

13645 *RESOLUCIÓN de 5 de julio de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento abreviado n.º 177/2006, interpuesto por don Saleh el Mahmoud Dajil, sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Facultativo Especialista de Área de Aparato Digestivo.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante el Juzgado Central de lo Contencioso Administrativo n.º 10 de Madrid, se tramita el Procedimiento Abreviado n.º 177/2006, promovido por D. Saleh el Mahmoud Dajil, contra las resoluciones de fechas 9 y 11 de mayo de 2005, por las que se dispone la publicación de las calificaciones definitivas y finales, respectivamente de la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Facultativo Especialista del Área del Aparato Digestivo en las Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 5 de julio de 2006.-El Secretario General Técnico del Ministerio de Sanidad y Consumo, José Ignacio Vega Labella.

13646 *RESOLUCIÓN de 7 de julio de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento abreviado n.º 18/2006, interpuesto por don José Esteban Gómez Martín, sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Médicos de Familia en Equipos de Atención Primaria.*

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante la sección 007 de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, se tramita procedimiento Abreviado n.º 18/2006, por D. José Esteban Gómez Martín contra resolución de fecha 11 de mayo de 2005, por la que se dispone la publicación de las calificaciones finales otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Médicos de Familia en Equipos de Atención Primaria, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001, según fotocopia del oficio adjunto.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 7 de julio de 2006.-El Secretario General Técnico del Ministerio de Sanidad y Consumo, José Ignacio Vega Labella.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

13647 *RESOLUCIÓN de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga, Torremolinos y Málaga (Málaga)», promovido por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

1. Objeto y justificación del proyecto. Promotor

El proyecto de la ampliación del Campo de Vuelos del aeropuerto de Málaga surge como consecuencia del aumento en la demanda de tráfico

esperada según se establece en el Plan Director vigente, aprobado mediante Orden Ministerial el 25 de julio de 2001 y publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) con fecha de 9 de agosto de 2001 actualmente en revisión.

Promotor: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

2. Tramitación

Conforme al artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), remitió, con fecha 6 de mayo de 2005, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la correspondiente memoria resumen con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 14 de noviembre de 2005, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

El promotor elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del Campo de Vuelos del Aeropuerto de Málaga», que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 14 de marzo de 2006, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado Real Decreto.

3. Descripción del proyecto

El proyecto de «Ampliación del Campo de Vuelos del Aeropuerto de Málaga comprende las actuaciones que se enumeran a continuación:

Pista de vuelo 12-30. La pista de vuelo 12-30 tendrá una longitud total de 2.750 m, con un ancho de 45 m y con márgenes de 7,5 m a cada lado de la misma. La franja asociada a la pista tendrá una anchura de 300 m (150 m a cada lado del eje de la misma) extendiéndose 60 m antes de cada uno de los extremos de la misma.

Ambas cabeceras estarán dotadas de una superficie pavimentada de protección contra el chorro de 60 m de anchura hasta 200 m antes del umbral, y de un área de seguridad de extremo de pista (RESA) de 240 m de longitud y 150 m de anchura, pavimentándose únicamente la RESA de la pista 12.

Calles de acceso y salida de pista. La pista 12-30 dispondrá de tres calles de salida rápida. Las tres salidas formarán un ángulo de 30° respecto el eje de la pista. Las calles de salida finalizarán en la calle de rodaje paralela más próxima a la pista.

En la cabecera 12 se proyectan dos calles de salida de pista: una perpendicular para acceder al umbral 12, y la otra, formará un ángulo de 45° con la pista.

Asimismo, en el umbral 30 existirán tres ejes de rodaje formando un apartadero de espera.

Por último, el ancho mínimo del tramo recto de las calles de rodadura será mayor de 23 m. En estas zonas los márgenes serán de 10,5 m a cada lado.

Calles de rodaje asociadas. Se proyectan dos calles de rodaje paralelas a la pista. La calle más próxima a la pista estará situada de forma que la separación entre su eje y el eje de la pista será de 182,5 m.

Paralela a esta calle y más alejada de la pista, se sitúa la segunda calle de rodaje, que es una calle de conexión del área de maniobras con el actual área existente en el aeropuerto.

Apartadero de espera. En el umbral 30 se dispondrá un apartadero de espera con calles de acceso a pista; se accederá 300 m antes del umbral, de forma que se tiene una longitud de despeje de 3.050 m.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves. La plataforma dispondrá de una superficie libre de estacionamiento de aeronaves de aproximadamente 140.000 m².

Se proyecta una red de suministro de combustible de aviación mediante la instalación de hidrantes que cubran la totalidad de las posiciones de estacionamiento de las aeronaves en la nueva plataforma.

Asimismo, la plataforma contará con una red de drenaje que recogerá las aguas y las conducirá hacia dos plantas separadoras de hidrocarburos (una situada en las proximidades de la cabecera 30 y otra a continuación de la franja de pista, junto al río Guadalhorce).

Conexión entre zonas norte y sur del campo de vuelos. Para posibilitar la comunicación entre las dos pistas a las aeronaves y a los vehículos de handling se realizará un conector que una la calle de rodaje paralela a la

nueva pista con la plataforma actual, en la zona próxima a la torre de control.

Instalaciones eléctricas y de balizamiento para los sistemas de ayudas a la navegación. Se trata del sistema eléctrico necesario para alimentación de la instalación de balizamiento de la pista. Se construirán dentro de las isletas y a ambos lados de la pista canalizaciones tipo peine, para la conducción de los cables primarios de balizamiento y transformadores de intensidad constante.

Adecuación de calle de rodaje paralela a la pista 14-32 existente para adaptarla a la normativa vigente. La calle de rodaje paralela a la pista actual 14-32, no cumple la distancia indicada en el Anexo 14 de OACI, por lo que será necesario desplazar su eje unos 7 m. Además, debido a su mal estado, será necesaria la reparación de los entronques con plataforma y con las calles de salida rápida.

Asimismo se procederá al desmontaje y posterior reposición de las luces de borde y eje de calle de rodaje.

Edificio para el Sector Oriental de Navegación Aérea. Este edificio se ubicará entre el nuevo dique D y la actual Torre de Control, ocupará una superficie en planta de aproximadamente 2.000 m².

Nuevo aparcamiento de vehículos. Se construirán dos nuevos edificios de aparcamientos, de 7 plantas cada uno, localizados al sur del edificio terminal, con una capacidad de 4.000 plazas y ocupando una superficie total de unos 100.000 m².

Nuevo edificio de salvamento y extinción de incendios (SEI). Se trata de un edificio de planta rectangular, de 70 m de largo por 20 m de ancho, donde se ubican las estancias para personal y vehículos del SEI. Se localizará al oeste-suroeste de la nueva plataforma de estacionamiento, en paralelo a la calle de rodaje y el camino perimetral.

