

que se transmiten en la realidad, y por tanto, habrá de validar estos resultados.

Sobre el medio acústico: La explotación de las instalaciones de captación no podrá superar los siguientes valores límite guía (en función del ruido de fondo) LAr 55 db(A) en horario diurno y LAr 45 db(A) en horario nocturno, medidos de acuerdo con lo que establece el anejo 1 de la Ley 16/2002 de protección contra la contaminación acústica.

Seguimiento Ambiental: Constituir, antes del inicio de las obras, una Comisión mixta de concertación y control entre el Ministerio de Medio Ambiente, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Catalunya y los Ayuntamientos afectados por el proyecto. Esta comisión técnica velará por el contenido, la periodicidad, la aplicación y la época de realización de las medidas correctoras y de protección que señala el estudio de impacto ambiental y la presente declaración.

Medidas complementarias en las alternativas en las que se cruza el río mediante perforaciones tipo hinca

Sobre el medio natural: Corrección de los efectos sobre el ecosistema natural fluvial:

- 1) Desplazar el cruce de la Tordera que se situaría aguas arriba del puente del ferrocarril (a la altura de la desaladora) suficientemente separado de la cimentación del puente para evitar afectación por socavación en avenida.
- 2) Ejecutar las obras de entibamiento de la tubería de forma integrada. A tal efecto, previo al inicio de la obra se realizará un programa de ejecución restauración donde se establecerá la anchura de ocupación (máximo 15 metros), el sistema de restauración integrada (previo al inicio de un tramo se procederá a la restitución morfológica y revegetación del anterior, siendo el tramo máximo en ejecución de 500 metros) y el periodo de ejecución (teniendo en cuenta el período de nidificación).

Medidas complementarias específicas para las alternativas que tienen las captaciones de pozos verticales

Sobre el medio hidrogeológico e hidrológico: Previo a la construcción de la captación mediante pozos verticales se caracterizará la extensión de la franja de descarga del acuífero. Esta caracterización requerirá la realización de sondeos de investigación, adecuadamente testificados y pozos de preexplotación en los que se lleven a cabo pruebas de bombeo de larga duración y un control de la evolución de la salinidad y de los niveles de agua en el espacio y en el tiempo, tanto en los pozos de bombeo como en los piezómetros.

Medidas complementarias específicas para las alternativas que tienen las captaciones mediante drenes horizontales

Previo a la construcción de la captación mediante drenes horizontales, se caracterizará la extensión de la franja de descarga del acuífero, con su variabilidad estacional y anual, de forma que la zona de admisión de los drenes horizontales comience a una distancia superior a la de la línea de costa. Para dicha caracterización es necesaria la ejecución de un piezómetro que deberá ubicarse lo más cerca posible de los drenes y de la costa para que detecte las variaciones de nivel del acuífero asociadas al drenaje. Su situación deberá permitir el seguimiento, monitoraje y control de los drenes, sobre todo en fase de explotación de la instalación.

11265 RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Almería» de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 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 o, en su caso, resolución sobre la evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decre-

to 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental y las resoluciones sobre la evaluación de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 2 de junio 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 fechas 17 de septiembre de 2003, 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 consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas durante el periodo de consultas previas se recogen 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 Almería, que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara 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 241, de 8 de octubre de 2003 en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento. El estudio de impacto ambiental estuvo expuesto en la oficina de la Delegación del Gobierno en Almería durante el plazo de información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 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, y por los artículos 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 fecha 06 de junio de 2005, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Almería».

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Almería se encuentra situado en el centro de la Bahía de Almería a 8 km. de la ciudad, siendo, el principal receptor de turistas con destino a la costa almeriense.

El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del Plan Director, en el año 2010, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de Almería, que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

El estudio de impacto ambiental presenta un análisis de alternativas comparando el desarrollo del aeropuerto en el mismo emplazamiento en el que se encuentra en la actualidad con otras tres alternativas de emplazamiento (El Viso, aeródromo de Los Retamares y Cabo de Gata).

