produzca con la mayor brevedad posible, con especial utilización de medios informáticos, electrónicos y telemáticos en los supuestos en que sea posible y se cumplan los requisitos y garantías exigidos por la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Cuarta.—La Administración General del Estado se compromete a:

a) Proporcionar al Ayuntamiento de Bélmez, a través del Ministerio de Administraciones Públicas, información sobre los órganos y entidades que integran o están vinculados o dependientes de la Administración General del Estado, así como a actualizarla periódicamente.

b) Facilitar al Ayuntamiento de Bélmez, a través del Ministerio de Administraciones Públicas, instrumentos de información al ciudadano sobre las funciones y actividades de la Administración General del Estado y las entidades de derecho público vinculadas o dependientes de aquélla.

c) Prestar asistencia técnica y colaboración sobre organización e informatización de los registros.

Quinta.—Las Administraciones intervinientes se comprometen a comunicarse mutuamente cualquier medida de informatización de los registros que pueda afectar a la compatibilidad de los sistemas de intercomunicación, y a negociar y formalizar en su momento el correspondiente convenio de colaboración que garantice la compatibilidad informática y la coordinación de sus respectivos registros.

Sexta.—El plazo de vigencia del presente Convenio es de cuatro años contados desde el día de su publicación en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba», plazo que será automáticamente prorrogado por otros cuatro años salvo denuncia expresa de alguna de las Administraciones intervinientes realizada con una antelación mínima de tres meses a la fecha de extinción.

También podrá extinguirse la vigencia del Convenio por el mutuo acuerdo de las Administraciones intervinientes, así como por decisión unilateral de alguna de ellas cuando se produzca por la otra un incumplimiento grave acreditado de las obligaciones asumidas.

Tanto la formalización del Convenio como cualquiera de los supuestos de su extinción serán objeto de publicación en el «Boletín Oficial del Estado», en el «Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba» y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Bélmez.

Séptima.—Las dudas y controversias que puedan surgir en la interpretación y aplicación de este Convenio serán resueltas con carácter ejecutivo por el Ministro de Administraciones Públicas.

En todo caso, dichas resoluciones serán recurribles ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

El Ministro de Administraciones Públicas, Jesús Posada Moreno.—El Alcalde del Ayuntamiento de Bélmez, Manuel Sánchez Delgado.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

8789

RESOLUCIÓN de 4 de abril de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de aeropuerto en Ciudad Real.

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 empresa «Aeropuerto de Ciudad Real, Sociedad Anónima» remitió con fecha de 31 de marzo de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la Memoria-resumen del proyecto de aeropuerto de Ciudad Real, 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 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 empresa «Aeropuerto de Ciudad Real, Sociedad Anónima» 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 empresa «Aeropuerto de Ciudad Real, Sociedad Anónima» realizó un estudio de impacto ambiental presentándolo ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 29 de noviembre de 1999.

Posteriormente, y ante el requerimiento de este órgano ambiental, se presentó con fecha 19 de junio de 2000 un segundo estudio de impacto ambiental que incorporaba un estudio ornitológico de las especies presentes en la ZEPA afectada.

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 12 de julio de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

Finalmente la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor de las alegaciones y con fecha de 22 de noviembre de 2000, el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe conteniendo sus consideraciones ante las citadas alegaciones.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es 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-ley 9/2000, de 6 de octubre, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.2, 16.1, y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental (en adelante DIA) sobre el proyecto de «Aeropuerto de Ciudad Real».

Declaración de impacto ambiental

La documentación contenida en el expediente indica que el proyecto considerado se encuentra en la zona de especial protección para las aves (ZEPA) número 157, «Campo de Calatrava», declarada al amparo de la Directiva 79/409/CEE, por lo que, a tenor de lo previsto en el artículo 3.2 del Real Decreto 1997/1995 que traspone la Directiva 92/43/CEE de hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, dicha ZEPA quedaría incluida en la Red «Natura 2000».

La superficie ocupada por el proyecto es de aproximadamente 530 hectáreas, lo cual representa el 8,2 por 100 de la ZEPA. Ese territorio alberga diversas especies de aves esteparias incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE. Por ello la Secretaría General de Medio Ambiente declara que la ejecución del proyecto podrá producir impactos negativos significativos sobre ese territorio si no se adoptan medidas correctoras y compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que motivaron la designación de la ZEPA y la coherencia de la Red Natura 2000.