Prolongación del vial del Acceso Norte al aeropuerto. La Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Oriental tiene prevista la construcción de una «Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga». Este proyecto incluye el tramo que une la Rotonda de Churriana con otra que se construye en el límite del Sistema General Aeroportuario (SGA). Aena ejecutará la prolongación desde esta glorieta en el límite del SGA hasta la conexión con el resto de accesos.

Se construirá una nueva central eléctrica al sur del aeropuerto, cerca del futuro cerramiento y al este del futuro acceso sur. Esta central eléctrica dará servicio a la ampliación del campo de vuelos.

Camino perimetral. El campo de vuelos dispondrá de dos caminos perimetrales de servicio: uno de seguridad y otro de mantenimiento. Estos caminos de servicio circundarán la nueva pista 12-30 y el de mantenimiento contará con dos accesos desde el camino a la aproximación de pista, uno en cada cabecera. Se establecerán viales de servicio a plataforma de dos carriles de 7 m de ancho en total, para la circulación en los dos sentidos y que quedarán conectados con el resto de caminos de servicio determinados.

Drenaje superficial del campo de vuelos.

Urbanización bolsa de taxis y autobuses. Se adecuará una zona destinada a aparcamiento temporal de taxis y de autobuses en remoto que se ubicará en la Zona de Actividades Aeronáuticas.

Adecuación y urbanización zona sur. Para adecuar y urbanizar la zona sur del aeropuerto de Málaga se construirán un nuevo edificio y una zona deportiva, además se reordenará toda la zona para adecuarse a los nuevos usos.

Conexión a red de saneamiento. Se realizará para mejorar la evacuación de aguas residuales.

Planta potabilizadora y depuradora. Para que el aeropuerto se pueda abastecer de agua proveniente de pozos, se construirá una planta potabilizadora para aumentar la capacidad de suministro de agua potable. Asimismo se ampliará la actual estación depuradora.

Link de unión entre las cabeceras 12 y 14 de las pistas.

El promotor informó a la Dirección General de Calidad sobre la necesidad de incluir en el presente proyecto la construcción de un link de unión entre las cabeceras 12 y 14 de las pistas, con objeto de mejorar la circulación de las aeronaves entre pistas, cuando se producen cambios de configuración.

Reposición de servicios afectados:

Líneas eléctricas y telefónicas.

Zona de carga aérea.

Actuaciones en el encauzamiento del río Guadalhorce.

Desvío del acueducto Bores, el cual seguirá el trazado descrito en el estudio de impacto ambiental.

Oleoducto de CLH.

Vallado del cerramiento perimetral.

Carretera MA-416.

Proyectos asociados:

Los proyectos relacionados con el aeropuerto de Málaga y tienen un promotor distinto de Aena, por lo que, en su caso, requerirán un procedimiento de evaluación de impacto ambiental propio, son los siguientes:

Nuevas acometidas de 66 kV al aeropuerto.

Encauzamiento de los arroyos Ciriano y Bienquerido.

Acceso Sur al aeropuerto.

Nuevo ramal del tren de Alta Velocidad al aeropuerto de Málaga.

Actuaciones para la ejecución de la obra civil de la línea de ferrocarril Málaga-Fuengirola.

Alternativas:

El promotor propone para la ampliación del campo de vuelos dos posibles espacios: uno hacia el río Guadalhorce y otro hacia Churriana. En el primer emplazamiento, la afección al encauzamiento del río condiciona la configuración de las pistas. En el segundo, el impacto acústico y territorial sobre Churriana es el principal condicionante.

Aena identificó 14 opciones de configuración de segunda pista. A estas opciones de configuración se les aplicaron los siguientes criterios de valoración:

Análisis de capacidad, en el que se estudia la capacidad del sistema de pistas para cada una de las alternativas.

Análisis de operatividad, con el que se estudian las posibles penalizaciones en la carga de pago para cada una de las alternativas.

Análisis de obstáculos, en el que se superponen las servidumbres del aeródromo a escala 1:10.000 para ver si el terreno las perfora y son, por tanto, vulneradas.

Análisis de ruidos, mediante el que se evalúa la incidencia sobre el entorno de la contaminación acústica que producirían las aeronaves en las distintas alternativas a partir de la determinación de las curvas de igual nivel de ruido Leq.

Análisis de vientos.

Afección al territorio, especialmente en lo que se refiere al río Guadalhorce.

Expropiaciones.

Como consecuencia de este análisis el proyecto selecciona cinco alternativas que se consideraron más adecuadas.

Las alternativas seleccionadas son:

Alternativa 1: Segunda pista de 2.275 m de longitud paralela a la actual, con el eje de pista a 1.100 m de la pista existente y calle de rodaje en plataforma.

Alternativa 2: Segunda Pista de 2.750 m de longitud paralela a la actual, con calle de rodadura paralela a 381,25 m de la fachada máxima del terminal en su Máximo Desarrollo Posible y una calle de rodadura en plataforma.

Alternativa 3: Segunda pista de 14.º de convergencia con la actual, de 2.750 m de longitud, con calle de rodadura y una calle de rodadura en plataforma. La elección del ángulo de 14.º entre pistas permite el máximo desarrollo de longitud de pista, evitando la interferencia con el cauce del río Guadalhorce, al mismo tiempo que maximiza la capacidad del sistema.

Alternativa 4: Segunda pista de 14.º de convergencia con la actual y 2.750 m de longitud y pista existente girada 7.º con respecto a la actual. La segunda pista dispondrá de una calle de rodadura paralela y dos calles de rodaje en plataforma.

Alternativa 5: Segunda pista paralela de 3.200 m a 380 m de la actual con un decalaje de 1.900 m entre umbrales. Las longitudes de cada pista serán de 3.200 m y 45 m de ancho. Además, existirá una calle de rodaje completa entre ambas pistas.

Estás alternativas están representadas en el anexo I.

A continuación el promotor aplicó criterios puramente ambientales para la selección de la alternativa más adecuada para la ubicación de la segunda pista. Aena ha escogido aquellos factores ambientales que aportan una información diferenciada y significativa en la comparación de todas las alternativas, y que presentan los impactos ambientales más relevantes y decisivos para la selección de la alternativa ambientalmente más conveniente.

Los factores ambientales que se han tenido en cuenta en esta selección, son los siguientes:

Calidad física del aire.

Calidad química del aire.

Hidrogeología.

Fauna.

Una vez examinadas las cinco alternativas viables desde el punto de vista aeronáutico para la ejecución de la segunda pista según criterios medioambientales, el promotor considera que la alternativa 3, consistente

en la construcción de una segunda pista de 2.750 m de longitud con orientación 12-30 formando 14.º con la pista existente, es la alternativa más adecuada desde el punto de vista medioambiental, y por tanto, la alternativa seleccionada.

