

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 20551** *Resolución de 25 de septiembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Desdoblamiento de la Rodadura Interna Plataforma frente al «NAT» en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández».*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 27 de enero de 2023, tiene entrada en esta Dirección General, procedente de ENAIRE (Ente Público Empresarial adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Desdoblamiento de la Rodadura Interna Plataforma frente al «NAT» en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández».

El promotor del proyecto es AENA, SME, SA, y el órgano sustantivo ha sido ENAIRE hasta el 8 de junio de 2023, fecha en que esa competencia es asumida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en virtud de la disposición final tercera del Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial ENAIRE, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.

La actuación se ubica en el Aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández y consiste en la ampliación de la plataforma frente a la nueva área terminal (NAT) para permitir operaciones de aeronaves tipo E.

Con fecha 13 marzo de 2023, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En virtud del apartado 3 del citado artículo, el 30 de mayo de 2023, se realizó un requerimiento al órgano superior jerárquico de la Dirección General del Medio Natural y Evaluación Ambiental, cuyo informe tuvo entrada en esta Dirección General el 7 de junio de 2023.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Central</i>	
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
D.G. de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S.G. de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Delegación del Gobierno en Valencia.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Autonómica</i>	
D.G. de Calidad y Educación Ambiental. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
D.G. de Medio Natural y Evaluación Ambiental. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. del Agua. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
D.G. de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Salud Pública y Adicciones. Consejería de Sanidad Universal y Salud Pública. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Prevención de Incendios Forestales. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
D.G. de Política Territorial y Paisaje. Secretaria Autonómica de Política Territorial, Urbanismo y Paisaje. Generalitat Valenciana.	No
Secretaria Autonómica de Seguridad y Emergencias. Consejería de Justicia, Interior y Administración Pública. Generalitat Valenciana.	No
D.G. de Transición Ecológica. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
<i>Administración Local</i>	
Ayuntamiento de Alicante/Alacant.	No
Ayuntamiento de Elche/Elx.	No
<i>Otros</i>	
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina-APNAL.	No
WWF/Adena.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

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

a) Características del proyecto:

El objeto del proyecto es la ampliación de la plataforma frente a la nueva área terminal (NAT) del aeropuerto de Alicante para permitir operaciones de aeronaves de tipo E y resolver el problema de congestión que se da cuando se produce la circulación simultánea de aeronaves en sentido de entrada y salida a la plataforma. De esta manera, se pretende disminuir el tiempo de ocupación de la pista e incrementar los márgenes de

seguridad y de calidad en las operaciones y servicios prestados en las instalaciones del aeropuerto. Las principales actuaciones que se van a desarrollar serán:

- Pavimentación con firme flexible de las siguientes zonas: calle de rodaje (3,5 ha); vías de servicio y zona *Handling* (1,3 ha); zona de reposición del camino perimetral (0,3 ha); y zona de transición del pavimento nuevo con el existente.
- Muro de contención de tierras en el límite norte de la plataforma frente a la NAT, dando continuidad al muro existente, este muro será de bloques de hormigón prefabricado, con una altura de 8 m y una longitud de 194 m, generando un talud en el límite este de la plataforma que será revestido mediante una geomanta de refuerzo, con el objeto de proteger el talud frente a la erosión.
- Movimientos de tierra y pavimentaciones necesarias, drenaje y depuración de aguas residuales, iluminación, señalización y la reposición de los servicios afectados.

Según consta en la documentación, el proyecto es conforme con la zonificación del Plan Director del Aeropuerto, que fue aprobado mediante Orden Ministerial, de 19 de julio de 2001.

El emplazamiento elegido para la implementación del proyecto se considera la única ubicación posible, ya que el espacio disponible para ello está limitado al este de la actual plataforma, estando el resto de las áreas adyacentes ya ocupadas por otras instalaciones aeroportuarias y vías de transporte. Además, se ha analizado la alternativa 0 de no actuación, que se descarta porque el aeropuerto en diciembre de 2017 se recertificó conforme al Reglamento (UE) n.º 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, siendo necesarias las actuaciones proyectadas para que el aeropuerto pueda renovar el certificado con arreglo a la norma.

b) Ubicación del proyecto:

La actuación se ubica en el interior de la zona de servicio del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández, en terrenos pertenecientes al término municipal de Elche, a 10 km al este de su casco urbano, entre las pedanías de El Altet y Torrellano, en la provincia de Alicante.

c) Características del potencial impacto:

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el punto 1 del artículo 45 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Población y salud humana.

