5. El proyecto prevé la realización de un conjunto de medidas correctoras que atienden a la restauración vegetal de los terrenos afectados por las obras, a las precauciones durante la obra para evitar contaminaciones en los cursos de agua superficiales y subterráneos, a la recuperación y reposición de la capa de tierra vegetal, control y recogida de residuos de obra, al calendario de ejecución de obra fuera de épocas sensibles para las especies fluviales, a la realización de ataguías para el aislamiento de las obras, a la limpieza y retirada de aterramientos que obstaculizan el flujo de las aguas superficiales, al control de la emisión de polvo a la atmósfera.

Los materiales sobrantes de la excavación van a ser confinados en la plataforma de la margen derecha del azud.

Las actuaciones de restauración de terrenos afectados por las obras comprenden la revegetación en los espacios siguientes, por un presupuesto de ejecución de 19.697,26 euros:

Zona de chopera situada en la margen izquierda inmediatamente aguas abajo del Piélago de Santiago, en una superficie aproximada de 9.100 m^2. Se revegeta la ribera plantando ejemplares de sauces, fresnos y chopos, así como especies arbustivas.

Zona de las instalaciones del aprovechamiento en la margen derecha. En la plataforma terraplenada, con una superficie aproximada de 12.740 m^2, se revegeta con formaciones arbustivas de retamas, escobas, jaras, etc. En los taludes de la plataforma, con una superficie aproximada de 4.940 m^2, se realiza hidrosiembra con semillas de gramíneas y leguminosas. Se crea una pantalla arbórea en una superficie aproximada de 3.000 m^2, plantando una banda de ejemplares de chopo con objeto de integrar las instalaciones del aprovechamiento y de la estación transformadora.

La subestación eléctrica en construcción para el Parque Eólico de Valmediano, localizada aguas arriba del Puente de Quintos, no permite, por falta de capacidad, la evacuación de la electricidad producida en el Salto de Santa Eulalia. Por otro lado, la conexión con dicha subestación afectaría directamente a la formación del bosque de ribera. En consecuencia, el proyecto prevé las medidas para evitar los riesgos de electrocución de las aves, y, en particular, de las parejas de alimoche y halcón peregrino que nidifican en las proximidades del nuevo azud, con las líneas de tendido eléctrico, por lo que se diseñan las crucetas que imposibilitan posarse a las aves en los enganches de las cadenas de aisladores, colocando los puentes por encima de los aisladores, instalando aisladores suspendidos, y salvapájaros al tresbolillo.

Asimismo, se prevé un plan de vigilancia ambiental que atiende al seguimiento de la eficacia de las medias correctoras, la restauración vegetal, el estudio para determinación de la cota a la que puede garantizarse el bosque de ribera, el funcionamiento y eficacia de la esclusa y el mantenimiento de las rejillas.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de Ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula la siguiente declaración de impacto ambiental del proyecto Salto de Eulalia de Tábara, sobre el río Esla y de la línea eléctrica a 45 kV E.T. Santa Eulalia de Tábara-L/Sitrama-Losacio.

Se considera válida la evaluación de impacto ambiental del citado proyecto tramitado conforme al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Teniendo en cuenta que el proyecto se realiza en un ámbito espacial cuyo uso corresponde a la concesión realizada en su día para el embalse de Ricobayo en el río Esla, teniendo en cuenta que las afecciones producidas por el Salto de Santa Eulalia de Tábara pueden ser reducidas en aplicación de las medidas correctoras y controladas a través del seguimiento, no se aprecian potenciales impactos adversos residuales significativos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución del proyecto Salto de Eulalia de Tábara, sobre el río Esla y de la Línea Eléctrica a 45 kV E.T. Santa Eulalia de Tábara-L/Sitrama-Losacio.

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, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 18 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

522

RESOLUCIÓN de 18 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Melilla» (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 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), a través de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento remitió con fecha 19 de julio de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Melilla», 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 periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 2 de octubre de 2002 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 Melilla» que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quién lo sometió a información pública durante treinta días hábiles, mediante el anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 26 de octubre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en 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 de su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Melilla»

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable la ampliación del Aeropuerto de Melilla en los términos indicados en el estudio de impacto ambiental, incluyéndose todas aquellas acciones establecidas en la descripción del proyecto incluida en el anexo II de la presente 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.ª Protección y conservación de los suelos: Las instalaciones y elementos auxiliares de obra tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obras, caminos de servicio y viarios de acceso a las obras deberán ubicarse en la zona localizada entre la cabecera 33 y la zona prevista para la ampliación de la plataforma.