4. Factores ambientales relevantes. Descripción del medio

El área de estudio pertenece a la cuenca del río Guadalhorce, en cuyo curso bajo y en su margen derecha, se ubican las actuales instalaciones a lo largo de unos 4 kilómetros.

Los afluentes más cercanos al aeropuerto son los pertenecientes a la cuenca baja, Ciriano y Bienquerido. El arroyo Bienquerido recoge el agua de barrancos de la falda nororiental de la Sierra Blanca. Este arroyo provoca desbordamientos en períodos de lluvias torrenciales en las inmediaciones del sector norte del aeropuerto.

Existe un área de especial interés, por su incidencia en la hidrología de la zona del aeropuerto, y es el área de barrancos y cursos de agua temporales de la zona de Churriana, margen derecha del río Guadalhorce.

Además de los arroyos Bienquerido y Ciriano, existen en la zona varias pequeñas vaguadas recorridas por acequias pertenecientes a la red de riego del río Guadalhorce y grandes superficies sin una configuración clara, lo que provoca frecuentes encharcamientos incluso con precipitaciones de escasa intensidad.

Desde el punto de vista hidrogeológico, las dos unidades con características específicas que las hacen susceptibles de albergar acuíferos en la zona donde se localiza el aeropuerto son:

El complejo marmóreo de edad Triásica, que constituyen la unidad hidrogeológica definida por el IGME como 06.38: Sierra Blanca –Sierra de Mijas, y que está formado por mármoles azules de carácter dolomítico, que presentan permeabilidad por karstificación y/o fisuración. Este complejo aflora únicamente en una pequeña zona situada al sur del área de estudio.

Los materiales detríticos posthercénicos, que son los que poseen una mayor representación en el área de estudio, y que constituyen depósitos heterogéneos de conglomerados, gravas, arenas, arcillas y limos que fueron depositados a lo largo del Mioceno Superior-Plioceno y Cuaternario, rellenando la depresión de la cuenca del Bajo Guadalhorce, conocida con el nombre de «Hoya de Málaga». Constituyen la unidad hidrogeológica 06.37: Bajo Guadalhorce.

La zona del aeropuerto se caracteriza por: un destacable contraste entre la intensa actividad agrícola, localizada principalmente en ambos márgenes del río Guadalhorce, que discurre paralelo al sistema aeroportuario en dirección NW-SE, la vegetación de pastizal-matorral más abundante al norte y al sur del mismo, presente en las zonas de ladera y en campos de cultivo abandonados y la elevada presencia antrópica en el entorno.

La vegetación de la zona, que será afectada por el proyecto, tiene poca relevancia al estar muy afectada por los procesos de transformación antrópica. El estrato arbustivo es ralo y disperso y el arbóreo se reduce a algunos ejemplares salpicados por los campos cultivados o a lo largo de las riberas de los arroyos. Se trata de ejemplares comunes típicos de áreas muy antropizadas.

Con relación a la fauna, la mayoría de las especies que se reproducen en la zona de alcance del proyecto son escasas y bastante comunes. En general se trata de especies asociadas a los medios altamente humanizados y degradados, tales como rana común, sapo común, salamandrina común, lagartija colilarga, cogujada común, golondrina común, vencejo común, ruiseñor común, colirrojo tizón, buitrón, carricero común, gorrión común, estornino negro, jilguero, pardillo, verdillo, etc. Entre las especies que presentan un estado de conservación desfavorable, según los respectivos libros rojos nacionales y autonómico, que previsiblemente podrían reproducirse en la zona de alcance del proyecto se encuentran colmilleja, galápagos leproso o rata de agua. En el caso de las aves, no se ha detectado la reproducción de ninguna de las especies amenazadas en la zona de alcance del proyecto.

Entre las zonas húmedas de la zona, la desembocadura del Guadalhorce es el lugar de mayor importancia para la fauna, al constituir unas marismas protegidas y en buen estado de conservación que se sitúan en una importante zona de paso de aves migratorias, además de albergar una importante comunidad de especies reproductoras e invernantes. La otra zona de gran valor para la conservación es la cercana laguna de Los Prados, inmersa en medio del Polígono Industrial del Guadalhorce, construido sobre las llanuras de inundación de este río, llanuras que antaño eran una gran zona húmeda. En estos dos humedales cabe destacar la presencia habitual de especies ligadas al medio acuático como avetorillo común, gacilla cangrejera, garza real, garza imperial, morito, cerceta pardilla, pato colorado, malvasía cabeciblanca, flamenco, águila pescadora, aguilucho lagunero, martin pescador, y numerosas especies de limícolas, anátidas y paseriformes propias de este tipo de medios (carricero común, zarcero pálido, pájaro moscón.). También son frecuentes las observaciones de aves raras, de presencia ocasional o accidental en la

zona, como avetoro, focha cornuda, porrón pardo, corredor o camachuelo trompetero, y de un nutrido grupo de especies exóticas.

En la zona donde se desarrolla las actuaciones no se ubica ningún espacio natural protegido por la Junta de Andalucía. El espacio protegido más cercano es la desembocadura del Guadalhorce que ha sido catalogada como Paraje Natural, se sitúa muy cerca de la zona de estudio, al Este de la urbanización Guadalmar. Aunque se localiza fuera del área de actuación se debe tener en cuenta por la influencia indirecta que las obras de ampliación del aeropuerto podrían tener en dicho humedal.

En el área de estudio se han localizado, los yacimientos que por proximidad al sistema aeroportuario se verán afectados total o parcialmente, por las obras de ampliación del campo de vuelos son los siguientes:

Loma Gamberiense (39-C PGOU).

Cortijo Zapata (14-B PGOU).

Vía Férrea Málaga-Torremolinos (35-C PGOU).

Guadalhorce.

Vía Férrea.

5. Resultado de las consultas

En el trámite de consultas la memoria –resumen se remitió a 23 organismos e instituciones habiéndose recibido 10 respuestas, de las cuales su contenido ambiental se resume a continuación:

Con relación al patrimonio arqueológico, la Consejería de Cultura de la Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía, indica que en la zona afectada por el proyecto existen localizaciones de interés arqueológico conocidas y recogidas en la documentación, tal y como se refleja en los archivos de la Delegación Provincial. Asimismo la Consejería señala las medidas de carácter preventivo encaminadas a la protección del patrimonio arqueológico que habrán de aplicarse en las zonas de afección directa del proyecto y las que lo harán en el resto de la zona de afección.

