

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

24702 *RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», presentado por la sociedad «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada».*

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 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.

El proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», sometido a información pública bajo el título «Nueva localización del aeropuerto de Ciudad Real», presentado por la «Sociedad Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», en el que se plantea una nueva localización para el aeropuerto de Ciudad Real, tiene como antecedente el proyecto denominado «Aeropuerto de Ciudad Real», presentado por la empresa Aeropuerto de «Ciudad Real, Sociedad Anónima», el cual fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiendo obtenido la correspondiente declaración de impacto ambiental mediante Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001.

Este proyecto se desarrollaba 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».

Por ello, como se recogía en la declaración de impacto ambiental antes citada, el proyecto en cuestión sólo se podría ejecutar si se cumplía lo dispuesto en los artículos 6.3 y 6.4 del Real Decreto 1997/1995.

Con fecha 15 de junio de 2002, los promotores del proyecto, ahora denominados «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», presentan para que sea sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio de impacto ambiental del proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea».

Este nuevo proyecto de similares características que el anterior, pero de menor dimensión, como se refleja en el anexo I de esta declaración, plantea la localización del aeropuerto fuera de los límites de la ZEPA, a unos dos kilómetros al suroeste del anterior emplazamiento. Por ello, se ha considerado válido el trámite de consultas realizado para el primer estudio de impacto ambiental.

Asimismo, en el procedimiento de impacto ambiental realizado, se ha tenido en cuenta toda la información que al respecto han presentado los promotores, tanto en el primer estudio de impacto, como en este segundo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sometió el nuevo estudio de impacto ambiental a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de julio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

Finalizado dicho trámite, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del proyecto de las alegaciones presentadas. Con fecha 19 de septiembre de 2002, el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe conteniendo sus consideraciones ante las citadas alegaciones.

Posteriormente, una vez analizada toda la documentación contenida en el expediente, con fecha 7 de octubre de 2002, la Dirección General

de Calidad y Evaluación Ambiental requirió al promotor información complementaria relativa a determinados aspectos contenidos en el estudio de impacto ambiental.

La información complementaria solicitada se refería a:

Cartografía a 1:15.000 o a mayor escala de la vegetación y usos de suelo de la zona objeto de proyecto.

Contaminación acústica y atmosférica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava, para lo cual se tendrá en cuenta tanto la situación preoperacional, como las fases de obra y explotación.

Metodología utilizada para el cálculo de las isófonas y los parámetros utilizados para cargar el modelo (flota de aviones, número de operaciones, distribución horaria, etc.).

Estudio de los efectos en cuanto a sosiego público en las poblaciones antes citadas, como consecuencia del incremento del tráfico aeroportuario y terrestre de acuerdo con las previsiones de tráfico aéreo indicado en el estudio de impacto ambiental.

Impacto de las infraestructuras asociadas como son los caminos, carreteras u otras vías o sistemas de acceso al aeropuerto.

Estudio de los posibles impactos de la instalación de líneas eléctricas o en su caso, plantas de cogeneración u otros sistemas de suministro energético del aeropuerto.

Análisis de las posibles afecciones sobre los hábitats y las especies que motivan la designación de la ZEPA.

Estudio de impacto sobre la fauna esteparia presente en el área objeto del proyecto teniendo en cuenta lo establecido por la Directiva 79/409/CE.

Con fecha 18 de octubre de 2002, el promotor remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada.

Analizada la misma, esta Dirección General, con fecha 25 de octubre de 2002, requirió nuevamente al promotor que completase y aclarase alguno de los aspectos concretos aludidos en la anterior petición de información. Estos aspectos eran:

Contaminación acústica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Análisis de las posibles afecciones sobre los hábitats y las especies que motivan la designación de la ZEPA.

Impacto sobre la fauna esteparia presente en el área objeto del proyecto, teniendo en cuenta lo establecidos por la Directiva 79/409/CE.

Con fecha 28 de noviembre de 2002, el promotor remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada, en la que se incluye un nuevo estudio ornitológico realizado por el Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid. En relación con ello, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, como responsable de la gestión y conservación de los espacios de la Red Natura en la Comunidad Autónoma, en escrito de 27 de noviembre de 2002, enviado a «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», señala: «..., esta Dirección General se manifiesta conforme con la valoración de afecciones sobre la ZEPA e IBA del Campo de Calatrava realizada por ustedes en el referido documento de información complementaria (noviembre 2002) al estudio de impacto ambiental».

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

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

El anexo III es un resumen de la información pública.

El anexo IV resume la información complementaria.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del 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 proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la realización del proyecto «Modificación del Plan Director del aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», si se adoptan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a lo establecido en la presente declaración, y se cumplan, además, las siguien-

tes condiciones que se exponen a continuación, así como la siguiente previsión de carácter general:

El promotor de forma coordinada con la Junta de Castilla-La Mancha y municipios afectados, propiciará un Plan de Desarrollo Rural con el fin de lograr la integración de la nueva infraestructura en el territorio. Entre las medidas contempladas en este Plan, cabría incluir actuaciones encaminadas a la formación de la población para que pueda acudir a la previsible oferta de trabajo del aeropuerto, mejora y modernización de las infraestructuras y equipamientos urbanos para su equiparación en calidad a las del futuro aeropuerto, acercamiento de nuevas tecnologías u otras medidas encaminadas al desarrollo socioeconómico de los municipios de la zona.

1. Medidas de protección de la fauna y sus hábitats

Debido a la pérdida de una cierta superficie de ámbito estepario y con el fin de reponer la pérdida de hábitat (0,85 por 100 de la IBA), se propone el desarrollo de medidas compensatorias (encuadradas dentro del artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) agroambientales encaminadas a lograr un abandono porcentual de cultivos en zonas dentro de la ZEPA con el objeto de restaurar los hábitats degradados por la intensificación de las actividades antrópicas y hacer uso de la capacidad natural del territorio para recuperar los ecosistemas potenciales que aún pudiera albergar.