El documento ambiental estima que, en el entorno afectado por el ruido generado por las obras, no se localiza ningún edificio de uso sensible, siendo los edificios más cercanos los propios del aeropuerto. Por otra parte, también debe destacarse que buena parte de las actuaciones se realizan en las proximidades de las pistas de vuelo, carreteras, autopistas y, por lo tanto, en terrenos sometidos a niveles de ruido elevados.

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, y explanación. El ruido se concentra en las proximidades de los focos de obra y dentro de los límites de la zona de servicio aeroportuario. Como medidas preventivas para minimizar la generación de ruido, el documento ambiental señala que toda la maquinaria móvil dispondrá de silenciadores, y la maquinaria contará con el marcado CE, así como sus respectivas revisiones técnicas. Se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y

cajas de volquetes. Para la realización de los trabajos en período nocturno, se solicitará permiso al director de obra, indicando su localización, duración, horarios de trabajo, descripción de las operaciones y tipo de maquinaria a emplear, así como una estimación de los niveles sonoros previsibles.

En la fase de operación, la puesta en funcionamiento de estas instalaciones no supondrá una variación apreciable en los niveles de ruido globales en el entorno del aeropuerto, ya que la actuación no supone ninguna modificación de las condiciones de explotación aeroportuaria, especialmente en relación con el tráfico aéreo. En cualquier caso, el ruido generado se asocia al movimiento de aeronaves y la plataforma proyectada evita su congestión al posibilitar la circulación simultánea de aeronaves en sentido de entrada y salida a la plataforma, por lo que, en todo caso, disminuirá. Por ello, no se contemplan medidas adicionales al respecto, al margen de la verificación del cumplimiento de revisiones y mantenimientos de los vehículos que utilicen las instalaciones.

El Servicio de Protección de la Atmósfera de La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que no son previsibles efectos significativos sobre la calidad del aire o la contaminación acústica ya que no existe un incremento de la capacidad del aeropuerto en cuanto al número máximo de operaciones del aeropuerto o el tamaño de las aeronaves.

La Subdirección General de Seguridad Alimentaria, Laboratorios de Salud Pública y Sanidad Ambiental de la Generalitat Valencia emite informe favorable condicionado al cumplimiento de las prescripciones 1 a 3, que se añaden a esta resolución.

#### Cambio climático y calidad del aire.

En la fase de ejecución del proyecto, se origina la liberación de emisiones difusas de polvo, partículas y gases asociadas al funcionamiento de la maquinaria de obra, por lo que el promotor indica que se trata de un impacto moderado de carácter temporal. La mayor parte del consumo de combustible y emisiones totales del proyecto son consecuencia de los movimientos de tierras necesarios para la creación de la plataforma. En el cómputo global de emisiones, los movimientos de tierras supondrían un 69 % del total de CO<sub>2</sub> emitido a la atmósfera.

El promotor no prevé que se produzcan superaciones de los valores límite establecidos por la legislación (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero) para los contaminantes analizados, por lo tanto, no prevé que la obra afecte a las poblaciones y áreas residenciales cercanas al aeropuerto.

Como medidas protectoras, el promotor propone la utilización de buenas prácticas de obras, entre las que se incluyen: aplicar riegos sobre las superficies de trabajo, pistas de circulación y accesos no pavimentados, las explanaciones, y todas las superficies expuestas al viento y a la desecación. Además, si las actividades de la maquinaria hubieran de realizarse necesariamente en condiciones venteadas, deberán emplearse cortinas cortavientos. Añade que, para evitar el transporte de barro y polvo en las conexiones con la red viaria local, se procederá a la limpieza previa de los camiones que salgan de la zona de obras. También establece que el firme de los caminos de acceso de nueva creación se realizará con materiales adecuados para limitar la emisión de polvo, e indica que la emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas.

Durante la fase de operación, la actuación no modificará las condiciones de explotación aeroportuaria, consecuentemente, no se prevén impactos significativos sobre los niveles de contaminación química del aire y emisiones de gases de efecto invernadero, por lo que no se contemplan medidas adicionales al respecto.

La Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que el documento ambiental debe incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima. En este análisis se debe tener en cuenta la naturaleza y magnitud de las emisiones de gases de efecto invernadero (mitigación), y el análisis de la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático (adaptación).