Para cada una de estas alternativas se evaluaron una serie de aspectos, con objeto de establecer de forma comparativa la viabilidad de cada uno de ellos. Los aspectos analizados fueron: meteorología, espacio aéreo, obstáculos, ruidos, accesos, costes de infraestructura y proximidad a espacios naturales protegidos. La conclusión de esta valoración fue considerar como mejor opción fue la de mantener el aeropuerto en su actual emplazamiento.

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Almería desarrolla las determinaciones previstas en el Plan Director aprobado según Orden Ministerial del 23 de julio de 2001, publicada en el BOE del 9 de agosto de 2001.

Los proyectos y principales actuaciones que comprende cada uno de ellos son los siguientes:

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Segunda fase.

Construcción de dos calles de salida rápida.

Reposición y adecuación de viales del camino perimetral.

Remodelación y ampliación del actual edificio terminal.

Ampliación de aparcamiento y adecuación de los accesos.

Urbanización de la zona de carga y plataforma de prácticas del SEI.

Estos proyectos y otras actuaciones asociadas se recogen en el anexo II de la presente declaración.

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 siguientes condiciones:

1. Protección de los suelos.—Para la ubicación de 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 obra y caminos de servicio se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación y se impermeabilizarán las superficies que sean necesarias a fin de garantizar la no afectación. Se jalonarán las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso.

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

Una vez finalizada las obras, se procederá a la retirada y desinstalación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, restituyendo el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal. Se procederá a realizar un laboreo de todos los suelos compactados.

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 o de restauración ambiental. Los suelos fértiles se acopiarán en montones, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Si durante la ejecución de las obras, principalmente durante las excavaciones, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

La recogida, transporte y eliminación de los residuos generados en la obra se realizará atendiendo a lo especificado en el Plan de Gestión de los Residuos de Obra incluido en el estudio de impacto ambiental, tanto para los inertes o asimilables a urbanos como para los peligrosos. Para la gestión de los residuos peligrosos generados se cumplirán todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986 Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, modificado por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, y la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Antes del inicio de las obras, se procederá a la inspección de la zona a efectos de comprobar la conveniencia de adoptar medidas adicionales para minimizar la afectación a la vegetación y evaluar la necesidad de transplantar los ejemplares arbóreos de interés y recuperar la cubierta vegetal. Se prestará especial atención a los ejemplares que se encuentran en la zona de ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Se restaurarán todos los jardines que resulten afectados por las obras, manteniendo la armonía y consonancia con el resto de ajardinamientos existentes en el recinto aeroportuario.

2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre cauces, vaguadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afectación que se produjese.

Durante la fase de construcción se establecerán las siguientes medidas contenidas en el estudio de impacto ambiental:

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, estando esta totalmente impermeabilizada.

Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares donde los vertidos accidentales y aguas de lavado pudieran afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido, que de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas con un sistema de depuración primaria-balsas de decantación con separador de hidrocarburos y zanjas filtrantes.

Los campamentos de obras se dotarán de un sistema de saneamiento que evite la contaminación de las aguas mediante conexión a la red de aguas residuales, WC químico, etc. asegurando así que no se producirá contaminación de las aguas.

Se instalarán antes del comienzo de las obras, piezómetros en las zonas de limpieza y mantenimiento de maquinaria, instalaciones de cambio de lubricante y almacenamiento y distribución de combustibles líquidos, plataforma de estacionamiento de aeronaves y plataforma de prueba contra incendios, determinando mensualmente los niveles piezométricos con el fin de poder constatar las fluctuaciones en el nivel freático de las aguas subterráneas, así como controlar la calidad de las aguas subterráneas.

Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizará un mínimo de dos 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 afectación, 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 afectación, 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.

La red de piezómetros instalada en la fase de obras se mantendrá operativa una vez se hayan puesto en marcha las nuevas instalaciones con el fin de poder controlar la calidad de las aguas subterráneas mediante muestreos con periodicidad trimestral para el conjunto de instalaciones y mensual para las instalaciones de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.

De acuerdo con la legislación vigente (Real Decreto 1254/1999 sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas) se redactará un informe de evaluación de riesgos de las instalaciones de suministro de combustibles.

