

6836 *RESOLUCIÓN de 10 de marzo de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto constructivo «Aeropuerto en La Roda», en la provincia de Albacete.*

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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 31 de marzo de 2003 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de junio de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, la empresa ALFABRAVO S.A. de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto «Aeropuerto de La Roda» en la provincia de Albacete, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 166, de 12 de julio de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública y de la información complementarias se acompaña como anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 9 de marzo de 2004, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Aeropuerto de La Roda» en la provincia de Albacete.

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de la Roda estará situado en la provincia de Albacete en terrenos pertenecientes al término municipal de La Roda y enmarcado dentro de la comarca denominada La Mancha Oriental.

El proyecto se estructura en dos fases de desarrollo en función de la capacidad de movimiento de mercancías en la infraestructura.

1.^a Fase: 325.000 Tm de carga-Año.

2.^a Fase: 750.000 Tm de carga-Año.

La presente declaración de impacto ambiental únicamente hace referencia a las actuaciones correspondientes a la primera fase y que se recogen en el anexo II de la presente declaración de impacto ambiental «Descripción del proyecto». En el momento en que se definan los viales de acceso al aeropuerto desde la actual A-30, se efectuará una consulta sobre la necesidad de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

En la selección de las distintas opciones manejadas para la ubicación del aeropuerto, el promotor ha tenido en cuenta, además de condicionantes

aeronáuticos, en cuanto al uso de espacio aéreo, y de consideraciones meteorológicas y topográficas, otros condicionantes como pueden ser los medioambientales o aquellos que marcan la viabilidad económica, como es la cercanía relativa de infraestructuras de transporte o la cercanía a áreas de desarrollo industrial.

En una primera fase, se seleccionaron, por parte del promotor, dos corredores económicos como potencialmente válidos:

Corredor al NE del núcleo urbano de Albacete.

Corredor Albacete-La Gineta-La Roda circulado por la autovía CN-310.

A lo largo del proceso y sobre estas dos grandes opciones, surgieron esencialmente tres posibles ubicaciones para el futuro aeropuerto:

La Gineta.

Valdeganga.

La Roda.

Las dos primeras ubicaciones fueron rechazadas por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento fundamentalmente debido a la incompatibilidad con el espacio aéreo de la Base Militar de Los Llanos y, ante esta circunstancia, el promotor procedió a valorar la alternativa de La Roda.

El estudio de impacto ambiental considera esta opción ambientalmente viable, siempre y cuando se lleven a cabo todas las medidas protectoras y correctoras recogidas en dicho estudio. El principal condicionante ambiental se debe a que el proyecto se localiza en una zona considerada por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha como de «interés para la avifauna», aunque no goza de ninguna figura de protección legal. No obstante, se considera conveniente establecer un sistema de protección encaminado a salvaguardar la avifauna esteparia y en esta línea, la presente declaración de impacto ambiental recoge una serie de medidas correctoras y complementarias, muchas de ellas sugeridas por la Consejería de Medio Ambiente de la mencionada Junta de Comunidades, entre las que cabe destacar el establecimiento de un Programa de Protección y Mejora Ambiental del Hábitat y la financiación de programas de protección de aves esteparias.

Se ha comprobado que los límites del recinto aeroportuario ocupan solo una parte de esta zona de interés faunístico, y en concreto, el área más antropizada dada la cercanía de la autovía CA-30, el trasvase Tajo-Segura y la línea del Ferrocarril Madrid-Albacete-Cartagena. Además se encuentra limitado al este y sureste por regadíos de nueva creación que han hecho que las poblaciones de aves busquen zonas más al sur.

En consecuencia, el nuevo aeropuerto quedará enmarcado entre tres potentes infraestructuras y una zona de regadío, que hacen de barrera disuasoria a la colonización de los terrenos reservados para el aeropuerto por parte de la avifauna esteparia.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de las actuaciones propuestas por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las condiciones que se exponen a continuación, así como la siguiente previsión de carácter general:

El promotor de forma coordinada con la Junta de Comunidades 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 equipación 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. Adecuación ambiental

El proyecto de construcción de las nuevas instalaciones deberá adaptarse de acuerdo con los siguientes criterios:

Se minimizará la afección a la vegetación existente en la zona de actuación así como a los terrenos con aprovechamiento agropecuario.

De acuerdo con la información aportada por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, entre las áreas de exclusión consideradas en el punto 9 de la presente declaración

de impacto ambiental, se incluirá la parcela de Quercetum rotundifolia, catalogada como hábitat natural de interés comunitario 24300002.

Teniendo en cuenta el estudio de las cuencas visuales, tanto el diseño del aeropuerto como la ubicación de acopio de materiales e instalaciones auxiliares, se hará de forma que se minimice la posible afección al paisaje. Se procurará la integración con el entorno de todas las edificaciones a construir mediante la correcta elección de los materiales, del color de los mismos y de la tipología constructiva.

De acuerdo con lo recogido en el estudio de impacto ambiental, el tendido de suministro eléctrico a la instalación, se realizará soterrado.

Se deberán coordinar las obras previstas con las del proyecto «Infraestructura Hidráulica para el aprovechamiento del acueducto Tajo-Segura fase II: La Gineta I y II, Montalvos y La Herrera».

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

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.

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

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por las obras 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 1,5 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. En caso de que el almacenamiento de esta tierra vegetal supere los seis meses, se deberá tratar con siembra y abonado para permitir la subsistencia de la microfauna original y mantener su fertilidad.

Siempre que sea técnicamente viable, se trasplantarán aquellos ejemplares arbóreos que por su porte u otras características peculiares, merezcan su conservación.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Obra. Este plan deberá incluir las previsiones detalladas para la recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, sean estos inertes, asimilables a urbanos o peligrosos y en el cual se tendrá en cuenta todas la legislación existente al respecto.

El aeropuerto, por su parte, desarrollará un Plan para la Gestión de los Residuos generados en el desarrollo de su actividad que detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino. Las gestiones y tratamientos concretos deberán realizarlas empresas autorizadas por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria. Esta zona estará totalmente impermeabilizada y, además de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, contará con 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 definirán lugares específicos para el lavado de cubas, que contarán también con los sistemas de depuración primaria necesarios.

Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado.

Se asegurará el funcionamiento hidráulico de la red de drenaje superficial del terreno, en concreto en lo que hace referencia a los cauces de drenaje interceptados transversalmente por la pista y por el resto de infraestructuras asociadas. Las cunetas de drenaje se ajustarán a las cuencas naturales del terreno.

Se realizará un estudio detallado en el que se especificará el sistema de abastecimiento del aeropuerto y en el que se incluirá un estudio hidrogeológico en el caso de que el suministro vaya a realizarse a través de pozos. Este estudio tendrá como objeto localizar los acuíferos y las zonas de recarga y surgencia, determinar las características de calidad y piezométricas de los acuíferos, valorar, tanto su posible afección, como la de los pozos existentes en los alrededores y, de esta forma, poder diseñar las soluciones técnicas que eviten cualquier afección y garanticen los actuales niveles de extracción. Este estudio también servirá de información básica para definir las zonas de surgencia y recarga, que serán excluidas

a efectos de localización de instalaciones auxiliares y posibles vertederos temporales o permanentes.

