

II. Longitud: 380 m, en ramos discontinuos; cajeros: hormigón armado con mecinales y lámina geotextil; talud: Vertical; solera: Fábrica de hormigón.

III. Longitud: 350 m, zona del cuenco de áridos; Cajeros: hormigón armado con mecinales y lámina geotextil; Talud: Vertical; Solera: Fábrica de hormigón.

IV. Longitud: 180 m, zona de la desembocadura; Cajeros: Escollera; Talud: 1,5 H/IV; Solera: Escollera.

Además fue necesario ejecutar las siguientes obras de corrección: Puente sobre la autovía A-7, de Valencia a Barcelona; puente del ferrocarril de Valencia a Barcelona; puente de la carretera de Alboraya; puente del ferrocarril de FGV de Rafeibuñol; modificaciones en el permeado de los estribos del puente de Tavernes Blanques; dos caminos de servicio, uno a cada margen del encauzamiento; reposición de servidumbres (infraestructuras para riego, carreteras y caminos, tráfico peatonal, líneas eléctricas, telegráficas y telefónicas).

Con la solución adoptada en el proyecto modificado número 1 se consigue, por un lado, un drenaje permanente de los terrenos colindantes, fundamentalmente campos de chufas de gran riqueza agrícola, a la vez que una humectación con el mismo carácter que en condiciones normales, y, por otro lado, en relación con la supresión de la penetración en el mar, se reduce la superficie de actuación, evitando la afección a la ermita dels Piexets y a una zona de implantación popular y tradicional de pescadores.

El diseño hidráulico permite una mayor profundización en el lecho, lo que conlleva una intercomunicación entre el mar y los manantiales fluyentes situados aproximadamente en el último kilómetro, y con ello una interconexión que favorece el uso del tramo del barranco para la navegación y la pesca.

Se restituyen las servidumbres y los caminos de nuevo trazado en el tiempo y forma acordados previamente con los afectados, sin interrumpirse en ningún momento las labores necesarias para llevar a buen fin sus cosechas.

Se evita al máximo el tráfico de la maquinaria propia de la obra por los márgenes y caminos de servicio, utilizándose preferentemente el cauce y aportándose un riego permanente de los caminos.

Todos los materiales necesarios para la ejecución de las escolleras y los muros de gaviones y de hormigón se obtienen de canteras legalizadas y en explotación.

De acuerdo con los usuarios afectados por las obras, la parte de terreno superficial de aproximadamente 1 m de espesor, procedente de la excavación del cauce se retiró de forma selectiva y se depositó, para cada uno de los afectados, en el nuevo terreno destinado para cultivo. El resto se empleó, una parte en el relleno de los huecos producidos por la extracción de la escollera, y otra, en la construcción de la nueva terminal de carga Príncipe Felipe del puerto de Valencia.

La infraestructura necesaria para acometer las obras se ubicó en el propio cauce.

Una vez terminadas las obras se redactó el «Proyecto de integración medioambiental de encauzamiento del barranco de Carraixet, tramo entre el sifón y la acequia de Rascaña y el mar. Términos municipales de Alboraya y otros, Valencia», proyecto aún no ejecutado, si bien ha sido sometido a información pública mediante anuncio publicado en el «Boletín Oficial de la Provincia de Valencia» de fecha 4 de octubre de 1996 y aprobado para su ejecución con fecha 11 de diciembre de 1997 por la Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas. Este proyecto desarrolla las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental sobre los efectos negativos derivados de la ejecución de las obras de encauzamiento, así como sobre la integración ambiental de la misma en su entorno. Las medidas correctoras se refieren a la restauración de los ecosistemas que forman la línea de costa, tales como el sistema dunar, tarajal, pinar, ampliación y densificación del palmeral que rodea la ermita, y bosque de galería. Se acometen las actuaciones de acondicionamiento del terreno, desescombro y desbroce, movimiento de tierras, abonado, labores de revegetación mediante siembras y plantaciones arbóreas y arbustivas, acondicionamiento de senderos, mobiliario, puestos de pesca y barandilla de seguridad.

