

Lote número 85: Mesa de Alvar Aalto, Finlandia, años 30, realizada por Finmar Ltd. 1935. Logomarca en la parte inferior de la mesa original de madera de abedul contrachapado, patas ligeramente flexadas en la parte superior, soportando una tapa circular también de abedul laminado con el canto pintado en negro. Medidas: 57 × 70 cm.

Lote número 151: «Santa Bárbara». Placa ornamental de loza de Alcora, firmada Rocafort en el reverso. Placa realizada a molde, presenta forma trapezoidal con frontón elíptico, ángulos achaflanados y marco moldurado coronado por un penacho trilobulado. Policromía en azul, rojo, marrón, amarillo. Medidas: 15,7 × 11 cm.

Lote número 152: Escribanía de loza de Alcora, serie de reflejo dorado, 1800-1825. La forma del tintero y los distintos tarros es de forma cilíndrica con tapas semiesféricas y flores con pomos. Consta de tintero, 9 cm. altura; soporte para plumas 11 cm. altura; dos tarros (uno para los polvos secantes), 9 cm. altura y bandeja triangular lobulada, 25 × 25 cm.

**10320** *ORDEN ECD/1206/2002, de 19 de abril, por la que se ejercita el derecho de tanteo sobre el lote número 379, consistente en «Un real de plata, sin marca de ceca», subastado por la sala «Jesús Vico, Sociedad Anónima».*

A propuesta de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, y en aplicación de los artículos 38 de la Ley 16/1985, de 25 de junio («Boletín Oficial del Estado» del 29), del Patrimonio Histórico Español, y 41 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero («Boletín Oficial del Estado» del 28), de desarrollo parcial de dicha Ley,

Este Ministerio ha resuelto:

Primero.—Ejercer el derecho de tanteo para el Estado, sobre el bien mueble que fue incluido en el catálogo de la subasta pública celebrada por la sala «Jesús Vico, Sociedad Anónima», en Madrid, el día 7 de marzo de 2002, que figura con el número y referencia siguientes:

Número 379: Juan de Gante. Real. Sin marca de ceca. A/. IL coronadas, alrededor leyenda: Deus Iudicium Tuum Regid/Aed Iusticiam TU. R/. Cuartelado de castillos y leones dentro de gráfila de cuatro lóbulos. Alrededor leyenda Iusticiam Tuam Filie Regis.

Segundo.—Que se abone a la sala subastadora el precio de remate de 20.000 euros, más los gastos inherentes, que debe justificar mediante certificado.

Tercero.—Que dicho bien se deposite en el Museo Arqueológico Nacional, de titularidad estatal, que debe proceder a su inclusión en el inventario del patrimonio propiedad del Estado que allí se custodia, una vez consumada la venta.

Lo digo a VV. II. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 19 de abril de 2002.—P. D. (Orden de 1 de febrero de 2001), el Secretario de Estado de Cultura, Luis Alberto de Cuenca y Prado.

Ilmos. Sres.: Subsecretario y Director general de Bellas Artes y Bienes Culturales.

## MINISTERIO DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

**10321** *RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública, de corrección de errores de la Resolución de 20 de febrero de 2002, por la que se convoca el II premio «Andrés Bello» para trabajos de estudios e investigación sobre las Administraciones Públicas Iberoamericanas.*

Advertidos errores en la Resolución de 20 de febrero de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública («Boletín Oficial del Estado» número 70, de 22 de marzo), por la que se convoca el II premio «Andrés Bello» para trabajos de estudios e investigación sobre las Administraciones Públicas Iberoamericanas, procede su corrección en el siguiente sentido:

En la página 11665, en la exposición de motivos, en su párrafo quinto, supresión de «... y con lo previsto, para la concesión de subvenciones públicas, en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria».

En la página 11666 en la base quinta, punto 4, donde dice: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 480», deberá decir: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 227.06».

En la página 11666, en la base sexta, supresión del punto número 2.

Madrid, 5 de abril de 2002.—El Director, Jaime Rodríguez-Arana Muñoz.