La definición del tipo y alcance de las medidas a adoptar se realizará de acuerdo a los criterios que establezca la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, como órgano competente en la materia, y serán integradas en los distintos programas agroambientales de Castilla-La Mancha. Los terrenos donde se aplicarán estas medidas estarán alejados del recinto aeroportuario con el fin de evitar riesgos de colisión con las aves y, como consecuencia, riesgos para las personas. En particular, se mejorará el hábitat en el entorno de las márgenes del Jabalón a fin de aumentar la querencia en el lugar y favorecer el desplazamiento al norte de la ZEPA. También se mejorará el hábitat al este de la ZEPA, siempre teniendo en cuenta los criterios genéricos establecidos en los citados programas agroambientales.

Con el fin de amortiguar los impactos y disuadir a la avifauna de su aproximación a la zona aeroportuaria que limita directamente con la ZEPA en la parte suroccidental, se estudiará el retranqueo del límite oriental de esta zona industrial al menos 100 m hacia el oeste de manera que quede una franja de terreno agrícola en secano donde se llevará a cabo una plantación mixta de árboles y arbustos. De igual manera, para amortiguar el impacto que pudiera producir el tráfico de aviones y vehículos por las pistas se proyectará una pantalla vegetal que contornee por el norte el extremo oriental de la pista que da vistas a la ZEPA, retranqueada de la pista lo suficiente para mantener libre de obstáculos la superficie de aproximación y la zona de servidumbre del aeropuerto.

Se establecerá un programa de vigilancia de la avifauna existente y de la evolución de la ornitocenosis en el ámbito del proyecto, particularmente para sísón, avutarda, ganga, ortega, aguilucho pálido, aguilucho cenizo y cernícalo primilla, así como del uso del hábitat que estas especies realicen una vez puesto en funcionamiento el aeropuerto.

Los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario, serán preferentemente disuasorios y habrán de ser previamente autorizados por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de acuerdo con la normativa autonómica, nacional y comunitaria vigente.

Debido a que en la zona de reserva aeroportuaria, y como consecuencia del abandono de cultivo y su posterior cubrición con pastizales estacionales, pueden producirse ciclos expansivos de langosta, se establecerá un «programa de prevención» que permita seguir la evolución de la población de langosta, prever los años y lugares críticos y proceder a dar una labor de vertedera sobre estas zonas antes del nacimiento de los saltones.

Se elaborará un proyecto específico para la minimización de los posibles efectos de la construcción y explotación del aeropuerto sobre las poblaciones de nutria, que potencialmente pudieran existir en el río Jabalón dentro del ámbito de la zona afectada por el proyecto. Este proyecto será presentado para su aprobación ante el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se llevará a cabo un periodo de seguimiento de cinco años después de la puesta en funcionamiento del aeropuerto para evaluar y garantizar la efectividad de las medidas aplicadas y poder corregir impactos que no se hubieran previsto durante las fases de proyecto y construcción.

2. Protección del patrimonio geológico

De acuerdo con el informe de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sobre el estudio de impacto ambiental «el proyecto contempla de forma satisfactoria la protección de los elementos geomorfológicos de protección especial de su entorno, el Volcán de Cabeza Parda, que se integra en el recinto aeroportuario limpiándose y adecuándose, y el Volcán de la Atalaya de Ballesteros que pasaría a estar sobre terrenos de reserva aeroportuaria. Las medidas de protección y compensación señaladas por el promotor en estos casos, se consideran suficientes».

Dada la importancia geológica del área objeto del proyecto, con abundantes ejemplos de materiales y formaciones volcánicas, en ningún caso, se autorizará el empleo de material de origen volcánico o cuarcítico que suponga directa o indirectamente la destrucción completa o parcial de un elemento geomorfológico considerado de protección especial en Castilla-La Mancha.

3. Protección de los suelos

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del proyecto con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a los recursos naturales. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de la zona volcánica denominada «Cabeza Parda».

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 metros de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

4. 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 m de la línea de máxima avenida, en el espacio considerado como de Dominio Público Hidráulico por la vigente Ley de Aguas, así como en la zona inundable.

Durante la construcción de la zona industrial situada en las proximidades del río Jabalón, 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. Se colocarán barreras de retención de sedimentos o balsas de decantación para la recogida de aguas de escorrentía cuyo 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, incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos, que deberá ser autorizado por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. Igualmente, la Confederación propondrá la solución al suministro de agua en colaboración con los promotores.

En el caso de que las obras del aeropuerto afecten a los pozos existentes en la zona de estudio, se analizará la afección, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, y se establecerán las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

5. Protección de la calidad del aire

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos a todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales

susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE, 2000/69/CE y la propuesta de directiva en posición común sobre el ozono.

Todos los equipos que entren en servicio en el aeropuerto de Ciudad Real, tanto los vehículos turísticos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, serán «eco-limpios» (propulsados por gas natural, biocombustibles o energía eléctrica) siempre y cuando estén disponibles en el mercado. Se diseñará un «programa de mejora continua» que permita la plena sustitución de los equipos en función de la evolución tecnológica y se elaborará un proyecto de obras de adecuación para poder llevar a cabo las operaciones de suministro de energías «eco-limpias» en el interior del recinto aeroportuario. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

6. Protección del patrimonio arqueológico

Como medida preventiva, antes del inicio de las obras, se llevará a cabo una prospección 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.

7. Localización de canteras, zonas de préstamos, graveras y vertederos

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, extracción de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000. Se considerarán 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, zonas de interés arqueológico y suelos de elevada capacidad agrológica. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión para vertederos y demás instalaciones auxiliares, distancias inferiores a 300 metros respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras.

El emplazamiento final de las zonas de extracción de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Dicho estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas 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 Comunidades de Castilla-La Mancha.

8. Integración paisajística

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. Este proyecto será incluido en el anexo al proyecto constructivo y en él se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra como son:

Accesos.

Zonas llanas en las inmediaciones de los accesos.

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

Zonas limítrofes con la ZEPA, según lo indicado en la condición 1. Vertederos.

Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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, tal y como indica la condición 3.