Conforme se establece en el estudio de impacto ambiental, durante la fase de explotación se instalarán sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales de tal manera que, tras el transporte por el sistema de drenaje, las aguas fluyan a un depósito donde se produzca, en primer lugar, la decantación de partículas gruesas para posteriormente, separar grasas, aceites y similares, consiguiendo así un vertido limpio a los cauces naturales. Asimismo, se instalará un sistema para el tratamiento de aguas de sentina, que consistirá en la dilución previa hasta alcanzar el nivel adecuado o en tratamiento previo físico-químico de esta agua hasta la reducción adecuada de las concentraciones de oxidantes.

Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la norma DIN 1999, en la que se basa la normativa europea sobre tratamiento con hidrocarburos. El vertido cumplirá con los requisitos recogidos en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y será autorizado por la Confederación Hidrográfica del Sur.

Antes de que comience la explotación de las nuevas instalaciones aeroportuarias, se informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sobre el número y la localización de los separadores de hidrocarburos así como del destino final de las aguas tratadas.

3. Protección de la vegetación.—Como se indica en el estudio de impacto ambiental se llevará a cabo la descompactación en toda la superficie que, en la fase final de ejecución de la obra, haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

Inmediatamente después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se realizará un subsolado del sustrato previo al sembrado con especies herbáceas con el fin de reponer la cubierta vegetal en el menor plazo de tiempo posible.

Asimismo se plantarán el mismo número de ejemplares de pino y eucalipto afectados por la construcción de la ampliación de la plataforma y del edificio terminal. El nuevo emplazamiento de estos pies arbóreos, en el que se pondrán las condiciones para el desarrollo de un hábitat similar al sustituido, será designado por el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma Andaluza.

4. Protección de la fauna.—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de las nuevas instalaciones y minimizar su afectación, se adoptarán las siguientes medidas:

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario que se genere como consecuencia de las obras de ampliación del aeropuerto evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afectación debido a la actividad aeroportuaria.

Previamente al inicio de las obras, se llevará a cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, así como nidos y madrigueras. Posteriormente, se elaborará un Programa de Gestión del Hábitat, en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas, ocasionar las menores molestias a la fauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística en el entorno del proyecto. El programa incluirá un inventario de los lugares que pueden resultar atractivos para la fauna silvestre (zonas encharcables, humedales, vertederos,

etc.) y, en el caso de que supongan riesgos para las operaciones aeroportuarias, las medidas a adoptar para evitar la permanencia de estos lugares y su sustitución por hábitat alternativos similares en el entorno cercano.

En la medida de lo posible y con objeto de minimizar la afección sobre la avifauna, durante la época de cría se evitarán las actuaciones de despejes, movimientos de tierra, levantamiento de pilares o estructuras así como de actividades que impliquen la presencia de maquinaria pesada o sean generadoras de ruido.

5. Protección atmosférica.—Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al 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 a las condiciones climáticas con el fin de mantener húmedos los caminos cuando éstos sean más intensamente utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se dispondrán filtros en los silos de cemento de las plantas de hormigón y en las plantas asfálticas. Se recomienda que, en su caso, todo el proceso de manipulación de cementos se efectúe en instalaciones cerradas.

El proyecto incluirá las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Se analizará la necesidad de instalar estaciones de vigilancia de la calidad del aire y se diseñará el programa de control y vigilancia basándose en la metodología propuesta por el promotor en el anexo II del estudio de impacto en relación con el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes, la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera y el análisis cualitativo de los datos meteorológicos. 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 en el aire ambiente 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, sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Aena, como promotor del proyector impulsará un programa consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 2002/88/CE que modifica la directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

Con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra se aplicarán 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 previstos en el Decreto 326/2003 de 21/11 por el que se aprueba el Reglamento de Protección Contra la Contaminación Acústica.

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 la realización de trabajos molestos para las personas como excavaciones, movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el periodo de 22 h a 8h. La maquinaria utilizada en las obras tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 8 de mayo de 2000, 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.

