

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 1710** *Resolución de 21 de enero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Cambios operacionales aeropuerto de Vitoria.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 10 de enero de 2020, tuvo entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, escrito de ENAIRE, en el que se solicitaba el inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Cambios operacionales Aeropuerto de Vitoria».

El promotor del proyecto es AENA SME S.A. y el órgano sustantivo es el ente público empresarial ENAIRE, adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Las actuaciones recogidas en el documento ambiental se encuadran en el Aeropuerto de Vitoria, situado en el Término Municipal de Vitoria-Gasteiz, a 8 kilómetros al noroeste de la ciudad homónima, en la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El proyecto consiste en la modificación del horario operativo del aeropuerto para que preste servicio público de forma continuada operando las 24 horas todos los días de la semana. En la actualidad el aeropuerto de Vitoria opera de lunes a viernes durante las 24 horas del día, y de sábado a domingo de 7:00 a 24:00 horas. Por lo tanto, se propone ampliar el horario nocturno durante el fin de semana.

Con fecha 20 de febrero de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental realizó un requerimiento de subsanación del documento ambiental, solicitando aclaraciones sobre el plan de aislamiento acústico que se propone en el documento ambiental y sobre el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica de acuerdo a lo establecido en el artículo 15.b del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. El nuevo documento ambiental subsanado se recibió el 11 de marzo de 2020.

Con fecha 5 de junio de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Oficina Española del Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	No
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	No
Delegación del Gobierno en el País Vasco.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Álava.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Planificación Territorial y Urbanismo. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco.	No
Dirección de Salud Pública. Departamento de Salud del Gobierno Vasco.	Sí (1)
Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología. Departamento de Seguridad del Gobierno Vasco.	Sí
Diputación Foral de Álava.	No
Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.	Sí
Ayuntamiento de Iruña Oka	No
Ayuntamiento de Zigoitia.	No
Ecologistas en Accion Ekologistak Martxan Bizkaia.	No
WWF/Adena.	No
SEO/Birdlife.	No

(1) Se recibe informe emitido por la Delegación Territorial de Álava de la Subdirección de Salud Pública y Adicciones.

El resultado de las consultas se integra en el apartado «c» de la propuesta de resolución. Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. No obstante, algunos de los informes recibidos plantearon una serie de cuestiones que requerían ser aclaradas previamente a la resolución del expediente. Consecuentemente, el 9 de septiembre de 2020, el órgano ambiental remitió los informes recibidos al promotor solicitando contestación, la cual se recibió el 9 de octubre de 2020.

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

a) Características del proyecto:

Según indica el documento ambiental, el Aeropuerto de Vitoria es un aeropuerto especializado en el tráfico de mercancías. En el año 2018 se transportaron 62.145.315 kg, situándose en cuarto lugar en lo que respecta a este tipo de tráfico dentro de la red de aeropuertos de Aena. Las previsiones para el escenario futuro (año 2024) se estiman en 75.222.000 kg, lo que supone un incremento del 21% con respecto al escenario actual. Este hecho implica un incremento en el número de operaciones totales del aeropuerto que, según las estimaciones realizadas, pasará de 9.755 en el año 2018, a 11.560 en el escenario futuro, lo que supone un incremento de 1.805 operaciones anuales (18,5%).

Para dar respuesta a esta demanda, el promotor propone la modificación del horario operativo del Aeropuerto de Vitoria de modo que preste servicio de forma continuada operando las 24 horas todos los días de la semana. Actualmente, el aeropuerto opera de lunes a viernes las 24 horas del día y de sábado a domingo de 7:00 a 24:00 horas. Por ello, se propone ampliar el horario del fin de semana en horario nocturno (de 0:00 a 7:00 en las noches de viernes a sábado y de sábado a domingo) sin que sea necesaria ninguna modificación física de la infraestructura actual existente.