Los tratamientos de revegetación se diferenciarán en función de la cobertura vegetal y usos del suelo existentes en el entorno, de la existencia de zonas con humedad edáfica y freática, de la meteorización de la roca y profundidad del suelo, de su visualización desde núcleos de población u otras infraestructuras y del riesgo de erosión.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

9. Protección acústica

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

Las plantas de machaqueo y clasificación de áridos se situarán en los lugares de origen de los materiales y si esto no fuera posible por necesidades propias de la obra, se situarán en un lugar alejado como mínimo 1 kilómetro de los núcleos de población al igual que las plantas de fabricación de aglomerado y hormigón.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población, en especial a Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Dada la proximidad del aeropuerto al núcleo urbano de Villar del Pozo, en el plazo de seis meses desde la publicación de la presente declaración, el promotor elaborará un plan de aislamiento, o alternativamente, otras medidas compensatorias negociadas entre el promotor del proyecto y los propietarios de las viviendas.

Las previsiones de los niveles acústicos efectuadas en el estudio de impacto ambiental y su estudio complementario indican que en ninguno de los municipios próximos al aeropuerto se rebasan los valores de $Leq_{día}$ 65 dB (A) (7 h-23 h) y Leq_{noche} 55 dB (A) (23 h-7 h). No obstante, con el fin de verificar la situación real, el promotor elaborará en el plazo de seis meses, a contar desde que el aeropuerto haya comenzado a funcionar, un mapa acústico que refleje las isófonas definidas por $Leq_{día}$ 65 dB (A) (7 h-23 h) y la Leq_{noche} 55 dB (A) (23 h-7 h) y, en su caso, un plan de aislamiento acústico contra el ruido producido por las actividades aeroportuarias, tanto por operaciones de despegue y aterrizaje, como por operaciones en tierra. El objeto de este plan es que en el interior de las viviendas 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. El plan se ejecutará en el plazo de un año a contar desde que el aeropuerto haya comenzado a funcionar y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental.

En cualquier caso, este plan deberá ser informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

10. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación del aeropuerto se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, será señalizado adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

Se prestará especial atención a la reposición de caminos agrícolas, pistas, vías pecuarias y carreteras interceptadas. Se repondrá el tramo afectado de la carretera de Villar del Pozo-Cañada de Calatrava.

11. 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, 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.

La sociedad «Ciudad Real Aeropuerto, Sociedad Limitada», como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias (artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

En cualquier caso el programa de vigilancia incluirá, al menos, 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) Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.
- c) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.
- d) Ubicación de préstamos, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares según se refiere en la condición 7.

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

- a) Medidas adicionales de protección de la fauna a las que se refiere la condición 1: control de las poblaciones de aves, plantación mixta de árboles y arbustos en la parte suroccidental de la ZEPA, ejecución pantalla vegetal por el norte del extremo oriental de la pista y garantía de no actuación en las márgenes del río Jabalón.
- b) Medidas sobre gestión de la tierra vegetal a las que se refiere la condición 3.
- c) Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico recogidas en la condición 4.
- d) Medidas sobre protección de la calidad del aire durante las obras, a las que se refiere la condición 5.
- e) Resultados de las prospecciones arqueológicas de las obras, a las que se refiere la condición 6.
- f) Medidas sobre protección acústica durante las obras, a las que se refiere la condición 9.
- g) Medidas para la reposición de servicios, a las que se refiere la condición 10.

Antes del inicio del funcionamiento:

- a) Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de explotación.
- b) Informe sobre las actuaciones relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

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

- a) Aplicación de las medidas agroambientales encaminadas a la restauración de hábitats, definidas en la condición 1.

- b) Resultados del seguimiento de la avifauna existente en el aeropuerto y evolución de la ornitocenosis de acuerdo con la condición 1.
- c) Resultados sobre la efectividad de los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario de acuerdo con la condición 1.
- d) Resultados del programa de prevención de langostas.
- e) Evolución de las poblaciones de nutria a que se refiere la condición 1.
- f) Evolución de la calidad del agua en el río Jabalón, aguas arriba y aguas abajo de la zona más próxima a las instalaciones aeroportuarias.
- g) Resultados del programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica, a la que se refiere la condición 5.
- h) Evolución de las labores de revegetación e integración paisajística, definidas en la condición 8.
- i) Caso de ser necesario, en los términos que establece la condición 9, estado y efectividad del plan de aislamiento acústico, incluyendo el resultado de los controles, al menos trimestrales, de los niveles de ruido diurno y nocturno soportados en los núcleos urbanos más próximos.

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.

11. 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 agroambientales encaminadas a compensar la pérdida de hábitat indicadas en la condición 1.

Programa de vigilancia de la avifauna de acuerdo con la condición 1.

Programa de prevención de langostas.

Medidas cautelares y correctoras del impacto sobre la nutria indicado en la condición 1.

Programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 5.

Proyecto de obras de adecuación para poder llevar a cabo las operaciones de suministro de energías «eco-limpas» de acuerdo con la condición 5.

Estudios de localización de canteras, graveras, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares a que se refiere a la condición 7.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluido en la condición 8.

En su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 9.

Plan de seguimiento y vigilancia indicado en la condición 10.

12. Financiación de las medidas 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 declaración de impacto ambiental, 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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Madrid, 10 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto tal y como se configura actualmente como consecuencia de la modificación realizada por razones medioambientales a requerimiento de la Unión Europea y en su máximo posible desarrollo, tiene básicamente las siguientes características:

a) Campo de vuelos.—Consiste en una pista de 3.800 metros por 45 metros de ancho, una calle de rodaje paralela, cuatro calles de salida rápida al norte, dos calles al sur, diversas calles de acceso a plataforma y tres apartaderos de espera.

b) Subsistema de actividades aeroportuarias.—Debido a la disponibilidad del espacio, la pista separa claramente dos zonas, una al norte para pasajeros, la cual se sitúa muy próxima a la línea del AVE permitiendo una estación pasante que alimente el terminal de pasajeros, a continuación, hay otro área de mantenimiento que comienza donde concluye la plataforma de pasajeros y que se expande longitudinalmente a la pista, al sur de la cual hay otra zona para desarrollar las actividades de carga aérea y logísticas.