El estudio acústico presentado en el estudio de impacto ambiental pone de manifiesto que durante el periodo diurno, ya que este aeropuerto no opera por la noche, la superficie que se encuentra expuesta a niveles

superiores a los 65 dB(A) excede los límites del Sistema General Aeroportuario y que la afección a zonas habitadas comprende viviendas situadas en el extremo septentrional de la urbanización Costacabana. La existencia de viviendas afectadas hace necesaria la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico que contemple actuaciones de aislamiento de fachadas, parte ciega de fachadas y cubiertas de los edificios que aseguren 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 Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios vigentes.

Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en los que las medidas de aislamiento acústico citadas anteriormente, no resulten técnicamente eficaces. Dichas medidas compensatorias serán propuestas por la Comisión de Seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico, al órgano competente para su adopción.

Con el fin de garantizar el estudio de la afección acústica y determinar con exactitud el número de viviendas y equipamientos de uso público afectados, el promotor recalculará las isófonas presentadas en el estudio de impacto ambiental definidas por Leq_d 65 dB (A) (7h-23h), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje para el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones recogidas en la presente declaración de impacto ambiental, utilizando la última versión disponible del modelo de simulación INM (Integrated Noise Model) de la FAA (Federal Aviation Administration) y teniendo en cuenta las siguientes cuestiones en lo que respecta a los datos de entrada:

Se utilizará la configuración física del aeropuerto para el escenario de puesta en servicio de las infraestructuras sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se empleará el porcentaje de utilización habitual de cabeceras de pista en el aeropuerto.

Se emplearán las rutas que se encuentren recogidas en el documento «Publicación de Información Aeronáutica» (AIP), en la fecha que se lleve a cabo el cálculo de las isófonas o las últimas que estén previstas para los escenarios de puesta en servicios de las infraestructuras.

El número de operaciones y composición de la flota deberán ser representativos de la actividad anual del aeropuerto (operaciones de despegue y aterrizaje).

La modelización de las dispersiones laterales y verticales en las operaciones de salida se realizará utilizando los criterios incluidos en el Documento n.º 29 de la ECAC-CEAC recomendado por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico asociado deberán ser remitidos a la Comisión de Seguimiento en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la condición «Protección acústica» de la presente declaración de impacto ambiental.

El plazo de ejecución de dicho plan será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique la idoneidad de dicho Plan de Aislamiento Acústico.

A efectos de seguimiento de la ejecución del plan de aislamiento acústico, que deberá estar aprobado por el órgano sustantivo, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento y representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, la Comunidad Autónoma y los Ayuntamientos afectados. Asimismo formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones, de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de las huellas.

Una vez entren en servicio las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en aquellos puntos que se proponen en el Plan de Vigilancia Ambiental y en aquellos otros que justificadamente proponga la Comisión. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003 del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones

públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

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 correctoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.—Con carácter general, se vigilará en toda la zona de obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales mediante un arqueólogo a pie de obra.

En todo caso, se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley.

Si durante la ejecución de las obras, aflorará algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico dependiente de la Consejería de Cultura de la Comunidad Andaluza para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

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, será señalizado adecuadamente.

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

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—En relación con la gestión de las tierras sobrantes, se actuará de acuerdo con lo recogido en el estudio de impacto ambiental aportado por el promotor y, solo en el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta la cartografía de las zonas de exclusión elaborada por el promotor, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (vaguadas y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía y también servirá de base al contratista para la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Las canteras y graveras que suministren el material de préstamo deberán contar con la correspondiente autorización del órgano autonómico competente.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental» en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras. En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, 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.

11. Documentación adicional.—Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de las distintas obras, 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 y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección aguas subterráneas: diseño de la red piezométrica para la fase de explotación, proyecto de medidas de protección para las zonas donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pudieran producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas, informe sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y otras medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo previo al inicio de las obras, Plan de Manejo en el caso de encontrarse alguna especie catalogada como de «interés especial y medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna tal y como se indica en la condición 4.

Programa de Gestión del Hábitat recogido en la condición 4.
Programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica recogido en la condición 5.