Por ello, únicamente podrá abordarse la ejecución de este proyecto si, como dispone el artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995, sobre la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, el promotor justifica y documenta ante la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, órgano competente en materia de conservación y gestión de los espacios de la Red «Natura 2000» en esa Comunidad Autónoma, que concurren y se cumplen fehacientemente los siguientes hechos y requisitos previos:

1. No existen otras soluciones alternativas posibles para lograr el objetivo del proyecto.

2. Existen razones imperiosas de interés público de primer orden que justificarían la realización de este proyecto.

3. Una vez demostrados los hechos señalados en los dos apartados anteriores, el promotor elaborará un proyecto de medidas compensatorias que permitan garantizar los valores de conservación de la ZEPA número 157 «Campo de Calatrava», que deberá obtener el informe favorable

de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha. En este supuesto, la Consejería lo trasladará a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente para que, de acuerdo con el cauce correspondiente, lo remita a la Comisión Europea a los efectos oportunos señalados en el artículo 6.4 del citado Real Decreto 1997/1995.

Cumplidos los anteriores hechos y requisitos previos, la ejecución del proyecto deberá ajustarse además a las siguientes condiciones:

Primera. *Medidas adicionales de protección de la fauna y sus habitats.*—Al margen de las medidas definidas para la protección de la ZEPA número 157 «Campo de Calatrava» que se incluyan en el proyecto de medidas compensatorias señaladas en los requisitos previos, deberán adoptarse las siguientes medidas:

A fin de conservar las poblaciones de nutria, se minimizará cualquier actuación en las márgenes del río Jabalón, el trasiego de personal y/o maquinaria, etc. Las poblaciones de nutria citadas serán objeto de seguimiento por personal técnico especializado. Para ello será necesaria la elaboración de un Proyecto específico para la minimización de los posibles efectos de la construcción y explotación del aeropuerto sobre esta especie que será presentado para su aprobación ante el órgano competente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Segunda. *Protección del patrimonio geológico.*—Dada la importancia geológica del área objeto del proyecto, con abundantes ejemplos de materiales y formaciones volcánicas, se adoptarán las siguientes medidas protectoras:

Se requiere que en los pliegos de condiciones técnicas de los diferentes proyectos de obra derivados del principal, incluidas las instalaciones accesorias y los viales, se señale expresamente que no se autorizará el empleo de material de origen volcánico ni cuarcítico que suponga indirectamente la destrucción de un elemento geomorfológico considerado de protección especial en Castilla-La Mancha.

Asimismo, se minimizará la afección directa o indirecta, así como el trasiego de personal y/o maquinaria en la colada lávica conocida como «Volcán de la Halconera». En caso de existir alguna afección a este espacio y de cara a compensar posibles pérdidas parciales del mismo, el Promotor elaborará, bajo la dirección del órgano competente de la Junta de Castilla-La Mancha, un plan que contemple medidas de restauración o protección de esas zonas de interés geológico próximas a las instalaciones aeroportuarias, debiendo destinar partidas presupuestarias específicas para ese fin.

Tercera. *Protección de los suelos.*—El proyecto de construcción incluirá un estudio de los suelos afectados por las obras, en el que sean delimitados con suficiente detalle aquellos de mayor calidad agrológica, debiéndose estimar, asimismo, el espesor de la capa utilizable como tierra vegetal. Tras la realización de este estudio, y con objeto de minimizar la afección sobre las áreas con suelos de mayor capacidad agrológica, se jalonará la zona de ocupación estricta de las obras con anterioridad al inicio del desbroce. La circulación de personal y maquinaria se restringirá a la zona acotada.

En las zonas afectadas temporal o permanentemente por la actuación y constituidas por suelos naturales susceptibles de utilización como tierra vegetal, se recuperará la capa superior de los mismos para su posterior utilización en los procesos de restauración. Por lo que se refiere a las condiciones de acopio, mantenimiento y reutilización de dichos suelos, éstas estarán definidas en detalle en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de las propiedades agrológicas de los suelos.

Cuarta. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.*—Se evitará la ocupación temporal o permanente de los márgenes de cursos de agua, en especial del río Jabalón, en el espacio de 100 metros de la línea de máxima avenida, en el espacio considerado como de dominio público hidráulico por la vigente Ley de Aguas.

Durante la construcción del aeropuerto se evitará cualquier tipo de vertido, sólido o líquido sin depurar a la red de drenaje natural y en especial al cauce del río Jabalón. Para evitar arrastres de sólidos que pudieran alterar la calidad de las aguas del río Jabalón se aplicarán sistemas de retención de partículas o balsas de decantación para la recogida de aguas de escorrentía cargadas de sedimentos. Su vertido deberá ser autorizado por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Igualmente, se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del lavado de pistas, talleres, limpieza de aeronaves, aguas residuales, etc... Dichas aguas

se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido, que deberá ser inexcusablemente autorizado por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Quinta. *Protección de la calidad del aire.*—Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación. El programa incluirá el seguimiento de las partículas sólidas y de los gases (NO_x , CO, HC, Pb, SO_2), tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo (al menos los señalados en la condición novena).