En la zona norte y separando el terminal de pasajeros y el área de mantenimiento, se sitúa la zona de servicios en la que se encuentran la torre de control, el servicio de extinción de incendios y la instalación eléctrica. Esto se completa con el centro de emisores, un área de almacenaje y abastecimiento de combustibles, la depuradora, la zona de agentes handling y catering.

c) Terminales y otras edificaciones.—Un edificio terminal de pasajeros de 25.000 m² y un apeadero de AVE junto a dicho terminal. Una torre de control de 310 m² y 30 metros de altura, un edificio SEI de 1.800 m², una central eléctrica, un centro de emisores de 250 m², un edificio terminal de carga 7.500 m², un terminal integrador 6.500 m², un hangar de mantenimiento 2.400 m² y una depuradora de aguas residuales.

d) Otras actuaciones complementarias y acometidas:

Obras de urbanización que incluyen redes eléctricas subterráneas, de agua, saneamiento separativo, pavimentación e iluminación y telefonía.

Un camino perimetral exterior de aproximadamente 10 kilómetros con su correspondiente vallado de seguridad, el enterramiento de la línea de alta tensión en las proximidades de la cabecera 11, la acometida de agua potable desde la actual tubería de 300 mm. de la mancomunidad y la acometida eléctrica desde la actual línea de 45 Kv que va en paralelo a la línea del AVE.

Acceso al Aeropuerto por la Zona Norte de doble sentido, desde la autovía A-420, con paso elevado sobre el pasillo ferroviario; conexión de las zonas aeroportuarias de doble vía con doble sentido; bucle de acceso al Terminal. Pasos elevados sobre el pasillo ferroviario, sobre el ramal a la estación AVE y frente al terminal.

Reposición de la carretera preexistente como Acceso a Zona de Sur de doble vía y doble sentido desde la autovía A-420, con paso elevado sobre el pasillo ferroviario.

En cuanto a otros equipos se instalará un ILS (Instrument Landing System), balizamiento completo de pistas y calles, torres de iluminación para plataforma y las radio ayudas necesarias.

e) Fases de desarrollo.—Todo el proyecto se irá desarrollando en fases durante los próximos años, partiendo en la primera de ellas de una configuración básica del aeropuerto que se irá ampliando progresivamente para adecuarla a la demanda del tráfico aéreo. Como requisito fundamental se impone como condición imprescindible la completa operatividad de la instalación en las sucesivas ampliaciones proyectadas.

Para la primera fase las obras de infraestructura que se van a acometer son las siguientes:

Campo de vuelos que consiste en un movimiento de tierras necesario para nivelar la pista de vuelos de 3.800 metros de longitud por 45 metros de ancho con márgenes de 7,5 metros y sus correspondientes franjas y áreas de seguridad de extremo de pista. Calles de salida perpendiculares a la pista para unirlos con las plataformas.

Una plataforma de pasajeros de 75.000 m² para acoger un total de 4 posiciones de contacto tipo C (A320), otra plataforma de carga de 25.000 m² para una aeronave tipo D y dos aeronaves tipo C, una plataforma de mantenimiento de 15.000 m² y otra de aviación general de 12.000 m².

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio se plantea como continuidad de la documentación elaborada anteriormente (estudio de impacto ambiental de la anterior ubicación). No obstante posee una estructura de contenidos con arreglo a lo establecido en la Ley 6/2001 y el Reglamento (Real Decreto 1131/1988), de evaluación de impacto ambiental, en su artículo 7.

Inventario ambiental.—Tras la preceptiva descripción del proyecto, sintetizada en el anterior anexo I, el estudio incorpora un Inventario Ambiental, del que pueden destacarse los siguientes elementos:

Climatológicamente la zona se caracteriza por temperaturas bajas en un régimen de precipitaciones poco intensivas. Los vientos dominantes son los procedentes del noreste y suroeste.

Geológicamente el aeropuerto se localiza en una zona dominada por terrenos terciarios y cuaternarios con la presencia intercalada de formaciones volcánicas, esencialmente basaltos y lavas.

Geomorfológicamente la zona está localizada en la comarca natural del Campo de Calatrava, unidad de transición hacia llanuras Terciarias, donde coexisten, al sur del ámbito estudiado, pequeñas sierras cuarcíticas que van perdiendo altura paulatinamente hacia el Este. En cualquier caso la nueva ubicación estudiada presenta una morfología plana, en la que existen pequeñas depresiones Kársticas denominadas dolinas. Geotécnicamente la zona presenta unas altas condiciones de estabilidad, con alta capacidad de carga. Es de destacar, la presencia de algunos elementos morfológicos de interés como son las dolinas anteriormente comentadas y las formaciones de origen volcánico («Cabeza Parda» y el «Volcán de la Atalaya de Ballesteros»), estructuras geomorfológicas ambas protegidas según la Ley 9/99 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

La red de drenaje en la zona de referencia es muy escasa debido a una topografía de pendientes suaves y una litología permeable calcárea que facilita la infiltración y disminuye la escorrentía superficial, dificultando por ello, la aparición de arroyos más o menos estacionales, quedando enmarcada entre el río Jabalón y el Arroyo de las Lagunillas y el de Valdeconejos por el sur.

El río Jabalón representa en parte las características del territorio del que procede es decir, el Campo de Montiel y la Llanura Manchega, en cuanto a los valores pluviométricos (baja precipitación) y la geomorfología (terrenos llanos y permeables).

La vegetación potencial se corresponde con la serie mesomediterránea basófila de los encinares manchegos. No obstante esta vegetación potencial apenas existe en una zona sujeta a importantes transformaciones agrícolas.

Desde el punto de vista zoológico la zona considerada como ámbito del estudio está dominada por avifauna esteparia como especies más significativas. Las especies más relevantes a este nivel presentes son la avutarda, la ganga, la ortega, el alcaraván, el sisón y el cernicalo primilla.