Este órgano ambiental considera que, teniendo en cuenta las características del proyecto, así como el objetivo de la evaluación de impacto ambiental simplificada, el proyecto no causará efectos adversos significativos sobre el clima ni sobre las emisiones de carbono, por lo que no se considera necesario desarrollar valoraciones ni medidas adicionales.

#### Suelo.

Durante la fase de ejecución del proyecto, será necesario realizar movimientos de tierras (desbroces, desmontes y terraplenes) para la ejecución de las plataformas niveladas sobre las que se apoyan las superficies pavimentadas. Todo el desmonte de la explanación para la calle de rodaje, *handling* y camino perimetral será enviado a vertedero, siendo un total de 38.742,70 m<sup>3</sup>; sólo será reutilizada la tierra de la excavación de la planta separadora de hidrocarburos, colectores, zanjas, pozos, arquetas, etc., para el relleno de la propia obra (4.398,79 m<sup>3</sup>), y la tierra vegetal (1.483,15 m<sup>3</sup>).

Los suelos donde se plantea el proyecto se consideran de escasa calidad edáfica y de baja productividad. El terreno destinado a las nuevas construcciones permanentes (plataforma, camino perimetral, talud, etc.) y temporales (instalaciones auxiliares) es un suelo alterado que formaba parte de un campo de cultivo y que fue modificado debido a la construcción del aeropuerto, y durante unos años fue utilizado como aparcamiento.

El proyecto plantea generar un talud de grandes dimensiones mediante la incorporación de 308.067,86 m<sup>3</sup> de material procedente de préstamo. El talud será paralelo a la construcción de la nueva plataforma y se protegerá de la desestabilización y la erosión hídrica mediante geomanta reforzada en toda su superficie que, además, contribuirá a mejorar el impacto visual del talud.

Asimismo, el promotor identifica la posibilidad de que se produzcan episodios accidentales y puntuales de contaminación del suelo por derrames de sustancias contaminantes. No obstante, se trataría de incidentes puntuales de escasa relevancia ambiental y fácilmente controlables mediante las medidas propuestas. En las zonas de las instalaciones auxiliares se realizará la impermeabilización de un espacio específico para la realización de las tareas potencialmente contaminantes, como se indica en el apartado «agua».

El promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo y la generación de residuos. Alude al cumplimiento de la legislación específica en la materia y, además, recoge medidas dirigidas a minimizar la superficie afectada por las obras. Así, para evitar los impactos sobre el suelo contempla la aplicación de buenas prácticas de obra como señalización y jalonamiento; retirada, acopio y reutilización de tierra vegetal; desmantelamiento de las instalaciones temporales; laboreo de zonas compactadas y restitución del suelo a su estado original.

El documento ambiental señala que se evitarán las morfologías regulares y los cortes rectos y que, en el caso de realizar taludes, se procurará suavizar las aristas tendiendo a dejarlas redondeadas con cambios de pendientes graduales, además, la superficie deberá ser lo más rugosa posible. Así mismo, en los desmontes, se evitarán los canales paralelos a favor de pendientes producidas por los dientes de las palas al refinar los taludes, reduciendo así la posibilidad de aparición de cárcavas, y la restauración de los terrenos afectados temporalmente por las obras a su estado original.

Para asegurar la preservación de los suelos, se han incluido las prescripciones 4 y 5.

#### Agua.

La actuación se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Júcar. El río Vinalopó es el río más cercano al aeropuerto, sin embargo, se encuentra a unos 9,8 km al oeste. Al este del aeropuerto, a 170 m se encuentra el humedal «Saladar d'Aigua Amarga». La zona del proyecto no se encuentra en zona inundable para ningún nivel de peligrosidad según el PATRICOVA (Plan de acción de carácter sectorial sobre prevención del riesgo de inundación en la Comunitat Valenciana). Por lo tanto, el promotor descarta posibles

impactos sobre la red hidrológica y la calidad de las aguas superficiales, ya que la zona de actuación no se encuentra cerca de ninguna masa de agua superficial.

En la fase de ejecución, se descartan posibles impactos sobre la red hidrológica y la calidad de las aguas superficiales, la zona de actuación no se encuentra cerca de ninguna masa de agua superficial.

