecto no conllevarán afecciones significativas a la Red Natura 2000 si se cumplen las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental.

Por su parte, el Servicio de Patrimonio del Departamento de Cultura, Educación y Patrimonio señala que la actuación puede conllevar afecciones a restos arqueológicos que puedan existir en el subsuelo, por lo que se debe prever con la debida antelación. Añade que los movimientos de tierra que se deriven de la obra prevista deben ir acompañados de un **control arqueológico a pie de terreno**. Recuerda que al tratarse de un espacio considerado Servicio Estatal, la entidad competente en materia de Patrimonio y Arqueología es el Ministerio de Cultura y Deporte.

La Dirección General de Bellas Artes de dicho Ministerio, además de corroborar lo anterior (según lo establecido por el artículo 6.b) de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, así como por el artículo 15 de la Orden CUD 299/2019 de Delegación de Competencias del Ministerio de Cultura), apunta la necesidad de realizar un **estudio arqueológico específico** que determine si la remoción de tierra puede afectar a bienes de naturaleza arqueológica. Añade que se trata del organismo competente para autorizar cualquier intervención de naturaleza cultural o arqueológica y, por lo tanto, se le debe remitir toda la información relativa a ese tipo de intervenciones. De igual modo, en caso de hallar bienes de naturaleza arqueológica, la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura será la encargada de determinar el lugar de su depósito.

En consecuencia, la Resolución establece que el promotor deberá cumplir todas las **medidas preventivas y correctoras** que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las siguientes **prescripciones adicionales**, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados:

1. Deberá asegurarse el **cumplimiento del artículo 64 del PRUG del Parque Natural «Ses Salines d'Eivissa i Formentera»**, que establece las disposiciones comunes de **integración ambiental y paisajística de las edificaciones** situadas en el mismo o bien **justificarse la imposibilidad de su cumplimiento** por motivos de seguridad o de cumplimiento de la normativa aeronáutica.

2. Deberá presentarse ante el organismo competente de la comunidad autónoma un **estudio de viabilidad de las nuevas instalaciones eléctricas** de conformidad con lo establecido en el artículo 21.3 del PRUG citado.

3. Se realizará un **estudio arqueológico específico previo al inicio de la actuación**, que determine si la remoción de tierra puede afectar a bienes de naturaleza arqueológica. Además, los movimientos de tierra que se deriven de la obra prevista deben ir acompañados de un control arqueológico a pie de terreno, a fin de evitar daños a los restos que puedan existir en el subsuelo. Dado que La Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte es el organismo competente para autorizar cualquier intervención de naturaleza cultural o arqueológica, se le debe remitir toda la información relacionada con esas intervenciones. En caso de hallarse bienes de naturaleza arqueológica, ese organismo se encargará de determinar el lugar de su depósito.

Finalmente, la Resolución concluye que **no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria** del proyecto «SEO del CVOR/DME para sustitución del CVOR/DME del aeropuerto de Ibiza», ya que **no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente**, siempre y cuando se cumplan las **medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la propia resolución**.

2.3. JUSTIFICACIÓN DE LA VIABILIDAD AMBIENTAL DEL PROYECTO

Este Documento Ambiental Justificativo, es presentado por ENAIRe como órgano sustantivo ante el órgano ambiental (Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) en julio de 2021, dentro del procedimiento reglado de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada y expone la justificación del Promotor sobre la imposibilidad de cumplir alguno de los condicionantes ambientales mencionados en el apartado e) de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, para llevar a cabo de forma correcta el proyecto cumpliendo la normativa internacional aeronáutica que le aplica.

Efectivamente, por el hecho de tratarse de una infraestructura aeroportuaria y por tratarse de instalaciones aeronáuticas para la navegación aérea ubicada en la franja de la pista 06-24 del aeropuerto de Ibiza (como recoge la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Ibiza), estas instalaciones han de cumplir con otras Normativas igualmente importantes e imprescindibles, no solo medioambientales, que permitan su interoperabilidad y que sean seguras para el ámbito en el que operan (permitir aproximaciones instrumentales al aeropuerto de Ibiza). Esas Normativas contienen los estándares internacionales a cumplir por este tipo de instalaciones, y se recogen en los Anexos 10 de Telecomunicaciones Aeronáuticas, Volumen I de la OACI, en el Documento 9157 de Manual de Diseño de Aeródromos, Parte 6 de OACI. y Anexo 14 de Aeródromos, Volumen I de OACI, con su transposición a la Normativa Europea CS ADR-DSN: Equipos e instalaciones en zonas operacionales), siendo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) la encargada de supervisar y velar por su cumplimiento.

Este documento responde así a los condicionantes ambientales mencionados en el apartado e) de la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental:

- **Artículo 64 del PRUG del Parque Natural “Ses Salines d’Eivissa i Formentera”**

Este artículo del Plan Rector de Usos y Gestión establece las disposiciones comunes de integración ambiental y paisajísticas de las edificaciones situadas en el mismo, y tal y como recoge el apartado e) Prescripciones adicionales de la Resolución de la Dirección General, se podrá justificar la imposibilidad de su cumplimiento por motivos de seguridad o de cumplimiento de la normativa aeronáutica.

Debido a esa ubicación del VOR dentro del aeropuerto, la instalación se ve afectada por el capítulo Q de la Normativa Europea CS ADR-DSN (Visual Aids for Denoting Obstacles), que es una transposición del Anexo

14 de Aerodromos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), y donde se especifica en el apartado ADR-DSN.Q.845 (Marking of Objects) y ADR.DSN.Q.850 (Lighting of Objects) cómo se debe señalar diurna (pintura a franjas rojas y blancas espaciadas 1/7 de la dimensión más larga, y nocturnamente dicho obstáculo fijo mediante balizas (de baja intensidad tipo A ó B) dentro del recinto aeroportuario.

Ese es el motivo por el cual, las instalaciones existentes del CVOR/DME de Ibiza se encuentran actualmente así ya señalizadas dentro del recinto aeroportuario, antes de la ejecución de este Proyecto, el cual simplemente trata de aplicar los mismos requisitos de dicha Normativa internacional a la nueva instalación CVOR/DME objeto del Documento Ambiental presentado por ENAIRe.