Paisajísticamente el conjunto del territorio está dominado por zonas llanas con cultivos predominantemente secanos, con lomas y cerros de escasa altitud en especial pequeñas sierras hasta de 800 metros de altitud al sur de la ubicación del aeropuerto que se alinean en dirección este-oeste.

Identificación y valoración de Impactos:

a) Contaminación atmosférica: No es previsible que la construcción y explotación del aeropuerto supongan incidencias significativas sobre la calidad atmosférica, el estudio valora la misma como moderada, si bien dada la cercanía de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava se plantea una serie de medidas cautelares y correctoras.

b) Contaminación acústica: Se valora tanto la que podría conllevar la construcción del aeropuerto y sus infraestructuras asociadas como especialmente, durante la explotación del mismo, valorándose esta según el modelo INM.

A la vista de los resultados obtenidos por el programa INM definidos en contornos de huellas isófonas, se observa que las áreas de las huellas sonoras limitadas por la curva de (65 dB) están dentro de los límites de aeropuerto, salvo una pequeña parte que engloba un terreno agrícola, no afectando a las poblaciones vecinas.

Se estudia la situación particular de los núcleos urbanos próximos al aeropuerto (Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava) para poder determinar qué índice sonoro soportan. Del análisis realizado se deduce que no existirán grandes molestias en estas poblaciones derivadas del ruido.

c) Geología y geomorfología: Es de destacar por su interés las dolinas calcáreas situadas en la zona a ocupar por el aeropuerto y en su extremo suroccidental en las cercanías de Ballesteros de Calatrava la posible afección parcial a la zona volcánica de «La Atalaya» y al volcán «Cabeza Parda», ubicado en el recinto aeroportuario.

La afección al primero será muy parcial dado que apenas llega el recinto aeroportuario a sus límites pero no así el segundo el cual se encuentra plenamente en el interior de este recinto. Aunque este volcán haya sido sometido a explotación tanto de extracción de áridos como para vertedero como tal formación volcánica está considerada por la Junta como de interés geomorfológico. No obstante el estudio de impacto ambiental plantea su integración (limpieza y recuperación) como medida correctora.

d) Incidencias sobre la hidrología: No existe afección importante ni sobre las aguas superficiales ni, en general sobre las subterráneas. Tan solo quedarán afectados algunos pozos actualmente utilizados cuyo uso debería ser restituido.

e) Incidencias sobre la fauna: La zona que ocupa el proyecto se encuentra completamente en el exterior de la ZEPA y en el límite NW de la

IBA. Según los estudios ornitológicos, la zona de ubicación presenta una menor presencia de aves, cuyas poblaciones se encuentran en mayor abundancia en la ZEPA y hacia el Este y Norte de la misma, alejadas de la influencia directa e indirecta del aeropuerto.

Por otra parte, toda la amplia zona estudiada presenta una clara analogía de los hábitats utilizados por las aves esteparias. Esto implica sustancialmente que los posibles desplazamientos que pudiera provocar el aeropuerto en las aves no afectarían ni directa ni indirectamente a sus poblaciones, dada esta abundante existencia de biotopos donde se integrarían las poblaciones desplazadas, asegurando la persistencia de todas las poblaciones existentes en la zona.

No obstante, dado que sí se perdería una cierta superficie (el 0,85 por 100 de la IBA) de ámbito estepario, el estudio propone medidas agroambientales a definir conjuntamente con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Por ello, se considera que la influencia del aeropuerto tanto por ocupación física como por la derivada de las áreas de influencia (aterri-zaje y despegue) en las poblaciones de avifauna esteparia es mínima garantizándose la persistencia de estas poblaciones. La orientación de la pista (y de las zonas de aterri-zaje y despegue) hace ver que el número de individuos potencialmente afectables es muy bajo.

f) Incidencias sobre el paisaje.—La zona de ubicación posee las típicas características de áreas de secano sin una relevancia estética destacada, no obstante el aeropuerto tendrá una elevada incidencia en cuanto a su visibilidad, modificando la estructura paisajística drásticamente dadas las típicas características rurales del entorno.

Medidas protectoras, correctoras y compensatorias.—El estudio incluye un Plan de Medidas de Minimización de Impacto (protectoras, correctoras y compensatorias) cuyo resumen es:

Medio atmosférico.

Calidad del aire.

Riego de los caminos de obra y zonas de préstamo.

Cubrición de la maquinaria de transporte.

Limpieza de acumulaciones de finos.

Instalación de plataformas de limpieza de ruedas.

Emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria.

Reducción de las emisiones durante los desplazamientos de aeronaves en tierra.

Reducción de las emisiones de las aeronaves durante las operaciones de despegue y aterri-zaje.

Ruido.

Limitación horaria de las actuaciones de obra.

Situar las plantas de tratamiento y otras instalaciones auxiliares lo más alejadas posible de zonas residenciales.

Instalar silenciadores en los equipos móviles.

Estudiar alternativas de rutas de transporte en zonas próximas a áreas habitadas.

Realizar un diseño cuidadoso de las voladuras en términos de cantidad y tipo de explosivo y de geometría del frente; asimismo, se minimizará la presión de los barrenos y optimizará el consumo específico de los mismos.

Medio físico.

Geología y geomorfología.

Volcán «Cabeza Parda». Se integrará en el recinto aeroportuario, procediendo a su limpieza, delimitación y adecuación.

Volcán «La Atalaya». Se diseñará el límite sureste del aeropuerto de tal forma que se evite la afección a esta formación geológica.

Hidrología.

Revisión periódica de la maquinaria.

Los vertidos de aceites, combustibles, agua de limpieza de vehículos, etc. deberán ser recogidos en contenedores o depósitos diseñados para este fin.

Medio biótico.

Vegetación.

Alteración de la superficie vegetal.—Se minimizará la superficie a alterar, para lo cual se jalonará la zona de ocupación estricta del aeropuerto.

Fauna.