Huella acústica elaborada, 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 sobre los posibles problemas de tráfico y de accesos derivados de las obras de ampliación y, en su caso, medidas correctoras y protectoras, tal y como se establece en la condición 8.

Estudio específico para la localización de nuevos vertederos en el caso de que sea estrictamente necesario como se indica en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, que recoja lo previsto en la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental a que se refiere la condición 12.

12. Seguimiento y vigilancia.—Previamente al inicio de las obras Aena llevará a cabo el programa de vigilancia ambiental propuesto en el estudio de impacto ambiental para el seguimiento y control de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos; 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.

El programa de vigilancia ambiental 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.
- Umbrales críticos 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 Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista 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 de cada actuación, 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 Aena, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, 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 de su responsabilidad, mediante la certificación del cumplimiento del correspondiente condicionado de la declaración de impacto ambiental, de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y de la ejecución del programa de vigilancia ambiental. El director ambiental será el encargado de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento del programa de vigilancia ambiental. Igualmente, Aena dispondrá de una dirección ambiental en la fase de explotación que llevará a cabo las mismas funciones de vigilancia y seguimiento que el director ambiental de la fase de obras.

El programa de vigilancia ambiental 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.

Diseño definitivo de la red piezométrica de control de las aguas subterráneas para la fase de obras y resultados de controles efectuados para determinar la situación preoperativa.

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:

Informe sobre la posible afección a suelos y aguas subterráneas y síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En su caso, estudio de caracterización de la contaminación y medidas a adoptar para lograr su recuperación.

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.

Se comunicará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la fecha de comienzo y finalización de la fase de obras y el comienzo de la fase de explotación.

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

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.

Resultados de las campañas de mediciones acústicas en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

Eficacia del modelo acústico

Eficacia del sistema de tratamiento de aguas para evitar la contaminación del sistema hidrológico. Datos de la red piezométrica para el control de las aguas subterráneas.

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.

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 proyecto, 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 Andalucía.

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, 7 de junio de 2005.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (antigua Dirección General de Conservación de la Naturaleza). Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).	
Delegación del Gobierno en Andalucía.	
Subdelegación del Gobierno en Almería.	
Confederación Hidrográfica del Sur de España.	X
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Políticas Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	
Servicio de Costas de Almería.	X
Departamento de Biología Vegetal y Ecología. Escuela Politécnica Superior de la Universidad de Almería.	
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España (Madrid).	
A.D.E.N.A. (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
F.A.T.	
Greenpeace (Madrid).	
S.E.O. (Madrid).	
Asociación Ecologista Cóndor en Almería.	
Duna. Coordinadora Ecologista Almeriense.	
Grupo Ecologista Mediterráneo (G.E.M.).	
La Lazabara (Asociación Cultural Ecológica) en Zurgena (Almería).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Ayuntamiento de Almería.	

Los aspectos más significativos de las distintas respuestas recibidas son los siguientes:

La Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía comunica que remite documentación recibida a su Delegación en Almería, para que emita los comentarios y sugerencias que considere oportunos.

La Delegación provincial en Almería. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía comunica que la cartografía recibida es imprecisa, no obstante informa que dentro del ámbito de actuación se encuentran una serie de elementos de interés susceptibles de ser protegidos próximamente por la

Consejería de Cultura, tales como la antigua Universidad Laboral, los cortijos de Las Palmeras, El Mamí y Córdoba, así como la Torre Atalaya de El Perdigo, declarada Bien de Interés Cultural. Informa igualmente, de la inexistencia de yacimientos arqueológicos dentro de la zona de influencia, aunque no se descarta hallazgos ocasionales durante el movimiento de tierras. Menciona que estas obras de ampliación no parecen afectar a bienes culturales objeto de protección, ya que se realizan en la actual parcela aeroportuaria. No obstante comunica, que se deberá remitir el proyecto de construcción definitivo, a esta Delegación provincial para conocer de qué manera se podrían ver afectados estos bienes y que medidas correctoras se han adoptado tras el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente comunica que según la documentación recibida, esta ampliación no invade las zonas de servidumbre de tránsito, protección y de influencia definidas en la vigente ley de costas. Por todo ello informa que no tiene objeciones que poner al proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Almería. Informa de igual modo, que si las obras de citado proyecto finalmente, requirieran la ocupación de alguna de las zonas anteriormente citadas, sería preciso la autorización expresa del Consejo de Ministros por razones de utilidad pública.