Por otro lado, y como se argumentaba en el Documento Ambiental, las actuaciones proyectadas por ENAIRe en este emplazamiento, tienen como finalidad corregir el incumplimiento que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) puso al Aeropuerto de Ibiza por la actual ubicación del VOR. Esto se debe a que supone un obstáculo fijo al borde de la franja de pista al no ser frangible por los materiales con los que está construido, por lo que en cumplimiento de la Normativa del Anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) es preceptiva su frangibilización, según establece el documento 9157 Parte 6 - Frangibilidad de OACI, en su apartado 1.3.3, y en su apartado 4.5 definiendo los conceptos de frangibilidad.

De dichos requisitos nacen las especificaciones contempladas en el proyecto para poder dar solución a la frangibilización de la nueva estructura constructiva del CVOR y DME: el material de la construcción de la caseta y la contraantena del sistema CVOR debe ser de fibra de vidrio reforzada con poliéster con juntas de rotura, para que el sistema sea frangible cumpliendo con el Documento 9157-Parte 6 de OACI; y el color de la caseta y de los pilares de sujeción de la contraantena del CVOR deberán ser a franjas alternas rojiblancas, con el fin de señalar el obstáculo ubicado junto a la franja de pista, cumpliendo con la Normativa del Anexo 14 de OACI.

Por todo ello **se justifica el no poder dar cumplimiento al artículo 64 del PRUG**, y porqué el Documento Ambiental basado en el proyecto de ENAIRe recoge otras prescripciones de materiales, acabados de elementos constructivos y tonalidades a emplear en el diseño de la nueva estructura que sustituye al VOR/DME existente, para poder cumplir con los criterios ya mencionados de la OACI y nos exige AESA en aras de la seguridad de las operaciones en el aeropuerto de Ibiza.

Asimismo, de forma previa a la presentación del Documento Ambiental a MITERD, el Dpto. de Calidad y Medio Ambiente de ENAIRe mantuvo una reunión TEAMS con Dña. Marta Castelló Roger (Directora del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera), la cual entendió los condicionantes de partida arriba indicados e indicó que, en este caso, era razonable que **debía primar la seguridad de la operativa aérea frente a artículo del PRUG**.

También, cabe recalcar que la creación del Parque Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, tuvo lugar el 29 de diciembre de 2001, siendo aprobado su PORN (Plan de Ordenación de los Recursos Naturales) y su PRUG (Plan Rector de Uso y Gestión), en fechas 24 de mayo de 2002 y 31 de diciembre de 2005, respectivamente. Por tanto, se determina que **la caseta es anterior a la creación del Parque**, tal y como se puede observar en la siguiente imagen, una ortofoto de fecha 1997-1998 (Fuente: OLISTAT-PNOA Histórico)

- **Artículo 21.3 del PRUG del Parque Natural “Ses Salines d'Eivissa i Formentera”**

Este artículo del Plan Rector de Usos y Gestión requiere de un **estudio de viabilidad de las nuevas instalaciones eléctricas**: “En las áreas de conservación, excepto en las subzonas a que se refiere el apartado anterior, y en las de aprovechamiento condicionado a conservación, se podrán instalar nuevas líneas eléctricas convencionales o ampliar las existentes, tanto por lo que respecta a la potencia como a la

extensión, únicamente cuando un estudio de viabilidad de la aplicación de energía solar o eólica demuestre que esta opción es la más adecuada en cada caso atendiendo razonadamente los condicionantes ambientales, sociales y económicas. Estas nuevas líneas, obligatoriamente, deben ser enterradas y deben discurrir bajo caminos o por los arceles.”

Como se contempla en el proyecto, en su apartado 3.2 ALIMENTACIÓN ELÉCTRICA, el nuevo VOR/DME **no modificará su alimentación eléctrica actual en baja tensión**, sino que seguirá alimentándose en baja tensión del mismo centro de transformación asociado, ubicado junto al muro perimetral del vallado de seguridad del aeropuerto. Dicho Centro de Transformación aporta la energía de la cual se alimenta el VOR/DME IBA, es decir, es un consumidor más de ese Centro de Transformación, el cual forma parte del anillo de energía de media tensión del aeropuerto, que prosigue su camino tras el VOR, alimentando a otros consumidores del interior del aeropuerto también.

El consumo estándar de una instalación de navegación aérea como el CVOR/DME existente en el aeropuerto de Ibiza no llega a los 20 KW como máximo, siendo el valor habitual de consumo en torno a los 10 KW, en función del uso que se esté dando a los aparatos de aire acondicionado que requieren una temperatura constante y estable en el interior del edificio de equipos, o el uso que se esté dando a la carga de las baterías que necesitan estos sistemas cuando la energía habitual de red se interrumpe por alguna causa externa.

La nueva instalación consumirá igual o menor potencia que el VOR/DME existente, al tratarse de equipos de tecnologías más modernas (los equipos CVOR WILCOX 5850 y DME ALCATEL FSD-45 actuales fueron instalados en el año 1998), de estado sólido que consumen menor energía, y las instalaciones interiores de la caseta de equipos como el alumbrado interior y exterior serán de tipo LED (como indica el proyecto en su apartado 3.8 y el Estudio ambiental presentado). Asimismo, se cambiará la acometida subterránea monofásica existente a acometida trifásica también subterránea por canalización ya existente, para distribuir mejor la energía consumida por la instalación entre las 3 fases de manera que esté más equilibrada en cuanto a su consumo de las cargas que más requieren de energía (ejemplo, climatización o equipos de navegación), como se describe en el apartado 3.2 y 3.3 del proyecto.

Por otro lado, **la acometida de radiofrecuencia y eléctrica actual es aérea y será cambiada por acometida subterránea** (como requiere el Artículo 21.3 del PRUG). Por ello, se desmontará el cable fijador de acero, el cableado de radio frecuencia (RF), el balizamiento existente, así como el mástil DME y se demolerán el poste intermedio y el dado de cimentación del poste.