Con relación a la gestión de las aguas residuales en lo que se refiere, tanto a su tratamiento como a su vertido, deberán definirse con mayor detalle y concreción, y antes de la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones, los siguientes aspectos:

a) Soluciones al vertido de aguas procedentes de los parques de maquinaria.

b) Soluciones al vertido de las aguas procedentes del lavado de aeronaves, talleres y, en su caso, plataforma destinada a las prácticas del personal del servicio de extinción de incendios.

c) Soluciones al vertido de las aguas pluviales provenientes de las plataformas y aparcamientos.

d) Soluciones para el tratamiento de las aguas residuales asimilables a urbanas y aguas de sentinas.

Se instalará una red piezométrica antes del comienzo de las obras con el fin de poder determinar la posible afección a las aguas subterráneas. Esta red permitirá determinar la evolución estacional de los niveles freáticos, la determinación de los flujos subterráneos así como la calidad de las aguas. El diseño de esta red de piezómetros se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares y la presencia de posibles puntos de abastecimiento y perímetros de protección. Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizarán controles de medida de niveles freáticos, toma de muestras y analítica, realizados con una diferencia de tiempo no inferior a tres meses ni superior a seis.

Una vez finalizadas las obras, cada contratista verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes y entregará un informe que incorpore los resultados junto con la síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En caso de afección, se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Esta red se mantendrá operativa durante la fase de explotación y se rediseñará en el caso de que se estime adecuado en función de la ubicación de las nuevas instalaciones, prestando especial atención a las áreas de almacenamiento y distribución de combustibles.

4. Protección de la fauna

En la medida de lo posible, las obras se programarán de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas como es el desplazamiento de maquinaria asociado al movimiento de tierras, durante la época de cría de la avifauna (desde mediados de febrero a finales de julio).

Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona de actuación por parte de un equipo experto en fauna, con el objeto de identificar posibles ejemplares afectados directa o indirectamente por las obras, así como nidos o madrigueras y poder elaborar un informe en el que se recojan las medidas correctoras a adoptar (traslado de nidos, recuperación de individuos, jalonamiento de zonas etc).

En el vallado del recinto aeroportuario se emplearán mallas de pequeña luz y enterradas en el suelo, de tal forma que se dificulte el paso de la fauna, especialmente de los pequeños mamíferos que pueblan la zona.

Teniendo en cuenta que la zona donde se ubicará el proyecto se encuentra en un área considerada como de interés para las aves esteparias, conocido como núcleo La Roda-La Gineta-Barrax, se considera oportuno llevar a cabo las siguientes medidas complementarias:

Se establecerá, en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente, un Programa de Protección y Mejora Ambiental del Hábitat que incluirá las siguientes propuestas:

Medidas para abandono de áreas de cultivo.

Medidas para la mejora del barbecho tradicional

Medidas para el barbecho con leguminosas, especialmente forrajeras y de grano.

Creación de linderos y fajas donde no se cultive. Creación de bandas de vegetación que se mantengan a lo largo de todo el ciclo anual.

Se financiarán programas de protección de aves esteparias: campañas de salvamento de aguiluchos, adecuación y/o restauración de colonias de cernícalo primilla, etc. y además, se analizará la viabilidad de implantar otras acciones de protección como puedan ser:

Inventarios y acciones para la mejora de la implantación de aguiluchos.
 Restauración de áreas cercanas con vegetación de ribera. Protección de cauces y conservación de humedales cercanos.
 Creación de bebederos para gangas, ortegas y otras especies.
 Regulación del pastoreo.
 Medidas de conservación de bosquetes de vegetación climática mediterránea que se mantengan en las cercanías del recinto aeroportuario.

Se incluirá un plan de seguimiento que evalúe la implantación y efectividad de estas medidas durante un plazo no inferior a cuatro años tras la conclusión del proyecto.

En cuanto a los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario, serán preferentemente biológicos y habrán de ser previamente autorizados por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de acuerdo con la normativa vigente.

5. *Protección atmosférica*

Para minimizar la emisión de partículas en suspensión durante la fase de construcción del aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en 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, prestando especial atención a los recorridos cercanos al trasvase Tajo-Segura. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se instalarán plataformas para la limpieza de las ruedas de los camiones y maquinaria de obra en aquellas zonas donde se establezcan las conexiones con el viario existente, para evitar la deposición de finos en las carreteras de la zona de estudio.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica 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 la Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, la Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente.

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

Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves durante la carga y descarga, cumplirán con la directiva 97/68/CE relativa a las medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna y con la Directiva 2002/88/CE que modifica esta directiva.

El promotor del proyecto impulsará un programa consensuado con los operadores de cargo handling para la sustitución paulatina de estos vehículos por otros más limpios en función de la evolución tecnológica y para la puesta en marcha de sistemas de uso de combustibles menos contaminantes. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

En el proyecto constructivo de las edificaciones se estudiará la viabilidad técnica de incorporar la eficiencia energética como variable de diseño.

Con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra se estudiará la viabilidad de aplicar las medidas recomendadas por la OACI y la FAA relativas a procedimientos de operación así como a instalaciones y equipos de tierra.

6. *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 garantice un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

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. Se limitará en lo posible la utilización y movimiento de maquinaria o vehículos pesados en los periodos (de 8 h a 22 h) principalmente en las cercanías de los núcleos urbanos de Santa María de la Roda, La Gineta, Montalvos, Barrax así como viviendas aisladas.

Con el fin de verificar la situación real el promotor elaborará, las isófonas definidas por Leq_{día} 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra y los movimientos de vehículos en los viales de acceso, o en su caso los límites fijados para los índices acústicos correspondientes al periodo diurno, periodo vespertino y periodo nocturno que se fijen en el Real Decreto que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido. En el procedimiento de cálculo de las curvas isofónicas se utilizará la última versión del modelo INM, o en su caso, lo que indique la legislación vigente al respecto.

En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente o, en su caso, los objetivos de calidad aplicables al espacio interior habitable de las edificaciones destinadas a vivienda, usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales que se fijen en el Real Decreto que desarrolle la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido.

Las citadas isófonas, deberán ser elaboradas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración. Así mismo, en su caso, el citado plan de aislamiento acústico se elaborará en un plazo de seis meses tras la aprobación de la huella acústica y se ejecutará en el plazo de dos años y medio, a contar desde la aprobación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, de la huella acústica, y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

El promotor enviará una copia del citado estudio acústico a la Consejería de Obras Públicas y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados o cualquier otro sistema que se considere adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Se optimizarán las rutas con el fin de minimizar la afección acústica a los núcleos urbanos cercanos a las instalaciones proyectadas.

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

En coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla-La Mancha se realizará una prospección arqueológica de la zona de ocupación del proyecto, superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto básico y de construcción.

Si durante la ejecución de las obras, aflorará algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Dirección General de Bienes y Actividades Culturales de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para que proceda a las actuaciones que considere oportunas en función de lo recogido en la Ley 4/90 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha. De sus conclusiones, se derivarán las posibles modificaciones y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio cultural.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas,

el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará 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.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base al contratista para la ubicación de caminos de obra, vertederos e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, presencia de vegetación climática, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga y surgencia, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

Como criterio general deberá considerarse la posibilidad de reutilizar los materiales procedentes de movimientos de tierras, desmontes y excavaciones para la realización de rellenos y terraplenes y para acometer la restauración paisajística dentro del mismo aeropuerto.