La Confederación Hidrográfica del Sur informa que en principio está de acuerdo con lo establecido en el proyecto, no encontrando ningún impedimento para su realización. Asimismo, advierte que las actuaciones relacionadas con la rambla existente se deberán cuidar de no cambiar su sección actual.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que antes de realizar movimientos de tierras y pavimentado de las distintas áreas habrá que hacer prospecciones en las zonas afectadas, y en el caso de que aparezcan bulbos replantarlos. Asimismo, se deberá tener en cuenta la posible presencia en la zona de «*Androcymbium europaeum*», especie catalogada en peligro de extinción (Decreto 104/1994, de 10 de mayo de 1994, Catálogo Andaluz de Especies de Flora Silvestre Amenazada) y como vulnerable (Ley 8/2003, de 28 de octubre, de flora y fauna silvestres).

Por otro lado, el Jefe de la Sección de Patrimonio y Vías Pecuarias comunica que una vez examinada la documentación, aportada por el promotor, no afecta a las vías pecuarias del término municipal de Almería.

ANEXO II

Resumen del proyecto

La ampliación del aeropuerto de Almería está motivada por el aumento del tráfico producido en los últimos años y las previsiones que se contemplan en el Plan Director.

Asimismo se producen unas puntas de tráfico estacionales que inciden en la necesidad de abordar una futura ampliación.

La ampliación del aeropuerto consta de las siguientes actuaciones:

Ampliación de plataforma con una nueva superficie en dirección oeste del edificio terminal de unos 23.000 m².

Instalación de una planta separadora de hidrocarburos, para la depuración de las aguas vertidas en la plataforma, antes de desaguar en la rambla del Charco.

Construcción dos calles de salida rápida, dispuestas a 30° aproximadamente, que sirvan a cada una de las cabeceras.

Adecuación de las franjas de pista y rodadura dotándolas de las dimensiones, nivelación y resistencia necesarias para cumplir las exigencias de la normativa vigente y las recomendaciones de la OACI (International Civil Aviation Organization).

Adecuación y reposición, cuando sea necesario, de los viales situados a lo largo de todo el camino perimetral.

Remodelación y ampliación del edificio terminal existente. La superficie actual del edificio es aproximadamente de 10.271 m² y se ampliarán sus dos fachadas laterales y la fachada del lado aire. El nuevo edificio terminal tendrá una superficie total construida de unos 30.097 m².

Se ha proyectado una ampliación del aparcamiento actual hacia el lado oeste, pasando a ocupar una superficie de 33.392 m².

Los tres carriles existentes frente al edificio terminal pasaran a ser cuatro, dos para paradas de autobuses y los otros dos de paso.

Adecuación de las conexiones de los viales a los dos de salida del aeropuerto, el de la carretera del Alquíán y el de la autovía CN-344.

Se urbanizará la futura zona de carga del aeropuerto, situada al oeste del área terminal, cuya dimensión general es aproximadamente de diez hectáreas.

Construcción de una red de viales formada por calzadas de unos 7 metros divididas en dos carriles. Los viales se distribuyen en un anillo perimetral y cuatro viales paralelos a la dirección este/oeste que darán servicio a las futuras parcelas. Entre los viales y las líneas que delimitan las parcelas se construirá una zona de aparcamiento de unos 5 metros de ancho y una acera peatonal de 2,5 metros aproximadamente.

Construcción de una red de saneamiento con un sistema separativo de forma que las aguas residuales, procedentes de los futuros edificios, se conducirán hasta la red de saneamiento y las pluviales a su red correspondiente, conectándolas a la red de drenaje del aeropuerto.

La nueva plataforma de prácticas del SEI se encontrará situada a unos 450 metros del eje de la pista, muy próximo a la ubicación actual. La plataforma tendrá forma rectangular de 71,2 metros paralelos a la pista por 62,2 metros de anchura, un área de aproximadamente 4.429 m².