La Audiencia Nacional dicta sentencia el 12 de mayo de 1997, en la que se falla el recurso presentado en 1992, por el que se exponía que el proyecto debería contener un estudio de impacto ambiental, ya que dicho proyecto incluía la construcción de una autovía de nuevo trazado, lo cual hacía preceptiva su elaboración a tenor de lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, desestimándose esos razonamientos debido a que el proyecto modificado y realmente ejecutado, no contemplaba la planificación de una infraestructura de tales características. No obstante, la sentencia sí establecía la necesidad de obtener los estudios de impacto ambiental para la autorización de las obras proyectadas en el barranco, según lo dispuesto en el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

En cumplimiento de la mencionada sentencia, la Confederación Hidrográfica del Júcar ha redactado el documento denominado «Estudio de impacto ambiental de la obra de encauzamiento del barranco del Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar, Valencia», en el que se evalúa «ex-post» la viabilidad ambiental de las obras de referencia.

Analizada esta información y visto que el objetivo de la actuación es evitar inundaciones,

Conociendo que, el proyecto de encauzamiento del barranco de Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar, Valencia», no contenía un estudio de impacto ambiental ni se ha procedido a la tramitación ambiental de sus documentos,

Teniendo en cuenta que la obra se ha desarrollado con las medidas ambientales necesarias, existiendo los proyectos de medidas correctoras adecuados,

Habiendo analizado el estudio de Impacto ambiental de la obra de encauzamiento del barranco del Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar, Valencia, redactado por la Confederación Hidrográfica del Júcar,

Visto que el organismo competente se compromete a la ejecución de las medidas correctoras contenidas en el mismo y desarrolladas en los documentos denominados «Anteproyecto complementario al proyecto de integración medioambiental del encauzamiento del barranco del Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar», con un presupuesto de 4.365.008 pesetas, y, «Proyecto de integración ambiental del encauzamiento del barranco del Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar», con un presupuesto de 260.020.024 pesetas, y

Teniendo en cuenta que de la realización de la obra no se han derivado impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Secretaría General de Medio Ambiente resuelve que es innecesario someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental las actuaciones de la obra de encauzamiento del barranco de Carraixet, tramo entre el sifón de la acequia de Rascaña y el mar, Valencia, de la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Madrid, 20 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

5047

RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón de la Diputación Provincial de Castellón.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Diputación Provincial de Castellón remitió, con fecha 15 de abril de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del Proyecto de Construcción de las Instalaciones aeroportuarias de Castellón, 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, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de agosto de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Diputación Provincial de Castellón y a la Dirección General de Aviación Civil de las respuestas recibidas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió el Estudio de Impacto Ambiental a trámite de Información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 22 de marzo de 2000, así como en el «Diario Oficial de la Generalidad Valenciana» de 7 de abril de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del proyecto de las alegaciones presentadas y con fecha 4 de julio de 2000 el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe que contiene sus consideraciones sobre dichas alegaciones.

Como consecuencia del resultado de la información pública, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor del proyecto información complementaria relacionada con la situación del aguilucho cenizo («Circus pygargus») en el entorno del emplazamiento previsto para las instalaciones aeroportuarias.

Finalmente, con fecha 2 de noviembre de 2000, la Diputación Provincial de Castellón, promotor del proyecto, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe conteniendo la información complementaria solicitada.

El anexo II incluye los datos esenciales del Proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el «Proyecto de construcción de las Instalaciones Aeroportuarias de Castellón».

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el Proyecto, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa Benlloch-Villanueva de Alcolea, siempre y cuando, se cumpla lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen:

1. Protección de la avifauna

Dado que en el territorio donde se pretende desarrollar el proyecto está presente, entre otras especies, el aguilucho cenizo («Circus pygargus»), especie catalogada de «vulnerable» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, se llegará a un acuerdo, por parte del promotor, con la autoridad competente de la Comunidad Autónoma Valenciana, en cuanto a las actuaciones a realizar en lo relativo a la Conservación, y en su caso, la protección de su hábitat, según lo establecido en el artículo 31.4 y 31.6 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios naturales y de la Flora y Fauna Silvestre. Con este mismo fin, en la ejecución de las obras se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones, siempre y cuando sean compatibles con lo que, en su caso, establezca en este sentido la Comunidad Autónoma:

1.1 Ocupación de terrenos: Para favorecer la cría de la especie en este ámbito territorial, dominado por la garriga, se conservará en su estado actual la mayor superficie posible, manteniendo para ella la función de «área de alimentación» que ahora representa. Para no ocupar, durante la ejecución de las obras, más terreno que el previsto y definido en el proyecto para la ubicación de las instalaciones aeroportuarias, se delimitará su perímetro mediante jalones y balizas llevando a cabo dentro de esos límites la obtención y compensación de todos los materiales necesarios para la construcción de las pistas.