En cuanto a la viabilidad de la aplicación de energía solar o eólica, en el caso de este tipo de instalaciones de navegación aérea no es aplicable por dos motivos fundamentales: uno es que, como se ha comentado ya antes, en el aeropuerto existen unas superficies limitadoras de obstáculos y unas servidumbres radioeléctricas alrededor del VOR que no se pueden vulnerar; y el segundo es el escaso espacio disponible para instalar fuentes de energía de tipo eólico o solar tanto alrededor del centro de consumo (el edificio de equipos) como en la cubierta del edificio de equipos (se trata de un edificio en planta de dimensiones 5 x 5 m) que permitan hacer sostenible el consumo de energía de casi 20 kW de una instalación de este tipo.

Las superficies limitadoras de obstáculos como la ya mencionada de transición, impedirían instalar cualquier tipo de pequeño aerogenerador cercano que superase la altura del propio obstáculo que ya se pretende eliminar por la Normativa de Aeródromos (Anexo 14 de OACI); además, como se ha visto antes en el apartado 1.3.3. del documento 9157 Parte 6 -Frangibilidad de OACI, solo se permiten una serie de obstáculos para fines de navegación aérea en una franja de pista, debiendo ser frangible o montarse lo más bajo posible, además del propio impacto visual de instalar un aerogenerador en las cercanías del Parque Natural “Ses Salines d’Eivissa i Formentera”.

Pero el inconveniente más importante para poder instalar energía tipo solar mediante paneles bien en la cubierta de la estructura de la instalación, o bien en los alrededores, es que el propio modo de funcionamiento del VOR y el DME requiere de una serie de servidumbres radioeléctricas a su alrededor libre de obstáculos para evitar que se provoquen reflexiones de la señal electromagnética que utilizan los sistemas radiantes del VOR y del DME para transmitir correctamente la señal a las aeronaves dentro de los parámetros que marca la Normativa (Anexo 10, Volumen I de OACI) , y se pudieran generar señales de multitrayecto que hagan que la aeronave no interprete correctamente la señal de estas radioayudas para sus maniobras de aproximación al aeropuerto de Ibiza.

La superficie que sirve de contraantena de la antena VOR, y que está situada por encima de la cubierta del edificio de equipos, consta de un mallazo metálico a modo de cuadrícula de unas dimensiones adecuadas para que la señal del VOR a su frecuencia de funcionamiento (en VHF) se refleje de manera óptima. Esta superficie es indispensable para la formación de la señal radiada, y debe ser homogénea, conductora y continua, manteniendo una simetría en cuanto a la rotación respecto al eje vertical de la antena. El empleo de dicha contraantena permite aumentar el ángulo de elevación del máximo del diagrama de radiación de la antena VOR, y permite reducir la intensidad de campo electromagnético a ángulos negativos ocasionada por la reflexión sobre el suelo. La altura y diámetro de dicha superficie está condicionada por el entorno de la instalación (en el caso del VOR de Ibiza, el muro y vallado perimetral de seguridad del aeropuerto).

Además, dicha superficie debe ser transitable para el personal de mantenimiento para poder acceder con seguridad a las antenas ubicadas sobre su superficie.

Asimismo, el Centro de Transformación situado cerca del VOR y que suministra la energía a la propia instalación del CVOR/DME no se apoya tampoco en ninguna de estas otras fuentes de energía alternativa.

- Estudio arqueológico específico previo al inicio de la actuación

Tal y como se aporta en el Documento Ambiental, se contemplan ya una serie de medidas encaminadas a la protección del Patrimonio Cultural que pudiera existir en la zona de actuación. A tal fin se incluyen en el proyecto las siguientes medidas preventivas:

- Con objeto de prevenir daños al patrimonio cultural, y siempre que el órgano competente lo determine, durante la fase de obra se llevará a cabo un **seguimiento arqueológico** por parte de un equipo de arqueólogos especialista en la materia. El contratista facilitará la labor del equipo arqueológico en todo momento y atenderá sus instrucciones que le serán transmitidas a través del director de obra.
- El equipo técnico encargado de la realización de la vigilancia arqueológica, si se estima necesaria, deberá proveerse, con anterioridad al inicio de la misma, de las oportunas **autorizaciones y permisos**, ante el organismo competente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, organismo que constituyen referente técnico y legal de obligada consideración para el desarrollo de estos trabajos.
- La realización de estos trabajos se realizará de acuerdo a lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y de acuerdo a la normativa autonómica vigente.

Además, los movimientos de tierra que se deriven de la obra prevista deben ir acompañados de un control arqueológico a pie de terreno, a fin de evitar daños a los restos que puedan existir en el subsuelo. Dado que la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte es el organismo competente para autorizar cualquier intervención de naturaleza cultural o arqueológica, se le remitirá toda la información relacionada con esas intervenciones. En caso de hallarse bienes de naturaleza arqueológica, ese organismo se encargará de determinar el lugar de su depósito.

Después de coordinaciones con Aena y técnicos del Ministerio de Cultura y Deporte, se ha acordado que si

bien se realizaría un estudio arqueológico específico previo al inicio de la actuación que determinase si la remoción de tierra puede afectar a bienes de naturaleza arqueológica, finalmente se ha convenido con el Ministerio que, dado que la cimentación es tan somera (menos de 1 metro de profundidad), **no hay que hacer sondeos valorativos previos (catas)**. Es decir, que **directamente se hará al comienzo de los trabajos un seguimiento y control arqueológico**, para los cuales **Aena ha contratado los servicios de un arqueólogo que supervise y controle las labores de movimientos de tierra, cimentaciones y canalizaciones incluidas en el proyecto**.

2.4. ANEXO Nº7 AL PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS DEL PROYECTO S.E.O DE CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DE IBIZA: INTEGRACIÓN AMBIENTAL Y GESTIÓN DE RESIDUOS.

Este Anexo forma parte del contrato de obras y detalla las medidas de protección ambiental que deberá tener en cuenta el adjudicatario, además de las medidas específicas que se puedan derivar de las tramitaciones, resoluciones y/o informes requeridos por la Administración. Además especifica con carácter no exhaustivo la normativa legal de obligado cumplimiento, tanto estatal como autonómica, en materia de medio ambiente, ya sea en lo referente a evaluación ambiental, patrimonio y biodiversidad como a residuos y suelos contaminados.

El Anexo recoge en su totalidad las medidas establecidas en el Documento Ambiental que han sido resumidas en el apartado 2.1.8. del presente informe.