Sexta. *Protección del patrimonio cultural.*—Las prospecciones arqueológicas realizadas en parte del territorio afectado, que incluyeron sondeos manuales y mecánicos, muestran que los yacimientos existentes en esa zona han sido desfondados y arrasados por las labores agrícolas y por el paso del tiempo. No obstante y como medida preventiva, antes del inicio de las obras, se deberá prospectar por técnicos especializados el 100 por 100 de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias y su zona de servidumbre, así como el espacio a ocupar por préstamos y vertederos. En este sentido se seguirán estrictamente los criterios establecidos en la Ley 4/1990 del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, la cual en su artículo 21 establece los requisitos para el procedimiento de control arqueológico.

Séptima. *Localización de canteras, zonas de préstamos, claveras, vertederos.*—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos y vertederos, a escala no inferior a 1:5.000. Se considerará como criterios prioritarios de exclusión la presencia de áreas de recarga de acuíferos vulnerables a la contaminación, márgenes de ríos, áreas de elevado valor ecológico, recreativo y paisajístico, así como suelos de elevada capacidad agrológica.

Sólo se autorizarán extracciones de préstamos en la ZEPA si éstas proceden de yacimientos autorizados y con planes de restauración aprobados.

El emplazamiento final de los préstamos y posibles vertederos, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales. En dicho estudio se efectuará un inventario de las canteras abandonadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos. La ubicación precisa de los vertederos permanentes vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración y presupuesto, y teniendo carácter contractual.

Las canteras y graveras necesarias para la ejecución del proyecto deberán disponer de la preceptiva autorización del órgano competente de la Junta de Castilla-La Mancha.

Octava. *Integración paisajística.*—Se deberán realizar labores de revegetación y mejora paisajística en todos los lugares afectados por las obras y, en particular, en los siguientes:

Accesos.

Desmontes.

Taludes en terraplén.

Zonas llanas en las inmediaciones de los accesos.

Interior de las instalaciones aeroportuarias y en las áreas de servidumbre.

Vertederos.

Para facilitar las labores de restauración vegetal se utilizará la tierra vegetal proveniente del desbroce y se almacenará de forma apropiada de manera que siga manteniendo sus propiedades edáficas en tanto no sea utilizada en las citadas labores de revegetación.

La revegetación de taludes, y otras zonas a tratar mediante implantación vegetal se realizará de forma inmediata a las obras de construcción.

Para definir estas labores de restitución vegetal será necesaria la elaboración de un proyecto específico de adecuación paisajística que será incluido en anexo al proyecto constructivo.

Novena. *Protección acústica.*—Se elaborará en el plazo de un año y, se ejecutará en el plazo máximo de dos años, ambos a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, 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 $\text{Le}_{\text{Qdia}} \leq 65$ dB (A) (7h-23h) y/o $\text{Le}_{\text{Qnoche}} \leq 55$ dB (A) (23h-7h), 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. En cualquier caso este plan deberá ser revisado 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 La Puebla (a aproximadamente 2 kilómetros del aeropuerto), Villar del Pozo (también a 2 kilómetros), Cañada de Calatrava (a 3,5 kilómetros), Ballesteros de Calatrava (a 3,6 kilómetros) Poblete (a 6 kilómetros), Pozuelo de Calatrava (a 7,5 kilómetros) y Miguelturna (a 8,5 kilómetros).

Décima. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y para verificar la operatividad de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración.

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 de control establecido.
- Actuaciones derivadas del control o parámetros a medir.
- Lugar de realización del control.
- Periodicidad del control.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas a tomar en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones. Será una excepción a este criterio general la vigilancia del cumplimiento del proyecto de medidas compensatorias que será competencia de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha.

La sociedad «Aeropuerto Ciudad Real, Sociedad Anónima», será responsable de la coordinación de todas las acciones en materia de adecuación ambiental, tanto las relativas a la construcción como al funcionamiento de las instalaciones y velará por el cumplimiento de todas y cada una de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias contempladas en esta declaración y en el proyecto de medidas compensatorias que, en su caso, apruebe la Junta de Castilla-La Mancha.