Se refleja en el documento ambiental que al tratarse de una infraestructura consolidada y en funcionamiento, resulta complicado plantear alternativas pues las posibilidades vienen estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto y por los

procedimientos operativos existentes. Por tanto, además de la ampliación horaria propuesta, el promotor sólo contempla la alternativa cero o de no actuación, la cual rechaza al sostener que supondría una merma en la contribución del aeropuerto sobre aspectos socioeconómicos relevantes (como el desarrollo industrial y empresarial de la zona). En ese sentido, según se indica, la ampliación del horario operativo también responde a la demanda de la sociedad y de las instituciones autonómicas.

b) Ubicación del proyecto:

El aeropuerto se sitúa a 8 kilómetros al noroeste de la ciudad de Vitoria-Gasteiz, en el municipio homónimo. En el entorno aeroportuario existen diversos núcleos de población, como muestra el croquis adjunto. Entre los más cercanos, se encuentran los concenjos municipales de Antezana de Foronda, Aranguiz, Asteguieta, Estarrona, Foronda, Guereña, Legarda, Lopidana y Mendiguren, todos ellos pertenecen al municipio de Vitoria-Gasteiz y se ubican a menos de 1 km del aeropuerto.

El espacio protegido más próximo al aeropuerto es la zona de especial conservación (ZEC) «Río Zadorra» (ES2110010), localizado a 1 km al sureste del aeropuerto. A 2,5 km y 6 km de distancia aparecen varias manchas de la ZEC «Robledales Isla de la Llanada Alavesa» (ES2110013) y aproximadamente a 6 km se encuentra la zona de especial protección para las aves (ZEPA), ZEC, y Humedal Ramsar «Salburua» (ES2110014). Finalmente, a 8 km al noreste, se sitúa la ZEC «Embalses del Sistema del Zadorra» (ES2110011).

No existe ningún espacio natural protegido por la legislación autonómica en las inmediaciones del aeropuerto, el más cercano es el Parque Natural Gorbeia, situado a unos 9 km al norte. No obstante, se refieren varios humedales incluidos en el grupo III del Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas del País Vasco (Decreto 160/2004, de 27 de julio). Estos son la Laguna de Otaza (V9A10) y Lagunas de Estarrona (B9A11), que se sitúan prácticamente colindantes al suroeste del aeropuerto; el Embalsamiento del Zaia en Foronda (B10A7) ubicado a unos 700 m al noroeste y la Balsa de Arangiz (FA115) a unos 1.400 m.

Entre las especies de fauna que han sido identificadas por el promotor destacan: el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) catalogada como Vulnerable por el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) y por el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas (Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril); la abubilla (*Upupa epops*) catalogada como Vulnerable por el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas; el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), catalogadas como Raras por el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas.

El aeropuerto se localiza en la cuenca hidrográfica del río Ebro, concretamente, en la cuenca del río Zaia, que discurre a unos 250 m al noreste del aeropuerto. El río Zadorra se sitúa a 1.400 m al sureste.

c) Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto y la documentación complementaria presentadas por el promotor incluyen un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente y proponen las medidas destinadas a prevenir y corregir dichos impactos. La información más relevante, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados, las cuales han motivado la presente propuesta de resolución, se resumen a continuación.

Ruido: Dado que se propone la ampliación del horario nocturno durante el fin de semana, el incremento de la contaminación acústica es el principal impacto ambiental derivado del proyecto.

Para determinar el impacto acústico, el promotor ha modelizado el ruido producido por el movimiento de las aeronaves en la situación actual (año 2018) y el escenario futuro 2024 (momento en el que se prevé que las compañías aéreas ya estarán operando en horario

nocturno). Se ha empleado la versión 3b del programa de simulación AEDT (Aviation Environmental Design Tool) de la FAA (Federal Aviation Administration).