Las zonas de acopio de materiales, parque de maquinaria y plantas de aglomerado asfáltico y hormigones deberán ser previamente impermeabilizadas para evitar que los posibles vertidos accidentales contaminen el suelo o las aguas subterráneas.

Todas las instalaciones de carácter temporal deberán ser retiradas y desinstaladas una vez concluyan las obras, restituyéndose el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal.

Se recuperará la capa superior del suelo o tierra vegetal que vaya a ser alterada por cualquier elemento de obra, ya sea con carácter temporal o permanente, con objeto de evitar su pérdida y aprovecharla posteriormente en los tratamientos de restauración del suelo y de la vegetación. Este acopio de tierra vegetal se realizará en las siguientes condiciones:

El espesor medio a retirar será de 15 a 20 cm.

La retirada se realizará junto al desbroce para incorporar los restos de vegetación del terreno.

El acopio se realizará de manera selectiva, estableciendo diferenciaciones en función de la calidad y características de los diferentes tipos de materiales que sean susceptibles de aprovechamiento.

La tierra retirada se deberá almacenar en montículos sin sobrepasar una altura máxima de 2 m, para evitar la pérdida de sus propiedades orgánicas y biológicas.

Se deberá establecer un mantenimiento de la tierra vegetal para evitar erosiones y/o retenciones de agua.

Las zonas de acopio deberán quedar definidas antes del comienzo de las obras.

Las zonas de ubicación del puesto de estacionamiento aislado y la zona de prácticas del servicio de extinción de incendios deberán ser objeto, antes del comienzo de las obras, de un estudio de contaminación de suelos para determinar la existencia o no de indicios de contaminación. En caso de detectarse, se deberán establecer las medidas de control y recuperación de los mismos, así como su limpieza y descontaminación.

Se deberá ajustar el uso de tierra vegetal, en la medida de lo posible, al balance incluido en el estudio de impacto ambiental. En caso de ser necesarios aportes de tierra vegetal suplementarios, se deberá establecer previamente su procedencia.

Se deberá realizar un balance de tierras excedentarias y necesidades de rellenos, para equilibrar en la medida de lo posible ambos elementos.

Una vez finalizadas las obras, se procederá al laboreo de todos los suelos compactados como consecuencia del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos.

2.ª Protección de la calidad del aire: De forma general, se deberán cubrir los vehículos de transporte de materiales sueltos, así como las zonas de acopio de los mismo, con toldos o lonas, principalmente durante los días ventosos.

Se realizará periódicamente la limpieza de las acumulaciones de finos originadas por las obras en las zonas públicas próximas por las que transiten vehículos o maquinaria de obra.

En las conexiones con las vías públicas de los caminos o zonas de obras se deberán instalar plataformas de limpieza de ruedas.

Se realizarán riegos periódicos de los caminos y las zonas de obra para evitar el aumento de las emisiones de partículas en suspensión, principalmente durante los periodos de mayor aridez.

Respecto a la maquinaria y vehículos de obra, se deberán realizar inspecciones periódicas de los mismos, en las que se contemplarán los siguientes aspectos:

Correcto ajuste de los motores.

Ajuste de la potencia al trabajo a desarrollar.

Correcto estado de los tubos de escape.

Uso de catalizadores.

Cumplimiento de los periodos de revisión y condiciones técnicas de las inspecciones técnicas de vehículos.

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.

Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto de Melilla, tanto los vehículos turismos, 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.

3.ª Prevención del ruido: Se seleccionará la maquinaria y vehículos de obra de forma que no se vean superados los 90 dBA establecidos por la Ordenanza de protección del medio ambiente frente a la contaminación por ruido y vibraciones de la Ciudad de Melilla (BOCME N.º 725/05/2001) como límite máximo para el empleo de maquinaria.

Las demoliciones se efectuarán en los días laborables y siempre durante el periodo diurno.

Las previsiones de los niveles acústicos efectuadas en el estudio de impacto ambiental indican que en ningún punto fuera del 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 1 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.

4.ª Protección del sistema hidrológico: En las zonas de obra próximas a los cauces se dispondrán barreras de retención de sedimentos o balsas de decantación para la recogida de aguas de escorrentía. Se prestará especial atención a la zona de ampliación de la pista, al afectar de manera directa al arroyo de la Mezquita.