Se evitará en lo posible la contaminación acústica con objeto de no perturbar la tranquilidad de la fauna.

Control de la avifauna. La seguridad del tránsito aéreo implica que sea imprescindible el control de la avifauna dentro del recinto aeroportuario. Por ello deberá estudiarse el empleo de distintos métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico.

Medio socioeconómico.

Prospección arqueológica de las zonas de obra, préstamos y vertederos y caminos de acceso a las obras.

Potenciación de hábitats. Medidas agroambientales.—Integramente en los Programas Agroambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizarán algunas acciones destinadas a la protección de la fauna y la flora de los sistemas de cultivos extensivos, en definitiva, de los hábitats de avifauna esteparia.

Se plantearían acciones como:

Abandono de cultivos.

Utilización equilibrada de fertilizantes.

Prohibición de la quema de rastrojos.

Disminución de abono nitrogenado y productos fitopatológicos, con empleo límite de materia activa en herbicidas anuales.

Creación de superficies de barbecho.

Cultivos alternativos.

Siembra o plantación en pequeñas superficies.

Utilización de semillas que no contengan productos fitosanitarios.

Otras medidas de ámbito general:

Retranqueo del límite oriental de esta Zona Industrial, al menos, 50 metros hacia el oeste, de manera que entre el límite de la ZEPA y la zona industrial quede una franja de terreno de cultivo agrícola en secano, ya sea leñoso o herbáceo. El contacto entre esta Zona Industrial y la franja agrícola de amortiguación de impactos se realizaría mediante una plantación mixta de árboles y arbustos.

De igual manera, para amortiguar el impacto que pudiera producir el tráfico de aviones y vehículos por las pistas (ruido, visibilidad directa, etc.), se ejecutará una pantalla vegetal que contornee por el norte el extremo oriental de las pistas que da vistas a la ZEPA.

Se propone asimismo la creación de un pasillo de 5 metro de ancho que delimite la Zona Norte del Aeropuerto para aislarlo de las inmediaciones del río Jabalón y de la ZEPA, con la plantación de vegetación autóctona.

Asimismo, el estudio presenta un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO III

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado 656 alegaciones, siendo aproximadamente un 55 por 100 contrarias al proyecto y un 45 por 100 favorables.

Alegaciones Institucionales:

Ayuntamiento de Villar del Pozo.

Ayuntamiento de Manzanares.

Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

Consejería de Educación y Cultura.

Ecologistas en Acción de Ciudad Real.

SEO-Birdlife a nivel nacional.

SEO-Birdlife, Grupo Local de Ciudad Real.

Sociedad para la Conservación de los Vertebrados.

Colectivo Ecologista «Jabalón».

Asociación de Amigos del Campo de Calatrava.

Los contenidos de estas alegaciones se reflejan a continuación:

El Ayuntamiento de Villar del Pozo se manifiesta opuesto al proyecto por los problemas que podría acarrear sobre la población, por ruido y contaminación atmosférica. Indica que parecería priorizarse la conservación de las aves en contra de la población humana.

El Ayuntamiento de Manzanares dictamina favorablemente con respecto al proyecto al no incidir este en espacios protegidos.

El Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava realiza distintas propuestas para integrar el aeropuerto con el municipio. Entre ellas destacan distintas compensaciones económicas al afectar zonas industriales previstas en un nuevo plan urbanístico, el acondicionamiento y restitución

de viales afectados, el estudio detallado de los efectos del ruido y la contaminación atmosférica y sus medidas correctoras convenientemente presupuestadas y una correcta ubicación de vertederos de residuos inertes excedentarios.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Agricultura y Medio Ambiente) plantea que el proyecto no afecta físicamente a la ZEPA y por ello no debe producir efectos directos sobre las especies de avifauna esteparia. Afirma que el estudio contempla de forma satisfactoria la protección de elementos geomorfológicos de interés e insta a que se evite la utilización de materiales volcánicos en la construcción. Asimismo, plantea la necesidad de que se asegure la seguridad y sosiego público en los núcleos urbanos cercanos en especial los de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava y un Plan de Recuperación de la zona en el abandono de las instalaciones.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Educación y Cultura) expone que por tratarse de zonas insuficientemente prospectadas arqueológicamente no se descartaría la aparición de restos de interés cultural por lo que se deberá realizar un estudio de impacto al Patrimonio Histórico y Arqueológico.

Ecologistas en Acción, SEO-Birdlife (Nacional y Local), La Asociación de Amigos del Campo de Calatrava, Sociedad para la Conservación de los Vertebrados y el Colectivo Ecologista «Jabalón» plantean análogas alegaciones que se resumen a continuación:

El proyecto induciría en la zona a medio plazo un desarrollo urbanístico e industrial que afectaría a la ZEPA, aduciendo además importantes daños directos e indirectos sobre una zona de alto valor ecológico, tanto en cuanto es IBA (el número 206 «Campo de Calatrava») y con posibles afecciones a especies de avifauna esteparia protegidas. Indica también que el aeropuerto supondrá la pérdida de hábitat estepárico, afectando por tanto zonas de alimentación y campeo de determinadas especies. Asimismo plantea la afección al río Jabalón y a la red hidrográfica, suponiendo —según los alegantes— un riesgo sobre los núcleos urbanos. Se plantea, a su vez, la posible afección de elementos de interés geomorfológico e incidencias por contaminación atmosférica y ruidos en los núcleos urbanos próximos. Finalmente alegan las afecciones al paisaje y el cambio radical en la forma de vida de los vecinos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Alegaciones particulares:

Resumen:

El proyecto supondrá la reactivación económica de la zona, con la consiguiente creación de puestos de trabajo.

No se justifica el beneficio económico ya que se verán minimizadas las perspectivas de futuro trabajo, produciéndose la casi desaparición de los municipios de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava y con ello su única riqueza que son sus tierras.

La ubicación seleccionada posee buenas comunicaciones en una zona con escasa presencia de aves.

No se contempla un análisis de comparación de alternativas.