Como medidas preventivas durante las obras, el estudio de impacto ambiental indica que las instalaciones de obra se ubicarán siempre fuera de zonas de interés hidrológico, la apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando el desbroce de vegetación y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los cauces, se adecuará el paquete de firmes proyectado para la correcta protección de los acuíferos existentes. Las tareas de limpieza de la maquinaria de obra se realizarán, exclusivamente, en un sector acotado, situado en la zona de instalaciones auxiliares, que estará totalmente impermeabilizada y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En este caso, todo el perímetro estará dotado de una canaleta prefabricada de hormigón que dirige las aguas de lluvia, recogidas en la zona, hasta la balsa de decantación/sedimentación. Dicha zona dispondrá de material absorbente para la actuación inmediata en caso de derrame. Así mismo, el campamento de obra se dotará de un sistema de saneamiento adecuado, dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante conexión a la red de aguas residuales del aeropuerto.

Durante la explotación, se identifican como principales impactos aquellos relacionados con la generación de aguas contaminadas procedentes de la escorrentía superficial. Por ello, el documento ambiental contempla el tratamiento de las aguas pluviales de la plataforma mediante una planta separadora de hidrocarburos. Las aguas de escorrentía limpias procedentes del separador se incorporarán al actual canal de aguas pluviales y al drenaje general del sistema aeroportuario. El sistema de drenaje y colector diseñado permite la evacuación de las aguas pluviales de todo el recinto aeroportuario hacia su extremo este, y sus dimensiones están calculadas para permitir evacuar grandes cantidades de agua en caso de fuertes aguaceros (la intensidad media de cálculo se ha estimado en 115 mm/h para un período de 10 años y un tiempo de concentración de 10 minutos). Aunque el promotor no prevé que el proyecto implique una variación en la naturaleza, características físico-químicas o el volumen del vertido de aguas pluviales evacuadas procedentes del aeropuerto, comprobará la necesidad de recabar autorización de vertido en función de los parámetros de volumen y calidad del vertido, tras la ejecución del proyecto.

No se consideran posibles impactos en la calidad de las aguas subterráneas, ya que la naturaleza del vertido seguirá siendo la misma que el actual. De cualquier modo, debido a que se extraen muestras para analíticas de los piezómetros, éstos servirían de control y vigilancia en relación con la calidad de las aguas.

Vegetación, hábitats de interés comunitario y flora.

Los suelos del aeropuerto y sus inmediaciones presentan indicios de salinización que determina la presencia en la comarca de taxones vegetales halófilos.

En la zona en la que está previsto ampliar la plataforma y donde también se ubicará el campamento de obra se han realizado trabajos de campo el 30 de junio de 2022. Existe una formación vegetal típica de zonas xéricas y alteradas, con suelos de tendencia salina, que no presenta taxones de especial interés y que se encuentra muy degradada y empobrecida respecto a las series de vegetación climácicas de la zona, tan sólo aparece parcialmente cubierta por ejemplares de ontina (*Artemisia herba-alba subsp. valentina*), barrilla de Alicante (*Halogeton sativus*), hierba de rocío (*Mesembryanthemum crystallinum*), olivarda (*Dittrichia viscosa*), gandul (*Nicotiana glauca*), viborera (*Echium creticum*) y *Acacia saligna*, entre otras. Todas las especies citadas son comunes y no se han encontrado especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero), ni el Listado valenciano de flora protegida (Orden 2/2022, de 16 de febrero).

El proyecto no afecta a ningún Hábitat de Interés Comunitario (HIC). Los HIC más próximos son el HIC «1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*)» y el HIC «1510 Estepas salinas mediterráneas (*Limonietaia*)», que se encuentra aproximadamente a 1 km al noreste y a 0,7 km al este, respectivamente, de la zona de actuación.

El impacto que la construcción y puesta en servicio cause sobre la vegetación de la zona vendrá dado, principalmente, por la eliminación o destrucción de la vegetación por el desbroce y despeje de la zona a ocupar. Entre las medidas preventivas para reducir los impactos sobre la vegetación, se encuentran los siguientes:

- La zona de acopios y el campamento de obra se ubicarán en el extremo noreste del recinto aeroportuario, anexo a la zona de actuación, la cual no posee prácticamente vegetación.
- La zona destinada a las nuevas construcciones ocupará un terreno que fue alterado por obras en el pasado.
- Se llevarán a cabo las medidas preventivas para minimizar el riesgo de vertidos y para evitar la dispersión del polvo generado por las obras.