En el caso de ser necesaria la disposición de cualquier área adicional para el depósito de residuos, se considerará la posibilidad de emplazarlos en las explotaciones a cielo abierto de «tierras blancas» en el término municipal de La Roda y de no ser esto posible, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta las zonas de exclusión y sus áreas adicionales perimetrales y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Si fuera necesaria la extracción de áridos, las canteras y graveras que suministren el material de préstamo deberán disponer de la preceptiva autorización del órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El proyecto de construcción incluirá en sus documentos, planos donde se localizarán los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares e incluirá los correspondientes proyectos de restauración y presupuesto, teniendo carácter contractual.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

El promotor redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la zona afectada directamente por las obras. El proyecto contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, vertederos, caso de áreas de préstamos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. Se empleará preferentemente flora autóctona y se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales. En este proyecto de restauración se tendrá en cuenta el estado inicial de la zona afectada con el fin de que la regeneración sea acorde con su estado primigenio.

11. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El Programa de Vigilancia Ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación y desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por el promotor, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista sometido a la declaración de impacto ambiental, nombrará un Responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución del proyecto, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa contratada en virtud de su certificación ambiental.

Complementariamente, el promotor dispondrá de una Dirección Ambiental, tanto en la fase de obras como en la fase de explotación, que, sin perjuicio de las funciones del Director Facultativo de las obras, desarrollará una labor de control y seguimiento global del Programa de Vigilancia Ambiental y se responsabilizará de la adopción de todas las medidas protectoras y correctoras mediante la certificación del cumplimiento del condicionado de la declaración de impacto ambiental y de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental. El Director Ambiental será el encargado de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento del Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, e incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito de la Dirección Ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

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

Medidas preventivas, y correctoras de la fase de obras, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante cuatro años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas complementarias llevadas a cabo para la protección de la avifauna de la zona.

Medidas ejecutadas para llevar a cabo la recuperación ambiental de los distintos proyectos y medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico.

Eficacia del sistema de tratamiento de aguas para evitar la contaminación del sistema hidrológico e hidrogeológico.

e) Informes periódicos semestrales durante la fase de explotación en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras de la fase de explotación que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

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

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

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.

12. Documentación adicional

El promotor remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

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

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la localización de préstamos, vertederos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Estudio detallado en el que se especifique el sistema de abastecimiento del aeropuerto y estudio hidrogeológico en el caso de que el suministro vaya a realizarse a través de pozos. Informe sobre el tratamiento y vertido de todas las aguas residuales generadas en el ámbito del aeropuerto, de acuerdo con la condición 3.

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo por especialistas en fauna, previo al inicio de las obras, y en el que se incluyan las medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna. Programa de protección y mejora ambiental del hábitat específico de la avifauna esteparia, en consonancia con lo indicado en la condición 4.

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

Mapa acústico elaborado, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 6.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 7.

Estudio de valoración de las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento en el caso de que sea necesaria la disposición de nuevos vertederos, tal y como se especifica en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión recuperación ambiental e integración paisajística al que se refiere la condición 10.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la Dirección Ambiental a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de las actuaciones propuestas en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

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 la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 10 de marzo de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Subdelegación del Gobierno en Albacete	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Dirección General de Bienes y Actividades Culturales. Consejería de Educación y Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Secretaría General Técnica. Consejería de Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Diputación Provincial de Albacete	—
Instituto Geológico y Minero de España	—
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero	—
A.D.E.N.A.	—
Ecologistas en Acción	—
F.A.T.	—
Greenpeace	—
S.E.O.	—
AEDENAT	—
Acción Ecologista «Cerro del Águila»	—
Asociación Protectora de Animales y Plantas «El Condor»	—
Naturalistas del Campo	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de la Roda (Albacete)	X
Ayuntamiento de la Gineta (Albacete)	—
Ayuntamiento de Barrax (Albacete)	—

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente comunica que según la información de la que dispone, la ubicación del Aeropuerto de la Roda no coincide con ningún espacio natural protegido dentro del ámbito internacional, ni del nacional, ni del autonómico. Señala la presencia, en zonas cercanas al emplazamiento, de una parcela muy pequeña de *Quercetum rotundifoliae* (en mal estado de conservación y con un nivel de cobertura de 5 %).

La Confederación Hidrográfica del Júcar recomienda que con carácter general, se tengan en cuenta las siguientes medidas:

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Durante la ejecución del proyecto, se afectará únicamente el terreno estrictamente necesario.

Se garantizará la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneas, por vertidos contaminantes que puedan realizarse tanto en la construcción como en la explotación de la nueva instalación.

Se garantizará la no afección de los cauces o zonas de servidumbre de los mismos, así como la restauración a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a formaciones vegetales de ribera.

Respecto a la hidrogeología de la zona se estudiarán: localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia; calidad de las aguas e inventario de vertidos; evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigente.

La Secretaría General Técnica. Consejería de Cultura. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que con vistas a obtener el Visado de la Dirección General de Patrimonio y Museos, resulta necesario realizar un estudio del patrimonio histórico-artístico y arqueológico de la zona, autorizado por la mencionada Dirección General, del cual derivará la viabilidad inicial del proyecto referenciado.

La Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha adjunta informe realizado por la Dirección General de Medio Natural como gestor de la Red Natura 2000. De igual manera, emite las siguientes sugerencias para que sean tenidas en cuenta a la hora de redactar el estudio de impacto ambiental:

Estudiar otras alternativas viables de ubicación del proyecto, con el fin de no afectar a la avifauna esteparia protegida de la zona.

Se deberá tener en cuenta el informe confeccionado por la Dirección General de Medio Natural en lo referente a la protección de todos espacios naturales protegidos por la Junta, ya que es el órgano gestor de dichos recursos.

El estudio de impacto ambiental deberá incluir las zonas de préstamo, siempre que se encuentren fuera de canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados. Se deberán concretar los movimientos de tierra necesarios y las posibilidades de reutilización de los materiales extraídos, además de realizarse un análisis ambiental de los vertederos de tierras sobrantes. De igual manera el estudio de impacto deberá recoger un estudio de los vertederos y prestamos, planteando zonificación del territorio receptor, eligiendo para la acogida de residuos las zonas de mínima afección agrológica, hidrológica, ecológica y paisajística. El estudio de impacto deberá recoger la ubicación exacta para las instalaciones auxiliares y los parques de maquinarias, así como evaluar su incidencia sobre el medio ambiente de la zona.

Debido a las importantes poblaciones faunísticas de la zona, el estudio de impacto deberá incluir inventarios de las especies existentes en la zona de actuación, con especial incidencia en la avifauna esteparia y a las especies incluidas en el Catálogo Regional de Castilla-La Mancha, así como los hábitats vinculados a dichas especies. También se deberán incluir en los estudios la zona del valle del río Júcar, situado a 7 km al noreste de la zona de ubicación, detectando las posibles afecciones a las rapaces del área.