Operaciones simuladas (Día medio)				
Escenario	Totales	Día (07:00-19:00)	Tarde (19:00-23:00)	Noche (23:00-07:00)
Actual (2018).	26,73	9,24	7,89	9,59
Futuro (2024).	31,67	10,58	9,03	12,06

En el documento ambiental se analiza el cumplimiento de los objetivos de calidad fijados en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La evaluación de la población expuesta se centra en aquellas viviendas cuyos niveles de exposición al ruido sobrepasa los valores de los índices acústicos $L_d > 65$ dB(A) (7:00-19:00 h), $L_e > 65$ dB(A) (19:00-23:00 h) o $L_n > 55$ dB(A) (23:00-7:00 h).

El promotor concluye que no existen superaciones de los objetivos de calidad acústica en zonas residenciales durante los periodos de día y tarde (07:00-23:00) en la situación actual ni en el escenario futuro, ya que ninguna de las isófonas que delimita estos niveles (L_d 65 dB(A) y L_e 65 dB(A)) sobrepasa el límite exterior del aeropuerto y se circunscriben al entorno más próximo a la pista.

Por el contrario, durante el periodo nocturno (23:00-07:00) se excede el objetivo de calidad acústica en dos áreas residenciales del municipio de Vitoria-Gasteiz; una en la zona de Mendiguren, al norte de la cabecera 22 y otra al sur de la cabecera 04, en la zona de Margarita. Concretamente, se estima que actualmente existen 5 viviendas en las que los niveles sonoros sobrepasan valores del índice acústico $L_n > 55$ dB(A). En el escenario futuro se prevé que aumenten hasta 10 el número de viviendas que superan el objetivo de calidad acústica establecido durante el periodo nocturno. Además, se han localizado dos iglesias y una ermita en las que el objetivo de calidad acústica se sobrepasa únicamente durante el periodo nocturno, es decir, $L_n > 50$ dB(A).

Para prevenir y reducir la contaminación acústica, el promotor señala que actualmente se aplica en el Aeropuerto de Vitoria una política de gestión de la contaminación acústica basada en el principio de «enfoque equilibrado» adoptado en la Resolución A33/7 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el cual se prolongará en el futuro y contempla: 1) la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente y 2) la implantación de procedimientos operativos de reducción del ruido (como maniobras de descenso continuo para operaciones de aproximación en periodo nocturno y procedimientos para la realización de pruebas de motores dentro y fuera del horario operativo). Además, el promotor propone la ejecución de un plan de aislamiento acústico, ya que en la actualidad no existe ninguno.

El nuevo plan de aislamiento acústico se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estén incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por L_d 60 dB(A) (7:00-19:00 h), L_e 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y L_n 50 dB(A) (23:00-7:00 h) para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2024) y dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la publicación en el BOE de la presente propuesta de resolución. Las isófonas se elaboran de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.

El plan de aislamiento acústico se ejecutará con objeto de conseguir que en el interior de las viviendas afectadas se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En relación con las edificaciones de usos sensibles existentes (dos iglesias y una ermita), se indica que, teniendo en cuenta que están

afectadas únicamente por la huella correspondiente al periodo nocturno, se analizará particularmente la necesidad de su insonorización.

El plan de aislamiento acústico contemplado estima la actuación sobre un total de 78 viviendas y 3 edificios de uso sensible. La tabla siguiente muestra la distribución, de los inmuebles identificados conforme a su uso en los dos escenarios estudiados.

Escenario	Edificación	Envolvente 65/65/55	Envolvente (1) 60/60/50
Situación actual.	Viviendas.	5	59
	Edificios de uso sensible.	–	3
Escenario futuro (2).	Viviendas.	10	78
	Edificios de uso sensible.	1	3

(1) Dato acumulado con las viviendas y edificaciones incluidas en la envolvente 65/65/55.

(2) Dato acumulado con viviendas y edificaciones incluidas en la situación actual.