La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, consultada la cartografía interna, no se observa en la zona de la actuación hábitat de interés comunitario alguno.

#### Fauna.

Según consta en el documento ambiental, se ha realizado un estudio faunístico mediante la realización de estaciones de observación de 15 minutos en zonas con buena visibilidad en el centro de las zonas afectadas. Además, se han prospectado zonas de roca y otros materiales susceptibles de albergar reptiles y se han anotado las especies observadas de forma directa o por rastros. El trabajo de campo se realiza el 30 de junio de 2022. Además, se ha consultado el «Estudio de riesgos de impacto con fauna 2016-2020» del propio aeropuerto realizado por el servicio de control de fauna, y se han consultado los listados actualizados de la presencia de aves, murciélagos y fauna terrestre en el aeropuerto y su entorno, para ese periodo de tiempo.

En la zona de estudio, se han identificado especies de fauna protegidas incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial. No obstante, no se ha identificado ninguna especie amenazada según el Catálogo Español de Especies Amenazadas, ni el Catálogo Valenciano de Especies de Fauna Amenazadas. Las especies de fauna potencialmente afectadas son las que utilizan los biotopos ubicados en espacios de las obras (mosaico de herbazal-matorral y antiguos cultivos en la zona de la nueva plataforma y en la zona colindante). En las prospecciones se han identificado conejo (*Oryctolagus cuniculus*), rata gris (*Rattus norvegicus*), araña tigre (*Argiope lobata*), tarántula ibérica (*Lycosa hispánica*) y del estudio realizado por el servicio de control de fauna destacan erizo (*Erinaceus europaeus*), lirón careto (*Eliomys quercinus*), culebra bastarda (*Malpolon monspessulanus*).

En el entorno aeroportuario han sido observadas algunas especies de avifauna, entre las que destacan: tarabilla europea (*Saxicola rubicula*), garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*), alcaraván (*Burhinus oedicephalus*) cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), vencejo común (*Apus apus*), vencejo pálido (*Apus pallidus*), tórtola turca (*Streptopelia turtur*), avión común (*Delichon urbicum*), golondrina común (*Hirundo rustica*). No se tiene constancia de puntos de nidificación próximos de ninguna de estas especies.

Los impactos identificados sobre la fauna durante la fase de construcción son la alteración y la pérdida de hábitat de campeo y alimentación para las especies que utilizan estas zonas, molestias derivadas de las obras (polvo, ruido, etc.) y atropello o pérdida de individuos por el movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria.

El documento ambiental establece que, dadas las características de la parcela en las que se llevarán a cabo las obras, no se afectará ningún hábitat faunístico valioso. Por

tanto, no se prevé que la realización del proyecto suponga un importante efecto sobre la fauna. Probablemente, el ruido disminuya en la zona de actuación debido a la eliminación de la congestión actual de los aviones, lo que significará un impacto positivo en este aspecto.

Con objeto de reducir las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, respetando tanto el periodo nocturno, como los periodos de cría de estas especies.

La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, consultado el Banco de Datos de Biodiversidad de la Comunidad Valenciana y realizado el informe de las cuadrículas UTM 1 x 1 km, no consta presencia en el ámbito del proyecto de especie prioritaria alguna.

Este órgano ambiental añade la prescripción 6 de esta resolución y recuerda que el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, establece la prohibición de destruir o deteriorar los nidos, vivares y lugares de reproducción, invernada o reposo de las especies de animales incluidas en el LESPRES.

#### Red Natura 2000 y Espacios Protegidos.

Las actuaciones y obras proyectadas no se encuentran en ningún espacio natural protegido, ni en la Red Natura 2000. No obstante, el documento ambiental señala como espacios más próximos al proyecto, a unos 3,1 km, aproximadamente, al sureste de la zona de actuación, el LIC y ZEPA «ES0000462 Clot de Galvany» y a 1,7 km al este, el LIC y ZEPA «ES0000214 Espacio marino de Tabarca»:

El Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) I407 Tabarca-Cabo de Palos» se sitúa a 1,7 km, aproximadamente, al este de la zona de actuación. Y la Zona Húmeda «Saladar d'Aigua Amarga» se encuentra a 0,6 km, aproximadamente, al este de la zona principal de actuación, aunque el nuevo banco de tubos donde se colocarán las instalaciones de electricidad y comunicaciones discurrirá a unos 300 m en su punto más cercano, penetrando en la Zona de Influencia del Saladar d'Aigua Amarga.