**10322** *RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública, de corrección de errores de la Resolución de 20 de febrero de 2002, por la que se convoca el II premio «Fermín Abella y Blave» para trabajos de estudio e investigación sobre Administración Local.*

Advertidos errores en la Resolución de 20 de febrero de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública («Boletín Oficial del Estado» número 70, de 22 de marzo), por la que se convoca el II premio «Fermín Abella y Blave» para trabajos de estudio e investigación sobre Administración Local, procede su corrección en el siguiente sentido:

En la página 11668, en la exposición de motivos, en su párrafo quinto, supresión de «... y con lo previsto para la concesión de subvenciones públicas, en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria».

En la página 11668, en la base quinta, punto 4, donde dice: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 480», deberá decir: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 227.06».

En la página 11668, en la base sexta, supresión del punto número 2.

Madrid, 5 de abril de 2002.—El Director, Jaime Rodríguez-Arana Muñoz.

**10323** *RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública, de corrección de errores de la Resolución de 20 de febrero de 2002, por la que se convoca el II premio «Marcelo Martínez Alcubilla» para trabajos de estudio e investigación sobre Administración General.*

Advertidos errores en la Resolución de 20 de febrero de 2002, del Instituto Nacional de Administración Pública («Boletín Oficial del Estado» número 70, de 22 de marzo) por la que se convoca el II premio «Marcelo Martínez Alcubilla» para trabajos de estudio e investigación sobre Administración General, procede su corrección en el siguiente sentido:

En la página 11671, en el título de la Resolución, donde dice: «... Administración General», debe decir: «... Administración General del Estado».

En la página 11671, en la exposición de motivos, en su párrafo cuarto, supresión de «... y con lo previsto, para la concesión de subvenciones públicas, en el artículo 81 de la Ley General Presupuestaria».

En la página 11671, en la base quinta, punto 4, donde dice: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 480», deberá decir: «... con cargo a la aplicación presupuestaria 227.06».

En la página 11671, en la base sexta, supresión del punto número 2.

Madrid, 5 de abril de 2002.—El Director, Jaime Rodríguez-Arana Muñoz.

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**10324** *RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas)», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y

su Reglamento de ejecución, aprobado por el 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, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, 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, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) remitió con fecha 22 de mayo de 2001 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la 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 27 de septiembre de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) 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.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas)», que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante treinta días hábiles, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de diciembre de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto. El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y en el anexo IV se incluye el resultado de la información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001 de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 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 sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Fuerteventura (Las Palmas)».

### 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 aquella que contempla la ampliación de la actual pista por el Sur, con el resto de actuaciones que se incluyen en el anexo II de esta declaración, siempre y cuando se adopten las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración y se cumplan, además las siguientes condiciones:

1.<sup>a</sup> *Protección y conservación de suelos.*—Aunque no es previsible que la actividad aeroportuaria influya en la contaminación por metales pesados, se deberá diseñar, en coordinación con la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno Canario, o en su caso el Cabildo Insular de Fuerteventura, dentro del programa de seguimiento y vigilancia ambiental de las obras, las medidas que permitan identificar y evaluar la contaminación de los suelos por metales pesados e hidrocarburos, y determinar las actuaciones a adoptar, en su caso, para evitar la afección que el movimiento de tierras pudiera generar sobre las aguas subterráneas y el litoral.

En las zonas afectadas temporal o permanentemente por las obras, se recuperará la capa superior de tierra vegetal para su posterior reutilización en las labores de revegetación.

Esta tierra fértil se acopiará en zonas adecuadas, protegidas del movimiento de maquinaria de obra, y en montones, definiéndose en el pliego de prescripciones técnicas particulares de los proyectos de construcción sus condiciones de acopio y conservación, al objeto de garantizar el mantenimiento de sus propiedades.

Los proyectos de construcción de las actuaciones que se derivan de la ampliación del aeropuerto, deberán incorporar un balance de tierra

vegetal y definir las superficies que se restaurarán, estimándose, además, las necesidades de tierra vegetal suplementarias y su procedencia.

2.<sup>a</sup> *Protección de la calidad del aire.*—Para prevenir las emisiones de partículas y polvo en la zona de obras, a consecuencia del movimiento de tierras y la circulación de maquinaria, se realizarán riegos periódicos, que se intensificarán durante los períodos más ventosos, y los materiales de obra susceptibles de emisiones fugitivas se transportarán y acopiarán tapados.

Se deberán limpiar periódicamente las zonas donde se hayan producido acumulaciones de finos, por efecto de su transporte o acopio temporal de materiales, evitando así su dispersión por la atmósfera.