3. Programa de Vigilancia Ambiental y Obligaciones del Contratista

3.1. OBJETO

El objeto general del Programa de Vigilancia Ambiental (en adelante PVA), redactado de conformidad con la legislación vigente, es describir las actuaciones para la realización del seguimiento ambiental de los impactos detectados en el proyecto, y de la eficacia del conjunto de indicaciones y medidas protectoras establecidas.

El Programa de Vigilancia Ambiental se corresponde únicamente con la fase de obras, que tendrá una duración esperable de 6 meses. Por su parte, durante la fase de funcionamiento no se propone seguimiento ambiental puesto que, una vez instalados los nuevos sistemas, éstos quedarán totalmente integrados con los ya existentes, sin que se vayan a generar impactos adicionales.

Los objetivos específicos del Programa de Vigilancia Ambiental son:

- Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el Documento Ambiental para reducir los riesgos existentes sobre los diferentes aspectos ambientales afectados por el proyecto.
- Comprobar la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas y realmente ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer las acciones correctoras adecuadas, rediseñando las medidas.
- Verificar los estándares de calidad de los materiales y medios a emplear, en su caso, para la ejecución de las medidas previstas.
- Detectar impactos no previstos y prever las medidas adecuadas para contrarrestarlos.

- Informar a ENAIRe y a los organismos y administraciones implicadas sobre los controles de seguimiento establecidos y sus resultados, ofreciéndole una metodología de control práctica, sencilla y eficaz.
- Describir el formato, frecuencia y estructura básica de los informes a emitir.

La realización del seguimiento se basa en la formulación de indicadores, los cuales proporcionan la forma de estimar, de manera cuantificada y simple en la medida de lo posible, la realización de las medidas previstas y sus resultados; pueden existir, por tanto, dos tipos de indicadores si bien no siempre los dos tienen sentido para todas las medidas:

- Indicadores de realizaciones, que miden la aplicación y ejecución efectiva de las medidas de protección.
- Indicadores de eficacia, que miden los resultados obtenidos con la aplicación de la medida de protección correspondiente.

De los valores tomados por estos indicadores se deducirá la necesidad o no de aplicar medidas de carácter complementario.

3.2. ORGANIZACIÓN Y REMISIÓN DE INFORMES

- Organización

La **Dirección Ambiental de Obra** (en adelante DAO) se encargará de llevar un correcto **control sobre el cumplimiento por el contratista de las medidas protectoras y/o correctoras** definidas tanto en este PVA como las que se definan en la futura resolución del órgano ambiental. Esta función la llevará a cabo el **coordinador de vigilancia ambiental de obra que designe el promotor**.

Por otra parte, el **jefe de obra** deberá aplicar y cumplir con el PVA, cumplir con los requisitos legales y otros de carácter ambiental que afecten al proyecto, actuar en situaciones de emergencia, así como aprobar las acciones de las “no conformidades”, entre otras funciones.

- Remisión de informes

El objetivo de estos informes y documentos de control elaborados por, es la de acreditar que tanto las medidas protectoras como las correctoras incorporadas en el Documento Ambiental se cumplen y son eficaces, de no ser así, se deberá definir nuevas medidas que aseguren el cumplimiento de los objetivos de control establecidos.

Previo al inicio de las obras, la Dirección Ambiental de Obra emitirá un **certificado de adecuación del proyecto constructivo al Informe de Impacto Ambiental** con el fin de acreditar la incorporación de las medidas protectoras y/o correctoras en el proyecto constructivo.

Una vez iniciadas las obras, será necesario presentar ante el Órgano Sustantivo correspondiente los siguientes **informes**, que serán **elaborados por el Director Ambiental de Obra**:

- **Informes bimestrales** en los que se recogerán las medidas protectoras y/o correctoras de la fase de obra que se han llevado a cabo en el bimestre, la definición de nuevas medidas preventivas y/o correctoras si fueran necesarias, así como partes de no conformidad ambiental, en caso de existir.

- **Informe final previo a la recepción de la obra**, donde se recopilarán las medidas protectoras y/o correctoras que realmente han sido ejecutadas, definiendo además el grado de consecución del objetivo para el que fueron definidas. De igual forma, deberá incluir la acreditación del coordinador de vigilancia ambiental de obra acerca del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Informe de Impacto Ambiental (IIA) y en el Documento Ambiental.

3.3. CONTENIDO DEL PVA: CONTROL DE LAS ACTIVIDADES DE OBRA

En el PVA se detallan los siguientes elementos:

- **Objetivos de control:** Definen las afecciones ambientales que se deben eliminar o mitigar en su caso.
- **Actuaciones de vigilancia:** Contempla las acciones que se deberán llevar a cabo para controlar los impactos.
- **Lugares de inspección.**
- **Indicadores de seguimiento y umbrales críticos** que miden la aplicación de una determinada medida correctora.
- **Medidas de prevención o corrección:** Determinan medidas correctoras adicionales en caso de detectarse incumplimientos reiterados o si como resultado del seguimiento se considera oportuno ampliar estas medidas.
- **Documentación generada:** El resultado del seguimiento será reflejado en dicha documentación. También incluye la documentación legal que se deberá obtener de cada aspecto controlado.

No se incluyen otros parámetros al considerar que son los mismos para todos los Aspectos estudiados, y que son:

- **Periodicidad:** Dependerán de la duración de las obras, pero como mínimo se realizará un seguimiento mensual de las obras.
- **Necesidad de personal técnico, método de trabajo y material:** El seguimiento lo realizará el Coordinador o Vigilante Ambiental de la obra. La empresa contratista nombrará una persona encargada de que las medidas correctoras y protectoras sean llevadas a cabo.

El control se llevará a cabo visualmente y mediante la obtención de evidencia documental o fotográfica.