Se evitará cualquier tipo de vertido a los cauces fluviales.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria y vehículos de obra se realizará exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que deberá estar adecuadamente impermeabilizado. En estas zonas se instalarán asimismo sistemas de depuración primaria (balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales).

Se establecerán lugares específicos para el lavado de cubas, que deberán estar adecuadamente impermeabilizados y contar con los sistemas de depuración primaria necesarios.

Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que evite la contaminación por aguas sanitarias residuales.

Se instalarán separadores de hidrocarburos en los conductos de recogida de las aguas pluviales a fin de evitar contaminación por hidrocarburos durante la fase de operación.

Se establecerá un sistema adecuado para las aguas de sentina originadas durante la fase de operación, previo a su vertido, para que no alteren las condiciones de depuración biológica.

5.ª Protección de la vegetación y la fauna: Se conservará la vegetación de que no sea afectada por las obras y que se halle dentro de la zona de las actuaciones proyectadas, evitándose la destrucción de áreas que no sean ocupadas de una manera definitiva para su uso en tareas derivadas de las acciones de construcción.

Se deberán conservar los pies de vegetación arbórea y arbustiva, ya sean de origen natural u ornamental de mayor calidad ecológica, principalmente las palmeras y acacias, para su posterior utilización en la restauración paisajística.

A fin de evitar afecciones a la fauna, se deberá, previo al comienzo de las obras, realizar una batida para detectar y trasladar todos aquellos nidos existentes en la zona, a fin de evitar la destrucción de los mismos una vez comiencen las obras.

Se deberá establecer un programa de obras para evitar, en la medida de lo posible, la realización de aquellas de mayor impacto acústico (demoliciones, excavaciones, etc.) en las épocas de cría de la avifauna.

Una vez de comienzo la fase de operación se deberá establecer un control de las zonas de alimentación y cría de las especies de avifauna, con objeto de evitar riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Este control deberá completarse con informes periódicos de las afecciones de la avifauna a las operaciones aeronáuticas y viceversa.

Se gestionarán de manera preventiva los hábitats interiores del aeropuerto a fin de evitar el desarrollo de hábitats atractivos para las aves, especialmente las que presenten un mayor riesgo para el tráfico de aero-

naves, creándose hábitats sustitutorios en el exterior del recinto que eviten los desplazamientos de riesgo.

6.ª Protección del Patrimonio Histórico Artístico: El yacimiento «Huerta de Reyes», como señala el estudio de impacto ambiental, se dividirá en dos zonas operativas:

La zona A corresponde al área del yacimiento afectada de manera directa por la ampliación de la pista, correspondiendo al área indicada en el estudio de impacto ambiental. Sobre esta zona se deberán efectuar las siguientes acciones:

Elaboración de una memoria sobre las actuaciones en los yacimientos afectados, previo al comienzo de las obras.

Realización de prospecciones superficiales y excavaciones para recuperar todos los elementos posibles de estas culturas materiales de la Prehistoria de la Ciudad de Melilla.

Valoración y clasificación de los materiales recogidos por parte de un arqueólogo en coordinación con la Consejería de Cultura, Deporte, Festejos y Turismo de la Ciudad Autónoma de Melilla.

La zona B comprenderá el resto del yacimiento, que no se deberá ver afectado por las obras, y sobre el que se realizarán las siguientes actuaciones:

Se jalonará clasificándose como zona excluida.

Se prohibirá el tránsito de personal de obra y maquinaria, la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, el acopio de materiales y cualquier viario o instalación al servicio de las obras.

Asimismo, a fin de evitar afecciones a nuevos yacimientos, se requerirá la asistencia de un arqueólogo a pie de obra para vigilar el posible hallazgo de nuevos restos arqueológicos, en especial durante la apertura de nuevos tajos.

Por último, adicionalmente a lo establecido en la presente declaración, se considerarán especialmente las disposiciones que dicte la Consejería de Cultura, Deporte, Festejos y Turismo, así como lo establecido en la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, prestando especial atención a lo referido en los artículos 42 y 43 de la misma.

7.ª Localización de zonas de préstamo y vertederos: En caso de producirse sobrantes de tierra, éstos se gestionarán conjuntamente con los residuos de demolición, debiendo ser transportados y vertidos al vertedero de residuos de construcción y demolición existente en la Cala de Morrillo.

En caso de ser necesaria la habilitación de nuevos vertederos para los residuos de construcción y demolición, se deberán cumplir las siguientes determinaciones de diseño:

Se comprobará que el sustrato es geológica e hidrogeológicamente no vulnerable.