En relación a la protección de la atmósfera, se tomarán las medidas correctoras necesarias para reducir al máximo la emisión de partículas a la atmósfera procedentes de la obra. Se deberá realizar un estudio pormenorizado de la posible afección por ruidos a la zona, habida cuenta de la cercanía de núcleos urbanos tales como La Roda, La Gineta y Barrax.

Respecto a la protección de las aguas y del sistema hidrológico, se prestará especial atención a los vertidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada y de los aceites usados, que deberán ser tratados por gestor autorizado.

El estudio de impacto deberá incluir estudio de cuencas visuales con el fin de minimizar la posible afección al paisaje que pudiera producirse con el desarrollo del proyecto.

Se deberá cumplir en todo momento, lo establecido en la Ley 4/90 de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, encaminado a una protección total del Patrimonio cultural de la zona.

Se protegerá la capa vegetal retirada, para su posterior utilización en la restauración de los terrenos alterados.

El estudio de impacto deberá incluir un Plan de Vigilancia Ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en dicho estudio.

La Dirección General del Medio Natural. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emite informe que dirige a la Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en el que informa que la zona de ubicación del proyecto coincide con un área considerada de interés para aves esteparias, conocido como núcleo de La Roda-La Gineta-Barrax, en el cual hay poblaciones de aguilucho pálido, aguilucho cenizo, cernícalo

primilla, sisón, avutarda, ganga y alcaraván. Todas estas especies, se encuentran incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas. Hace mención, a que está prohibida la destrucción del hábitat de estas especies catalogadas, de acuerdo con lo expuesto en la ley 9/1999 de conservación de la naturaleza en Castilla-La Mancha. Comenta, que la explotación de la infraestructura tendría efectos negativos que se extenderían más allá de los límites físicos del aeropuerto, sobre todo en lo referente a niveles acústicos y condiciones de sosiego necesarias para las aves esteparias. Considera inviable la realización del proyecto del proyecto desde el punto de vista ambiental en el lugar que se plantea actualmente, no obstante puede plantearse la posibilidad de reubicación en algún área de igual interés para los promotores que carezca de recursos naturales protegidos.

La Subdelegación del Gobierno en Albacete informa que en el Estudio de Impacto Ambiental el titular del proyecto debería considerar las siguientes sugerencias:

Concretar la situación de los posibles préstamos y vertederos a utilizar en la ejecución de la obra.

Localizar la ubicación de las instalaciones provisionales de obra y las medidas a tomar para la regeneración de la zona afectada.

Realizar la revegetación en las zonas afectadas por las obras con especies autóctonas.

El Ayuntamiento de la Roda (Albacete) informa que la conexión propuesta a la red municipal para la toma de agua potable no es viable en la actualidad, por lo que el aeropuerto deberá proyectar su propio sistema de captación y de conducciones. Comunica que debido a las características propias de las aguas residuales producidas en estas instalaciones, así como las condiciones técnicas de la instalación de depuración municipal, se deberá realizar un sistema de depuración de aguas, con especial atención a la recolección y tratamiento de las aguas contaminadas con combustibles y aceites. Incide en la necesidad de tener en cuenta las posibles afecciones sobre la fauna y la vegetación, tanto en la zona aeroportuaria como en la de su área de influencia. De igual manera, apunta la necesidad de que se identifiquen claramente los lugares de acopio, así como la gestión y posterior restauración de las zonas de préstamo de áridos a realizar durante el desarrollo del proyecto; que se lleven a cabo controles sobre la emisión de gases contaminantes y ruidos; que se estudie la posible afección que pueda sufrir la red viaria y la ordenación del municipio y que se establezca un Plan de Vigilancia Ambiental de las instalaciones una vez en uso.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental informa que pone a disposición de sus asociados el estudio recibido, al objeto de que emitan a título personal las sugerencias ambientales al proyecto que consideren oportunas.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto se plantea por la necesidad de crear una infraestructura aeroportuaria que de servicio a los nuevos requerimientos de transporte de mercancías derivados de la emergente actividad industrial de la región de Albacete, así como una mejora en el servicio de transporte de productos agrícolas de las regiones limítrofes (Alicante, Murcia, Granada, etc.)

El proyecto presenta un análisis de alternativas contemplándose básicamente tres posibles ubicaciones (La Gineta, Valdeganga y La Roda), desestimándose las dos primeras a partir de los informes de incompatibilidad con infraestructuras de Defensa ya existentes por parte de la Dirección General de Aviación Civil. La ubicación restante, La Roda, no presentaba dichos problemas, cumpliendo además las condiciones meteorológicas, topográficas y de viabilidad económica requeridas por la infraestructura, siendo por tanto la alternativa de ubicación elegida por los promotores.

El proyecto se estructura en dos fases de desarrollo en función de la capacidad de movimiento de mercancías en la infraestructura.

1.ª fase: 325.000 Tm de carga-Año.

2.ª fase: 750.000 Tm de carga-Año.

A continuación se detallan las actuaciones previstas en cada una de las fases:

Primera fase.

Adquisiciones de terrenos.

Obras de Infraestructura.

Dentro de las obras de infraestructura se distinguen:

Configuración del Campo de Vuelos.

Pista de 4.500m. de longitud y 60 m. de anchura dimensionada para naves de tipo F, con unos movimientos de tierras estimados en torno

a 500.000 m³ de terraplén y unos 500.000 m³ de desmonte. La pista incluirá sobreanchos y raquetas para el desplazamiento de las aeronaves.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves de carga de unos 200.250 m² capaz de albergar 4 aeronaves Grupo 2, tres aeronaves de los Grupos 3 y 4 una aeronave Grupo 5, cinco aeronaves Grupo 6 y una Grupo 8.

Una calle de salida perpendicular a la pista de 325 m. de longitud y 25 m. de anchura, para acceder a la plataforma interior.

Área Terminal.

Edificios Terminales de Mercancías con una superficie total de 36.000 m².

Torre de Control de 45 m. de altura y 300 m² de superficie.

Central eléctrica de 600 m².

Edificio Contraincendios (SEI) de unos 1.800 m² categoría 9.

Centro de Emisores (100 m²).

Vallado perimetral de toda la parcela del aeropuerto (unos 23 Km.).

Caminos perimetrales y de servicio en el interior del aeropuerto.

Acceso al aeropuerto desde la actual A-30.

Urbanización general del lado tierra del aeropuerto en una superficie aproximada de 350.000 m², incluyendo depuradora de aguas residuales e industriales con capacidad para tratar hasta 850.000 m³/año.

Dotación de parcela de combustibles, con una superficie de 10.000 m², incluyendo un depósito de combustible JET A1 de 350 m² y otro de combustible AVGAS de 10 m³.

Edificio cocheras/taller/conservación de los vehículos propios del aeropuerto.

Equipos y Material móvil.

Señalización, balizamiento e iluminación de la pista y calles para Categoría I, con dos sistemas de luces de aproximación.

Señalización balizamiento e iluminación de la plataforma.

Equipamiento de la Torre de Control y Centro de Emisores.

Ayudas necesarias para la operación instrumental de precisión de Categoría I por ambas cabeceras, sistemas PAPI y dos aproximaciones ILS Cat. I.

Radioayuda T-VOR/DME.

Dos radioayudas NDB.