Asimismo, se instalarán plataformas para la limpieza de las ruedas de los camiones y maquinaria de obra en aquellas zonas donde se establezcan las conexiones con el viario existente, para evitar la acumulación de finos en las carreteras próximas al aeropuerto.

En el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración, se realizarán los estudios de predicción precisos, en los distintos escenarios comprendidos entre la fecha de entrada en servicio de las nuevas instalaciones y el año de saturación, para diseñar un sistema de control y vigilancia de la calidad del aire en el interior del recinto aeroportuario y en las zonas más próximas a los núcleos urbanos. Las estaciones que han de instalarse deberán disponer de analizadores de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión (PM 10 y PM2,5), monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, plomo y ozono. Las estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las Directivas 96/62/CE, 199/30/CE, 2000/69/CE y la propuesta de directiva en posición común sobre ozono.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos que deben cumplir las instalaciones de almacenamiento, carga y descarga, los depósitos móviles y los vehículos de transporte.

Se llevará a cabo un programa para promover la sucesiva sustitución de los motores diesel de los vehículos de servicio en tierra (GSE) a motores propulsados por gas natural o energía eléctrica. Asimismo, se promoverán medidas para optimizar el empleo de las unidades auxiliares de suministro de energía a las aeronaves (APU), al objeto de minimizar las emisiones de contaminantes de estos equipos. Estos programas deberán estar elaborados antes de la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones.

3.<sup>a</sup> *Prevención del ruido.*—Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, AENA, como promotor del proyecto, elaborará las isofonas definidas por los  $Leq_{día}$  65 dB (A) (siete horas-veintitrés horas) y  $Leq_{noche}$  55 dB (A) (veintitrés horas-siete horas), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje, así como con las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, en su caso, se elaborará un plan de aislamiento acústico en las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isofonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las citadas isofonas y, en su caso, el plan de aislamiento acústico se elaborarán en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración y se ejecutará, el plan, en el plazo de un año, a contar desde la puesta en explotación de la nueva pista. En cualquier caso este plan deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

En concreto el Plan considerará especialmente las medias destinadas a la minimización del impacto acústico en el núcleo urbano de El Matorral, entre las que se incluirá, conforme se refleja en el estudio de impacto ambiental, la construcción de una pantalla vegetal, que reduzca el impacto acústico sobre la población.

El plan de aislamiento se circunscribirá a las viviendas que hayan obtenido licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente declaración, independientemente de la fecha en la que se comience a ejecutar el citado plan.

La financiación del plan acústico correrá a cargo del promotor.

Se limitará en lo posible la realización de las acciones del proyecto, que impliquen utilización y movimientos de maquinaria o vehículos pesados, a los períodos diurnos (ocho a veintidós horas), principalmente en las cercanías de la zona urbana de El Matorral.

Asimismo, las acciones de demolición se deberán efectuar, igualmente, durante el período diurno de ocho a veintidós horas.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la población de Puerto Rosario, en las operaciones de aterrizaje por la cabecera 19 el umbral de la pista se desplazará hacia el sur, siempre que lo permitan las con-

diciones de seguridad, de manera que el sobrevuelo por la citada población se realice a la mayor altura posible. Asimismo, al objeto de no afectar en las operaciones de aterrizaje, en configuración norte, a las poblaciones de Nuevo Horizonte y El Castillo, el umbral de la pista 01 permanecerá en su posición actual.

Asimismo, se adoptarán los procedimientos operativos, tanto en tierra como en aire, que minimicen las afecciones sobre las poblaciones del entorno del aeropuerto, como es el caso de la operación, que se realiza actualmente, de despegue hacia el norte y que evita el sobrevuelo de Puerto Rosario.

4.<sup>a</sup> *Medidas respecto de los usos del suelo afectados por el impacto acústico.*—De acuerdo con lo indicado en el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, sobre medidas fiscales, administrativas y del orden social, por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, el planeamiento territorial, el urbanismo y cualesquiera otros que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, del aeropuerto de Fuerteventura, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.

El Ministerio de Fomento, de acuerdo con el párrafo segundo de la citada disposición adicional, ha de establecer el régimen jurídico de las servidumbres y las condiciones de uso de los predios y la sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

Las Administraciones competentes en materia de urbanismo y ordenación territorial deberán proceder a adaptar las determinaciones de uso y edificación establecidas en los instrumentos de planeamiento vigentes o en proceso de aprobación o elaboración, a las afectaciones que resulten de la huella sonora y al conjunto de servidumbres aeronáuticas.