La Dirección General para la Biodiversidad ante las posibles afecciones a la hidrología de la zona y aunque considera que no existe afección directa del proyecto sobre ningún espacio natural protegido, pide el análisis de los impactos potenciales sobre el cauce del río Guadalhorce y las especies asociadas a él, teniendo en cuenta la existencia tanto del LIC «Ríos Guadalhorce, Fábalas y Pereilas» aguas arriba, como del Paraje Natural «Desembocadura del Guadalhorce» aguas abajo de la actuación.

Considera necesario un análisis más detallado que el que se hace en la memoria-resumen de las actuaciones relacionadas con los encauzamientos de los arroyos Ciriano y Bienquerido y del río Guadalhorce, así como de sus impactos potenciales.

Asimismo, considera que se debe contemplar específicamente en la fase de explotación el funcionamiento de las plantas separadoras de hidrocarburos de los vertidos recogidos en la red de drenaje de las pistas así como el mantenimiento y conservación de las mismas, debido al riesgo de contaminación tanto del suelo como de los cauces cercanos en caso de funcionamiento incorrecto de las plantas.

Con relación a las posibles afecciones al Guadalhorce, la Consejería de Medio Ambiente remite una respuesta específica del Director-Conservador del Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce que destaca los aspectos relacionados con las posibles afecciones a las aves y al paraje que les sirve de hábitat. A continuación se señalan dichos aspectos sobre los que se solicita que sean incorporados al estudio de impacto ambiental.

La reciente ampliación de la superficie de la lámina de agua del río Guadalhorce, devenida de su encauzamiento, supone una mayor disponibilidad de hábitat para un buen número de especies e individuos de aves acuáticas (principalmente láridos, cormoranes y garzas) que, en determinadas épocas del año pueden llegar a formar concentraciones de varios miles de individuos a la altura de la zona de ampliación.

Existe un compromiso de ampliación de los actuales límites del Paraje Natural por parte de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, dentro de las actuaciones previstas en el Plan de Adecuación Ambiental del Bajo Guadalhorce. Los límites del Sistema General Aeroportuario, definidos para la alternativa seleccionada contactan con la ampliación prevista.

Los procesos de restauración de los humedales y adecuación del Paraje que se están realizando aumentarán la capacidad de acogida del espacio para la avifauna.

Se debe tener en cuenta tanto la posible afección de las aeronaves sobre las cercanas concentraciones de avifauna, como el peligro potencial de éstas para el tráfico aéreo.

Es necesario estudiar y prevenir las afecciones que se derivarán de la cercanía de la nueva cabecera de pista al Paraje Natural y del tránsito de aeronaves a baja altura sobre el espacio. Preocupa especialmente el tema del tránsito de las aeronaves a baja altura sobre el espacio natural protegido y las zonas aledañas ocupadas por numerosas aves.

Se solicita asimismo una profundización sobre el tema de las aguas vertidas al río procedentes de los sistemas de drenaje del aeropuerto, que deberán tener el suficiente nivel de calidad para no variar el de las aguas del cauce ni afectar a la fauna piscícola del río.

La Dirección General de la Red de ENP y Servicios Ambientales indica que en relación a la posible afección del proyecto sobre el río Guadalhorce y algunos de sus afluentes, es necesario que el estudio de impacto ambiental considere algunos aspectos tales como el caudal máximo de avenida, la determinación de las llanuras de inundación, la sección efectiva de desagüe y el estado actual de la vegetación en las zonas de ribera.

Asimismo, se deberán cuidar especialmente los diseños y el buen funcionamiento de los tratamientos de las aguas superficiales procedentes de pistas y viales, con el fin de evitar el vertido directo al río Guadalhorce de grasas, combustibles o cualquier otro vertido incidental sobre acuéllas y, por consiguiente, su llegada a las playas próximas.

Con relación a la posible afección a la calidad química y física del aire la Dirección General para la Biodiversidad solicita incluir la identificación y valoración de los impactos derivados del movimiento de tierras y maquinaria durante la obra.

Asimismo, se debe evaluar adecuadamente el tráfico de aeronaves en la fase de explotación, tanto por el impacto sobre la calidad del aire como por el incremento del ruido producido.

En este sentido, el ayuntamiento de Málaga. Servicio de protección del medio ambiente cree oportuno la aplicación de restricciones horarias y la aplicación estricta de la disciplina en las operaciones aeronáuticas de aproximación y despegue.

Asimismo, considera necesario, antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista, la insonorización de las viviendas hasta bajar el nivel de ruido a los 30 dB(A) noche y 35 dB(A) día incluyendo el acondicionamiento de aire de las mismas.

Igualmente, pide un compromiso por parte del promotor para la realización de Estudios Acústicos periódicos y de los ajustes necesarios para que los vecinos disfruten de un medio ambiente adecuado, cuidando que las molestias que produzca el aeropuerto se minimicen.

Ante la posible afección a la fauna la Delegación Provincial de Málaga pide la realización de un estudio específico conforme a una metodología de muestreo «in situ» que estudie, entre otros aspectos la ubicación de los puntos de nidificación de las aves, áreas de vuelo y campeo, pasillos aéreos preferenciales, alturas de paso, rutas de migración pre y postnupcial para las aves y uso que la avifauna y los quirópteros hacen de la zona, determinando en su caso las áreas peligrosas y las condiciones meteorológicas que potencian dicha peligrosidad. Se hará especial incidencia en las posibles afecciones sobre los valores naturales de la avifauna del Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce.

En este sentido, la Diputación Provincial de Málaga. Área de Medio Ambiente y Articulación Territorial. Considera que se debe realizar el diseño de algunos modelos predictivos sobre los efectos ambientales del proyecto para valorar los posibles impactos a corto, medio y largo plazo.

La Dirección General de la Red de ENP y Servicios Ambientales. Con el fin de garantizar la estabilidad estructural de los suelos ante las obras de encauzamiento, considera que se deberán analizar las siguientes características geotécnicas: drenaje interno y permeabilidad; consistencia, compacidad, elasticidad y plasticidad; resistencia a los esfuerzos cortantes o cizalladura; susceptibilidad a las deformaciones por cambios de volumen; capacidad portante, erosión actual y erosionabilidad.

Asimismo, la Diputación Provincial de Málaga. Área de Medio Ambiente y Articulación Territorial, ante la posible afección a los suelos destaca algunos de las afecciones derivadas del proyecto en relación con la geomorfología; a la modificación de la escorrentía superficial en una zona en la que las inundaciones periódicas son frecuentes; la merma de los recursos hídricos como consecuencia de la impermeabilización de una amplia superficie de recarga; cambios en los usos del suelo con merma de los agrícolas e industriales y deterioro de la calidad física y química del aire.