Vehículos y material para la operatividad del Servicio Contraincendios para Categoría SEI 9, dos vehículos pesados y uno ligero.

Reposiciones.

Será necesario reponer la línea de Alta Tensión que atraviesa la parcela, en un tramo aproximado de 1,5 Km. mediante su enterramiento.

Segunda fase (desarrollo previsible).

Obras de Infraestructura.

Dentro de las obras de infraestructura necesarias para satisfacer la demanda de 750.000 Tm/año, se deberán realizar las siguientes actuaciones:

Campo de Vuelos

Calle de rodaje paralela a toda la pista de vuelos a 190 m. del eje de la misma con una longitud total de 4.500 m. y 25 m. de altura.

2 calles de salida comunicando cada una de las cabeceras con la calle de rodaje.

2 calles de salida perpendicular a 100 m. del Umbral 27, de 140 m. de longitud y 25 m. de anchura.

Ampliación de la plataforma en 169.050 m².

Plataforma de estacionamiento de aeronaves de carga de unos 78.000 m².

Una calle de salida perpendicular a pista de 325 m. de longitud y 25 m. de anchura, para acceder a la plataforma interior.

Área Terminal.

Ampliación de la superficie de tratamiento de Mercancías (Terminales), hasta una superficie total de 84.000 m².

Urbanización general de nuevas áreas, 352.000 m² adicionales.

Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la plataforma.

Equipos y material móvil.

Señalización, balizamiento e iluminación de las calles para la Categoría I.

Señalización, balizamiento e iluminación de la ampliación de la plataforma.

Dado que no se establece el año horizonte en el que se pretende desarrollar la segunda fase y teniendo en cuenta la envergadura de las obras que se realizarían, la presente declaración sólo se referirá a las obras planteadas en la primera fase.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio se estructura conforme a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 13021/1986, de 2 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejercicio aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

A continuación se exponen los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental:

Inventario ambiental.

El estudio realiza, tras una descripción del área afectada por el proyecto, un análisis de los factores ambientales, siendo los aspectos más destacables de cada uno los siguientes:

Clima y Calidad del Aire: Se trata de un clima continental poco lluvioso. La calidad del aire se estima muy alta, dada la práctica inexistencia (únicamente la carretera A-30) de focos de contaminación en el ámbito de estudio.

Geología/Geomorfología: La zona se caracteriza por la presencia en superficie de sedimentos calizos de edades mesozoicas y del Neógeno. Aparecen también formaciones cuaternarias ligadas a la cuenca del río Júcar. Geomorfológicamente se trata de una zona de relieves prácticamente llanos.

Geotecnia: Los materiales presentan una estabilidad total, con capacidades de carga medias y altas.

Edafología: Los suelos de la zona son de tipo xérico, de escaso desarrollo y escasez de horizontes diagnóstico. Su capacidad agrológica es baja.

Hidrología superficial y subterránea: La zona de estudio posee una red hidrográfica escasamente desarrollada, no apareciendo ningún arroyo de entidad en el área de ubicación del aeropuerto. Destaca únicamente la infraestructura hídrica del trasvase del Tajo-Segura, que delimita el recinto aeroportuario por el Oeste. Hidrogeológicamente la zona se ubica sobre la Unidad Hidrogeológica 18, denominada «Mancha Oriental».

Vegetación: El emplazamiento del aeropuerto se encuentra en el piso Mesomediterráneo. En el área de estudio aparecen unidades de vegetación de regadío, labor intensiva, frutales en secano, viñedos, matorral, matorral con arbolado y superficies arboladas con especies forestales. La zona se encuentra ocupada por grandes extensiones de cultivo, no existiendo prácticamente vegetación natural.

Fauna: Se han distinguido tres biotopos faunísticos, Cultivos, Residual de encinar y Río. La valoración ecológica de la fauna de estos biotopos resulta, a excepción de para la avifauna, de baja valoración ecológica. Se constata que el aeropuerto ocupa parcialmente (en torno a un 17%) una zona definida por la Junta de Castilla-La Mancha como Área de Interés para las Aves.

Espacios Naturales: En las cercanías de la ubicación del aeropuerto no aparecen Espacios Naturales Protegidos, ZEPAs o LICs.

Paisaje: El paisaje se estima, en general, como de baja y media calidad, destacando únicamente por su valor las áreas de arbolado asociado a cursos de agua.

Medio socioeconómico: Se indican en este punto las principales variables socioeconómicas de los municipios del área de estudio.

Planeamiento Urbanístico: El recinto aeroportuario se ubica sobre Suelo No Urbanizable Común.

Patrimonio: No aparecen en el área de ubicación del aeropuerto elementos patrimoniales de interés.

Descripción y evaluación de impactos.

Tras la descripción del medio se realiza una identificación y valoración de los impactos ambientales, basándose en la metodología descrita.

Para ello se definen en primer lugar los potenciales impactos que cada una de las acciones de proyecto planteadas puedan provocar sobre los factores ambientales analizados. Tras esto, y sobre los criterios de importancia y magnitud, se evalúan cada uno de los puntos marcados en la identificación.

Los resultados de la evaluación se reflejan a continuación, detallados por factores ambientales:

Calidad del Aire y ruido: No se plantean incidencias significativas para estos factores durante la Fase de Construcción, considerándose los impactos como compatibles y moderados. En la Fase de Explotación aparece un impacto significativo sobre el ruido, calificado como severo, por el movimiento de aeronaves, evaluándose asimismo el resto de los impactos como compatibles y moderados.

Geología/Geomorfología/Geotecnia: Al tratarse de una zona llana y de alta estabilidad, los impactos sobre estos factores resultan poco significativos, destacando únicamente como moderados los movimientos de tierras. Durante la Fase de Explotación no se producen impactos sobre estos factores.

Edafología: Los impactos sobre este factor ambiental, al igual que para la geología, se han considerado de escasa entidad, a excepción de los movimientos de tierras, considerados como moderados para este factor.

Hidrología superficial y subterránea: Los impactos sobre la hidrología aparecen tanto durante la Fase de Construcción como durante la explotación de la infraestructura. Estos impactos son compatibles y moderados para ambas fases, presentando especial interés los referidos a los posibles vertidos incontrolados. Se establecen no obstante medidas minimizadoras para reducir el riesgo de afecciones a este factor ambiental.

Vegetación: El emplazamiento del aeropuerto se encuentra ocupado por grandes extensiones de cultivo, por lo que las afecciones sobre la vegetación son, debido a la ausencia de especies naturales, de escasa entidad.

Fauna: Los impactos sobre la fauna se han considerado moderados para ambas fases debido a la existencia de un área de interés para las aves definido por la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha, que no está sujeta a ningún régimen de protección legal (ENP, LIC o ZEPA) ni se trata de un IBA (áreas de importancia para las aves definidas por la SEO). Respecto a esta afección, la ocupación por parte de la infraestructura se realiza en una pequeña parte de esta área (un 17% aproximadamente), y se trata de una zona de marcado carácter antrópico.

Espacios Naturales: En las cercanías de la ubicación del aeropuerto no aparecen Espacios Naturales Protegidos, ZEPAs o LICs, no existiendo, por tanto, impacto.