1.2 Época de actuación: Durante el período de cría del aguilucho cenizo, conforme se establece en el artículo 26.4 de la Ley 4/1989, antes citada, no se desarrollarán actividades molestas ni ruidosas, motivadas por la construcción del aeropuerto o por las infraestructuras a él asociadas, necesarias para su explotación. En concreto no se realizarán desbroces, excavaciones, movimientos de tierras ni voladuras, en el plazo comprendido, en todo caso, entre el 25 de marzo y el 15 de septiembre.

1.3 Inventario de la población de aguiluchos: La presencia del aguilucho cenizo en la zona es consecuencia, entre otras circunstancias, de la capacidad productiva del espacio dominado, como se ha mencionado anteriormente, por el matorral de garriga. Para minimizar la incidencia de las obras sobre esta formación vegetal y su consiguiente repercusión sobre la abundancia de la especie es necesario partir del conocimiento del grado de ocupación actual, distribución territorial y evolución anual.

En este sentido, se realizará un inventario de la presencia de parejas reproductoras antes de iniciar las obras. De igual forma, durante su ejecución, cada primavera, se censará la población nidificante y la productividad del área donde nidifica y campea el aguilucho cenizo.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación del aeropuerto, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con lo dispuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, poniendo especial atención a la Vía Augusta y a la Vía Pecuaria interceptada (Colada de los caminos de Oropesa y Balsaenchi), garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ellas y su seguridad respecto al tráfico de las vías de acceso al aeropuerto.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera C-238 Castellón-San Mateo.

3. Protección del sistema hidrológico

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en el área de las instalaciones cuyas escorrentías alcancen el barranco de La Fuente y la rambla La Viuda.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones de obra, durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Por lo que se refiere a la protección de las aguas subterráneas, antes de la iniciación de las obras se presentará un Estudio detallado de las zonas caracterizadas por su fisuración y karstificación como de alta vulnerabilidad a la contaminación, analizándose la conveniencia de instalar una balsa para la recogida de vertidos accidentales, durante la explotación del aeropuerto.

En ningún caso se situarán las instalaciones de obra en zonas calificadas como vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

Durante la explotación del aeropuerto, todas las aguas residuales serán tratadas en una estación depuradora, a fin de conseguir que sus parámetros se ajusten a los objetivos de calidad de aguas que para esas subcuencas haya establecido la Confederación Hidrográfica del Júcar.

De igual manera, y con el mismo objetivo, todas las aguas pluviales o de otra naturaleza, que se recojan o utilicen en las zonas de circulación, aparcamiento y reparación de aeronaves se recogerán y tratarán en una estación separadora de hidrocarburos, aceites, grasas u otros materiales catalogados como residuos industriales.

4. Prevención del ruido

Se elaborará en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración y se ejecutará en el plazo de un año, a contar desde la fecha de puesta en marcha del Aeropuerto, un Plan de Aislamiento Acústico contra el ruido producido por las aeronaves, en las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas definidas por los $Le_{día} * 65 \text{ dB (A)}$ (7 h-23 h) y/o $Le_{noche} * 55 \text{ dB (A)}$ (23 h-7 h), 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. No obstante, todas las actuaciones del citado plan, que no necesiten para su implantación que el Aeropuerto esté funcionando, se deberán realizar antes de la puesta en marcha del mismo. En cualquier caso este plan deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil y aprobado por el organismo competente que en su momento designe la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

En concreto el Plan considerará especialmente las medidas destinadas a la minimización del impacto acústico en los núcleos urbanos de Benlloch

y Villanueva de Alcolea, por ser los más próximos a las instalaciones proyectadas. Asimismo, en el análisis de los niveles sonoros se incluirán los movimientos de espera y aproximación en vuelo.