Organismos Consultados	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	-
Subdelegación del Gobierno en Málaga	X
Confederación Hidrográfica del Sur de España	-
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	-
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ..	X
Dirección General de Regadíos y Estructuras de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía	-
Diputación Provincial de Málaga	X
Departamento de Ecología y Geología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga	-
Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga	-
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España	-

Organismos Consultados	Respuesta
A.D.E.N.A	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
S.E.O	-
Federación Andaluza de Asociaciones para la Defensa de la Naturaleza	-
Federación Ecologista Malagueña	-
SILVEMA	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Málaga	X
Ayuntamiento de Torremolinos	-

6. Información pública

Durante el período de información pública se ha presentado una alegación por parte de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, la cual destaca que existen diferencias entre las isófonas recogidas en el estudio de impacto ambiental y las que contiene el Plan Director actualmente en revisión y solicita que se les indique a que isófonas hay que respetar para aprobar el PGOU el cual se encuentra en revisión.

Asimismo, dentro de este trámite la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ha emitido informe en el cual, después de hacer una serie de consideraciones de carácter general, señala que en el estudio de impacto ambiental se menciona que el paraje natural de la desembocadura del Guadalhorce «no se verá sobreolado por aeronaves a baja altura mas que de manera esporádica», sin especificar en qué condiciones se contempla tal posibilidad.

Por este motivo solicita que se debe concretar en qué circunstancias se producirían los citados sobrevuelos.

7. Integración del proceso de evaluación

A continuación se analizarán los posibles impactos detectados en el proceso de evaluación y las medidas correctoras y protectoras planteadas por el promotor.

En la fase de construcción, los efectos sobre la calidad física del aire se derivan principalmente de los ruidos emitidos durante la ejecución de las obras.

Salvo en el caso del transporte de tierras y materiales, las actuaciones tendrán lugar en el interior del nuevo recinto aeroportuario sobre una zona rodeada de suelo de naturaleza fundamentalmente industrial. Tan sólo el tráfico de vehículos pesados a lo largo del recorrido desde la zona de extracción, préstamo Doña Ana, situado en la Barriada Doña Ana de Cártama, podría ocasionar ciertos efectos sobre las urbanizaciones y núcleos habitados que existan en las inmediaciones de los caminos de acceso seleccionados. Se han planteado dos alternativas para el acarreo de materiales desde el préstamo al aeropuerto. La primera de ellas es el uso de camiones bañera por una carretera convencional (MA-9002) y la segunda el empleo de «dumpers», realizando el acarreo por una pista extraviaria.

El empleo de «dumpers» a través de pistas extraviarias, tal y como se plantea en la segunda alternativa, reduce las molestias acústicas ocasionadas a la población. El trazado discurre cercano a la margen derecha del río Guadalhorce por tierras ocupadas principalmente por plantaciones de cítricos y cultivos hortícolas de regadío, lo que evitaría el contacto con núcleos residenciales.

Las viviendas afectadas son diseminadas y los niveles actuales de ruido se deben a su proximidad a una infraestructura viaria.

Durante la fase de operación el principal impacto que puede producirse en el entorno aeroportuario es el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves.

Se han analizado conjuntamente las huellas sonoras resultado de la modelización, correspondientes a tres escenarios de cálculo, para cada uno de los umbrales de calidad acústicos fijados y cada período temporal. Los índices empleados han sido Leq día 65 dB(A) y Leq noche 55 dB(A). Se han considerado los siguientes escenarios:

Escenario de referencia. En este escenario se prevé que estarán finalizadas las obras actualmente en curso y cuyos impactos fueron valorados y controlados por la declaración de impacto ambiental de septiembre de 2003.

Escenario de puesta en servicio de la nueva pista. Este escenario se basa en el régimen operativo previsto como consecuencia de la modificación del campo de vuelo.

Escenario futuro. Corresponde al régimen de explotación en el horizonte de desarrollo previsible planteado por la Propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Málaga.

Las principales conclusiones que se desprenden de los resultados obtenidos en la simulación realizada para analizar el factor de impacto acústico son las siguientes:

Las huellas de $Leq_{día}$ 65 dB(A) y/o Leq_{noche} 55 dB(A) afectan exclusivamente a los términos municipales de Málaga y de Alhaurín de la Torre.

Durante el período diurno, la transición en el régimen de funcionamiento a dos pistas aumenta ligeramente en términos de superficie total, respecto al escenario de referencia.

Durante el período nocturno las diferencias entre escenarios son más marcadas.

La afección sobre suelo residencial se reduce muy acusadamente en la transición operativa de una a dos pistas para posteriormente ir aumentando de forma paulatina hasta alcanzar el escenario futuro. El brusco descenso se debe a la eliminación de la afección existente en Zapata y la reducción en la superficie afectada del enclave de La Castañeta.

El número de viviendas afectadas será 560. No obstante, 398 viviendas de las 560 inventariadas se encuentran incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico consecuencia de la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del Aeropuerto de Málaga», aprobada mediante Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente (BOE número 240, de 7 de octubre de 2003).

Con respecto a la calidad química del aire se durante la fase de construcción los posibles efectos se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra.

Según el cálculo realizado, los valores totales más significativos son: 1.352.000 toneladas de CO_2 , 22.800 toneladas de NO_x , 20.900 de CO y un consumo de fuel (FC) de 431.000 toneladas.

Los valores de emisiones contaminantes estimados para la fase de construcción resultan altos. Sin embargo, se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra en un entorno caracterizado por la baja densidad de población.

En términos generales, se puede afirmar que la afección a la calidad química del aire es media, ya que resulta sensible sin llegar a producir una superación de los límites legales analizados en núcleos de población como consecuencia de las actuaciones previstas.

Los efectos potenciales sobre el suelo detectados en la fase de construcción son: la modificación de las formas de relieve, la pérdida de suelo productivo y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de los movimientos de tierras, de la apertura y trasiego por los caminos de acceso a la obra e instalaciones, de la creación de desmontes y terraplenes, así como de las labores en las canteras y vertederos asociados.

La superficie afectada por las obras de ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de Málaga en la que puede darse alguno de estos efectos, asciende a algo más de 200 has de suelos mayoritariamente pertenecientes a la clase de los Inceptisoles.

Los principales impactos para la fase de operación son la ocupación permanente de suelo productivo y la posible alteración de las propiedades químicas del suelo por vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos.

El sistema hidrológico del ámbito de estudio puede sufrir algún tipo de modificación como consecuencia de las acciones derivadas de la ejecución de las obras, los principales impactos que pueden tener lugar sobre este factor son:

El incremento de la escorrentía, en detrimento de procesos de infiltración y percolación, debido a las actuaciones que suponen la retirada de la cubierta vegetal

Modificación de la dinámica hidrológica natural de los arroyos Ciriano y Bienquerido.

La afección en dos tramos de la franja de seguridad de la nueva pista y de parte de las luces de aproximación de la cabecera 12 al cauce de aguas altas del río Guadalhorce.