Dada la distancia a la que se ubican, el promotor afirma que las actuaciones previstas no tendrán una repercusión negativa sobre los espacios protegidos más cercanos al proyecto.

La Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que, dadas las características del proyecto, no es probable que se produzcan afecciones negativas sobre los hábitats naturales y/o las especies silvestres de interés comunitario. Por todo esto, considera que el proyecto no tendrá efectos apreciables sobre la Red Natura 2000.

#### Paisaje.

La localización de la zona de actuación se encuentra entre infraestructuras lineales como las carreteras N-338, N-332 y CV-849, junto con zonas urbanas, aparcamientos y zonas agrícolas de tipología variada, lo que hace notable la antropización del territorio afectado, que presenta valores de calidad y fragilidad paisajística bajos. La Salina d'Aigua Amarga es el paraje natural más cercano, y se encuentra fuera del ámbito de estudio. Es, por tanto, una zona poco vulnerable a la incidencia visual derivada de las obras del proyecto, por lo que el estudio ambiental concluye que el impacto sobre el paisaje no será significativo.

#### Patrimonio cultural.

El documento ambiental indica que, el BIC (Bien de Interés Cultural), más cercano al proyecto se encuentra aproximadamente a 1,8 km, y es la BIC «Torre de la Senieta»: No cabe esperar, por tanto, ninguna afección directa a los elementos del patrimonio histórico y cultural, si bien, se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra durante los



trabajos de movimientos de tierras para registrar la aparición de posibles indicios de vestigios arqueológicos, paleontológicos o etnográficos no inventariados, y se confeccionarán fichas etnológicas de los elementos que pudieran ser afectados.

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte informa favorablemente e indica que, según la legislación vigente, se llevarán a cabo labores de control y seguimiento arqueológico de los trabajos de desbroce y movimiento de tierra de excavación, de acuerdo con la autorización del Ministerio de Cultura y Deporte.

#### Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto, donde se analizan los riesgos naturales (incendios, movimientos geotécnicos, inundación, subidas del nivel del mar, fenómenos sísmicos), riesgos tecnológicos (transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas). El mayor riesgo frente a catástrofes naturales es debido a la actividad sísmica. La zona del levante peninsular donde se ubica el aeropuerto es una de las zonas con mayores actividades sísmicas de la península ibérica. Se considera que el proyecto al tratarse de una ampliación del aeropuerto presenta los mismos valores de vulnerabilidad del aeropuerto ya construido y que, por tanto, el riesgo en operación es similar al existente.

Por otra parte, con respecto al riesgo frente a accidentes graves, es el riesgo de derrame de sustancias peligrosas (como hidrocarburos) el que presenta un mayor riesgo asociado, puesto que las lluvias pueden arrastrarlas hacia receptores medioambientales. Sin embargo, la instalación cuenta con sistemas de tratamiento de las aguas pluviales en diferentes zonas, lo que minimiza dicho riesgo de contaminación.

La Dirección General de Prevención de Incendios Forestales de la Generalitat Valenciana informa que comprobada la planificación del Plan de Prevención de Incendios Forestales de la Demarcación Forestal de Crevillent, así como la del Plan local de prevención de incendios forestales del término municipal de Elche, no se observan infraestructuras planificadas en el ámbito propuesto.

#### Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El promotor incluye un PVA que pretende verificar la evaluación inicial de los impactos previstos contrastándola con los realmente verificados, controlar y vigilar la aparición de impactos no previstos, controlar la aplicación de cada una de las medidas correctoras previstas, proporcionar información acerca de la calidad y comprobar la eficiencia de las medidas correctoras adoptadas. Establece un seguimiento que persigue avalar la correcta ejecución de las medidas protectoras del proyecto. Al mismo tiempo, el seguimiento permitirá detectar las desviaciones de los efectos pronosticados o detectar nuevos impactos no previstos. Si fueran identificados, permitirá redimensionar las medidas propuestas o adoptar otras nuevas.

Antes de iniciar el PVA, el promotor designará un responsable. El coste de las tareas de vigilancia quedará a cargo del promotor.

Los controles más importantes propuestos por el promotor se señalan a continuación de manera resumida:

– Protección de calidad del aire: control de la presencia de polvo en el aire y su presencia en la vegetación, control del correcto mantenimiento y funcionamiento de la maquinaria, de la cubrición de acopios y camiones, de la realización de riegos y de la correcta velocidad de la maquinaria.