El PVA se desarrolla en los cuadros incluidos en el Anexo I del presente Informe, detallando las actuaciones de vigilancia que se llevarán a cabo para comprobar el cumplimiento por parte del contratista de las medidas de protección establecidas, así como la documentación a presentar en su caso para evidenciar dicho cumplimiento. Los aspectos ambientales objeto de vigilancia son los siguientes (los señalados en rojo se han añadido al PVA incluido en el Documento Ambiental del Proyecto para completar el seguimiento de todas las medidas preventivas y protectoras establecidas):

- Aspectos generales
 - o Revisión de la planificación de la obra
 - o Identificación de normativa de protección ambiental
 - o Control del jalonamiento
- Protección acústica
 - o Minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria
- Protección de la calidad química del aire
 - o Control de la emisión de polvo y de partículas en suspensión
 - o Control de las emisiones de la maquinaria
- Protección y conservación del suelo y del medio hídrico
 - o Control de la ocupación de superficies
 - o Control de materiales para rellenos
 - o Tratamiento de la tierra vegetal
 - o Control de derrames y vertidos accidentales
 - o Control de depósitos de combustible
 - o Control de grupos electrógenos
 - o Control del lavado de canaletas
 - o Control de la compactación de suelos
 - o Control de las aguas residuales
- Protección de la fauna
 - o Minimización de la afección a la fauna terrestre y avifauna
- Protección de la vegetación
 - o Minimización de la afección a la vegetación
- Protección del patrimonio cultural
 - o Yacimientos arqueológicos y Bienes de Interés Cultural
- Recuperación ambiental e integración paisajística
 - o Desmantelamiento de las instalaciones auxiliares, limpieza de obra y autorización ambientales
- Gestión de residuos
 - o Actuaciones de recogida y gestión de los residuos asimilables a urbanos
 - o Gestión de residuos inertes generados en obra
 - o Gestión de residuos peligrosos generados en obra
 - o Residuos de equipos eléctricos y electrónicos desechados (RAEE's)
 - o Gestión de tierras sobrantes
 - o Limpieza final de la obra
- Prevención de incendios
 - o Control de las medidas de prevención e incendios

3.4. OBLIGACIONES DEL CONTRATISTA

El Contratista, antes del inicio de la obra, deberá presentar un **Plan de Gestión Ambiental** en base al Programa de Vigilancia Ambiental aquí incluido, adaptándolo a los procedimientos concretos que utilizará para la ejecución de los trabajos. Este Plan, que será objeto de revisión y aprobación por el coordinador o vigilante ambiental, deberá tener al menos el siguiente contenido:

- Planificación de la obra.
- Identificación de normativa aplicable.
- Descripción logística de la obra indicando en su caso los medios, instalaciones y zonas auxiliares a utilizar, así como las medidas de jalonamiento necesarias en su caso para proteger zonas sensibles.
- Identificación de los Aspectos Ambientales significativos (AA) de la actividad a realizar, entre los que deben considerarse al menos los recogidos en el presente documento.

- Las actuaciones a realizar por el contratista para controlar cada aspecto ambiental y que serán objeto de control por parte del coordinador o vigilante ambiental.
- La documentación que aportará para evidenciar el control a realizar.
- En su caso, Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, Residuos Peligrosos y Residuos de equipos eléctricos y electrónicos desechados (según normativa vigente).
- En su caso, otra documentación relativa a la gestión de residuos (declaraciones como pequeño productor, contratos con transportistas y gestores autorizados, etc.).
- En aplicación del Sistema de Gestión Ambiental de la empresa, los procedimientos técnicos, instrucciones de trabajo y plan de puntos de inspección a desarrollar para el autocontrol de las unidades de obra que puedan generar impactos, teniendo en cuenta la normativa aplicable y las medidas ambientales recogidas en este documento.
- Medios humanos y materiales asignados al control ambiental, indicando la persona que actuará como interlocutor para información de trascendencia medioambiental.
- Planes de emergencia ambiental para situaciones potencialmente generadas por la obra.
- Manual de Buenas Prácticas Ambientales a disposición del personal que intervendrá en la obra.

3.5. REVISIÓN Y APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Por la presente se da por revisado y aprobado el Programa de Vigilancia Ambiental del Proyecto, que es conforme con las disposiciones del Informe de Impacto Ambiental, teniendo en cuenta las justificaciones expuestas por el promotor.

Fdo.: Coordinador o Vigilante Ambiental
22/09/2021

ANEXO I: DESARROLLO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

PLAN DE VIGILANCIA AMBIENTAL						
EXPEDIENTE	DNA 63/20					
PROYECTO	S.E.O DE CVOR/DME PARA SUSTITUCIÓN DEL CVOR/DME DE IBIZA					
EMPLAZAMIENTO	AEROPUERTO DE IBIZA					
DIRECTOR DEL EXPEDIENTE	FRANCISCA MORENO GARCÍA					
COORDINADOR AMBIENTAL	JUAN CARLOS DELGADO SÁNCHEZ					
CONTRATISTA	DEIMOS-ELECNOR					
RESPONSABLE MEDIO AMBIENTE	NICOLAS GIUDITTA					
ASPECTOS GENERALES						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Revisión de la planificación de la obra	Ajustar el Plan de Obra contenido en el proyecto de forma que se minimicen los tiempos de duración de las obras y se evite la ocupación de suelo innecesaria.	Revisión del Plan de Obra	Plan de Obra	Ausencia de plan de obra o desajustes de tiempos de ocupación	Redactar o ajustar el Plan de Obra	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Identificación de normativa de protección ambiental	Se ha identificado correctamente al normativa aplicable y está actualizada	Revisión del Plan de Gestión Ambiental	Plan de Gestión Ambiental	Incorrecta identificación de normativa aplicable	realizar la identificación y actualización de la normativa aplicable	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control del jalonamiento	Jalonamiento estricto de la superficie de ocupación con el fin de evitar una transformación innecesaria del territorio, incluyendo, además de las superficies donde se ejecutarán las actuaciones, las zonas que pudieran ser necesarias para el establecimiento de instalaciones auxiliares, los caminos de acceso y demás instalaciones asociadas a la obra. La zona de ocupación se limitará al mínimo imprescindible.	Con objeto de garantizar la protección de los espacios colindantes, el límite de la actuación quedará fijado y señalado en el replanteo de las obras. No se alterará superficie alguna fuera de las superficies de ocupación temporal previstas en el proyecto. Todos los trayectos a obra de los vehículos se efectuarán aprovechando caminos/vías existentes, los cuales serán acondicionados y reparados una vez se finalicen las obras.	La totalidad de las obras.	Existencia de zonas de obra sin jalonamiento	Establecimiento y reposición del jalonamiento en todas las superficies de ocupación	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
PROTECCIÓN ACÚSTICA						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria	Controlar los niveles sonoros producidos durante las actividades de obra.	Mantenimiento, revisión y puesta a punto de acuerdo con las características de la maquinaria; comprobar que la maquinaria y vehículos han realizado las Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV), que indica la legislación vigente; homologación de la maquinaria en cuanto a las emisiones de ruido (Certificado CE). Las actividades generadoras de ruido y el tránsito de maquinaria debe realizarse en periodo diurno y fuera del periodo de reproducción de especies protegidas presentes de	Trabajos donde se emplee maquinaria de obra especialmente potente.	Ausencia de Certificado CE; ausencia de ITV; ausencia de mantenimiento; niveles sonoros (LAeq) superiores a los establecidos para áreas residenciales. Realización de actividades ruidosas en periodo nocturno o épocas de reproducción	Sustitución de la maquinaria de obra que no cumpla con los umbrales. Paralización de trabajos ruidosos realizados fuera del periodo autorizado	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