La ubicación podría conllevar riesgos sobre los núcleos urbanos y sus habitantes, muy en especial en los núcleos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Afectaría a las aves protegidas dentro y fuera de la ZEPA produciendo rechazos de estas aves que irían hacia otras zonas.

Asimismo, podría existir un riesgo en las aeronaves por colisión de las aves con el consiguiente peligro en las poblaciones cercanas.

Afectaría según algunos alegantes a determinadas fincas o propiedades que implicaría su expropiación o resarcimiento de daños.

Posible desdoblamiento de los núcleos urbanos cercanos.

ANEXO IV

Resumen de la información complementaria

Los aspectos más destacados de la información complementaria presentada por el promotor a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente está referida básicamente a:

Estudio de la contaminación atmosférica sobre los núcleos urbanos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava partiendo de la situación preoperacional (nivel cero). Para la realización de este estudio se ha realizado un trabajo bibliográfico sobre la legislación atmosférica de referencia y un trabajo de recopilación de los índices socioeconómicos de estas dos localidades y de las principales fuentes de contaminación existentes en la zona:

Legislación atmosférica de referencia.

Situación actual de la calidad del aire en la zona de actuación (situación preoperacional).

Acciones potencialmente generadoras de impacto.

Se han identificado las acciones de proyecto potencialmente generadoras de impacto en la fase de obras y sus incidencias sobre la calidad del aire. Se ha calculado la emisión de partículas de polvo en cada una de las acciones identificadas y se han valorado los resultados obtenidos:

Identificación de acciones potencialmente generadoras de impacto.

Emisión de partículas de polvo.

Reducción de la emisión.

Evaluación de la emisión de polvo.

Cálculo de la concentración por inmisión.

Valoración.

En la fase de explotación, se han identificado las fuentes de emisión de contaminantes atmosféricos y se han calculado las emisiones anuales para cada una de ellas. El cálculo de las emisiones de las aeronaves se ha llevado a cabo utilizando dos modelos: El modelo de la Environmental Protection Agency (EPA) y el modelo de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que han tenido en cuenta el tráfico de aeronaves y el tiempo de operación. En función de los resultados obtenidos, se han establecido una serie de medidas encaminadas a reducir la afección a los núcleos de población:

Tipo de contaminantes.

Fuentes de emisiones en los aeropuertos.

Emisiones anuales de contaminantes: Aeronaves (método EPA, método OACI), vehículos, aparcamientos, fuentes estacionarias.

Valoración de la contaminación atmosférica.

Estudio de la contaminación acústica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava, con previsión del nivel de ruido en ambos núcleos de población. Para la realización de este estudio se ha partido de la situación preoperacional a partir de información publicada por distintos organismos públicos. Se han identificado las acciones potencialmente generadoras de impacto durante la fase de construcción y se ha estimado el impacto producido por la maquinaria de movimientos de tierra y pavimentación. En función de estos resultados, se han calculado los niveles de presión sonora en las poblaciones cercanas y se han valorado los resultados obtenidos:

Incidencias acústicas en fase preoperacional.

Identificación de acciones potencialmente generadoras de impacto.

Impacto acústico de los trabajos de movimientos de tierras y pavimentación.

Cálculo del nivel sonoro.

Niveles de presión sonora en las poblaciones cercanas.

Valoración.

Se han determinado las incidencias acústicas durante la fase de explotación mediante una herramienta informática de modelización y simulación del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores, desarrollada por la Oficina de medio Ambiente Energía de la FAA, Integrated Noise Model (INM). La simulación se realiza para el número de operaciones obtenidas de la previsión del tráfico del año 2025. Como conclusión, el estudio señala que el mayor impacto se producirá sobre Villar del Pozo que recibirá un Leq de 56,6 dB (A) en período diurno y 50,1 dB (A) en período nocturno en el supuesto de configuración Este, la más desfavorable desde el punto de vista de contaminación acústica.

Estudio ornitológico.—El estudio sobre la avifauna presenta datos complementarios a la información de la que se disponía anteriormente. En el primer estudio se había diseñado un muestreo del área de la ZEPA y de la primitiva ubicación del aeropuerto. La metodología aplicada en dicho estudio resultó correcta desde el punto de vista científico, y estaba avalada por la Universidad Autónoma de Madrid. Sin embargo, los datos proporcionados abarcaban un período de tiempo corto.

Una vez solicitada información complementaria se dispone de un estudio ornitológico más completo en el que se efectuaron conteos en otras épocas del año (octubre de 2001 a abril de 2002). El área de estudio abarcaba parte de la ZEPA «Área esteparia del Campo de Calatrava» y se extendió por el sur incluyendo el lugar de emplazamiento del aeropuerto en la última ubicación propuesta. Los censos fueron semanales en el ámbito parcial de la ZEPA y mensuales en un ámbito más amplio.

El censo viene referido a la avutarda (Otis tarda) sison común (Tetrax tetrax), ganga ibérica (Pterocles alchata) y ganga ortega (Pterocles orientales).

El resultado del estudio puede considerarse representativo de la utilización territorial de las especies citadas en el ámbito del estudio. La información que emana del nuevo estudio aporta información relevante y proporciona datos relativos a la estructura y dinamismo de las poblaciones.

Del informe se desprende que la totalidad de la zona se ha recorrido con una frecuencia mensual y con una intensidad de un día por muestreo, empleando la metodología propuesta por Alonso & Alonso (1990) para la avutarda y otras para el resto de las especies, quedando en todo caso bien referenciadas.

En el sector 1 del muestreo, al norte del Jabalón se aumentó la periodicidad de los muestreos, resultando ser semanales, pudiendo por lo tanto ajustar los parámetros de abundancia y utilización del territorio con variables paisajísticas.

Se han realizado estimaciones, siempre según el contenido del estudio presentado, de cada especie en función de su distribución espacial y temporal. En dicho estudio se detalla la estimación de las densidades poblacionales.