El croquis adjunto representa: 1) el territorio afectado por los objetivos de calidad acústica fijados por el RD 1367/2007, de 19 de octubre, que queda delimitado por la envolvente de las isófonas Ld 65 dB(A), Le 65 dB(A) y Ln 55 dB(A) y 2) el territorio afectado por el plan de aislamiento acústico, que queda delimitado por la envolvente de las isófonas Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A).

Teniendo en cuenta lo anterior, el diseño del plan de aislamiento acústico introduce un margen de 5 dB sobre los objetivos de calidad acústica. Con esta medida el promotor asegura el aislamiento acústico de todas las viviendas en las que el ruido producido por la infraestructura aeroportuaria pueda ocasionar una superación de los objetivos de calidad acústica en las áreas urbanizadas existentes y concretamente, según se indica, asegura el cumplimiento de la condición b) del artículo 15 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Esto es, que el 97% de todos los valores diarios no superan en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II.

El promotor indica que las isófonas se revisarán en el momento en que se produzcan alteraciones en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años a partir de su aprobación.

Además, en la documentación adicional recibida, Aena se compromete a agilizar todas las actuaciones que sean de su competencia para que la ejecución del plan de aislamiento acústico se lleve a cabo en el menor tiempo posible, especialmente en lo que respecta a la comunicación del derecho a presentar la solicitud de aislamiento acústico a todas las viviendas y edificios de usos sensibles identificados en el documento ambiental. No obstante, en el apartado de prescripciones adicionales de la presente propuesta de resolución, se han incorporado determinaciones relativas a la elaboración, comunicación, ejecución y seguimiento del plan de aislamiento acústico.

La Delegación Territorial de Álava de la Subdirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco considera de interés que se contemple el análisis de impacto acústico a niveles de ruido de 45 dB para los periodos día y tarde y 40 dB para el periodo noche, de acuerdo a las recomendaciones establecidas por la OMS (Environmental Noise Guidelines for the European Region, 2018), así como, la toma en consideración de las conclusiones resultantes en la elaboración del plan de aislamiento acústico.

Frente al mencionado informe, el promotor aclara que la evaluación realizada responde a los requerimientos definidos tanto en la ley del ruido y sus reglamentos de desarrollo, como en la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. A este respecto, considerando que existe normativa de aplicación a nivel estatal y europeo en materia de ruido, entiende que no procede utilizar aquellos otros criterios que no tienen carácter normativo.

El Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz considera razonable el planteamiento del documento ambiental y los criterios adoptados por el promotor respecto a la contaminación

acústica. No obstante, plantea una serie de consideraciones sobre el alcance del estudio de impacto ambiental, cuya consideración no procede, al no haberse pronunciado este organismo (ni ningún otro) sobre la existencia de impactos ambientales significativos del proyecto que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del mismo y, consecuentemente, la elaboración del estudio de impacto ambiental. Brevemente, el ayuntamiento considera que la previsión de operaciones para el escenario futuro parece muy conservadora y que en el actual Plan General de Ordenación Urbana del municipio existen parcelas urbanas vacantes con calificación global residencial en las que podrían llevarse a cabo futuros desarrollos de edificios residenciales.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, para asegurar la adecuada protección de la población frente al ruido, así como, la ejecución y el desarrollo del plan de aislamiento acústico previsto, se establecen las prescripciones adicionales 1-7.

Emisiones atmosféricas: el promotor ha modelizado las emisiones atmosféricas producidas por el movimiento de las aeronaves en la situación actual (año 2018) y el escenario futuro (año 2024) mediante la versión 3b del programa de simulación AEDT (Aviation Environmental Design Tool) de la FAA (Federal Aviation Administration).

Respecto a la calidad química del aire, se concluye en el documento ambiental que no se prevén superaciones de los umbrales establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Las simulaciones realizadas muestran buenos niveles de calidad del aire en el entorno aeroportuario y en las poblaciones más próximas al aeropuerto, incluso cuando las condiciones meteorológicas no son las más favorables.