PROTECCIÓN DE LA CALIDAD QUÍMICA DEL AIRE						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Control de la emisión de polvo y de partículas en suspensión	Reducción de las emisiones de polvo.	Utilización de lonas para cubrir los camiones que transportan áridos, tierras, etc; realizar riesgos en las demoliciones y en la vía pública afectada por el movimiento de tierras; restringir la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h	Accesos a la obra y zonas de demolición y excavación	Pérdida de claridad y visibilidad; depósitos de polvo.	Limpieza de los viales de acceso a la obra; riego de las zonas o materiales a demoler.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de las emisiones de la maquinaria	Controlar que la maquinaria esté en condiciones adecuadas y que ha superado los controles técnicos reglamentarios que se le exigen.	Se comprobará visualmente que la maquinaria en funcionamiento no emite grandes cantidades de humo negro; se comprobará que toda la maquinaria ha superado la ITV que les sean de aplicación.	Parques de maquinaria y lugares de trabajo de la misma	La maquinaria no ha superado con éxito la inspección técnica de vehículos y no posee la correspondiente tarjeta o ficha; emisión de humos negros en grandes cantidades.	No se emplearán maquinarias o vehículos que no hayan superado las inspecciones reglamentarias; en caso de detectarse grandes cantidades de humos negros se someterá a revisión.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE SUELO Y DEL MEDIO HÍDRICO						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Control de la ocupación de superficies	Ocupación de superficies no definidas en el proyecto	Las actuaciones e instalaciones auxiliares se ejecutarán ocupando únicamente superficies dentro de los límites de los terrenos de las zonas de actuación definidas para el proyecto. Los vehículos utilizados para el transporte de materiales y residuos, en su caso, circularán en todo momento por los viales de acceso existentes a la parcela, y dentro de ella, en los viales pavimentados para tal uso. Queda prohibida la apertura de nuevos viales de acceso fuera de los límites aeroportuarios. Las zonas ocupadas por el acopio de los nuevos sistemas a instalar y de los residuos que se generen, se deberán ubicar preferentemente en zonas pavimentadas dentro de los terrenos de las actuales parcelas, evitando en la medida de lo posible la ocupación de zonas cubiertas por vegetación natural u ornamental. En caso de no poder ubicar dichas instalaciones en zonas pavimentadas, deberán adecuarse correctamente las superficies requeridas para evitar cualquier tipo de afección al suelo por derrames, vertidos, etc., así como su posterior restitución a las condiciones normales una vez finalicen los trabajos.	La totalidad de las obras.	Ocupación de zonas fuera de las zonas establecidas	Retirada de las zonas ocupadas y recuperación de las mismas a su estado anterior	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de materiales para rellenos	Utilización de materiales procedentes de la propia obra o autorizados	Los materiales necesarios para la realización de los rellenos provendrán de la propia obra o, en su defecto, de canteras en explotación y que dispongan de la preceptiva autorización de explotación. El uso de estas canteras tendrá prioridad sobre el uso de nuevas zonas para préstamo.	Zonas de relleno.	Utilización de materiales no autorizados	Retirada de los materiales no autorizados y sustitución por materiales autorizados	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Tratamiento de la tierra vegetal	Retirada, almacenamiento, mantenimiento y extendido de la tierra vegetal	Previa ejecución de los movimientos de tierra necesarios se retirará la capa de tierra vegetal, que se almacenará en ubicaciones adecuadas separada del resto en montículos o cordones, sin sobrepasar la altura máxima de 1,5 m-2 m, evitándose su compactación y apilado por tiempo superior a 6 meses.. Se realizarán las labores de mantenimiento necesarias hasta su extendido	Movimientos de tierra, zonas de acopio y zonas de restauración	Ausencia de separación de tierra vegetal o falta e mantenimiento	Reponer la tierra vegetal no tratada adecuadamente	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE SUELO Y DEL MEDIO HÍDRICO						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Control de derrames y vertidos accidentales	Prevención y corrección de derrames y vertidos accidentales, evitando la afección a la calidad del suelo y del sistema hidrológico.	Las labores de limpieza, repostaje y mantenimiento de los vehículos utilizados en el transporte de materiales y/o residuos, se realizarán en instalaciones autorizadas a tales efectos y nunca en el interior de la parcela y alrededores. Asimismo, se dispondrá de bandejas de recogida de aceites y material absorbente para recoger los posibles derrames que se puedan producir por la avería de los vehículos utilizados. Los materiales contaminados resultantes se gestionarán como residuos peligrosos. Retirada de los derrames producidos durante la reparación de averías de la maquinaria que no pueden desplazarse a la zona de mantenimiento; incorporación de sistemas de protección en las zonas que manejen combustibles o productos peligrosos.	Zonas donde opere la maquinaria de obra.	Manchas de aceite y combustible en el terreno.	Comprobación visual semanal de los sistemas de contención de derrames; delimitación de la zona afectada; barrera de contención para evitar la dispersión del vertido; comunicación urgente a la Dirección de Obra en caso de que llegue al sistema integral de saneamiento.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de depósitos de combustible	Ubicación, características y utilización de depósitos de combustible	En el caso de disponer de depósitos de combustible durante la fase de implantación, éstos deberán situarse en las instalaciones auxiliares proyectadas, tendrán la preceptiva autorización y tendrán las características establecidas en el proyecto. El repostaje se llevará a cabo en una zona habilitada para tal fin, con las características establecidas en el proyecto	Instalaciones de obra.	Existencia de depósitos de combustible que no cumplan las prescripciones establecidas	Clausura y retirada de depósitos no adecuados	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de grupos electrógenos	Ubicación y características de los grupos electrógenos	En el caso de requerirse en las obras la utilización de grupos electrógenos, éstos deberán ubicarse sobre zona pavimentada y teniendo en cuenta la aplicación de las medidas preventivas oportunas para evitar derrames de combustible sobre el terreno.	La totalidad de las obras.	Existencia de grupos electrógenos que no cumplan las prescripciones establecidas	Clausura y retirada de grupos electrógenos no adecuados	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control del lavado de canaletas	Habilitación de instalaciones adecuadas para el lavado de canaletas	Queda prohibido el lavado de canaletas y cubas de hormigón. Estas actividades se llevarán a cabo en instalaciones autorizadas para tal fin.	Instalaciones de obra.	Existencia de restos de lavado de canaletas fuera de las zonas establecidas para ello	Retirada de los vertidos de hormigón y adecuación de zonas para el lavado	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de la compactación de suelos	Descompactación de suelos	Se ararán los suelos que pudieran haber resultado afectados por compactaciones durante la fase de obras para su esponjamiento.	La totalidad de las obras.	Existencia de zonas compactadas no tratadas	Descompactación de los terrenos no tratados	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Control de las aguas residuales	Evitar que esta agua afecte a acuíferos y aguas superficiales	Instalación de sistemas de contención o tratamiento de este residuo (W.C químicos) en las instalaciones auxiliares; conexión a la red de saneamiento; solicitud de las autorizaciones correspondientes del vertido de este residuo.	Instalaciones de obra.	Ausencia de instalaciones de contención o de tratamiento de residuos; ausencia de las autorizaciones de vertido.	Instalación del sistema de contención o tratamiento del residuo; paralización del vertido hasta que se tenga la autorización pertinente.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