En cualquier caso el Programa de Vigilancia incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes, además de los que, en su caso, determine el proyecto de medidas compensatorias:

Antes del inicio de las obras:

- a) Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.
- b) Localización concreta de préstamos, graveras, cantera y vertederos, de acuerdo con la condición séptima.
- c) Resultado de la prospección arqueológica definida en la condición sexta.

Durante la ejecución de las obras, informes semestrales sobre el cumplimiento de:

- a) Las medidas adicionales de protección de la fauna a las que se refiere la condición primera.
- b) Las medidas de protección del patrimonio geológico, a las que se refiere la condición segunda.
- c) Las medidas de protección de los suelos a las que se refiere la condición tercera.
- d) Las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.

Antes del inicio del funcionamiento:

- a) Informe sobre el Plan de Protección Acústica y las medidas de protección acústica efectuadas, a las que se refiere la condición novena.
- b) Informe sobre las actuaciones relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición octava.
- c) Plan de Seguimiento para la fase de explotación, incluyendo el plan de vigilancia y control de la contaminación del aire a que se refiere la condición quinta.

Informes semestrales durante los tres primeros años de la vida útil de la infraestructura:

Evolución de las poblaciones de nutria a que se refiere la condición primera.

Evolución de las labores de revegetación definidas en la condición octava.

Evolución de la calidad de las aguas en distintos tramos antes y después de los puntos de vertido en el río Jabalón y en general de todas las medidas contempladas en la condición cuarta.

Estado y efectividad del Plan de aislamiento acústico reflejado en la condición novena incluyendo el resultado de los controles, al menos trimestrales, de los niveles de ruido diurno y nocturno soportados en los núcleos urbanos más próximos (al menos los señalados en el apartado 9) y desviaciones con respecto a los niveles establecidos en el estudio de impacto y en el presente condicionado.

Resultados del programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica, a la que se refiere la condición quinta.

Se emitirán informes especiales 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 de impacto ambiental.

Undécima. *Documentación a aportar por el promotor.*—Antes del inicio de las obras, el promotor deberá remitir a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, para su aprobación, la siguiente documentación:

Medidas cautelares y correctoras del impacto sobre la nutria indicado en la condición primera de la presente DIA.

Proyecto de restauración paisajística incluido en la condición octava de la presente DIA.

Plan de Seguimiento y Vigilancia indicado en la condición décima de la presente DIA.

Resultado de las prospecciones arqueológicas referidas en la condición sexta de la presente DIA.

Estudios de localización de canteras, graveras y vertederos a que se refiere a la condición séptima de la presente DIA.

Plan de Aislamiento Acústico referido en la condición novena de la presente DIA.

Duodécima. *Financiación de las medias protectoras, correctoras y compensatorias.*—Todos los datos y criterios relacionados con la ejecución de medidas correctoras, tanto los contemplados en el estudio de impacto ambiental como en esta DIA, 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, 4 de abril de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	
Confederación Hidrográfica del Guadiana	X
Delegación del Gobierno en Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	
Diputación Provincial de Ciudad Real	
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha .	X
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Presidencia de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Instituto Tecnológico Geominero de España	X
Asociación Española de Limnología	
A.D.E.N.A.	
A.E.D.E.N.A.T.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
C.O.D.A	
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	
Asociación Ecologista LETRA	
Colectivo Ecologista JABALÓN	X
Ayuntamiento de Ciudad Real	X
Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava	X
Ayuntamiento de Pozuelo de Calatrava	
Ayuntamiento de Cañada de Calatrava	
Ayuntamiento de Villar del Pozo	X
Ayuntamiento de La Puebla	

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

Confederación Hidrográfica del Guadiana: Considera como aspectos más relevantes el aumento de necesidades de agua tanto por el incremento de población como por la demanda de las actividades del complejo previsto; el incremento de vertidos de aguas residuales, para los que habrá que prever la adecuación de sistemas de depuración y evacuación a cauce; afección a cauces permanentes o temporales por las obras del aeropuerto, en este sentido se llama la atención sobre arroyos como Valdeconejos, Lagunillas y Dohonal y sobre la cañada de Santa María. Por todo lo mencionado, se propone que dentro del Estudio de Impacto Ambiental se incluyan los siguientes aspectos: justificación de las necesidades de agua y niveles de calidad, previsiones de características y volúmenes de vertidos y su efecto sobre la calidad, influencia sobre la red hidrológica, estudio de los vertederos, préstamos de áridos y residuos sólidos y previsión de las medidas correctoras de impactos sobre el medio hídrico.

Dirección General de Cultura: Indica que en la zona de intervención existen inventariados los yacimientos arqueológicos y paleontológicos que relacionan en un anexo señalando que hay 17 yacimientos que se podrían ver afectados directamente en las obras.