Se mantendrán las correspondencias que existen entre las superficies en estado natural y las cuencas de los cauces principales, garantizándose de esta forma la no alteración de las aportaciones naturales.

Se proyectará una red de drenaje superficial que conduzca el agua de escorrentía hacia los arroyos. Se preverán balsas de decantación que eviten o minimicen los arrastres y sus efectos nocivos aguas abajo.

Se deberá efectuar una retirada de la tierra vegetal de la zona de ubicación del vertedero, que se acopiará en condiciones adecuadas para su posterior uso en la restauración ambiental del vertedero.

Se proyectará la restauración vegetal de las superficies de vertedero.

8.ª Gestión de residuos: Se deberán contemplar las siguientes determinaciones con respecto a la gestión de los residuos:

Se deberá realizar un plan de gestión de los residuos de obra, detallándose las previsiones de recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, ya sean inertes, asimilables a urbanos o peligrosos. En este plan se establecerá tanto el tipo de gestión para cada residuo como el gestor autorizado que asumirá estas tareas.

Se deberá establecer un apartado específico en dicho plan referido a los aceites usados, prohibiéndose de manera explícita cualquier tipo de vertido al suelo o los cauces fluviales de estos residuos.

9.ª Defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística: Se redactará un proyecto de medidas en defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo indicado 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 de la ampliación del aeropuerto (desmontes, terraplenes, etc.) así como áreas de vertedero y préstamos, viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial atención a los terraplenes que se puedan producir para la ampliación de la pista.

Asimismo, el proyecto deberá incluir los siguientes elementos:

Plan de gestión de la tierra vegetal, que contemple la gestión indicada en el apartado 1.º de la presente declaración.

Labores previas de preparación del terreno para la plantación.

Presupuestos, incluyendo los costes de mantenimiento necesarios para asegurar el éxito de la revegetación.

Las plantaciones en zonas ajardinadas se deberán realizar siguiendo los criterios de selección de especies existentes en la actualidad en esas zonas, ajustándose en todo caso a los condicionantes ambientales del territorio.

Se utilizarán todos aquellos pies arbóreos y arbustivos que hayan sido retirados y conservados por su calidad.

Todas las actuaciones de restauración e integración indicadas en este apartado se simultanearán, espacial y temporalmente, con las de ampliación del aeropuerto.

10.ª Seguimiento y vigilancia: El promotor redactará un programa de vigilancia ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Melilla 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 ambiental determinará la forma en la que se llevará a cabo el seguimiento y definirá el tipo de informes, su frecuencia y el periodo 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.

Umbrales críticos 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 sus contenidos y conclusiones.

AENA como responsable de la ejecución del programa 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 medidas 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 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 recursos humanos y materiales asignados.

d) Informe arqueológico de las actuaciones en la zona A del yacimiento arqueológico «Huerta de Reyes», al que se refiere la condición 6.

e) Plan de residuos de obra, a los que se refiere la condición 8, incluyendo los aspectos de recogida, transporte y eliminación de los mismos,

así como los tipos de gestión y los gestores autorizados que realizarán la misma.

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, a las que se refiere la condición 2.

c) Medidas sobre la protección acústica durante las obras, a las que se refiere la condición 3.

d) Medidas respecto a la protección de la hidrología, a las que se refiere la condición 4.

e) Medidas sobre protección de la vegetación y la fauna, a las que se refiere la condición 5.

f) Medidas de protección del patrimonio cultural, a las que se refiere la condición 6.

g) Medidas relacionadas con la ubicación de préstamos y vertederos, a las que se refiere la condición 7.

h) Medidas de gestión de los residuos inertes, asimilables a urbanos y peligrosos, a las que se refiere 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 los suelos realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 1.

b) Medidas sobre la calidad del aire realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 2.

c) Medidas sobre protección acústica realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 3.

d) Medidas respecto a la protección de la hidrología, a las que se refiere la condición 4.

e) Medidas realmente ejecutadas respecto a la protección de la vegetación y la fauna, a las que se refiere la condición 5.

f) Actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 6.

g) Actuaciones realmente ejecutadas del proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a las que se refiere la condición 9.

h) Programa de vigilancia ambiental de la fase de operación.

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

a) Resultados de la vigilancia de la calidad del aire, a los que se refiere la condición 2.

b) Resultados de la vigilancia de las inmisiones sonoras en las edificaciones cercanas, a las que se refiere la condición 3.