– Protección de calidad acústica: control de niveles de ruido durante las fases de obras, funcionamiento y desmantelamiento.

– Protección de suelos: control de jalonamiento y ocupación de suelos, ubicación de áreas auxiliares, control del acopio y conservación de la tierra fértil, vigilancia de la contaminación de suelos, control de la gestión de residuos y sustancias peligrosas, control de la erosión de superficies descubiertas.

– Protección de hidrología: comprobación de la correcta ejecución de balsas de decantación para la contención de las aguas de drenaje y los vertidos accidentales, análisis del efluente de las balsas de decantación, control de vertidos y arrastre de materiales a cauces.

– Protección de fauna: control de realización de prospección de la zona de actuación a fin de localizar nidos y/o refugios de especies clave o de interés, control de las restricciones temporales.

– Protección del patrimonio cultural: comprobación de la realización del control arqueológico de los movimientos de tierra según el plan de trabajo presentado y aprobado por la autoridad competente en la materia, la cual será consultada previamente.

Este órgano ambiental añade la prescripción 7 sobre el PVA a la presente resolución.

d) Prescripciones al Proyecto:

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

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 los informes recibidos de los organismos consultados.

Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

1. En las instalaciones o actividades que se deriven del desarrollo del proyecto, se evitará el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta, puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas.

2. Con objeto de evitar la proliferación de mosquito tigre (*Aedes albopictus*), deberán ponerse en marcha, durante la fase de obras, las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie. Esto mismo deberá considerarse para el diseño de los elementos del proyecto, evitando estructuras que puedan dar lugar al acúmulo de agua como consecuencia de la lluvia o el riego.

3. En la utilización de maquinaria y sistemas de riego y baldeo que para su funcionamiento utilicen agua con posibilidad de generar aerosoles, deberá contemplarse lo expuesto en el Real Decreto 487/2022, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

4. Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que se generaron, y el Real Decreto 646/2020,

de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero. Los excedentes de materiales naturales excavados deben entregarse en una empresa registrada como Valorizador de Materiales Naturales Excavados.

5. El material de préstamo deberá obtenerse, en todo caso, de canteras autorizadas de acuerdo con la legislación vigente, que cuenten con un plan de restauración.

6. Con carácter previo al inicio de los trabajos, se deberá realizar una prospección sobre la fauna y flora presentes con el fin de detectar la presencia de especies protegidas en la zona del proyecto y en sus inmediaciones. En caso de identificar especies protegidas, dicha circunstancia se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana quien, en su caso, establecerá las medidas necesarias al respecto.

7. Los resultados obtenidos en el PVA serán presentados ante el órgano sustantivo, como requiere la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. Se presentarán los siguientes informes derivados del plan de vigilancia ambiental:

- Previo al inicio de las obras sobre el cumplimiento de las prospecciones previas y el calendario de obra establecido.
- Informe de fin de obra, sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas durante la construcción.

### Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto «Desdoblamiento de la Rodadura Interna Plataforma frente al “NAT” en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a), «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Concretamente, en el grupo 7.b) del citado anexo II.

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.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