Paisaje: Los impactos más significativos sobre el paisaje se producen sobre la visibilidad en la Fase de Explotación, debido a la propia existencia de una infraestructura de estas dimensiones. Este impacto se produce también durante la Fase de Construcción, si bien, al tratarse de una ocupación temporal, su valoración es de menor entidad. Asimismo se identifican impactos de carácter moderado y compatible tanto en la construcción como en la explotación.

Medio socioeconómico: Los impactos sobre los sectores económicos son positivos para el sector secundario y terciario, siendo compatibles, por la pérdida de terrenos de cultivo, para el sector primario. La aceptación social se evalúa como moderada.

Planeamiento Urbanístico: El recinto aeroportuario se ubica sobre Suelo No Urbanizable Común, produciendo un impacto compatible.

Patrimonio: No aparecen impactos sobre elementos patrimoniales de interés.

Medidas correctoras.

Se detallan a continuación las principales medidas correctoras planteadas en el Estudio de Impacto Ambiental.

Calidad del Aire y ruido.

Las medidas planteadas para la minimización de los impactos sobre la calidad del aire y el ruido se enfocan a evitar la emisión de partículas en suspensión (riego de zona de obras, cubrición de la maquinaria de transporte, limpieza de ruedas, etc.) y la limitación de los horarios de uso de la maquinaria durante la Fase de Construcción. Durante la Fase de Explotación estas medidas se dirigen a la reducción de la emisión de contaminantes atmosféricos y del ruido producido por las aeronaves durante sus desplazamientos en tierra y las operaciones de despegue y aterrizaje, así como un seguimiento de los valores de inmisión acústica de las zonas habitadas cercanas a la infraestructura para evitar afecciones a estas áreas y establecer medidas de protección adicionales en caso de detectarse valores de inmisión superiores a los recomendados en estas zonas.

Geología/Geomorfología/Geotecnia.

Las medidas planteadas para este factor ambiental se circunscriben a la Fase de Construcción, basándose principalmente en el establecimiento de criterios ambientales (geológicos, ecológicos, etc.) para la ubicación de las áreas de vertedero, plantas de hormigón y asfalto. Se plantea además

la optimización de los movimientos de tierras, utilizando los materiales extraídos en los desmontes para las necesidades de relleno.

Edafología.

El objetivo de las medidas minimizadoras para la Edafología es evitar la contaminación de los suelos por vertidos y la protección del suelo como recurso agrológico. Para ello se plantea la impermeabilización de los parques de maquinaria para reducir el riesgo de vertidos al suelo, el jalonamiento de las zonas de obras para evitar la ocupación de zonas de manera innecesaria y la reutilización de las capas edáficas superficiales de las áreas a ocupar para las tareas de restauración.

Hidrología superficial y subterránea.

Las medidas establecidas durante la Fase de Construcción para este factor ambiental se dirigen a evitar las afecciones tanto físicas (mantenimiento de la red de drenaje, evitar alteraciones del cauce natural del río Júcar) como las derivadas del riesgo de aparición de contaminantes en las aguas, para lo que se plantean revisiones de la maquinaria para detectar pérdidas de combustible o lubricante, instalación de sistemas de retención y depuración de las aguas residuales, etc.

Durante la Fase de Explotación las medidas establecidas se encaminan a la instalación y correcto funcionamiento de sistemas de depuración de las aguas residuales del recinto aeroportuario y la adecuada gestión de los residuos generados en el mismo, asegurando su correcto tratamiento.

Vegetación.

Para reducir al máximo las afecciones a la vegetación, el estudio plantea el jalonamiento de la zona de obras evitando así ocupaciones innecesarias que puedan producir un deterioro de la misma. Para paliar los efectos derivados de la eliminación de la vegetación en el área a ocupar, se plantea la restauración de las áreas ocupadas de manera temporal con especies autóctonas adaptadas a la climatología de la zona de estudio.

Fauna.

Las medidas destinadas a minimizar las afecciones sobre la fauna durante la Fase de Construcción están dirigidas a evitar molestias sobre las especies presentes en el área de estudio, limitando las actuaciones de mayor grado de emisión acústica o mayor afección a las especies principalmente durante los periodos de cría (del 15 de febrero al 30 de junio). Asimismo, se establece la necesidad de realizar una inspección visual en las áreas a ocupar antes del comienzo de las obras para detectar la existencia de camadas o nidadas y proceder a su traslado o protección.

Durante la Fase de Explotación las medidas se destinan a evitar la entrada o aproximación de fauna al recinto aeroportuario, instalando barreras físicas (vallado del recinto aeroportuario) y estableciendo medidas de control tales como trampas visuales o sonoras para ahuyentar y/o condicionar el establecimiento de avifauna en el recinto aeroportuario.

Adicionalmente se ha establecido un programa específico para aumentar la protección sobre la fauna esteparia en el ámbito de estudio, estableciéndose en base a los criterios de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha las siguientes actuaciones:

Inventarios y acciones para la mejora de la implantación de aguiluchos.
Restauración y rehabilitación de colonias cercanas de cernícalo prímilla.

Restauración de áreas cercanas con vegetación de ribera y protección y conservación de los cauces y humedales próximos.

Creación de bebederos para gangas, ortegas y otras especies.

Regulación del pastoreo

Medidas de conservación de bosquetes de vegetación climática mediterránea que se mantengan en las cercanías del recinto aeroportuario.

Por último, con objeto de potenciar los hábitats esteparios afectados por las obras se establecen una serie de medidas agroambientales que beneficiarán a la avifauna, describiéndose éstas, al tratarse de actuaciones sobre el sector Primario, en las medidas minimizadoras para el medio socioeconómico.

Paisaje.

Durante la Fase de Construcción, las medidas para la protección del paisaje se basan en evitar la ubicación de las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria en zonas que se hayan definido en el estudio paisajístico como de alta calidad paisajística o visibilidad, estableciendo para todas las áreas de ocupación temporal una restauración paisajística una vez finalizadas las obras.

Asimismo, una vez concluidas las obras se deberá devolver a su estado original todos aquellos elementos que hayan sido afectados de forma temporal, así como la restauración paisajística de todas las instalaciones planteadas.

El propio recinto aeroportuario deberá integrar sus accesos y zonas urbanizadas a través del ajardinamiento de los mismos, y utilizando para los edificios las mismas gamas cromáticas, materiales y formas de la arquitectura tradicional del área de estudio.

Todas las especies vegetales a utilizar en estas tareas de integración paisajística deberán ser autóctonas y adaptadas a la climatología del ámbito de estudio.

Medio socioeconómico.

Las medidas minimizadoras establecidas para el medio socioeconómico se dirigen a evitar o reducir las ocupaciones y modificaciones de los servicios existentes en la zona, tanto con uso agropecuario (pozos, fincas agrícolas o ganaderas) como infraestructuras (carreteras y caminos, líneas eléctricas o de abastecimiento de agua, etc.), ya sea por ocupaciones permanentes o temporales, debiendo devolver al estado original los elementos afectados.

Adicionalmente, y con objeto de potenciar los hábitats esteparios se establecen las siguientes medidas agroambientales, que deberán integrarse en los Programas Agroambientales de la Junta de Castilla-La Mancha:

Medidas para el abandono de cultivos.