PROTECCIÓN DE LA FAUNA						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Minimización de la afección a la fauna terrestre y avifauna	Minimizar la posible afección que las diferentes actuaciones del proyecto pueden tener sobre la fauna.	De forma previa a la ejecución de los desbroces, se ha realizado un reconocimiento general del terreno, a fin de detectar la presencia de nidos de aves, camadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles; en caso de aparecer especies singulares o protegidas en la zona de actuación, previo al inicio de la obra o durante la realización de la misma, se pondrá en conocimiento del organismo competente; se evita la creación de lugares atractivos para la fauna, tales como láminas de agua.	La totalidad de las obras.	Planificación de las actividades más ruidosas durante el periodo de reproducción y cría; no realización de la inspección de campo previa al inicio de la obra o evidencia de daños a la fauna como consecuencia de ello; aparición de especies singulares o catalogadas bajo alguna protección sin que se ponga en conocimiento el organismo competente; creación de zonas atractivas para la fauna.	Replanificación de los trabajos de desbroce y demolición fuera de la época de reproducción y cría; instalación o reposición del vallado en zonas de obra sin delimitar; eliminación de las zonas que resulten atractivas para la fauna.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
PROTECCIÓN DE LA VEGETACIÓN						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Minimización de la afección a la vegetación	Minimizar la afección a la vegetación de la zona	Comprobar que se realiza el desbroce de las superficies estrictamente necesarias; se jalona la superficie de ocupación para que no se produzcan movimientos incontrolados de maquinaria y personal y se identifican los pies arbóreos afectados, estableciendo medidas para asegurar su persistencia.	Las formaciones vegetales colindantes a zonas de ocupación de las obras.	Daños en el vallado, zonas sin proteger o evidencias de tránsito de maquinaria por las zonas protegidas.	Los desperfectos detectados en el sistema de jalonamiento y señalización de las zonas acotadas serán reparados con la mayor rapidez posible; en caso de detectarse daños en la vegetación existente, se corregirán los factores que lo estén provocando	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Yacimientos arqueológicos y Bienes de Interés Cultural	Evitar afecciones a los yacimientos arqueológicos y paleontológicos o Bienes de Interés Cultural.	Seguimiento arqueológico durante la ejecución de los movimientos de tierra, previa la pertinente autorización. Asegurar el jalonamiento y señalización de los yacimientos arqueológicos y/o paleontológicos o Bienes de Interés Cultural en el ámbito de actuación de la obra, en el caso de que aparezcan; en caso de que existan indicios de la presencia de yacimientos en la zona coordinar las actuaciones a realizar con el Ministerio de Cultura y Deporte.	Zonas de movimientos de tierra.	Ausencia de Seguimiento arqueológico. Yacimientos sin jalonar o señalar en el ámbito de actuación de la obra; no ejecución de las instrucciones recibidas por la Autoridad competente.	En caso de que afloren elementos del patrimonio cultural, deberán pararse los trabajos en su ámbito de afección y poner la situación en conocimiento de la autoridad competente.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
RECUPERACIÓN AMBIENTAL E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Desmantelamiento de las instalaciones auxiliares, limpieza de obra y autorización ambientales	Asegurar que, una vez finalizada la actividad, se desmantelarán las instalaciones auxiliares y se realizará la limpieza y gestión de los residuos generados y la recuperación de las superficies intervenidas.	Desmantelamiento de las instalaciones auxiliares; retirada de los jalonamientos, vallados y señalizaciones específicas de la obra; retirada y gestión de todas las tipologías de residuos que se hayan generado durante la obra. Se realizarán las siembras que sean necesarias para la restauración de superficies intervenidas, para lo cual se utilizarán especies autóctonas presentes en el entorno de la zona afectada, teniendo en cuenta criterios de adecuación funcional, adecuación paisajística, adecuación ecológica y disponibilidad en el mercado.	Zonas de obra finalizadas e instalaciones que se van a desmantelar.	Presencia de residuos peligrosos, inertes y urbanos; presencia de derrames de hidrocarburos; instalaciones auxiliares sin desmantelar; presencia de bidones de productos químicos.	Retirada y gestión de residuos; retirada y gestión como residuos peligrosos de los derrames; desmantelamiento de las instalaciones.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