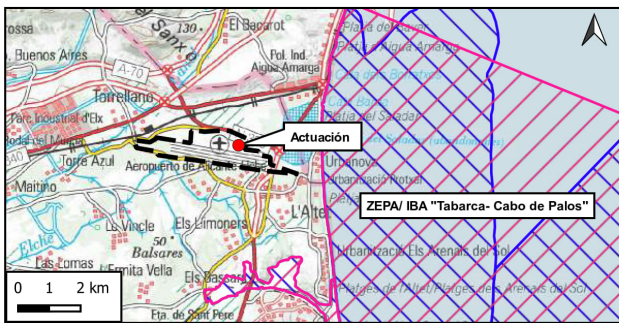
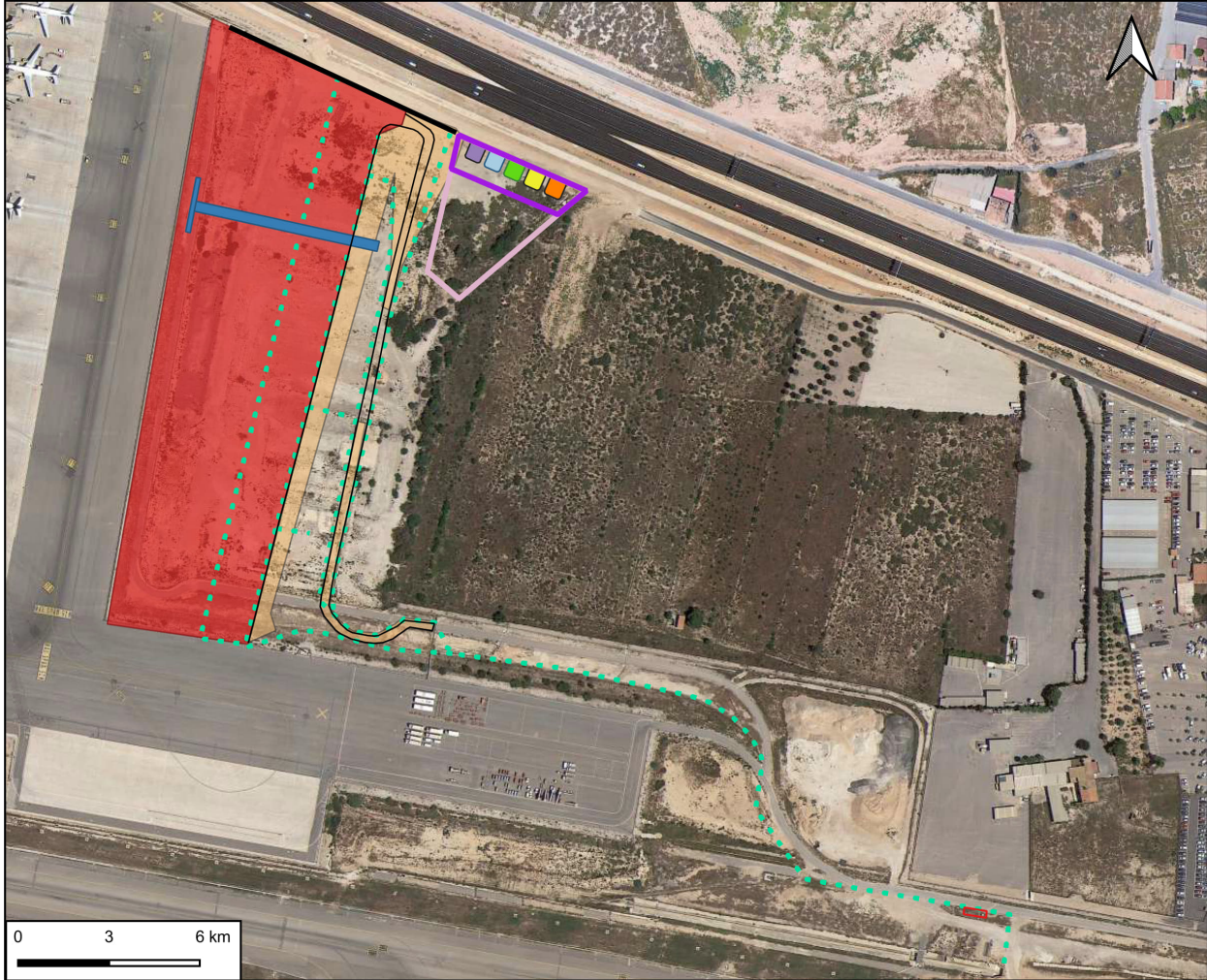
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Desdoblamiento de la Rodadura Interna Plataforma frente al “NAT” en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández», 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 en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, 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, 25 de septiembre de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

“Desdoblamiento de la rodadura interna plataforma frente al “NAT” en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández”



Zona de Actuación	Instalaciones Auxiliares	Medio Ambiente
Pavimento	Campamento de obras	ZEPA
Talud	Zona de acopios	IBA
Galerías de ventilación	Impermeabilización de parque de maquinaria y punto limpio	<b>Límites administrativos</b>
Planta de Separación de Hidrocarburos (PSH)	Balsa de decantación-sedimentación	Zona de Servicio Aeroportuario (ZSA)
Drenaje	Zona de limpieza de cubas y canaletas de camiones hormigonera	Límites provinciales
Muro	Zona de lavado de maquinaria de aglomerado	
Camino perimetral	Foso de lavado de maquinaria	

cve: BOE-A-2023-20551  
Verificable en <https://www.boe.es>