Sobre las emisiones de CO₂, (de alcance 1, 2 y 3) no se prevén en el documento ambiental impactos significativos como consecuencia de la implementación de las actuaciones previstas. No obstante, para reducir la huella de carbono del aeropuerto, el promotor adopta una serie de compromisos que incluyen: aumento progresivo de la cuota de energías renovables dentro del consumo eléctrico del aeropuerto; planificación de los movimientos de los vehículos de apoyo en tierra de modo que se puedan reducir las distancias recorridas y minimizar el tiempo a ralentí; considerar, en los planes de renovación de flotas de equipos de tierra, la incorporación de unidades propulsadas eléctricamente, por gas natural o propano; inclusión de requisitos específicos y mayores exigencias ambientales en los pliegos de contratación del servicio de handling de rampa a terceros que incluyan objetivos de reducción de emisiones coherentes con los objetivos que se definan tanto a nivel estatal como europeo.

La Delegación Territorial de Álava de la Subdirección de Salud Pública y Adicciones del Gobierno Vasco considera que los efectos del proyecto sobre la calidad del aire se estiman nulos o aceptables adoptando medidas correctoras sencillas.

La Oficina Española de Cambio Climático indica que no se prevén impactos significativos asociados al proyecto y considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras expuestas en el documento ambiental.

Biodiversidad: En relación a los impactos sobre la fauna y el sobrevuelo de espacios protegidos, se indica en el documento ambiental que el proyecto sólo contempla la ampliación del horario nocturno durante los fines de semana, no modificándose las rutas de las aeronaves ni las aproximaciones o despegues existentes, por lo que no son previsibles variaciones significativas respecto a la situación actual.

En el mismo sentido, la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático del Gobierno Vasco no considera que el proyecto pueda generar impactos adicionales significativos sobre el patrimonio natural dado que el aeropuerto ya opera en horario nocturno de lunes a viernes. No obstante, indica que se debe valorar la necesidad de implantar un sistema de control de fauna continuado diseñado en función de las necesidades del aeropuerto.

Frente a dicha observación, en la documentación complementaria el promotor aclara que desde el mes de julio de 2020, el Aeropuerto de Vitoria cuenta con un servicio de control de fauna continuado todos los días del año, en un periodo de 8 horas cada día,

ampliables ante situaciones excepcionales. El horario se programa en función de la operativa del aeropuerto y de la fenología y horarios de actividad de la fauna.

Riesgos: el promotor ha analizado la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves y catástrofes naturales constatando una alta vulnerabilidad del aeropuerto ante riesgos de inundación. No obstante, se indica que la ejecución del proyecto no implica ninguna modificación estructural, por lo que la vulnerabilidad del aeropuerto frente a las inundaciones una vez ejecutado el proyecto será análoga a la situación actual.

Se indica, además, que el incremento en el número de operaciones lleva asociado un aumento de la actividad de las aeronaves y con ello, un aumento de la probabilidad de ocurrencia de accidentes graves. Para reducir esta probabilidad y afrontar un accidente grave, en caso de que tuviera lugar, el Aeropuerto de Vitoria cuenta con un plan de autoprotección.

En línea con lo expuesto por el promotor, La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco concluye que no se prevé que el proyecto pueda aumentar los riesgos analizados (inundación, riesgo sísmico e incendio forestal) excepto el de transporte de mercancías peligrosas, pues la ampliación del horario operacional podría implicar un aumento del transporte de mercancías peligrosas por carretera. Consecuentemente, solicita que se analice esta circunstancia y, en su caso, se incluya en el plan de autoprotección de la actividad. Además, pone de manifiesto que, a fecha de la emisión de su informe, el promotor no ha iniciado los trámites correspondientes al Registro General de Planes de Autoprotección de Euskadi. Consecuentemente, se incluye la prescripción n.º 10 de la presente propuesta de resolución.

d) Vigilancia ambiental:

El documento ambiental indica que, dadas las características del proyecto, el programa de vigilancia ambiental se ciñe a la fase de explotación y se centrará en determinar la efectividad de las medidas protectoras y correctoras propuestas sobre los principales impactos identificados (afecciones sobre la calidad acústica, atmosférica y emisiones de CO₂).