Habiendo informado el CEDEX favorablemente la huella estudiada en el Proyecto, en el Programa de Vigilancia Ambiental se comprobará el seguimiento de las operaciones de despegue y aterrizaje, así como de las actividades de las aeronaves en tierra, obteniéndose las nuevas huellas que deberán ser analizadas e informadas, asimismo, por el CEDEX o, en su caso, por otro Instituto u Organismo acreditado que apruebe la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico*

Como medida preventiva se deberá prospectar por técnicos especializados el 100 por 100 de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias y su zona de servidumbre. En este sentido se evitará toda afección a los yacimientos inventariados que se presentan en el Estudio de Impacto Ambiental, dentro del área de los trabajos, como El Coll, y el Vilaret. En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana.

Asimismo, en el Programa de Vigilancia Ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

6. *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares*

El movimiento de tierras se realizará exclusivamente dentro del área expropiada, definida para la ejecución de las obras de las instalaciones aeroportuarias. En todo caso se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente autorización.

Antes del inicio de las obras se presentará un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

De acuerdo con los anteproyectos incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental, se redactará un único Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la superficie de actuación del aeropuerto (desmontes, terraplenes, etc.), así como áreas de vertedero y préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés a los grandes terraplenes que se puedan producir en la construcción de la plataforma de la pista.

Considerando que la compensación de tierras dentro de la superficie señalada para ubicar las Instalaciones Aeroportuarias minimizaría los posibles impactos morfológicos y paisajísticos, se demostrará documentalmente el balance equilibrado del movimiento de tierras.

El Proyecto incluirá, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal de la zona afectada y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

En la selección de especies para la revegetación de los espacios comprendidos en la calle de despegue y aterrizaje se evitarán todas aquellas que contengan frutos y semillas que puedan ser apetecidas y formar parte de la dieta alimenticia de las aves en general.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción del aeropuerto. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

8. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Condicionado de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

En el Programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el Programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones.

La excelentísima Diputación Provincial de Castellón, como promotor del proyecto, se responsabilizará de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, así como de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el promotor, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 1.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de Protección Hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

d) Informes periódicos anuales, durante la fase de obras:

Censos de población nidificante de aguilucho cenizo a que se refiere el punto 1.3 de la condición 1.

e) Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en los puntos 1.1 y 1.2 de la condición 1.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

f) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en el punto 1.3 de la condición 1.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 7.

g) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

1. Censos de población nidificante de aguilucho cenizo a que se refiere la condición 1.3.

Estos censos y los análisis comparativos de sus resultados se realizarán en coordinación con los Servicios Territoriales de la Consejería de Medio Ambiente en Castellón.

De los resultados obtenidos, el Órgano competente de la Comunidad Autónoma determinará las actuaciones de protección que al respecto se deban tomar.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración.

10. Documentación adicional

La excelentísima Diputación Provincial de Castellón remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas e Inventario relativos a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de las aguas subterráneas a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, Plan de aislamiento acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la Memoria y Anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el Pliego de Prescripciones Técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del

Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 22 de febrero de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Relación de consultados

Los organismos, entidades y particulares consultados a los que se remitió la Memoria-Resumen, han sido los siguientes:

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana	X
Subdelegación del Gobierno en Castellón	X
Consejería de Cultura, Educación y Ciencias de la Generalidad Valenciana	X
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalidad Valenciana	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana	—
Presidencia de la Generalidad Valenciana	—
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Instituto Valenciano de Economía	—
Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas. Universidad de Valencia	—
Departamento de Biología Animal. Universidad de Valencia	—
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia.	—
Departamento de Geografía. Universidad de Valencia	—
E.T.S. de Arquitectura. Universidad de Valencia	—
E.T.S. Ingenieros Agrónomos. Universidad de Valencia	—
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente	—
Laboratorio de Medio Ambiente	—
A.D.E.N.A.	—
A.E.D.E.N.A.T.	—
C.O.D.A.	—
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	—
F.A.T.	—
GREENPEACE	—
S.E.O.	—
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	—
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL)	—
Centre Excursionista de Castello	X
Colla Ecologista de Castello	—
Grup d'Estudi i Proteccio de Rapinyaires (GER)	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España	—
Ayuntamiento de Villanueva de Alcolea (Castellón)	X
Ayuntamiento de Torre Endomenech (Castellón)	—
Ayuntamiento de Torreblanca (Castellón)	—
Ayuntamiento de Cabanes (Castellón)	—
Ayuntamiento de Benlloch (Castellón)	—
Ayuntamiento de Vall d'Alba (Castellón)	—

Del contenido de las contestaciones recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa de una manera genérica sobre los trámites a que debe someterse el proyecto cuando afecte a cauces, al Dominio Público Hidráulico y la servidumbre de paso, así como a la necesidad obtener autorización previa a todo tipo de vertido y captaciones.