5.<sup>a</sup> *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 los barrancos de Goroy y Jeneje.

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, cada uno de los proyectos de construcción incluirá un estudio detallado de la zona en el que se analizará su posible vulnerabilidad a la contaminación.

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.

Dada la diversidad existente en las características de los efluentes que se generan por el funcionamiento normal de un aeropuerto, será necesario, conforme se indica en el estudio de impacto ambiental, incluir en la ampliación de la estación depuradora los componentes oportunos para un tratamiento efectivo de las aguas residuales del aeropuerto de forma que, el efluente posterior al proceso de depuración, cumpla las especificaciones marcadas por la legislación vigente, en todo caso, se cumplirán los parámetros exigidos por el Decreto 174/1994, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Control de Vertidos para la protección del dominio público hidráulico.

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.

El proyecto contempla el encauzamiento de los barrancos de Goroy y Jeneje, por lo que se deberá solicitar la autorización del Consejo Insular del Agua de Fuerteventura, tal y como se especifica en la Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas. Esta actuación se llevará a cabo tratando de

modificar mínimamente la morfología de los cauces, tanto en su sección como en su perfil, conservando la anchura y pendiente del mismo para mantener, en la medida de lo posible, las condiciones hidrodinámicas del flujo de agua de los barrancos afectados.

Asimismo, con relación a la afección al Dominio Público Marítimo-Terrestre se deberán cumplir las especificaciones de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y en concreto sus artículos 32.1 y 32.2 en cuanto a las autorizaciones necesarias para su ocupación.

6.<sup>a</sup> *Protección de la vegetación y la fauna.*—Con objeto de minimizar la afección a la superficie vegetal, se jalonará la zona de ocupación estricta de la ampliación aeroportuaria, incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares, restringiéndose la circulación de la maquinaria y del personal de la obra a la zona acotada. Estas restricciones serán de especial aplicación en aquellos puntos en los que se afecte a alguna de las formaciones vegetales de especial interés, recogidas en el estudio de impacto ambiental, como es el caso del hábitat constituido por la confluencia de los barrancos Jeneje, Varichuelos y Muley.

Asimismo, con objeto de minimizar los daños a las especies protegidas por la legislación autonómica, «*Tamarix canariensis*» y «*Zygophyllum fontanesii*», será necesario obtener una autorización previa a su afección por parte de la Dirección General de Medio Ambiente y Conservación de la Naturaleza y las medidas necesarias para su restauración, por parte del mencionado organismo competente, conforme indica la Orden 289, de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de flora vascular de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Se conservará la vegetación que no sea afectada por las obras y que se halle dentro de los límites de las actuaciones proyectadas, evitándose la destrucción innecesaria de áreas que no sean ocupadas de una manera definitiva para su uso en las tareas derivadas de la construcción de estas infraestructuras, como pueden ser las áreas de almacenamiento de materiales, estacionamiento de maquinaria, etc.

Estas medidas se establecerán especialmente en la zona de saladar y su confluencia con la desembocadura de los barrancos Jeneje y el Muley, situada en la playa de El Matorral. En dicha zona, esta medida tendrá por objeto evitar la alteración, especialmente, de las formaciones halófitas que constituyen el saldar y la vegetación asociada a cursos de agua no permanente, con el objetivo de evitar la desaparición del mencionado hábitat.

Se recomienda la conservación de los pies de palmera que actualmente se encuentran entre las zonas de cultivo situadas al este del municipio de El Matorral, para lo cual se protegerán adecuadamente.

Con el fin de minimizar posibles afecciones a la fauna existente en la zona afectada por las obras, los movimientos de tierra, así como el desbroce de la vegetación, antes del inicio de las obras, se llevara a cabo una batida en todo el ámbito afectado por las obras para recuperar los nidos existentes en la zona, los cuales deberán ser depositados en otras áreas que no se encuentren afectadas por las obras al objeto de no perjudicar la reproducción de la mayoría de las especies presentes en toda el área afectada.

Asimismo, se evitará en lo posible la afección a nidos y madrigueras que sirven para el refugio y nidificación de la fauna.

7.<sup>a</sup> *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—Se elaborará un programa de actuaciones compatible con el plan de obras, en coordinación con el órgano competente, que será incorporado a los distintos proyectos de construcción.