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Juntas de Comunidades de Castilla-La Mancha: Señala los aspectos medioambientales que debieran considerarse como la localización de una Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) con el nombre de «Campo de Calatrava» y en las proximidades otras figuras de protección como es el Humedal de importancia internacional conocido como «Laguna del Prado o Inesperada» que está propuesta por Castilla-La Mancha como posible Lugar de Interés Comunitario (LIC) según la Directiva Hábitat (92/43/CEE). Indica la presencia de manifestaciones de diverso tipo del volcanismo de Campo de Calatrava y que el río Jabalón se verá afectado por la construcción del aeropuerto. Señalan que el estudio debería analizar los efectos del proyecto sobre las poblaciones de aves, sobre todo de la avutarda, especie catalogada como vulnerable en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha y de las acuáticas que existen en la Laguna del Prado y las Tablas de Daimiel así como que se debería estudiar las afecciones a las vías pecuarias.

Instituto Tecnológico Geominero: Consideran con especial relevancia las alteraciones sobre el microclima local, alteraciones de la calidad del aire ruidos previstos, áreas y núcleos urbanos afectados, impactos sobre la geología y la geomorfología, destacando la relevancia del relieve volcánico en el campo de Calatrava sugiriéndose que se haga un inventario de estas estructuras volcánicas. Recomendando asimismo, la obtención de materiales a partir de canteras actualmente en explotación.

Sociedad Española de Ornitología (SEO): Señala que el aeropuerto afecta a la zona inventariada como área de Importancia Internacional para Aves número 206: Campo de Calatrava, cuyo valor ornitológico viene dado por la presencia de aves esteparias (cernícalo primilla, avutarda, alcaraván, ganga ibérica, aguilucho lagunero,...) todas estas especies están incluidas en el anexo I de la Directiva 79/409/CEE por lo que tienen que ser objeto de medidas de conservación especiales, y el aeropuerto causa impactos negativos de gran importancia.

Colectivo Ecologista Jabalón: señalan la presencia en la zona de la ZEPA número 206 denominada «Campo de Calatrava», que fue propuesta como tal por la Junta de Comunidades y ratificada por el Ministerio de Medio Ambiente. El hecho de declarar ZEPA se fundamenta en la existencia de una rica fauna esteparia: avutardas, sisiones, ganga, ortega, alcaravanes, cernícalos, aguiluchos, elanio azul, águila perdicera, mochuelo... La ZEPA se encuentra dividida por la vega del río Jabalón, espacio que alberga una colonia de cigüeñas, avefrías que no abandonan el espacio durante

el verano, martín pescador, golondrinas de mar, pollas de agua, etc... también hay que resaltar que en tramos del río hay nutrias y en verano abundan los ánades reales. Señalan que se pone en peligro el ecosistema del río Jabalón. La construcción del aeropuerto afectaría negativamente a la Laguna del Prado, así como al conjunto de lagunas que rodean la zona ZEPA, destacando las lagunas de Caramel y de Pozuelo.

Ayuntamiento de Ciudad Real: Señalan que consideran correcta la selección de alternativas por conjugar un menor impacto con unos mayores beneficios sociales; que dentro de los terrenos afectados hay un área de interés arqueológico y paleontológico.

Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava: Señalan que entienden como beneficioso socioeconómicamente la construcción del aeropuerto.

Ayuntamiento de Villar del Pozo: No formula ninguna sugerencia medioambiental.

Sin haber sido consultados, dentro de este trámite, se recibieron escritos de:

ASAJA: La ubicación se considera idónea por el bajo impacto ambiental sobre el territorio y la perfecta convivencia con las zonas de cultivo tradicional existentes en la zona. Consideran el proyecto de gran importancia para el desarrollo socioeconómico de la provincia.

Asociación Ecologista CABAÑEROS: Remarca que el proyecto se sitúa dentro de los límites del Área de Importancia Internacional para Aves número 206 «Campo de Calatrava», habitan esta zona aves esteparias de gran importancia destacando avutarda, sisón, ganga, alcaraván, aguilucho y cernícalo. Todas estas especies se encuentran catalogadas como vulnerables o de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas. Informan de que en el río Jabalón se localizan ejemplares de nutria, pudiéndose ver afectada su supervivencia por las modificaciones del cauce y vertidos de aguas contaminadas.

ANEXO II

Descripción del proyecto

Los antecedentes del «Proyecto de Aeropuerto en Ciudad Real» se sitúan en febrero de 1997, fecha en la que se solicita en la Dirección General de Aviación Civil la implantación dentro del término municipal de Ciudad Real, de un aeropuerto de propiedad privada.