La Consejería de Cultura, Educación y Ciencia considera la necesidad de realizar, por técnico competente, una prospección previa de los terrenos afectados en relación con los elementos del patrimonio arquitectónico y arqueológico.

El Ayuntamiento de Vilanova de Alcolea informa que uno de los problemas más graves para la población es el ruido, aportando datos sobre dirección y velocidad de los vientos para su inclusión en el estudio de

la huella del ruido. Asimismo expone una serie de medidas compensatorias para paliar los efectos negativos de la construcción del aeropuerto sobre la población de su municipio.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España destaca la posible incidencia del aeropuerto sobre la avifauna presente y la que va de paso, siguiendo rutas migratorias.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental informa que comunica a sus asociados el contenido de la memoria-resumen para que ellos, a título personal, puedan presentar sugerencias.

El Centre Excursionista de Castelló señala como premisa para el Estudio, una valoración sobre la necesidad y utilidad social del aeropuerto. Aconseja estudiar detenidamente el capítulo de abastecimiento de agua, aportando datos sobre la escasez actual.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El aeropuerto se establecerá entre los términos municipales de Vilanova d'Alcolea y Benlloch, ocupando el terreno propiamente aeroportuario una superficie de 3,5 km².

Este aeropuerto constará del campo de vuelo, formado por la pista de vuelo, un sistema de calles de rodaje y una plataforma; dos edificios terminales, uno de pasajeros y otro de carga; un edificio para albergar el servicio contra incendios y de salvamento; una central eléctrica; una estación depuradora; depósitos de combustible y una serie de edificios pequeños para albergar equipos de ayudas a la navegación, meteorología, radar, balizamiento, etc.

Las características más relevantes de las instalaciones que tendrá el aeropuerto son las siguientes:

Campo de vuelo:

Consta de una pista de vuelo que tiene una longitud de 2.700 m y una anchura de 45 m, con unos márgenes a cada lado de 7,5 m. Estará pavimentada con hormigón asfáltico.

Además, el campo de vuelo se diseña con un sistema de calles que permite acceder de la pista de vuelo al lugar de estacionamiento de la aeronave lo más cómodamente posible. Este sistema de calles consta de una calle paralela a la pista de vuelo, en toda su longitud, separadas a una distancia de 190 m entre sus respectivos ejes. Tiene una anchura de 23 m, con unos márgenes de 7,5 m. Tanto la pista de vuelo como el sistema de calles de rodaje estará pavimentada con hormigón asfáltico.

Por último, el campo de vuelo consta de una plataforma que es el área destinada al estacionamiento de aeronaves. Tendrá unas dimensiones de 450 × 145 m, y se pavimentará con hormigón hidráulico.

Terminales:

El edificio terminal de pasajeros, situado junto a la plataforma, es de planta rectangular y con unas dimensiones de 150 × 50 m. Tiene dos plantas y una altura total de 7,5 m. Adosado a él se encuentra otro edificio de 9 plantas, en el cual se integra la torre de control, elevándose una altura de 35 m sobre el punto de referencia del aeropuerto.

La terminal de carga ocupa una superficie de 45 × 75 m. Está situada al lado del edificio terminal de pasajeros, y dispone de unos muelles en el lado tierra para facilitar la tarea de descarga.

Otras edificaciones:

El edificio que alberga el servicio contra incendios tiene unas dimensiones de 22,5 × 40 m, con una altura máxima de 7 m. Este edificio lleva una plataforma alrededor del mismo, en la que hay un depósito elevado.