Se instalará un depósito estanco de doble cubeto, exteriormente de chapa galvanizada e interiormente de polietileno de alta densidad. Las dimensiones exteriores son unos 1.090 metros de longitud × 700 milímetros de anchura × 1.500 milímetros de altura. También se instalará una caseta para ubicar las instalaciones de control.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se localiza el proyecto destacando los siguientes aspectos:

En líneas generales, la zona del aeropuerto se caracteriza por un destacable contraste entre la intensa actividad agrícola, que se localiza principalmente en la mitad oeste, y la vegetación de pastizal –matorral que aparece asociada a las laderas y que se ubica principalmente en la mitad este del mencionado ámbito. A parte de estas dos formaciones que ocupan la mayor parte del territorio, es de destacar la existencia de una cierta vegetación riparia asociada a los numerosos cursos de agua temporales, ramblas y arroyos, presentes en el entorno del aeropuerto.

El interior del recinto aeroportuario se caracteriza por una intensa intervención antrópica. La única vegetación natural que aparece se caracteriza por especies herbáceas y de matorral con un escaso grado de desarrollo y de cobertura del suelo, englobadas en las superficies de erial que son las que mayor extensión presentan dentro del recinto. En la actualidad se ha procedido a la plantación extensiva en el contorno de las pistas de la especie vegetal conocida por «uña de gato».

Hay que hacer notar que el intenso desarrollo de la zona, con la proliferación de infraestructuras viarias y otros procesos de ámbito geográfico más amplio, como por ejemplo la desertización, han transformado o hecho desaparecer, la mayor parte de los hábitat naturales preexistentes no sólo en el entorno del aeropuerto sino en un área superficial mucho más amplia. En el entorno del recinto aeroportuario encontramos fundamentalmente dos anfibios de interés: «*Pelodytes ibericus*» (Sapillo moteado ibérico), «*Pelodytes punctatus*» (Sapillo moteado). A nivel nacional se encuentra clasificada como no amenazada, aunque debido a las condiciones hídricas de Andalucía Oriental, se encuentra en regresión. Al ser zona ya transformada, la dota de mínimo valor zoológico.

La identificación y valoración de impactos se realiza diferenciando cada una de las dos fases (construcción y operación). Entre los principales impactos se señalan:

Durante la fase de construcción, los posibles efectos sobre la calidad del aire se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra, sobre todo por los movimientos de tierras y las emisiones de los vehículos y la maquinaria de obra. Durante la fase de operación el principal impacto que puede producirse en el entorno aeroportuario es el derivado de las emisiones procedentes de la combustión de los motores de las aeronaves, de los vehículos de apoyo en tierra y de las unidades auxiliares de energía que realizan la asistencia a la aeronave en plataforma.

En la fase de construcción, los efectos sobre la calidad física del aire se derivan casi exclusivamente de los ruidos emitidos durante la ejecución de las obras.

Durante la fase de operación el principal impacto que puede producirse en el entorno aeroportuario es el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves. Los resultados obtenidos en la simulación, el área sometida a niveles por encima del límite fijado como calidad ambiental, 65 dBA en el periodo diurno, es el recinto aeroportuario, además de una pequeña zona que lo excede y supone una mínima afección a la próxima urbanización de Costacabana en su extremo más septentrional.

Los principales efectos sobre el suelo detectados en esta fase son: la eliminación y compactación del suelo, la afección a la morfología del terreno y el riesgo de contaminación del suelo por vertidos, los impactos más significativos detectados sobre el factor suelo corres-

ponden al volumen de tierra vegetal que deberá ser removida, que asciende a unos 54.700 m³.

Asimismo los principales impactos sobre la vegetación, concentrados en las áreas de ajardinamiento con pinos y eucaliptos, son debidos a la ocupación derivada de la construcción de la ampliación de la plataforma en la segunda fase, el edificio terminal y el aparcamiento.

Los impactos sobre el factor socioeconómico en esta fase son siempre positivos y se traducen principalmente en la generación de empleo tanto de tipo directo como indirecto.