En mayo de 1998, el Ministerio de Fomento establece las condiciones para la redacción del Plan Director.

La construcción del aeropuerto de Ciudad Real se justifica en el Proyecto por la existencia de graves carencias estructurales y sociales en la región, actualmente en claro desequilibrio con el resto de las regiones españolas, que podría verse minorado por los efectos positivos del aeropuerto, entre los que destacan de manera especial:

Reducción significativa de los costes de importación en la región.

Descongestión de los principales aeropuertos españoles, actualmente en clara saturación.

Fomento de la industria en la zona, principalmente sobre zonas de expansión industrial como el municipio de Puertollano.

Fomento y mejora de la oferta turística de la región.

Creación de puestos de trabajo.

Por otra parte, la región de Castilla-La Mancha, con más de 80.000 kilómetros cuadrados y 2.000.000 de habitantes no dispone de ninguna infraestructura aeronáutica civil de uso público. La construcción del aeropuerto conllevaría un gran desarrollo de actividades inducidas: Industriales, de servicios y comerciales.

El aeropuerto seleccionado para su implantación en Ciudad Real fue el denominado tipo 4 (longitud de pista de un máximo de 4.600 metros), apto para naves tipo F 6, siendo un aeropuerto de clase 4-F, según la clasificación OACI (Organización Internacional de Aviación Civil).

Para responder a los objetivos planteados se estudiaron los siguientes emplazamientos:

Torralba de Calatrava.

Miguelturra.

Corral de Calatrava.

Valenzuela de Calatrava.

Calzada de Calatrava.

Villar del Pozo.

El Estudio de Viabilidad y Definición de un Aeropuerto en Ciudad Real dio como conclusión que únicamente es factible realizar para la provincia de Ciudad Real un aeropuerto que se ubique dentro del área cubierta por la isocrona de quince minutos, es decir, que no diste más de quince minutos de los mayores núcleos urbanos de la provincia (Ciudad Real

y Puertollano). A partir de esta premisa, el Estudio de Viabilidad analizó distintos emplazamientos recomendando los tres siguientes:

Miguelturra.
Torralva de Calatrava.
Villar del Pozo.

Posteriormente se realizó un análisis y valoración multicriterio de estas tres opciones considerando el paisaje, la vegetación, la fauna, la cercanía a núcleos urbanos (aceptación social), el ruido, la protección legal y la viabilidad técnica, resultando como ubicación más idónea la alternativa de Villar del Pozo.

La alternativa elegida, promovida por la sociedad gestora «Aeropuerto de Ciudad Real, Sociedad Anónima» se ubica en el territorio definido por las siguientes coordenadas de su punto de referencia:

Latitud: 38° 52' 48" N.
Longitud: 3° 57' 7" W.
Altitud: 665 metros sobre el nivel del mar.

Se plantea, en el Proyecto, un campo de vuelo de dos pistas de 4.600 metros, separadas 2.000 metros y escalonadas 1.000 metros, orientadas 81° 57' norte UTM con designación de umbrales 08-26. Esta configuración ofrece una capacidad de 72 movimientos/hora. La primera pista se plantea que esté construida antes de 2005, no contemplándose la construcción de la segunda sino hasta lograr el máximo desarrollo aeroportuario cifrado más allá de 2015.

Los accesos al aeropuerto se proponen realizarlos desde el oeste, partiendo de la futura autovía entre Ciudad Real y Puertollano (variante actual de la N-420) con paso elevado sobre las vías férreas del FF.CC y del AVE Madrid-Sevilla. Un acceso alternativo se realizará por el este partiendo de una conexión con la CM-411.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluaciones de impacto ambiental y el reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Se estudian distintos emplazamientos del futuro aeropuerto, seleccionando como el único técnicamente posible Villar del Pozo.

El estudio de impacto ambiental justifica, que el proyecto es de interés público de primer orden, obediendo su construcción a un interés estratégico. Atiende a un interés del conjunto de la sociedad y del Estado, a un interés de llevar a cabo actividades económicas y sociales. El proyecto fue calificado de singular interés por la Junta de Castilla-La Mancha en base a su apertura al tráfico internacional y su importancia en la red nacional de infraestructuras en lo que a aviación civil se refiere. Se afirma que la provincia de Ciudad Real y la región Castellano-manchega está catalogada como zona objetivo 1 por la Unión Europea, por lo que el proyecto en esta zona tiene un interés de primer orden ya que favorece la creación del empleo, infraestructuras y contribuye a elevar el nivel de vida de esta región.