Como medida preventiva se deberá realizar, por técnicos especializados, prospecciones en todas las áreas a ocupar durante el período de obras (zonas de obra, préstamos, vertederos y caminos de accesos a las obras), a fin de constatar la nula afección en las zonas de ocupación a yacimientos arqueológicos, paleontológicos y/o etnográficos, tal y como determina el informe elaborado por el Departamento de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura del Cabildo Insular de Fuerteventura.

Se deberá evitar cualquier afección al Horno de Cal situado en la zona de ampliación del aeropuerto, ubicado sobre la zona de reserva aeroportuaria que se establecerá entre el actual aeropuerto y la autovía FV-2, y cartografiado en el plano de elementos patrimoniales incluido en el inventario ambiental del estudio de impacto ambiental.

8.<sup>a</sup> *Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.*—Con carácter general, en este sentido, se seguirán los criterios establecidos en el estudio de impacto ambiental, debiéndose realizar un estudio que estime el balance de tierras global, justificándose, en su caso, las zonas de préstamo y/o de vertido.

En el caso de que sea necesario obtener materiales de zonas exteriores al aeropuerto, estas deberán estar autorizadas y contar con los preceptivos planes de restauración.

Si se precisaran zonas de vertidos, se solicitará autorización a la autoridad competente. En cualquier caso, se fomentará la recogida selectiva

y el reciclado de los residuos de obra, según los principios de gestión contenidos en el Plan Nacional de Residuos de Construcción y Demolición, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de junio de 2001, y en los Planes Regionales de Residuos.

Además, los distintos proyectos de construcción incluirán, en su documento de planos y por tanto, con carácter contractual, la localización de las instalaciones auxiliares de obras, zonas de préstamo y de vertederos, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

En particular, se evitarán como áreas de ubicación de vertederos y plantas de aglomerado, aquellas que se comporten como zonas de recarga de acuíferos superficiales con el fin de evitar tanto su impermeabilización como su contaminación.

Se descartarán igualmente aquellas áreas que presenten una capa edáfica de mayor calidad para los cultivos, siendo éste aspecto muy importante dada la escasa capacidad agrológica que en general disponen los suelos de Fuerteventura.

Se evitarán como áreas para la localización de préstamos, vertederos o plantas de hormigón y asfaltos, los Enclaves de Interés Florístico o Faunístico recogidos en el estudio de impacto ambiental, como son el saladar, situado junto al Barranco de Jeneje y el Barranco de Río Cabras.

9.<sup>a</sup> *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un 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, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés a los terraplenes que se puedan producir en la construcción de la plataforma de ampliación de la pista.

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.

Se describirán las labores previas para la preparación de los terrenos antes de la revegetación. Las siembras y plantaciones dentro del recinto aeroportuario se realizarán con especies vegetales que no resulte atractivas para las aves y las actuaciones en las áreas externas se orientarán a reproducir las características particulares de la zona.

En los proyectos se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de la revegetación.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción del aeropuerto.

10.<sup>a</sup> *Seguimiento y vigilancia.*—El promotor redactará un programa de vigilancia ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Fuerteventura para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y establecidas en las condiciones de esta declaración. El programa de vigilancia ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El programa de vigilancia determinará la forma en la que se llevará a cabo el seguimiento y definirá el tipo de informes, su frecuencia y el período de emisión. Por tanto, el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes aspectos:

- Objetivo de control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Parámetros sometidos a control.
- Lugar de inspección.
- Periodicidad de los muestreos.
- Umbral crítico para el parámetro sometido a control.
- Medidas preventivas y correctoras complementarias a adoptar en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario.
- Tipo de documentación generada sobre cada control.

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

AENA como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra integrada para el conjunto de las actuaciones que comprenden la ampliación del aeropuerto, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de la obra, se responsabilizará de la ejecución de las medias preventivas, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, desde la fase de oferta hasta la finalización de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa de vigilancia incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes del inicio de las obras:

- a) Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.
- b) Programa de vigilancia y seguimiento ambiental para la fase de obras, indicando expresamente los recursos humanos y materiales asignados.
- c) Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras, indicando los recursos humanos y materiales asignados.