Los sisonos y las gangas ibéricas son las especies más abundantes, alcanzando su máximo en febrero y noviembre respectivamente. En cualquier caso y referido para todas las especies, parece apreciarse, según los datos proporcionados, una mayor presencia de especies en la zona norte de la ZEPA. El entorno del Jabalón presenta una importante reducción de individuos y las poblaciones en el sur del ámbito de estudio son interesantes de nuevo sin alcanzar los valores encontrados al norte del río.

La invernada en la zona es un fenómeno relevante, aumentando en general su tamaño poblacional en relación con los períodos prerreproductor y reproductor, siendo importante especialmente para el caso del sisón.

Las conclusiones del estudio además de la síntesis proporcionada, muestra que la diversidad de hábitats favorece por sí misma la presencia y abundancia de las especies y que existen determinados sustratos que parecen ser especialmente importantes para el conjunto de las mismas, fundamentalmente los barbechos en las dos épocas consideradas y la siembra de cereal (caso del sisón y la avutarda en primavera temprana). Hay que recordar que el período de estudio no incluye la primavera avanzada, durante la que el cereal alcanza su máximo desarrollo en altura obligando a estas especies (fundamentalmente los machos en celo y avutarda) a cambiar su patrón de selección hacia otro sustrato.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera válido el estudio sobre la fauna esteparia señalando:

1. La información biológica empleada para realizar la valoración de las afecciones del aeropuerto sobre la avifauna de la ZEPA referida y del conjunto que conforman la IBA del Campo de Calatrava, es significativamente mejor que la empleada en la primera versión del estudio de impacto ambiental, considerándose suficiente a efectos de realizar una valoración de afecciones objetiva.

2. El procedimiento empleado en el documento de información complementaria al estudio de impacto ambiental para valorar las afecciones del aeropuerto sobre la avifauna de la ZEPA y de la IBA, basado de una parte en el conocimiento estacional detallado de la densidad de ocupación del hábitat por cada una de las especies que motivaron la designación de la ZEPA.

«Campo de Calatrava» y de otra en el análisis de los efectos, tanto derivados de la ocupación directa de la infraestructura como derivados de la influencia del vuelo de las aeronaves, se considera adecuado. Ahora bien, si consideramos la gran disponibilidad de hábitat potencial en las proximidades del aeropuerto y la facilidad con la que las aves teóricamente afectadas pueden desplazar sus querencias hacia dicho hábitat potencial, los resultados que aparecen en dicha información complementaria al estudio de impacto ambiental deben entenderse como afección máxima teórica, siendo previsible que el efecto real sea muy inferior al estimado.

3. La valoración de afección por colisiones se realiza en base a la experiencia obtenida en otros aeropuertos españoles ubicados cerca de zonas de concentración de aves, por lo que, en ausencia de modelos empíricos específicos, puede considerarse aceptable y suficiente.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

24703 *ORDEN CTE/3233/2002, de 5 de diciembre, por la que se declara la utilización compartida del dominio público local de titularidad de los municipios de Godella (Valencia), Alcasser (Valencia) y Zigoitia (Álava), a efectos de la instalación de redes públicas de telecomunicaciones.*

El artículo 43 de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, establece que los titulares de licencias individuales para la instalación y explotación de redes públicas de telecomunicaciones se beneficiarán de los derechos de ocupación de dominio público.

La liberalización en la prestación de servicios y la explotación de redes de telecomunicaciones llevada a cabo por la Ley General de Telecomunicaciones conlleva la existencia de una pluralidad de operadores que necesitan ocupar dominio público para la instalación de sus redes. Un desarrollo desordenado de las redes de telecomunicaciones podría producir graves perjuicios de tipo medioambiental o urbanístico.

Para evitar el impacto negativo de la instalación de múltiples redes, el artículo 47 de la Ley General de Telecomunicaciones prevé que los operadores puedan ser obligados a compartir las infraestructuras para la instalación de redes que se encuentren situadas en el dominio público.

El procedimiento para el uso compartido de infraestructuras se desarrolla en el artículo 49 del Reglamento sobre obligaciones de servicio público, aprobado por el Real Decreto 1736/1998, de 31 de julio. Este artículo prevé que los supuestos en los que podrá seguirse dicho procedimiento serán establecidos mediante Orden del Ministro de Fomento (ahora Ministro de Ciencia y Tecnología).

Aun no habiéndose aprobado la Orden que, de manera general, regule los supuestos de uso compartido de infraestructuras, se han recibido ya algunas solicitudes de diversas Administraciones titulares de dominio público que se encuentran interesadas en iniciar procedimientos de uso compartido sobre los bienes de los que son titulares.

Se ha recibido en el Ministerio de Ciencia y Tecnología la petición de los Ayuntamientos de Godella (Valencia), Alcasser (Valencia) y Zigoitia (Álava) para que el dominio público local de titularidad de los mismos sea declarado de uso compartido para la instalación de redes de telecomunicaciones. Para ello resulta necesaria la aprobación de la presente Orden, que declara la exigencia de utilizar el procedimiento de uso compartido de infraestructuras para la ocupación del dominio público local de su titularidad para la instalación de redes públicas de telecomunicaciones.

En su virtud, dispongo:

Primero.—Se seguirá el procedimiento para el establecimiento del uso compartido de infraestructuras de telecomunicaciones, previsto en el artículo 49 del Reglamento por el que se desarrolla el título III de la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de Telecomunicaciones, en lo relativo al servicio universal de telecomunicaciones, a las demás obligaciones de servicio público y a las obligaciones de carácter público en la prestación de servicios y en la explotación de redes de telecomunicaciones, respecto al tramo de dominio público que se relaciona a continuación:

Dominio público local de titularidad del municipio de Godella (Valencia).

Dominio público local de titularidad del municipio de Alcasser (Valencia).

Dominio público local de titularidad del municipio de Zigoitia (Álava).

Segundo.—Para proceder a la utilización compartida, deberá efectuarse el oportuno anuncio público, de acuerdo con el citado artículo 49 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 1736/1998, de 31 de julio.

Tercero.—Esta Orden surtirá efectos a partir del día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 5 de diciembre de 2002.

PIQUÉ I CAMPS

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información.