Riesgo de afección al sistema hidrológico por vertidos accidentales, así como por las modificaciones en la escorrentía y en la infiltración derivadas de las alteraciones en el relieve que producen préstamos y vertederos.

Durante la fase de operación los impactos principales serán la reducción de la superficie de infiltración por ocupación y asfaltado de suelo, los cambios en el nivel freático, la posible alteración del balance hídrico, la posible alteración de la calidad de las aguas por vertidos accidentales y el incremento de la demanda de recursos hídricos, debido al aumento del número de operaciones en el aeropuerto.

Asimismo, el principal impacto sobre la hidrología subterránea detectado en la fase de construcción es la posible afección a las aguas del subsuelo por vertidos accidentales. Teniendo en cuenta la inmediata relación entre la infiltración superficial y el acuífero somero que existe en la zona, los efectos de los vertidos accidentales sobre el suelo o sobre las aguas superficiales, pueden extenderse rápidamente, dada la alta permeabilidad del sustrato, a las aguas subterráneas.

Los principales impactos detectados sobre este factor en la fase de operación son:

Reducción de la superficie de infiltración por ocupación y asfaltado de suelo

Cambios en el nivel freático. La reducción del volumen de recarga al acuífero conlleva pequeños cambios en la altura del nivel freático, provocando un descenso general de la altura en el margen derecho del río, además de un descenso de la velocidad del flujo.

Alteración del balance hídrico. En este área se produce una disminución de caudales del acuífero al río y otra algo menor al mar

Alteración en la calidad de las aguas. La ampliación del campo de vuelos puede incrementar el riesgo de impacto, debido al aumento de los posibles focos de contaminación,

Los principales impactos sobre la vegetación son la eliminación de comunidades vegetales por desbroce y ocupación del suelo y la degradación de la vegetación ocasionada por maquinaria de obra, aunque en la superficie que será ocupada no existe ninguna formación natural ni comunidades vegetales singulares.

Esta zona se encuentra muy antropizada y prácticamente toda el área afectada está dedicada a la agricultura, principalmente a la producción de caña de azúcar, cultivos herbáceos de regadío y pastos.

De forma directa las principales afecciones a la fauna, en la fase de construcción, se producen por la alteración de los hábitat faunísticos y de las especies animales asociadas a ellos e, indirectamente, por el incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra, fundamentalmente durante el movimiento de tierras. Igualmente, estas actividades producirán la fragmentación de los territorios y áreas de actividad de los individuos o poblaciones afectadas.

Por tanto, los principales impactos sobre la fauna durante la fase de construcción, se sintetizan en la alteración y fragmentación de hábitats y en las molestias e interferencias derivadas de actividades ruidosas.

Los principales impactos analizados en la fase de operación en relación al factor faunístico son:

Riesgo de conflictos entre aves y tráfico aeroportuario. La comunidad de aves que desarrolla sus actividades dentro del aeropuerto, o que utilizan parte de él en algún momento determinado, puede provocar algunas interferencias con el normal funcionamiento del tráfico de aviones

Invasión del campo de vuelos por parte de vertebrados terrestres, que puede producirse de modo esporádico y accidental en relación a los hábitats del entorno del aeropuerto o, incluso debido a la existencia de algunos que no estén adecuadamente gestionados en el interior de éste.

Alteración del ecosistema acuático. El encauzamiento de los arroyos Ciriano y Bienquerido, puede llegar a crear, en determinadas condiciones si no se gestionan adecuadamente, ciertas zonas atractivas para la fauna acuática o asociada a las zonas húmedas.

Efectos del ruido y de la contaminación atmosférica sobre las poblaciones animales. Aunque se desconoce con exactitud el alcance sobre cada uno de los grupos faunísticos, sí están constatados esos efectos.

Dentro del área de actuación no se encuentra ningún espacio natural protegido. El espacio natural más cercano al ámbito de estudio es el denominado «Paraje Natural de la Desembocadura del Guadalhorce».

El principal impacto posible sobre el patrimonio arqueológico es el que puede producirse en la fase de construcción con la destrucción de los restos que existan en el subsuelo. Para ello y con el conocimiento de los yacimientos inventariados hasta el momento se aplicarán las medidas preventivas y correctoras oportunas que minimicen los efectos del impacto.

Los impactos sobre el factor socioeconómico son principalmente positivos y se traducen principalmente en la generación de empleo tanto de tipo directo como indirecto. El empleo directo generado se ha calculado y asciende a 632 personas/año y el indirecto a 727.

Los efectos derivados de la ejecución del proyecto sobre las infraestructuras y servicios existentes se reducen a interrupciones en el servicio muy localizadas en el tiempo y en el espacio. Todas las infraestructuras y servicios afectados serán repuestos tanto por Aena como por otros organismos cuando corresponda la competencia, en el menor plazo posible.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes durante la fase de construcción, se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica, por encima de los límites establecidos en la legislación vigente. Estás medidas son:

Prevención del ruido en la maquinaria de obra.

Planificación de las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma.

Durante la fase de operación se tomarán una serie de medidas en materia de ruido que son las siguientes:

Cumplimiento de procedimientos operativos.
 Adopción de enfoque equilibrado.
 Reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente.
 Medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo.
 Procedimientos operativos de reducción de ruido.
 Restricciones operativas.
 Actualización de las isófonas.
 Ejecución plan de aislamiento acústico.

En concreto, las maniobras de aterrizaje y despegue en el Aeropuerto de Málaga por la pista (12-30), se llevarán a cabo de forma que se minimice el impacto acústico. Para alcanzar este objetivo, los aterrizajes se realizarán por la cabecera 12 y los despegues por la cabecera 30, salvo en los casos que se indican a continuación:

Actuaciones de mantenimiento en la pista (14-32), las cuales serán informadas con suficiente antelación a los representantes de los municipios afectados.

Contingencias en la pista (14-32) que pudieran dejar inoperativa esta pista.

Aproximación frustrada por la cabecera 12.

Estas maniobras se realizarán, respetando los procedimientos de seguridad operativa, de manera que la trayectoria se aleje tanto, en vertical como en horizontal lo más posible del paraje natural de la desembocadura del Guadalhorce.

Las medidas relativas a los impactos en fase de construcción sobre la calidad del aire en el entorno de las obras y medios circundantes, serán preventivas, tendentes a evitar concentraciones de partículas y contaminantes en el aire por encima de los límites establecidos en la legislación vigente, estas se resumen a continuación:

Prevención de la emisión de partículas.

Prevención de las emisiones procedentes de los motores de combustión.

El promotor propone medidas para la fase de operación que deberán ser estudiadas para determinar su viabilidad en las condiciones particulares del aeropuerto y, en su caso, programar su implantación.

Medidas relativas a procedimientos de operación.

Medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

Con objeto de suprimir o atenuar los impactos sobre el suelo en la fase de construcción se han diseñado las preceptivas medidas protectoras y correctoras, que se enumeran a continuación:

Ordenación de la localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra.

Caracterización y gestión de suelos contaminados.

Acopio, mantenimiento y reutilización de la tierra vegetal.

Reutilización de escombros y de tierras excedentarias o, en su caso, transporte y vertido a vertederos legalmente autorizados.

Plan de gestión de los residuos de la obra.

Acondicionamiento de suelos compactados.

El aeropuerto en la fase de operación desarrollará un plan para la gestión de los residuos generados en el desarrollo de su actividad. Este plan detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino.

En cuanto a la protección de la calidad de las aguas se tendrá en cuenta el control de vertidos y las aguas sanitarias. Los campamentos de obra deberán dotarse de un sistema de saneamiento adecuado. Durante la fase de explotación se tendrá en cuenta vertidos de aguas hidrocarbonadas procedentes de plataformas serán tratadas en separadores de hidrocarburos, antes de su vertido a los cauces. El aeropuerto dispondrá de un sistema adecuado para el tratamiento de las aguas de sentina, que consistirá bien en la dilución previa hasta alcanzar el nivel adecuado para no alterar las condiciones de funcionamiento de la depuración biológica, bien el tratamiento previo físico-químico de estas aguas hasta la reducción adecuada de las concentraciones de oxidantes y se protegerán las aguas superficiales y de los cauces mediante sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales para evitar el vertido de aguas contaminadas con hidrocarburos.

El vertido a los cauces cumplirá con los requisitos recogidos en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico y será autorizado por la Cuenca Mediterránea Andaluza, Agencia Andaluza del Agua.

Con relación a la afección por ocupación del cauce de las aguas altas del río Guadalhorce, el promotor ha elaborado un modelo matemático en el que evalúa el posible impacto por intrusión en el citado cauce, llegando a la conclusión que dicha ocupación no produce ningún impacto significativo sobre el mismo.

Se descompactará el suelo y se repondrá las especies vegetales en la fase final de ejecución de la obra, como resultado de la afección por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría (abril-junio) de la avifauna. Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras.

Se elaborará un Programa de Gestión del Hábitat para las especies que han sido detectadas en el ámbito del aeropuerto tanto para evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas como para ocasionar las menores molestias a la avifauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística del entorno del proyecto. Asimismo se tomarán medidas en el vallado perimetral del aeropuerto que dificulten la entrada de la fauna, se gestionará el cultivo de tal forma que minimice la atracción de animales en busca de alimento o refugio, se reforzará el Servicio de Control de Fauna y por último se realizarán actuaciones en el exterior del SGA para el control de ciertos focos de atracción de fauna.

Como consecuencia de la ubicación de la segunda pista que discurre casi paralela con el río Guadalhorce, el promotor ha realizado una previsión de actuación del servicio de control de fauna con una segunda pista operativa, en el que concluye que como medida preventiva comenzarán los trabajos de expulsión de fauna al menos un año antes de iniciar la puesta en servicio de la pista. La zona de actuación será en todo el aeropuerto, intensificándose en las zonas de cabeceras, tal y como se representa en el plano «actuación del servicio de control de fauna» en el anexo I.

Se realizará la vigilancia en toda la zona de obras de la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales, por parte de un técnico especialista. En el caso de que se localicen indicios de la existencia de restos que se supongan de interés, deberá ponerse el hecho en conocimiento de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, que establecerá las determinaciones necesarias para rescatar los materiales de los yacimientos.

El estudio concluye con el programa de vigilancia ambiental, el cual define los criterios generales y los objetivos de vigilancia y control para las fases de construcción y la fase de operación, así como la topología de informes que serán emitidos durante el período de vigilancia.

8. Condiciones específicas

Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas:

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre cauces, vaguadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Protección atmosférica:

El promotor establecerá un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica en el que se especificarán los parámetros a controlar, necesidades mínima de estaciones, posibles ubicaciones, periodicidad de los controles para cada uno de los parámetros y tratamiento y análisis de los datos obtenidos para lo cual será necesario calcular las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera.

A la vista de los resultados obtenidos el promotor establecerá las medidas correctoras necesarias para minimizar la afección.

Protección acústica:

Con objeto de minimizar las afecciones acústicas se tomarán las siguientes medidas:

Los contratistas garantizarán que toda la maquinaria de obra cumplirá con los requisitos de máxima potencia acústica establecidos en la Directiva 2000/14/CE del Parlamento del Consejo de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población. Se limitará la realización de trabajos molestos para las personas como excavaciones, movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el período de 22 a 8 horas.

A efectos de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos afectados por las isófonas. Asimismo, formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de la huella.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará en el plazo de un año desde la fecha de publicación de la presente declaración, las isófonas definidas por Leq_{día} 55-80 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 45-70 dB(A) (23h-7h) en intervalos de 5dB(A), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje, para el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones recogidas en la correspondiente declaración de impacto ambiental.

La elaboración de las citadas isófonas, se llevará a cabo de acuerdo con el documento «Criterios para la determinación de las isófonas para la aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico», definido por el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento con fecha 17 de marzo de 2004.

En función de los resultados obtenidos, el promotor elaborará el correspondiente Plan de Aislamiento Acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, Leq_{día} 65 dB(A) y/o Leq_{noche} 55 dB(A), que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, en orden a conseguir el objetivo de que en su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico serán remitidas a la Comisión de Seguimiento y Gestión en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la declaración de impacto ambiental, para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará que dicho documento se ajustan a lo exigido en la presente declaración.

Para que dicho Plan pueda estar finalizado en los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes de aislamiento acústico y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la citada conformidad.

Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en el que los niveles sonoros superen el Leq_{día} 80 dB(A) y/o Leq_{noche} 70 dB(A) o que las medidas de aislamiento acústico no resulten técnicamente eficaces. La Comisión será la encargada de proponer al órgano sustantivo la adopción de estas medidas compensatorias.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad.

Una vez entren en servicio las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en los puntos que proponga el plan de vigilancia ambiental y en aquellos puntos que, justificadamente, proponga la Comisión. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra.

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. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003 del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo

En relación con la red de control del ruido, dado el incremento previsible de la demanda del aeropuerto, Aena en el plazo de un año a partir de la presente declaración, diseñará una campaña de mediciones acústicas con sonómetros portátiles, en la que definirá el número de puntos de medida, la duración y el período del año más adecuado para realizar las mediciones. En función de los resultados de esta campaña, se establecerá, la necesidad de instalar un sistema fijo de medición, y si no fuera así, se elaborará un plan de actuación en el que se establecerá la periodicidad con que se deberán realizar las mediciones utilizando sonómetros portátiles. Además, con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incor-

porará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental, se pedirá en su caso, la necesidad de completar las medidas correctoras realizadas.