Informe complementario al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

Informes semestrales durante la fase de obras en relación a los siguientes aspectos:

- a) Actuaciones realizadas, en su caso, con relación al seguimiento de suelos contaminados y medidas sobre gestión de la tierra vegetal, a las que se refiere la condición 1.
- b) Medidas sobre protección de la calidad del aire durante las obras, a las que se refiere la condición 2.
- c) Medidas sobre protección acústica durante las obras, a las que se refiere la condición 3.
- d) Medidas respecto a la protección de la hidrología a que se refiere la condición 5.
- e) Medidas sobre protección de la vegetación y la fauna, a las que se refiere la condición 6.
- f) Medidas de protección del patrimonio cultural, a las que se refiere la condición 7.
- g) Ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, según se refiere en la condición 8.

Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberá detallar, al menos, los siguientes aspectos:

- a) Medidas sobre protección de la calidad del aire realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 2.
- b) Informe sobre el plan de aislamiento acústico y medidas sobre protección acústica realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 3.
- c) Medidas ejecutadas respecto a la protección de la hidrología, a las que se refiere la condición 5.
- d) Medidas ejecutadas sobre la protección de la vegetación y de la fauna, a las que se refiere la condición 6.
- e) Actuaciones de protección sobre el patrimonio cultural realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 7.
- f) Actuaciones realmente ejecutadas en relación al proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a las que se refiere la condición 9.
- g) Programa de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

Informes semestrales durante tres años a partir del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán los siguientes aspectos:

- a) Resultados del programa de vigilancia de la calidad del aire, referido en la condición 2.
- b) Estado y efectividad del plan de aislamiento acústico, incluyendo el resultado de los controles, de los niveles del ruido diurno y nocturno soportados en las zonas urbanas más próximas y desviaciones con respecto a los niveles establecidos, según lo indicado en la condición 3.

Se emitirán informes especiales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgos, 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.

11.<sup>a</sup> *Documentación adicional.*—La Dirección General de Aviación Civil remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incorporación en los distintos documentos de las prescripciones que establece esta declaración de impacto ambiental.

También remitirá, dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

a) Estudio sobre la caracterización y programa de actuaciones a desarrollar en relación a la posible existencia de suelos contaminados y programa de actuación en relación con la posible afección a las aguas subterráneas y el litoral, a que se refiere la condición 1.

b) Estudio de emisiones e inmisiones, estudio de diseño de la red de vigilancia de calidad del aire, programas de actuaciones sobre los equipos de tierra y medias para el control de las emisiones de COVs, a que se refiere la condición 2.

c) Plan de aislamiento acústico y proyecto de medidas de protección acústica a que se refiere la condición 3.

d) Medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 4.

e) Medidas relativas a la protección de la vegetación y de la fauna a que se refiere la condición 6.

f) Programa compatible con el plan de obras sobre la protección del patrimonio cultural, a que se refiere la condición 7.

g) Delimitación de las zonas excluidas, balance de tierras y estudio sobre la ubicación de prestamos, vertederos e instalaciones de obra, a que se refiere la condición 8.

h) Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

i) Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 10.

12.<sup>a</sup> *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 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 6 de mayo de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

#### ANEXO I

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Delegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria. Subdelegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria. Dirección General de Costas.	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno Canario.	X
Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno Canario.	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno Canario.	X
Asociación Española de Limnología de la Facultad de Biología de Sevilla. Departamento de Biología Vegetal y Ecología.	
Instituto Geológico y Minero de España.	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas.	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción.	
F.A.T.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Greenpeace. S.E.O. ADES. AMEC (Asamblea Movimiento Ecologista de Canarias). ASCAN-Asociación Canaria Defensa Naturaleza. Colectivo Ecologista Palmero Adijirja. Coordinadora Ecologista «El Daño». Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental. Ayuntamiento de Puerto Rosario (Las Palmas). Ayuntamiento de Antigua (Las Palmas).	X

#### Resumen del contenido ambiental de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Costas hace ver que el proyecto podría afectar a una zona de dominio público marítimo terrestre, por lo que, en su caso, sería precisa la autorización expresa del Consejo de Ministros.

El proyecto, según informa la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias podría afectar al «Barranco de Río Cabras», zona calificada como el IBA número 337, por lo que se deberá prestar especial atención a las especies presentes en dicha zona, entre las que destaca la hubara canaria.