GESTIÓN DE RESIDUOS						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Actuaciones de recogida y gestión de los residuos asimilables a urbanos	Realizar la gestión de estos residuos fomentando su recogida selectiva y reutilización o reciclaje; disminuir la necesidad de utilizar vertederos autorizados.	Establecimiento de una zona apropiada para el almacenamiento de los residuos hasta su retirada. Segregación de los residuos; distribución de los contenedores necesarios de estos residuos en las zonas donde se producen; gestión y reciclado de plásticos, maderas, papel y cartón, y vidrio fuera del emplazamiento; entrega del residuo a gestor autorizado; realizar la gestión del residuo según la normativa vigente.	Zonas de acopio de materiales y puntos limpios donde se encuentren los contenedores de estos residuos.	Incorrecta segregación de los residuos; ausencia de contenedores; ausencia de documentación que acredite que los residuos se gestionan según normativa vigente, o cumplimentación incorrecta de la misma.	Segregación de los residuos mezclados; concienciación de los empleados y subcontratistas; contratación de transportistas y gestores autorizados.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Gestión de residuos inertes generados en obra	Realizar la gestión de estos residuos fomentando su recogida selectiva y reutilización o reciclaje; disminuir las necesidades de utilizar vertederos autorizados.	Establecimiento de una zona apropiada para el almacenamiento de los residuos hasta su retirada. Segregación de los residuos inertes en materiales metálicos, maderas, aglomerados asfálticos, etc; retirada a planta de tratamiento para posterior reciclado de los residuos provenientes de la demolición de baldosas hidráulicas y terrazo; entrega del residuo a gestor autorizado; realizar la gestión del residuo según la normativa vigente.	Zona de acopios de materiales y puntos limpios donde se encuentren los contenedores de estos residuos.	Incorrecta segregación de los residuos inertes y mezcla de residuos; ausencia de contenedores; ausencia de la documentación que acredite que los residuos se gestionan según la normativa vigente, o cumplimentación incorrecta de la misma.	Segregación de los residuos mezclados; concienciación de los empleados y subcontratistas; contratación de transportistas y gestores autorizados.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Gestión de residuos peligrosos generados en obra	Garantizar la segregación y retirada de los residuos peligrosos (RP) de forma que se evite la afección al entorno	Habilitar una zona de almacenamiento de RP identificada y adecuada según reglamentación; contratar un gestor y transporte autorizado; no almacenar los residuos más de seis meses.	Donde se generen los residuos peligrosos	Presencia de RP fuera de contenedores; segregación incorrecta de RP; almacenamiento de RP durante más de seis meses; entrega de RP a gestor o transportista no autorizado.	Colocar los contenedores necesarios para la segregación de los RP; concienciar la personal de obra y subcontratistas.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Gestión de residuos de equipos eléctricos y electrónicos desechados (RAEE's)	Realización de la gestión de estos residuos según normativa	Se verificará que los componentes retirados no contienen aceites del tipo PCB o PCT y en su caso, se atenderá a la normativa existente al respecto para su correcta gestión.	Donde se generen estos residuos	Gestión inadecuada o presencia de aceites del tipo PCB o PCT.	Recogida y separación de los residuos generados y gestión adecuada según lo indicado en la legislación vigente.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Gestión de tierras sobrantes	Valorización o evacuación según normativa de las tierras y rocas sobrantes	En caso de que las tierras sobrantes generadas se destinen a relleno, acondicionamiento o restauración de áreas degradadas, deberá contarse previamente con informe del órgano competente de la Comunidad Autónoma. La evacuación de los volúmenes de tierra y roca sobrante que no puedan reutilizarse en la obra o en las labores de restauración de canteras próximas se tendrán que desplazar hasta un nuevo vertedero cuya localización se definirá durante la ejecución de los trabajos, o bien a alguno de los vertederos autorizados ya existentes de la Comunidad Autónoma.	Zonas de movimientos de tierra.	Gestión inadecuada de tierras y rocas sobrantes	Retirada de las tierras incorrectamente depositadas y gestión de las mismas	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.
Limpieza final de la obra	Retirada de residuos	Una vez finalizada la fase de implantación, se procederá a la retirada de todos los residuos que se hubieran generado. En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales u otros restos en la parcela o en los alrededores de la misma.	La totalidad de las obras.	Presencia de restos una vez finalizadas las obras	Recogida y gestión de todos los restos abandonados	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

PREVENCIÓN DE INCENDIOS						
ELEMENTO DE CONTROL	OBJETIVO DE CONTROL	ACTUACIONES DE CONTROL	LUGARES DE INSPECCIÓN	INDICADOR DE SEGUIMIENTO Y UMBRALES CRÍTICOS	MEDIDAS DE PREVENCIÓN O CORRECCIÓN	DOCUMENTACIÓN GENERADA
Control de las medidas de prevención e incendios	Se establecen las medidas adecuadas para una correcta prevención de incendios	Prohibición de fumar y de realización de fuegos. Disponer de los medios de extinción en número suficiente. Comunicar las normas y requisitos de Buenas Prácticas Ambientales. Establecer un Plan de Prevención de Incendios indicando las medidas preventivas, los medios necesarios, señalización, normas de almacenamiento de productos y plan de evacuación.	La totalidad de las obras.	Ausencia de Plan de Prevención de Incendios o incumplimiento del mismo	Establecer el Plan de Prevención de Incendios y cumplir las medidas de prevención y extinción.	Programa de Puntos de Inspección y Ficha de Inspección derivada, así como informe de obra periódico.

ANEXO II: MODELO DE ACTA DE VISITA DE INSPECCIÓN AMBIENTAL

SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL				
EXPEDIENTE				
PROYECTO				
EMPLAZAMIENTO				
CONTRATISTA				
FECHA				
LOCALIZACIONES Y UNIDADES DE OBRA INSPECCIONADAS				
ELEMENTOS DE CONTROL	ACTUACIÓN DE VIGILANCIA	RESULTADO DEL SEGUIMIENTO	INCIDENCIAS, NO CONFORMIDADES Y ACCIONES CORRECTIVAS	DOCUMENTACIÓN ASOCIADA
REPORTAJE FOTOGRÁFICO				
Elaborado, EL Coordinador o Vigilante Ambiental			Recibido y conforme Por la empresa contratista	