Se construirán una serie de edificios pequeños, para albergar equipos de ayudas a la navegación, meteorología, radar, balizamiento, etc. Todos ellos tienen unas dimensiones de 8 × 4 × 2 m, contruidos con bloques de hormigón y chapa metálica.

Obras complementarias:

Se instalará una central eléctrica situada enfrente del terminal, en el lado tierra junto a la zona reservada al estacionamiento de vehículos. Tiene unas dimensiones de 40 × 25 m, siendo su altura máxima 8 m. Para la distribución de la energía eléctrica se construirá una galería subterránea de 2,25 × 2 m, desde la central hasta pasar la pista de vuelo.

Se reserva una zona de 10.500 m² para la ubicación de depósitos de combustible y área de manejo del mismo. Está situado al lado del edificio del servicio de extinción de incendios, alejado de las zonas públicas del aeropuerto.

Para realizar un drenaje correcto se dimensionan dos circuitos independientes: Uno recogerá el agua proveniente de una parte de la pista de vuelo y de la mitad de la pista de rodaje, canalizándose convenientemente hasta el punto natural de desagüe; el otro circuito, recogerá aguas de la plataforma y de la otra mitad de la pista de rodaje canalizándola hasta la depuradora, donde también llega la canalización de las aguas provenientes de los distintos edificios que hay en el aeropuerto. La estación depuradora se instalará al lado del extremo suroeste de la pista, y está previsto que pueda tratar un volumen anual de 120.000 m³ de aguas residuales.

temente hasta el punto natural de desagüe; el otro circuito, recogerá aguas de la plataforma y de la otra mitad de la pista de rodaje canalizándola hasta la depuradora, donde también llega la canalización de las aguas provenientes de los distintos edificios que hay en el aeropuerto. La estación depuradora se instalará al lado del extremo suroeste de la pista, y está previsto que pueda tratar un volumen anual de 120.000 m³ de aguas residuales.

En el aeropuerto se construirá un estacionamiento para turismos y autobuses, que ocupará una superficie de 100 × 150 m.

Acometidas:

Los accesos al aeropuerto parten de la intersección entre las carreteras C-238 (Castellón-San Mateo) y la CS-V-8056, hasta el terminal en sección autovía, uniéndose hasta la carretera CS-V-8052 (Torreblanca-Villanueva de Alcolea).

La acometida del agua se realizará desde un pozo situado a 9 km del terminal del aeropuerto, a través de un tubo de fundición de 250 mm de diámetro, enterrado y siguiendo caminos rurales. También está prevista la construcción de un depósito de 1.000 m³ en un punto cercano al pozo.

La acometida eléctrica se realizará aprovechando el tendido de Iberdrola que pasa cerca del emplazamiento elegido, teniendo que variar el trazado del mismo ya que actualmente penetra en el área prevista como área de seguridad del aeropuerto.

Por último la acometida telefónica se realizará desde la estación que dispone Telefónica en Villanueva de Alcolea, hasta el aeropuerto, mediante un banco de tubos enterrados que seguirán el trazado de caminos rurales.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

A modo de síntesis del inventario del medio se destacan las siguientes características principales:

El clima de la zona en la que se propone establecer el aeropuerto de Castellón se caracteriza por sus inviernos moderados y veranos algo calurosos con un claro período de sequía.

La geomorfología de la zona en la que se ubican Benlloch y Vilanova d'Alcolea se corresponde con un valle enmarcado entre dos cadenas montañosas que se alinean paralelamente al litoral.

Los materiales calizos existentes en la zona han dado lugar, con la acción directa del clima, a un suelo que de modo general podemos denominar pardo o pardo-rojizo con horizonte de humus muy poco desarrollado y con frecuente aparición de una costra caliza.

La red fluvial existente en la zona de estudio es de escasa importancia.

La zona propuesta para la localización de las instalaciones aeroportuarias supone un área de recarga del sistema acuífero del Maestrazgo, siendo alto el grado de vulnerabilidad a la contaminación del acuífero por fisuración, porosidad y fenómenos de karstificación.

Gran parte de la vegetación natural ha sido sustituida por cultivos arbóreos de secano entre los que predomina el almendro y el olivo, y otras zonas han sido alteradas por diversas actividades presentándose en la actualidad como matorrales del tipo garriga acompañados en alguna zona pequeña por un piso arbóreo de encinas («*Quercus rotundifolia*»). También se presentan zonas repobladas con pino carrasco («*Pinus halepensis*»).