Medidas para la mejora del barbecho tradicional, dado que este es uno de los sustratos más seleccionados por la avifauna esteparia. Los barbechos más interesantes para la conservación de la fauna esteparia son: el barbecho blanco sin mantenimiento y el semillado.

Medidas para barbecho con leguminosas, especialmente forrajeras (alfalfa, veza,....) y de grano (garbanzo, lenteja,....).

Creación de linderos y fajas para no cultivo. Creación de bandas de vegetación que se mantiene a lo largo de un ciclo anual.

Por último, el estudio de impacto ambiental incorpora el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental.

ANEXO IV

Resumen de la información pública e informes complementarios

La única alegación recibida al proyecto ha sido realizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, de la que se incluyen a continuación los aspectos más destacados:

Considera que no han sido contempladas las sugerencias elaboradas por la Dirección General de Medio Natural durante el periodo de Consultas Previas, en la que consideraba inviable la actuación propuesta,

Respecto al EsIA elaborado, considera que presenta numerosas e importantes carencias, como son:

Un estudio de alternativas de localización del aeropuerto.

Contemplar la existencia de un área de interés para las aves esteparias denominado La Roda-La Gineta-Barrax, que constituye uno de los núcleos más importantes para las aves esteparias en la provincia de Albacete, indicando los resultados de diversos estudios con respecto a la presencia de avifauna. A este respecto, indica que el área ocupada por el aeropuerto es utilizada por las avutardas en la época reproductora, por lo que considera que no se ha tenido en cuenta el importante impacto sobre la avifauna que presenta el proyecto objeto de Estudio de Impacto Ambiental.

El proyecto no aclara las infraestructuras necesarias para el desarrollo del mismo (redes de saneamiento y abastecimiento, líneas eléctricas, puntos de vertido, necesidades hídricas, etc), así como las ubicaciones concretas de los vertederos y plantas de hormigón y asfalto y la restauración planteada para cada uno de ellos. Solicita la elaboración de un estudio pormenorizado de las afecciones acústicas, un estudio de seguridad con el fin de garantizar la protección a las poblaciones e infraestructuras de la zona y la inclusión de un plano de detalle en el que se indique las ubicaciones de todas las instalaciones que conforman el aeropuerto.

Esta Consejería establece que, dada la importancia de las carencias indicadas se remita de nuevo el Estudio de Impacto Ambiental, incluyendo el planteamiento de nuevas alternativas al considerarse que la alternativa seleccionada es incompatible con la conservación del hábitat de las aves esteparias protegidas, insistiendo en la necesidad de que el análisis ambiental del proyecto se realice sobre una amplia base de alternativas que permita reducir hasta límites asumibles su impacto sobre la avifauna protegida.

Se deberán coordinar las obras previstas con las del proyecto «Infraestructura Hidráulica para el aprovechamiento del acueducto Tajo-Segura fase II: La Gineta I y II, Montalvos y La Herrera», tal y como establece la Declaración de Impacto Ambiental de dicho Proyecto.

El promotor del Proyecto, Alfa Bravo S.L., elaboró, en base a la alegación de la Consejería de medio Ambiente un documento de Contestación de Alegaciones, del que destacan los siguientes aspectos:

1. Alfa Bravo S.L. realizó, en colaboración con la Universidad de Castilla-La Mancha, distintas investigaciones relacionadas con la óptima ubicación del aeropuerto dentro de la provincia de Albacete, considerando como óptima desde un punto de vista socioterritorial la ubicación de La Roda. (incluye estudio de incidencia territorial del aeropuerto en anexo I).

2. No existen afecciones a Espacios naturales Protegidos, estatales o autonómicos, a elementos de la Red Natura 2000 (ni LICs ni ZEPAs, apareciendo tan sólo un pequeño área de encinar de escasa cobertura y mal conservado consignado como hábitat de interés 24.300.02, si bien está fuera del recinto aeroportuario), así como a elementos de protección de Convenios Internacionales o especies consideradas «En Peligro de Extinción» según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 439/90). Por último, tampoco se ubica en el entorno del recinto aeroportuario ningún Área de Importancia para las Aves (IBA) definidos por la SEO-Birdlife.

3. No existe constatación de afecciones a elementos patrimoniales, ubicándose los inventariados en la zona fuera del recinto aeroportuario, planteando el Estudio de Impacto Ambiental la realización previo al comienzo de las obras de una prospección arqueológica exhaustiva para constatar dicha ausencia de afecciones.

4. Respecto a la incidencia sobre la avifauna, este documento de Contestación de Alegaciones establece los siguientes aspectos:

La zona contemplada por la Consejería como de interés para la avifauna esteparia está incluida en un segundo nivel de prioridad (zona importante) y no máximo, considerando que no presenta la misma trascendencia que las áreas protegidas (LIC o ZEPA) e incluso las definidas por la SEO-Birdlife (IBAs).

Se ocupa apenas un 17% del total, en el Norte, de esta zona de interés, justo en las áreas más antropizadas dada la cercanía de infraestructuras ya construidas.

Los polígonos catastrales que ocupará el recinto aeroportuario no han sido incluidos en la definición de las zonas en las que aplicar medidas agroambientales para la protección y conservación de los hábitats esteparios (Orden de la Consejería de Agricultura y medio Ambiente de 24 de marzo de 1995)

No existen Planes de Conservación definidos para ninguna de las especies de avifauna presentes en el área de estudio.

El análisis del territorio y de las características ecológicas de la avifauna esteparia muestra que el entorno de influencia aeroportuario presenta características genéricas necesarias para constituir un hábitat potencial para esta avifauna, por lo que en caso de que se provoquen desplazamientos de aves esteparias éstos no incidirán e las poblaciones dada la extrema abundancia de hábitats análogos en terrenos cercanos a la zona de influencia del aeropuerto

5. Respecto los requerimientos respecto a los datos del proyecto, el promotor informa que el proyecto se encuentra aún en Fase de Plan Director, debiéndose definir y coordinar con otros proyectos públicos, por lo que no es posible conocer algunas de las informaciones, incluyendo no obstante un plano de ubicación de las instalaciones planteadas. Por último, Alfa Bravo S.L. menciona la existencia de un análisis de incidencias acústicas en el EsIA, reflejando los resultados en este documento de Contestación de Alegaciones. Asimismo, incluye las determinaciones del Estudio de Seguridad requerido por la Consejería de Medio Ambiente en su alegación.

Alfa Bravo S.L. completa este documento con varios anexos en los que adjunta las comunicaciones realizadas con las Administraciones respecto a estas cuestiones.

Con fecha 6 de febrero de 2004 la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emite un informe por petición de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente sobre el documento de contestación a las alegaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sobre el proyecto de Aeropuerto en La Roda, en el que se contemplan las siguientes cuestiones:

1. En cuanto a cuestiones formales, las alegaciones de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha fueron emitidas dentro del plazo establecido por la Ley 6/2001, período comprendido entre el día 14 de julio y 18 de agosto

2. Indica que en el documento presentado por el promotor, únicamente se justifica la elección del emplazamiento para el aeropuerto, no analizando las afecciones planteadas por otras posibles alternativas de emplazamiento.