Se presentarán 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 operación.

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.ª Documentación adicional: La Dirección General de Aviación Civil remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación 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 en la zona de ubicación de la plataforma contraincendios, a la que se refiere la condición 1.

b) Programa de actuaciones sobre las afecciones a la calidad del aire, a las que se refiere la condición 2.

c) Medidas de protección y vigilancia acústica a las 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 la fauna a las que se refiere la condición 5.

f) Informe arqueológico y programa compatible con el plan de obras sobre la protección del patrimonio cultural, a las que se refiere la condición 6.

g) Delimitación de las zonas excluidas, balance de tierras y estudio sobre la ubicación de préstamos y vertederos, a las que se refiere la condición 7.

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

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

12.ª 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 proverán 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, 18 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en Melilla.	X
Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla.	
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla.	X
Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura de la Ciudad Autónoma de Melilla.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.	
Ayuntamiento de Melilla.	

Resumen del contenido ambiental de las respuestas recibidas:

La Delegación del Gobierno en Melilla recomienda como medida correctora para integrar ven el paisaje y preventiva de la erosión el recubrimiento de los terraplenes con una capa de tierra vegetal, o en su lugar realizar algún tipo de hidrosiembra.

La Secretaría General Técnica de la Consejería de Cultura, Deporte, Festejos y Turismo de la Ciudad Autónoma de Melilla informa de la existencia de una única publicación sobre restos arqueológicos prehistóricos localizados en las proximidades del aeropuerto «Sidi Guariach; una cantera taller de industrias lícitas de sílex en la prehistoria reciente de Melilla», realizado por el arqueólogo José María Tomassetti Guerra. Asimismo notifica la afección al Yacimiento Prehistórico denominado «Huerta de Reyes», solicitando la elaboración de una memoria sobre las actuaciones en los yacimientos afectados con previsiones de personal, tiempo y costes a los efectos contenidos en el artículo 42 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español y que se incluya la correspondiente partida para excavaciones en el proyecto referido. Indica por último la necesidad de realizar previo al comienzo de las obras excavaciones en la zona del yacimiento arqueológico a fin de recuperar todos los elementos posibles.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de medio Ambiente de la Ciudad Autónoma de Melilla indica que no se considera

necesario realizar especiales indicaciones a tener en cuenta para la realización del estudio de impacto ambiental.

Asimismo se han recibido respuestas de dos organismos no consultados, indicados a continuación:

La Dirección General de Obras Públicas de la Ciudad Autónoma de Melilla indica que se deberán tener en cuenta las reposiciones de las infraestructuras afectados por el proyecto, realizando una enumeración de las mismas y estableciendo la necesidad de minimizar la ocupación del terreno por terraplenes mediante la sustitución por muros en todos los casos posibles.

El Instituto de Cultura Mediterránea indica que en la actualidad están realizando trabajos de investigación sobre el yacimiento arqueológico «Huerta de Reyes», solicitando que se comunique al promotor la existencia de tal actividad a fin de que se haga constar en la licitación pública que habrá de realizar la empresa en la prensa nacional.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Melilla» contempla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director aprobado según Orden Ministerial del 5 de julio de 2001, referidas a los Subsistemas de Movimiento de Aeronaves y Actividades Aeroportuarias.

Las actuaciones planteadas en el Subsistema de Movimiento de Aeronaves son las siguientes:

Ampliación de la pista 15-33: Esta actuación supone el aumento de la longitud de la pista de vuelos en 118 m, a realizar en la cabecera 33, para dar servicio a aeronaves de mayor tamaño. Para la realización de la obra se prevé nivelar una superficie de 190.000 m^2. La actuación implica una serie de afecciones directas que implican la inclusión de diversas actuaciones asociadas a la ampliación de la pista:

Reposición del camino perimetral, incluyendo la demolición del actual y la construcción de un nuevo camino perimetral que bordee la franja de pista.

Reposición de la carretera ML-204, al ser necesario su soterramiento en parte del trazado, planteándose para ello un falso túnel en directriz curva de aproximadamente 14 metros de diámetro que restituya el actual trazado.

Reposición del cauce del arroyo Mezquita, realizando su encauzamiento bajo el terraplén resultante de la nivelación de la pista.

Reposición del camino de carros de combate, afectado por la ampliación de la pista.

Reposición de los servicios de abastecimiento que discurren bajo la carretera ML-204 y sobre el arroyo Mezquita.

Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Ampliación de la plataforma, principalmente por su lado sur, de 8.500 m^2, creando 6 posiciones de estacionamiento de tipo C, así como un área dedicada a las aeronaves de menor tamaño (categorías A y B).

Plataforma de aislamiento de aeronaves.

Construcción de una plataforma de 70 × 60 m unida a la pista por una calle de rodaje propia. Destinada a servir para el aislamiento en condiciones de seguridad de una aeronave.

Plataforma de prácticas contraincendios.

Construcción de una plataforma de pruebas contraincendios, de 10 × 15 m. Su emplazamiento se prevé al sur del umbral desplazado de la cabecera 15, muy próximo al límite occidental del recinto aeroportuario.

Las actuaciones previstas en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias son las siguientes:

Remodelación del edificio terminal y nuevo bloque técnico.

Ampliación del edificio terminal, en 1.370 m^2, así como la construcción de un nuevo bloque técnico. Esta actuación incluye:

Urbanización y reordenación de los viales lado tierra que den servicio a las necesidades de conexión entre las nuevas actuaciones y las zonas existentes.

Ejecución de los viales lado aire que permitan una fluida circulación.

Demolición de antigua torre de control, bloque técnico actual y casetas de almacén y meteorología existentes.

Ampliación edificio terminal de carga.

Remodelación del edificio destinado a aduanas y tratamiento de carga, requiriendo una superficie de 300 m^2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio comienza con una descripción del proyecto en la que se realiza, en base a la situación actual, una justificación de la necesidad de ampliación. A continuación se incluyen las principales actuaciones a desarrollar, así como las obras asociadas a las mismas. Este apartado incluye, por último, una enumeración de las acciones de proyecto con potencial incidencia ambiental tanto durante la fase de construcción como durante la fase de operación.

El inventario ambiental analiza los diferentes factores del medio, clima, geomorfología y geología, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, patrimonio cultural y planeamiento urbanístico. No se realiza una descripción del paisaje. El ámbito de estudio afectado por las obras se halla en su totalidad en el interior del recinto aeroportuario, no existiendo elementos de valor natural destacables en el mismo, encontrándose alejados los espacios naturales protegidos presentes en la Ciudad Autónoma de Melilla. Dentro de los elementos presentes en el área de estudio destaca especialmente la existencia del yacimiento arqueológico «Huerta de Reyes» en el área de ubicación de la ampliación de la pista. Se localiza también el arroyo de Mezquita en el área de ubicación de las obras de ampliación, si bien éste cauce fluvial se encuentra en la actualidad encauzado.

La identificación de impactos se realiza mediante una matriz de relación causa-efecto que relaciona las acciones de proyecto con los factores ambientales analizados. Se describen los efectos previstos para cada una de las afecciones, pasando directamente a evaluar los mismos.

Los impactos durante la fase de construcción se producen principalmente impactos moderados y compatibles, así como un impacto beneficioso sobre la socioeconomía.

Durante la fase de operación, a excepción de un impacto moderado sobre el factor ambiental «suelo», se producen únicamente impactos compatibles. Al igual que durante la construcción, el impacto beneficioso evaluado se produce sobre la socioeconomía.

Tras la evaluación se incluyen las medidas protectoras y correctoras necesarias para la minimización de los impactos, tanto durante la fase de construcción como durante la fase de operación. Destacan por presentar un mayor número y especificidad las medidas planteadas durante la construcción, principalmente las destinadas a minimizar la afección al yacimiento arqueológico «Huerta de Reyes». No se plantean medidas compensatorias.

El estudio incluye asimismo un plan de vigilancia ambiental y el perceptivo documento de síntesis.

Por último, se incluyen como anexos un reportaje fotográfico, información sobre el yacimiento «Huerta de Reyes» y una síntesis y contestación a las consultas previas recibidas.

ANEXO IV

Información pública

No se han presentado alegaciones.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

523 *RESOLUCIÓN de 20 de diciembre de 2002, de la Presidencia del Instituto para la Reestructuración de la Minería del Carbón y Desarrollo Alternativo de las Comarcas Mineras, por la que se convocan ayudas dirigidas a proyectos empresariales generadoras de empleo, que promuevan el desarrollo alternativo de las zonas mineras.*

El fomento de la inversión empresarial constituye uno de los motores fundamentales del proceso de desarrollo, reactivación y diversificación de la actividad de las zonas mineras. En este sentido, los procesos de reestructuración de la actividad de la minería del carbón, a los que han