La fauna asociada a este medio está formada en su gran mayoría por especies adaptadas a medios antropizados (núcleos de población, cultivos, eriales, etc.). Por otra parte, el principal valor faunístico de la zona objeto de estudio lo constituye la presencia estival del aguilucho cenizo («*Circus pygargus*»), considerada como especie «vulnerable» en el Libro Rojo de los Vertebrados de España, siendo el entorno de las poblaciones de Vilanova d'Alcolea, Benlloch y Cabanes el área más importante de nidificación de aguilucho cenizo en la Comunidad Valenciana.

El paisaje se caracteriza por el mosaico de parcelas de cultivos arbóreos alternadas con otras zonas de matorral bajo situadas sobre una llanura de perfil algo ondulado e irregular.

Examen de alternativas:

Para la elección del emplazamiento del aeropuerto de Castellón se ha considerado las siguientes circunstancias:

Debe descartarse la mitad sur de la provincia de Castellón, por la superposición de ámbitos de influencia que ello implicaría con el aeropuerto de Valencia-Manises, lo cual, indudablemente, iría en detrimento de las condiciones de explotación del nuevo aeropuerto de Castellón.

Por su abrupta orografía, sus deficientes comunicaciones y su alejamiento a los centros generadores de actividad turística y socioeconómica en general, debe quedar igualmente descartada la mitad occidental (inferior) de la provincia de Castellón.

Por consideraciones de tipo urbanístico, expropiatorio, territorial y medioambiental, debe descartarse por completo la franja litoral de la provincia: es notoria la saturación urbanística —especialmente en el entorno del área urbana de Castellón—, alberga los terrenos de mayor capacidad agronómica, dedicados de manera intensiva al cultivo de cítricos, y sobre ella se encuentran los espacios naturales de mayor valor ambiental y ecológico de la provincia —algunos de ellos declarados por la Generalitat Valenciana como Parque Natural—, tales como el Desert de Les Palmes, Prat de Cabanes, Serra d'Irta, Marjal d'Almenara, etc.

En consecuencia, por eliminación, queda el sector interior norte-centro de la provincia. Dentro de este ámbito se ha seleccionado definitivamente la ubicación de Benlloch-Villanueva de Alcolea por reunir las siguientes condiciones:

Cumplimiento de los requisitos técnicos y geométricos necesarios para la ubicación de una instalación aeroportuaria.

Situación junto al eje de la carretera C-238, Castellón-San Mateo, lo cual le dota de óptimas comunicaciones con el área urbana de Castellón, con el conjunto de la comarca de La Plana, y con el Corredor Mediterráneo, constituido por la autopista A-7 y la carretera N-340.

Relación óptima de distancias a la aglomeración urbana del área de Castellón —de acuerdo con las demandas de suelo que actualmente ésta plantea para su actual desarrollo— a los núcleos turísticos del norte y a los centros del negocio cerámico y la actividad industrial.

Ubicación en una comarca interior, de inferior desarrollo al de las áreas costeras, que de esta manera podrá aprovechar las importantes economías de escala derivadas del emplazamiento del aeropuerto para compensar sus déficits socioeconómicos y aproximarse a una situación de equilibrio con los ámbitos territoriales más desarrollados de la provincia.

Según la identificación y valoración de impactos realizada, los efectos negativos de mayor importancia son los siguientes:

Riesgo de contaminación del acuífero.

Incremento de los niveles de ruido durante la explotación del aeropuerto.

Pérdida directa de enclaves de garriga con encina.

Eliminación de biotopos en la fase de construcción y alteraciones en la fase de funcionamiento del aeropuerto que puedan afectar a la nidificación del aguilucho cenizo en el entorno de la zona. La experiencia en el aeropuerto de Barajas es clara en este aspecto, ya que el aguilucho cenizo viene anidando en sus proximidades.

Gran incidencia visual por el establecimiento de las instalaciones aeroportuarias y las obras de infraestructuras anejas en un paisaje típicamente rural.