La Dirección General de Patrimonio Histórico remite informe elaborado por el Cabildo Insular de Fuerteventura en el que se comunica que en la zona de actuación, se localizan bienes patrimoniales de interés cultural, constituidos por yacimientos arqueológicos y etnográficos, registrados en el inventario de la Carta Arqueológica y Etnográfica e Inventarios de Hornos de Cal, así como un yacimiento paleontológico.

Asimismo, detalla los bienes patrimoniales antes señalados y propone una serie de medidas de protección y conservación que, en su caso, se deberían adoptar.

#### ANEXO II

##### Descripción del proyecto

La red aeroportuaria canaria se basa actualmente en dos grandes aeropuertos, Gran Canaria y Tenerife Sur, los cuales necesitan un apoyo para evitar su saturación. Con este fin se plantea la ampliación del aeropuerto de Fuerteventura, por lo cual se realizan las siguientes actuaciones:

##### Actuaciones en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves:

Ampliación de la pista de vuelos en 1.000 metros hacia el sur.

Desplazamiento del umbral 19 en 1.000 metros hacia el sur a fin de disminuir el impacto acústico sobre la ciudad de Puerto del Rosario y su entorno.

Prolongación de la calle de rodadura en 1.000 metros hacia el sur y construcción de apartadero de espera para dar servicio a la cabecera 01.

Ampliación del sistema de calles de rodadura, mediante la construcción de calles de salida rápida y ortogonales a pista.

Ampliación de la superficie de estacionamiento de aeronaves: Ampliación y unión de las dos plataformas existentes actualmente.

Construcción de una nueva plataforma de estacionamiento, destinada a la aviación general y carga, y situada al sur de la anterior plataforma.

Dicha plataforma se comunica con el Campo de Vuelos a través de una Calle de Rodadura perpendicular a la pista.

##### Actuaciones en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias:

##### Zona de pasajeros:

Ampliación del edificio «Terminal Sur», mediante la ampliación del edificio Procesador hacia el norte, y la prolongación del dique, a fin de permitir un incremento considerable de pasarelas.

Ampliación y remodelación de la superficie destinada a aparcamientos de vehículos y autocares.

Creación de una nueva superficie de aparcamientos para diversos usos: Bolsa de taxis, «rent a car», empleados, etc.

Urbanización de terrenos destinados a actividades de segunda y tercera línea: Oficinas, hotel, edificios auxiliares, agentes, etc.

**Zona de servicios:**

Construcción de una nueva torre de control, con sus aparcamientos correspondientes, situada al sur del edificio «Terminal» ampliado.

Construcción de un nuevo edificio de servicios y bloque técnico, ubicado junto a la nueva torre de control.

**Zona de carga:**

Se desarrollará una nueva zona de carga, al sur del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, donde se construirá un nuevo edificio «Terminal» y aparcamientos.

**Zona de aviación general:**

Se desarrollará una zona de aviación general, al sur del Subsistema de Actividades Aeroportuarias, donde se construirá un edificio de aviación General, aparcamientos y hangares y talleres en línea.

**Zona industrial y/o de servicios:**

En la parte norte del Subsistema de Actividades Aeroportuarias se desarrollará una zona industrial y/o de servicios, destinada a construir talleres, almacenes, estación de servicio, agentes «handling» edificio para «catering», cocheras, oficinas y otras edificaciones de servicios y asistencia y mantenimiento de aeronaves.

**Zona de abastecimiento energético:**

Construcción de nueva central eléctrica.

Ampliación de las instalaciones tratamiento de aguas, en especial en la desalinizadora y depósitos de agua potable.

**Varios:**

Demolición de un área actual del aeropuerto, a fin de permitir la ampliación de plataforma. Las edificaciones e instalaciones más importantes a demoler son: Edificio «Terminal» antiguo (norte), torre de control y bloque técnico, estación meteorológica, aparcamientos, parcela de combustibles, Terminal de Carga de Iberia.

Modificación de diseño del actual acceso y creación de un nuevo acceso a la altura del núcleo urbano de El Matorral a fin de dar servicio fundamentalmente a las zonas de carga y aviación general.

Otras actuaciones de rango menor, asociadas, complementarias o necesarias para la construcción, puesta en marcha y operación de las obras indicadas en el anexo II, las cuales deberán observar las mismas exigencias establecidas en los condicionados de esta DIA.

**ANEXO III****Resumen del estudio de impacto ambiental**

El estudio incluye una descripción del proyecto donde resume las características de las principales actuaciones, así como una justificación de la necesidad de la ampliación y un análisis de alternativas y justificación de la solución adoptada.