Para asegurar el adecuado seguimiento ambiental del proyecto durante la fase de explotación, se establece la prescripción n.º 8 sobre el envío de informes periódicos anuales al órgano sustantivo. Además, se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Vitoria, tal y como se especifica en la prescripción n.º 9.

e) Prescripciones adicionales:

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente propuesta de resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental y en el resto de documentación complementaria aportada por el promotor. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de las alegaciones e informes recibidos de los organismos consultados.

1. De forma previa a la ejecución del proyecto, el promotor deberá elaborar el plan de aislamiento acústico y presentarlo ante la comisión de seguimiento ambiental que se creará al efecto, de acuerdo a lo establecido en la prescripción 9.

El plan de aislamiento acústico se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural), que, estando incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A), Le 60 dB(A) y Ln 50 dB(A) para el escenario de puesta en funcionamiento previsto, (elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre), dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente propuesta de resolución.

El promotor remitirá la citada envolvente a los ayuntamientos afectados al objeto de que éstos aporten el censo de viviendas y edificaciones de usos sensibles a los que les sea de aplicación el citado plan de aislamiento acústico.

2. Una vez que los ayuntamientos hayan comunicado el censo de viviendas y edificaciones de usos sensibles afectados, el promotor informará a sus propietarios sobre el derecho a solicitar el aislamiento acústico de los mismos en un plazo no superior a 15 días desde la comunicación de cada ayuntamiento.

3. El plan de aislamiento acústico se ejecutará de forma progresiva, debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de la envolvente establecida, priorizando el aislamiento acústico conforme a lo siguiente:

1.º Viviendas situadas dentro del territorio delimitado por la envolvente de las isófonas Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h) para el escenario de puesta en funcionamiento.

2.º Viviendas situadas dentro del territorio delimitado por la envolvente de las isófonas Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h) para el escenario de puesta en funcionamiento.

3.º Edificaciones de usos sensibles. Teniendo en cuenta que sólo se ha identificado la afección de estos inmuebles durante el periodo nocturno, se analizará en coordinación con los propietarios de los mismos, la necesidad de su insonorización. Si fuera necesaria su insonorización, ésta se adaptará al calendario anteriormente indicado.

4. Una vez que entre en servicio el horario operativo previsto en esta resolución, aun considerando que la isófona de referencia tiene suficiente amplitud territorial, el promotor verificará la huella acústica determinada a través de la realización de mediciones reales en los núcleos habitados teniendo en cuenta también la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra al objeto de, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

5. Si se produjeran alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, Aena lo comunicará a los ayuntamientos afectados con el fin de coordinar las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

6. Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo, sin perjuicio de la tramitación de los procedimientos de evaluación ambiental que correspondan y, en particular, cuando se de alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años, en línea con lo que establece la Ley 37/2003, del Ruido, para los mapas de ruido.

7. Como resultado de la revisión de la huella de ruido tendrán derecho a ser incluidas en el plan de aislamiento acústico las viviendas y edificaciones de uso sensible (docente, cultural o sanitario) que, no estando incluidas en la huella anterior a la revisión, queden dentro de la huella revisada y no se encuentren en ámbitos sobre los que, previamente al otorgamiento de la licencia de construcción, la Dirección General de Aviación Civil hubiese informado a los ayuntamientos sobre la necesidad de que los nuevos proyectos constructivos incluyesen una insonorización adecuada para protegerse de la afección acústica originada por el aeropuerto.

Las nuevas viviendas y edificaciones de uso sensible (docente, cultural o sanitario) cuya licencia de construcción sea concedida con posterioridad a la notificación de la huella revisada a los ayuntamientos responsables de su emisión, no tendrán derecho a ser incluidas en el plan de aislamiento acústico.