El Estudio incluye un Plan de Medidas Protectoras y Correctoras que se resume en:

Integración ecológica y paisajística del aeropuerto en su entorno, mediante la creación de cubiertas vegetales herbáceas, arbustivas y arbóreas en aquellas zonas susceptibles de poder hacerse, diferenciándose el tipo de restauración vegetal según la zona del aeropuerto a tratar.

Retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal para la posterior revegetación.

Se recomienda el drenaje de la totalidad de las pistas del campo de vuelo, calles o cualquier otra zona pavimentada, así como la canalización del agua recogida hasta la estación depuradora.

Reposición de las servidumbres establecidas antes de la construcción del aeropuerto para garantizar el acceso a los terrenos por parte de sus propietarios.

Para minimizar los daños por impacto y electrocución de aves en el trazado de la nueva línea eléctrica de media tensión se propone su construcción con apoyos de tipo bóveda con cable suspendido, aislado 0,50 m a cada lado del apoyo, y dotados de marcas salvapájaros en el tendido.

Establecer un conjunto de actuaciones en el recinto aeroportuario y sobre las zonas externas que tengan la finalidad de evitar la atracción de las aves hacia el aeropuerto o que lo sobrevuelen.

El Estudio aporta los Anteproyectos de las medidas correctoras, así como cartografía temática referente a las variables del medio físico y a los planeamientos urbanísticos municipales. Incluye un reportaje fotográfico y un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO IV

Información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Durante el trámite de Información Pública se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos:

Ayuntamiento de Vall d'Alba.

Ayuntamiento de Vilanova de Alcolea.

Ayuntamiento de Benlloch.

Ayuntamiento de Les Coves de Vinromá.

Confederación de Empresarios de Castellón.

Patronato Provincial de Turismo de Castellón.

Turcastellón.

Fundación Universidad Empresa.

Asociación Provincial de empresarios de Hostelería y Turismo.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón.

Asociación Española de Fabricantes de azulejos, pavimentos y baldosas cerámicos.

Julián Lozano Nomdedeu en nombre propio y representación de la Coordinadora dels Pobles y la Plataforma de oposición al proyecto del aeropuerto de Bell-lloc-Vilanova d'Alcolea.

Enrique Luque López en nombre propio y representación de Ecologistas en acción.

Víctor J. Hernández Navarro, en nombre propio y representación de GECEN.

Francisco González Babiloni, en nombre propio y representación de GECEN.

Alegaciones de particulares:

Carles Mulet i García.

Los Ayuntamientos citados, al igual que la Confederación de Empresarios de Castellón (CEC), respaldan plenamente y en todos sus términos el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental de las instalaciones aeroportuarias de Castellón.

El Patronato Provincial de Turismo de Castellón presenta un escrito en términos similares.

Turcastellón remite un escrito similar a los anteriores.

La Fundación Universidad Empresa se expresa en términos parecidos, respaldando plenamente las instalaciones aeroportuarias.

La Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería y Turismo, así como la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Castellón presentan el mismo escrito de respaldo.

Las alegaciones de particulares son muy parecidas entre sí y resumen sus alegaciones en los siguientes apartados:

En el Estudio de alternativas no se hace mención a la posibilidad de utilizar los terrenos de un aeródromo particular situado en la zona Baix Maestrat, cercana a Vinaroz.

En el Estudio de Impacto Ambiental no se describen los materiales a utilizar, el movimiento de tierras a realizar, la superficie de suelo a ocupar y otros recursos naturales cuya eliminación o afectación se considera necesaria para la ejecución de la actuación. No se describen los tipos, cantidades y composición de los residuos. No están descritas las instalaciones y actuaciones complementarias, como el desvío del tendido de alta tensión, la red de abastecimiento de agua o la red de carreteras para acceder a la instalación.

Las instalaciones aeroportuarias afectarán a la única colonia europea de «Circus Pygargus» (Aguilucho cenizo), sobre formaciones de matorral mediterráneo y una de las pocas que sobre vegetación natural existen.

Son muy abundantes, las aves en paso y en hibernada que podrían poner en peligro la circulación aérea.

Se hace referencia en los escritos de alegaciones a las condiciones climáticas, poco favorables para la situación de un aeropuerto, y a los ruidos generados por las instalaciones.

5048

RESOLUCIÓN de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto «Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira», de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto-ley 9/2000, de 6