Medidas de protección del patrimonio cultural:

Con carácter general, se vigilará en toda la zona de obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales mediante un arqueólogo a pie de obra.

Se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley.

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al órgano competente de la comunidad autónoma para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental», en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras.

En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante, los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

9. Seguimiento y vigilancia

Aena ejecutará el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el fin de poder llevar a cabo el control y seguimiento de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos, así como de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras previstas. Si se observara que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente contempladas, se procederá a la propuesta de nuevas medidas. En relación con el programa de vigilancia ambiental de la fase de explotación el promotor indica que se realizará por el propio aeropuerto según sus métodos y sistemas de gestión medioambiental. No obstante, será necesario que además de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental, contemple los propuestos en la presente declaración. El plan de vigilancia ambiental de la fase de explotación, será remitido a la Dirección General de Aviación Civil previo a la entrada en servicio de las instalaciones proyectadas para su estudio y consideración como responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la declaración de impacto ambiental.

En el programa de vigilancia propuesto por el promotor se plantea la designación de un Director Ambiental de Obra que se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos. Por otro lado, las contratistas ejecutoras de los proyectos, deberán entregar antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PACA) propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un Responsable de Medio Ambiente cuya misión será la ejecución del PACA, que estará en obra de forma permanente, realizará los controles previstos, elaborará los informes periódicos medioambientales y proporcionará al promotor toda la información que éste le demande sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. En el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica, si la hubiese, nombrará también un Responsable de Medio Ambiente.

Se llevarán a cabo todos los pasos propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental para la aplicación del programa de vigilancia ambiental en relación con la inclusión de requisitos medioambientales en los expedientes, Plan de Aseguramiento de la Calidad, diario ambiental de obra, inspecciones y control y remisión de informes, así como el procedimiento propuesto para el control de los parámetros ambientales de obra para la protección de los suelos, protección de la vegetación y espacios protegidos, protección de la fauna, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la calidad de las aguas, gestión de residuos, protección del patrimonio cultural, mantenimiento de la permeabilidad territorial, localización de préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

10. *Conclusión*

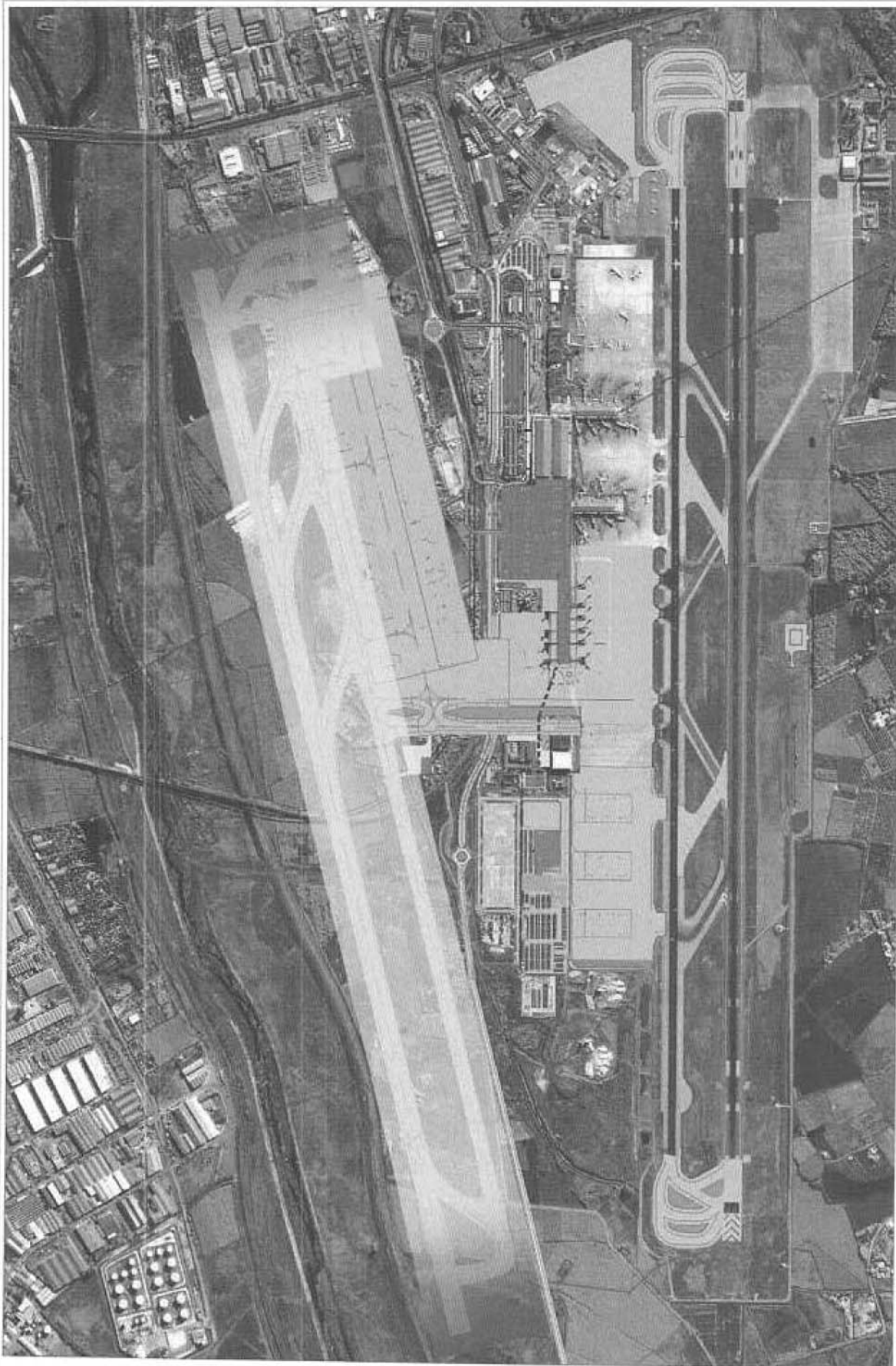
En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolu-

ción emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 20 de junio de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Ampliación del Campo de Vuelos» del aeropuerto de Málaga, concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, en la realización de la alternativa 3 propuesta por el promotor, con los controles y medidas correctoras propuestas y las condiciones específicas contenidas en esta declaración, que dan respuesta a lo planteado en el período de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace publico y se comunica a la Dirección General de Aviación Civil para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 21 de junio de 2006.—El Secretario general para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I



 Ayuntamiento de Espademe Proyecto Urbanístico	Zona de especial protección Zona de actuación	Forma	Parcela
		Contorno	Límite Urbanístico
		2017/05/2000	1
		VRM	VRM