El estudio describe las características del entorno donde se asienta el futuro aeropuerto, distinguiendo entre medio físico, donde analiza geología y geomorfología, suelos, aguas superficiales y subterráneas y clima; medio biótico, donde se hace un análisis de flora, vegetación y fauna; el medio perceptual, donde se concretan las unidades de paisaje y el medio socioeconómico-cultural, haciendo un análisis sociodemográfico, de actividades económicas y patrimonio histórico-cultural.

En el apartado de geología y geomorfología se señala que el área objeto de ubicación se encuentra situada en la parte central de la provincia de Ciudad Real dentro de la comarca natural de Campo de Calatrava, este espacio se caracteriza por una topografía con predominio de formas llanas y alomadas, con la presencia de cerros de escasa cota.

Los elementos morfológicos más destacados del área son los resaltes de cobertura neógena a modo de mesas y los volcanes de la Halconera y la Atalaya, existe otro elemento morfológico de menor entidad como son las torcas que se encuentran al norte de la zona. Se realiza también un estudio de la litoestratigrafía de la zona.

En tipo de suelos se señala que se han formado a partir de las sedimentaciones calizas neógenas y se realiza una clasificación de los mismos según la FAO.

En lo referente a la hidrología se han analizado las aguas superficiales de los ríos Guadiana y Jabalón, aportando datos de su distribución y caudales. Se estudia también la calidad de los mismos, considerando los parámetros que la legislación marca para las aguas ciprinícolas y llegando a la conclusión que la calidad es aceptable para la vida de estos ciprínidos.

Las aguas subterráneas se estudian en cuanto a su distribución, y su grado de contaminación. Los efectos provocados por el aeropuerto sobre esta agua serán poco significativos habida cuenta de que todas ellas serán depuradas previamente a su vertido en el río Jabalón.

En el estudio de vegetación se analiza en primer lugar la vegetación potencial, que corresponde con la serie mesomediterránea basófila de los encinares manchegos. Respecto a la vegetación actual, los bosques y matorrales han sido sustituidos por campos de cultivo, herbáceos mayoritariamente y un mínimo porcentaje ocupado por olivares centenarios escasamente conservados. En el río Jabalón domina vegetación de ribera como carrizales, junco churrero y pastos higrófilos.

En lo referente a la fauna se estudia la diversidad faunística de vertebrados presente en esta zona, su distribución, abundancia y estado de conservación de cara a valorar los impactos que provocarán las acciones de este proyecto. Se han confeccionado tres catálogos, donde se especifica la clase, familia, nombre científico y vulgar, biotopo, abundancia, fenología y estados de conservación y protección de sus poblaciones. Por otra parte se ha realizado un estudio ornitológico específico, cuyo ámbito territorial ha sido básicamente la ZEPA y su entorno inmediato. Se ha determinado la presencia en esta área de 135 especies de vertebrados, donde la clase mejor representada son las aves y en menor importancia mamíferos, reptiles y anfibios. Se han contrastado las categorías de conservación consideradas en la normativa nacional (Ley 4/1989), desarrollado en los catálogos de especies amenazadas a nivel nacional (Real Decreto 439/1990) y regional (Decreto 33/1998). De las especies vulnerables consideradas por la legislación autonómica se estudia su biología y la situación actual de las poblaciones, desarrollando más extensamente la avutarda y el cernícalo primilla, estudiando su comportamiento, distribución, población y conservación. Por otra parte, en la ZEPA se localizan sisonos en un número elevado lo que confiere a esta zona un notable valor para la especie, así como ganga, ortega y alcaraván. Cabe señalar que estas especies podrían presentar riesgos para las aeronaves principalmente por impacto.

En el estudio del paisaje se distinguen distintas unidades como sierras, llanuras con cultivos herbáceos y núcleos habitados, llanuras y lomas con olivar, cerros y lomas volcánicas y cauces fluviales, de estas unidades se hace un análisis de su incidencia visual, su calidad intrínseca y su fragilidad.

En cuanto al medio socioeconómico, se analizan los siguientes municipios: Ballesteros de Calatrava, Villar del Pozo y Ciudad Real, también se analiza un pequeño núcleo denominado «La Puebla», finca rústica perteneciente al término de Ciudad Real, que cuenta con 10 viviendas con una población de 32 habitantes y que se encuentra muy próximo a las instalaciones aeroportuarias proyectadas.