En el inventario ambiental se analizan los diferentes factores del medio; clima, calidad del aire, geología, hidrología, medio marino, vegetación, fauna, espacios protegidos, paisaje, arqueología y aspectos socioeconómicos. En el ámbito de estudio se ve afectada la Zona de Servidumbre de Protección definida por el artículo 23 de la Ley de Costas, asimismo, el estudio constata la existencia en la zona de un Área de Importancia para las Aves (IBA), situada en el Barranco del río Cabras, si bien no queda afectada por la ampliación de la situación preoperacional, el estudio de impacto realiza, atendiendo la sugerencia realizada por la Dirección General de Patrimonio Histórico del Gobierno de Canarias, una localización de los yacimientos arqueológicos, etnográficos y paleontológicos, existentes en la zona de estudio, señalando que no se ven afectados por el proyectos.

La identificación de impactos se realiza con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto, en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones del proyecto y los parámetros ambientales seleccionados, señalando aquellas en las que determinada acción del proyecto provoca un efecto, negativo o positivo, sobre cierto factor ambiental.

La mayoría de los impactos en la fase de construcción se valoran como compatibles o moderados, aunque algunas acciones sobre la hidrología, vegetación, paisaje, patrimonio histórico-artístico y planeamiento, se estiman severos.

Durante la fase de operación la mayoría de los impactos previsible se valoran como compatibles o moderados, exceptuando la ocupación del terreno en relación con el paisaje, que se considera severa.

Asimismo, tanto en la fase de construcción como en la fase de operación, la realización del proyecto presenta impactos positivos en relación con

la población, desarrollo económico, aceptación social, productividad e infraestructuras y equipamientos.

En el estudio de impacto se indican una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias, destacando entre estas últimas las dirigidas a compensar la afección a la formación vegetal conocida como «saladar».

Por último, el estudio incluye una matriz de impactos residuales, así como, un plan de vigilancia y un documento de síntesis.

**ANEXO IV****Información pública**

No se han presentado alegaciones.

# MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

**10325** *RESOLUCIÓN de 5 de mayo de 2002, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por la que se corrige un error en la Resolución de 16 de noviembre de 2001 por la que se convocan becas CSIC-Glaxosmithkline de formación de personal investigador.*

Detectado un error en la Resolución de 16 de noviembre de 2001 del Consejo Superior de Investigaciones Científicas por la que se convocan becas CSIC-GlaxoSmithKline de Formación de Personal Investigador, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 12 de diciembre, procede su subsanación en el sentido siguiente:

En la página 46781, Norma Cuarta. Dotación y Financiación, donde dice: «El gasto total será imputado a la aplicación presupuestaria 20.202.780 del Programa 541-A del presupuesto de gasto del Organismo», debe decir: «El gasto total será imputado a la aplicación económica 999.11.033 del Presupuesto de Operaciones Comerciales del Organismo».

Madrid, 5 de mayo de 2002.—El Presidente, Rolf Tarrach Siegel.

**10326** *RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2002, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por la que se conceden 2 becas predoctorales CSIC-Glaxosmithkline.*

Por Resolución de la Presidencia del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de 16 de noviembre de 2001 («Boletín Oficial del Estado» de 12 de diciembre) se convocaron becas de Formación de Personal Investigador CSIC-GlaxoSmithKline.

Vista la propuesta formulada por la Comisión de selección prevista en la expresada convocatoria, esta Presidencia, en ejercicio de las competencias que tiene atribuidas en virtud de lo establecido por el artículo 15.1 del Estatuto del Organismo Autónomo Consejo Superior de Investigaciones Científicas, aprobado por Real Decreto 1945/2000, de 1 de diciembre, y de conformidad con lo previsto por el artículo 81.3 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre, ha resuelto:

Primero.—Adjudicar las becas y designar como suplentes a los candidatos siguientes:

**Titulares:**

Carvajal Vergara, Xonia.  
Monterrubio Acebes, María.

**Suplentes:**

Blanco Chapinal, Soledad.  
Muñiz Pello, Óscar.  
Fuentes Arroyo, Lucía.  
Santana Castro, Irene.  
Espinosa Oquillas, Ana Belén.  
Maqueda Fernández, Alfredo.  
Ordóñez Morán, Paloma.