3. Respecto a la presencia de avifauna, la Consejería argumenta lo siguiente:

No es posible definir ciertos puntos ocupados por aves esteparias, ya que la zona en la que desarrollan su ciclo vital, depende de diversos condicionantes: tamaño de los bandos, necesidades alimentarias, refugio, presión antrópica, etc., y queda definido como el triángulo La Roda-La Gineta-Barrax.

La zona de ubicación del aeropuerto queda enmarcada dentro de un área de 9.354 has con una densidad de avutardas de 0,5-1 individuo/km², según el estudio de ETI (1994) para la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Los censos primaverales de 2003 los Servicios Provinciales de la Consejería de Medio Ambiente señalan, dentro de los límites del aeropuerto, un núcleo reproductor con 14 avutardas. Las áreas esteparias, muy reducidas como consecuencia de la implantación de regadíos, se localizan en gran medida en la zona de ubicación del aeropuerto. Los datos de estos y otros estudios, reflejados en los informes de la Dirección General de Medio Natural, definen el territorio de ubicación del aeropuerto como un hábitat real para la especie y no potencial, donde debido a la escasa capacidad de recolonización de nuevas zonas por la especie pueden alcanzarse densidades por encima de la capacidad de carga del medio.

La inexistencia de Planes de Conservación para especies catalogadas no es un argumento que justifique no llevar a cabo acciones destinadas a protegerlas de acuerdo con la Ley 9/1999. Asimismo, y a pesar de que el territorio carece de rango de protección legal, los censos que confirman la presencia de la especie son suficientes para señalar el interés de la zona para aves esteparias.

Por tanto, concluye que considera necesario, en base a la legislación vigente, un estudio de alternativas de ubicación del proyecto. En caso de no existir dichas alternativas, se justificará, y se complementará el actual proyecto con medidas correctoras y compensatorias acordes con su magnitud, incluyendo un plan de seguimiento de estas medidas con un plazo no inferior a 4 años tras la finalización de las obras.

Adicionalmente, plantea un estudio de viabilidad técnica para ubicar parte de las instalaciones proyectadas en los terrenos situados entre la autovía y el ferrocarril.

El promotor, Alfa Bravo S.L. realizó, en Febrero de 2004 un último Informe de Aclaraciones como contestación al escrito elaborado por Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha con fecha de 6 de febrero de 2004. En dicho informe se pretende aclarar las opiniones del promotor respecto a las consideraciones hechas por la Consejería de Medio Ambiente con objeto de verificar y argumentar esencialmente el porqué de la ubicación prevista y los condicionantes ambientales que, independientemente de lo que indique la DIA, asumiría el proyecto. Los aspectos más destacables de dicho informe son los siguientes:

1. Respecto a la justificación del emplazamiento elegido, el documento elabora un análisis de alternativas a partir del estudio de los factores limitantes para la ubicación, el análisis macroterritorial y el estudio detallado de las alternativas posibles (La Gineta, La Roda y Valdeganga). Este análisis concluye que dados los condicionantes que establece la especial configuración topográfica de la provincia de Albacete y la existencia del espacio aéreo de la base militar de los Llanos, la única opción válida según los mismos es La Roda, que presenta condiciones adecuadas desde el punto de vista ambiental si se toman medidas correctoras, cautelares y de vigilancia ambiental.

2. Alfa Bravo S.L. señala la viabilidad del proyecto teniendo en cuenta que la afección del aeropuerto es de un 17% del área de interés para la avifauna definida por la Junta. Además, se cuestiona la diferencial presencia de aves esteparias en base a que el estudio realizado por ETI data de 1994, no aporta nada nuevo acerca de que la zona es de Importancia para las aves y que posee una densidad media similar a la Comunidad Autónoma. El promotor encarga un nuevo estudio sobre la avutarda en una superficie de afección de 464 km² (zona de ocupación del aeropuerto y de afección por ruidos a núcleos reproductores), obteniéndose unos primeros resultados sobre densidades en diversas zonas, concluyéndose que en la Zona de Influencia la densidad poblacional es inferior a la media albaceteña, con lo que pone en duda la afirmación de que el área de ocupación sea una de las de mayor densidad de la provincia.

3. Debido a razones de absorción de vientos y compatibilidad del espacio aéreo, que fijan la dirección de la pista de vuelos, no es posible encajar el aeropuerto ni parte alguna del mismo en la zona comprendida entre la línea de F.F.C.C. Madrid-ValenciaAlicante-Murcia y la A-30 sin proceder previamente a la eliminación de las mismas.

4. Alfa Bravo S.L. se compromete a elaborar, ejecutar y controlar un Programa de Medidas Complementarias, que contemplan: compensación por pérdida de hábitats encaminado al abandono de áreas de cultivos, mejora del barbecho tradicional, barbecho con leguminosas, etc.; protección

de la avifauna esteparia con mejoras de la implantación de aguiluchos, rehabilitación de colonias de cernícalo primilla, restauración de áreas cercanas a la vegetación de ribera, bebederos para gangas y ortegas, regulación del pastoreo y conservación de bosquetes de vegetación climática. También se definirá un Plan de Seguimiento durante al menos 4 años después de la finalización del Proyecto, integrado en el Programa de Vigilancia Ambiental, que evalúe la implantación y efectividad de las medidas tomadas, así como otros aspectos de interés en las fincas que se acojan a las medidas agroambientales.

6837

RESOLUCIÓN de 15 de marzo de 2004, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior», de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la ampliación del puerto de Bilbao en el Abra Exterior», pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Ley 6/2001, antes citada (concretamente a los especificados en el apartado c «construcción de líneas de ferrocarril del grupo 7 «Proyectos de infraestructuras»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los estados miembros consideren que sus características así lo exigen.

La Autoridad Portuaria de Bilbao remitió, con fecha 4 de diciembre de 2003, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental una Memoria-resumen del proyecto, con objeto de que el Órgano Ambiental evalúe y determine la tramitación posterior que, en su caso, corresponda.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó, con fecha 18 de diciembre de 2003, a diferentes organismos su opinión acerca de la oportunidad de que esta actuación fuera sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, teniendo en cuenta las características del proyecto. La consulta se refería, asimismo, a los aspectos ambientales que, a su juicio, debiera considerar el titular del proyecto en el estudio de impacto ambiental, así como las posibles alternativas de actuación.

El contenido ambiental de las respuestas a estas consultas se recoge en el anexo a esta Resolución.

El proyecto consiste en la definición de la red ferroviaria dentro de las explanadas de muelles de la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior. Dicha red en su conjunto presenta una longitud total de 8.984 metros a ejecutar en cinco fases.

Examinada la documentación recibida, esta Secretaría General de Medio Ambiente considera que como resultado de la ejecución del proyecto no se observa la potencial existencia de impactos ambientales significativos que precisen un proceso de evaluación de impacto ambiental.

No obstante, el proyecto de construcción definirá las medidas mitigadoras adecuadas, de acuerdo con las observaciones realizadas por los organismos consultados.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 11 de marzo de 2004, resuelve que no es necesario someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Accesos ferroviarios a las explanadas de los muelles de la Ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra Exterior», siempre que se desarrolle conforme al trazado propuesto en la Memoria-resumen presentada en diciembre de 2003.

Madrid, 15 de marzo de 2004.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.