El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de los recursos culturales en el que se analiza el territorio situado en el corazón del Campo de Calatrava, en la margen izquierda del río Jabalón, que se basa en la recopilación de toda la bibliografía e investigaciones realizadas en la zona que recogen hasta 22 elementos integrantes del patrimonio histórico español de los que se resaltan el balneario denominado Hervideros y la fábrica de cerámica en Villar del Pozo y los poblados en altura de la Edad de Bronce y el Palacio de la Serna en Ballesteros de Calatrava. Refleja también una prospección arqueológica autorizada por la Dirección General de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, tras la cual se llega a la conclusión de que la mayoría de los yacimientos preexistentes ya han sido arrasados por las labores agrícolas.

Como impactos más relevantes (considerados como severos y por tanto que requieren actuaciones protectoras o correctoras intensivas) se han considerado los siguientes: la alteración del confort sonoro diurno y nocturno provocado por el tráfico de aeronaves, siendo la zona residencial de «La Puebla» el núcleo que se ve afectado por la huella sonora, la pérdida de hábitat estepario provocada por el tráfico rodado derivado del funcionamiento del aeropuerto y la pérdida de terrenos incluidos en la ZEPA «Área esteparia del Campo de Calatrava».

Entre las medidas de protección se concretan una serie de actuaciones y recomendaciones a llevar a cabo durante el desarrollo de las obras: protección de la red de drenaje, protección de la vegetación de interés ecológico y paisajístico. Incorpora un Plan de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

En el período de información pública se han presentado numerosas alegaciones, de las cuales un número de quince son de organismos oficiales y el resto de diversas asociaciones y particulares.

ONG's y alegaciones particulares: Manifiestan su clara y rotunda oposición a su ubicación en una zona de alto valor natural, como es Campo

de Calatrava, uno de los enclaves más importantes para las aves esteparias en Castilla-La Mancha y donde 6.500 hectáreas de esta comarca están catalogadas como zona de especial protección para aves, dada la existencia de importantes poblaciones de avutarda, sisón, ganga y alcaraván, especies protegidas por la Ley de Castilla-La Mancha, las alegaciones manifiestan como necesidad absoluta la protección efectiva de todo el territorio de esta ZEPA e incluso su ampliación. Alegan que de construirse el aeropuerto en la zona proyectada se causará un impacto crítico e irreversible sobre los núcleos de población de estas aves.

Organismos oficiales y asociaciones profesionales o sectoriales: Estas alegaciones manifiestan que la ubicación elegida para instalar el aeropuerto es técnicamente muy acertada ya que respeta el medio ambiente natural en una zona de bajo valor ecológico y escasas poblaciones de aves. Consideran que, dado lo establecido en la Directiva de Hábitats, la actuación sobre la zona es perfectamente posible. En cuanto a las medidas compensatorias y correctoras previstas por el promotor, consideran que son adecuadas para poder compensar los impactos previsibles en el medio.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha: Proponen una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias para la conservación de las poblaciones de las especies que motivaron la designación como ZEPA, las medidas que proponen son las que debería adoptar:

El órgano sustantivo, como garantizar el mínimo de molestias y riesgos para las aves, autorizar la obra de manera que la ocupación espacial sobre la zona de especial protección para las aves se minimice en lo posible

y desviar al acceso por carretera previsto en proyecto desde el este hacia el sur.

La Confederación Hidrológica del Guadiana, como requerir para el otorgamiento de la correspondiente autorización de vertido y la depuración de las aguas residuales y pluviales del aeropuerto.

El promotor, como el asumir íntegramente los costes de la constitución de un refugio de fauna sobre la ZEPA, dotación de un equipo técnico de vigilancia de las aves, la aplicación del programa agroambiental de zona y adquisición de una extensión de terrenos en la ZEPA de al menos el 5 por 100 de su superficie para su exclusivo empleo en mejorar el hábitat de las aves esteparias y generar nuevas zonas de reproducción.

La Comunidad Autónoma, como descatalogar como ZEPA la zona afectada por las obras, incluida la superficie interior al cerramiento del aeropuerto, y compensar la pérdida de superficie de ZEPA para aves esteparias con la declaración de una nueva superficie de ZEPA para estas mismas especies en la denominada «área importante para las aves» del Campo de Calatrava.

Los Ayuntamientos de Ciudad Real y Miguelturna como la declaración de la totalidad del suelo de los que quede de ZEPA como suelo rústico de protección natural, además del ya protegido en la alineación volcánica de Zurriaga-Ciruelas-Cantagallos, el volcán de La Halconera, la vega del Jabalón y algunos yacimientos arqueológicos, exceptuando el suelo ya clasificado como urbano de las casas de Ciruelas y ermita de Santa María.