8. El promotor deberá enviar informes al órgano sustantivo sobre el cumplimiento del presente informe de impacto ambiental. Concretamente, se analizará el cumplimiento de las prescripciones del órgano ambiental y de las medidas preventivas y correctoras

establecidas en materia de contaminación acústica y emisiones atmosféricas. Sobre la contaminación acústica, el promotor especificará el estado de ejecución del plan de aislamiento acústico; el resultado de las mediciones de ruido realizadas «in situ» y la idoneidad o desviación respecto del escenario acústico considerado. Informará, además, sobre la implantación de las medidas previstas en materia de emisiones de CO₂ y analizará su contribución a la reducción de consumo eléctrico y de combustible en el aeropuerto. Los informes se enviarán con una periodicidad anual hasta la finalización del plan de aislamiento acústico.

9. Sin perjuicio de la responsabilidad del órgano sustantivo sobre el seguimiento del cumplimiento del informe de impacto ambiental, de acuerdo a lo previsto en el artículo de la 52 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Vitoria. La comisión de seguimiento ambiental estará integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del órgano sustantivo, del promotor, de la administración autonómica y de los municipios incluidos en las isófonas del plan de aislamiento acústico.

La presidencia de la comisión corresponderá a un representante de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la secretaría será ejercida por un representante del promotor.

Dicha comisión y su composición definitiva se crearán mediante Orden Ministerial elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Hasta que se elabore la citada Orden, con objeto de no demorar la realización del plan de aislamiento acústico, la comisión de seguimiento ambiental se establecerá, de manera transitoria, con la representación antes citada. Una vez creada la comisión mediante Orden Ministerial, ésta asumirá las actuaciones realizadas hasta ese momento por la comisión de seguimiento ambiental transitoria y continuará con las funciones de seguimiento que establece la presente resolución.

La comisión de seguimiento ambiental desarrollará las siguientes funciones:

- a) El seguimiento de las actuaciones para la ejecución del plan de aislamiento acústico del Aeropuerto de Vitoria.
- b) El seguimiento del cumplimiento de las prescripciones y determinaciones recogidas en el presente informe de impacto ambiental.

La comisión de seguimiento ambiental desarrollará sus funciones hasta el momento en que se resuelvan todas las solicitudes de aislamiento acústico presentadas por los interesados en el marco del plan de aislamiento acústico.

El promotor comunicará a la comisión la finalización del plan, una vez resueltas todas las solicitudes de aislamiento acústico. La finalización de las obras se certificará por la emisión del acta de recepción de la última obra.

Cuando sus funciones hayan finalizado, la comisión de seguimiento ambiental dejará de convocarse. La presidencia de la comisión podrá volver a convocarla si se dieran circunstancias que así lo aconsejasen.

10. Tal y como indica la Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco, se debe realizar una revisión sobre la identificación y el análisis de riesgos de la actividad por si fuera necesario actualizar el plan de autoprotección de la instalación teniendo en cuenta el cambio operacional propuesto. En cualquier caso, dicho plan debe cumplir el Decreto 277/2010, de 2 de noviembre del Gobierno Vasco y deberá inscribirse en el Registro General de Planes Autoprotección de Euskadi.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto

ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

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

El proyecto «Cambios operacionales Aeropuerto de Vitoria» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, concretamente, se incluye en el grupo 7.d.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

A efectos del cómputo de plazos, debe considerarse lo dispuesto en el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, que prevé en su Disposición Adicional Tercera la suspensión de los plazos administrativos. Esta disposición ha estado vigente hasta el 1 de junio de 2020, cuando fue derogada por la Disposición Derogatoria Única del Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, fecha en la que el cómputo de los plazos que habían sido suspendidos se reanudó, o se reinició.

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

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Cambios operacionales Aeropuerto de Vitoria» 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 presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es).

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

Madrid, 21 de enero de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Cambios operacionales en el aeropuerto de Vitoria