La propuesta de medidas protectoras y correctoras que se realiza analiza las actuaciones propuestas para minimizar los impactos identificados.

En cuanto a la calidad del aire se preverá las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Se incluirá las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

En cuanto a la prevención del ruido en la maquinaria de obra. Se prohibirá el trabajo nocturno (22 a 7 horas) en todos aquellos tajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie. Se garantizará además que el nivel de potencia acústica de la maquinaria se ajusta a los límites legales.

Se procederá a la revisión del Procedimiento de Disciplina del Tráfico Aéreo en Materia de Ruido en el aeropuerto de Almería en cumplimiento del artículo 64 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del Orden Social.

Por lo que se refiere a la protección del suelo durante la fase de construcción se evitará la dispersión de los efectos de ocupación de estas instalaciones en el ámbito de la parcela afectada por las obras.

Como medida preferente se estudiará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentarias en otras obras próximas que requieran aportes de tierra. De no ser así, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados.

En cuanto a la protección de la calidad de las aguas se tendrá en cuenta el control de vertidos y las aguas sanitarias. Los campamentos de obra deberán dotarse de un sistema de saneamiento adecuado. Durante la fase de explotación se tendrá en cuenta vertidos de aguas hidrocarbonadas procedentes de plataformas, serán tratadas en separadores de hidrocarburos, antes de su vertido a los cauces. El aeropuerto dispondrá de un sistema adecuado para el tratamiento de las aguas de sentina, que consistirá bien en la dilución previa hasta alcanzar el nivel adecuado para no alterar las condiciones de funcionamiento de la depuración biológica, o en el tratamiento previo físico-químico de estas aguas hasta la reducción adecuada de las concentraciones de oxidantes.

Se descompactará el suelo y se repondrá las especies vegetales en la fase final de ejecución de la obra, como resultado de la afección por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna. Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras. Se elaborará un Programa de Gestión del Hábitat para las especies que han sido detectadas en el ámbito del aeropuerto tanto para evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas como para ocasionar las menores molestias a la avifauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística del entorno del proyecto.

El estudio concluye con el programa de vigilancia ambiental, el cual define los criterios generales y los objetivos de vigilancia y control para las fases de construcción y la fase de operación, así como la topología de informes que serán emitidos durante el periodo de vigilancia.

El estudio de impacto se acompaña del preceptivo documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública

Realizado el trámite de información pública no se ha presentado ninguna alegación.

11266

RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «nueva desaladora del Canal de Alicante», promovido por la Mancomunidad de los Canales de Taibilla.

1. Objeto y justificación del proyecto: La Mancomunidad de los Canales del Taibilla (MCT) abastece de agua potable en red primaria a los

núcleos de población de 77 municipios de las provincias de Murcia, Alicante y Albacete. La zona se caracteriza por un gran dinamismo social y económico que conlleva un incremento continuado de la demanda de agua. A partir del año hidrológico 1999/2000, en un marco de escasez hídrica permanente, los recursos hidráulicos asignados han sido superados por la demanda a satisfacer.

El objeto del proyecto es garantizar y complementar las demandas de agua potable del área metropolitana de Alicante, principal aglomeración urbana abastecida por la MCT, incorporando 65.000 m³/día de agua desalada.

2. Descripción del proyecto: El alcance del proyecto se refiere a la toma de agua del mar, la planta desaladora, conducción del agua desalada a los depósitos de Foncalent y Rabassa, vertido al mar del agua de rechazo y línea eléctrica.

La captación de agua de mar se realiza mediante toma subterránea en túnel en la Playa de Agua Amarga. La planta desaladora se localiza en la zona de agua Amarga, distante a 9 Km del depósito de Foncalent, e incorpora un tratamiento convencional de ósmosis inversa. El vertido de aguas de rechazo se realiza mediante un vertido diluido, 2 litros de agua de mar/1 litro de agua de rechazo (2/1), en la cala de los Borrachos.

El Anexo II contiene una descripción detallada del proyecto.

3. Tramitación de evaluación de impacto ambiental: La tramitación se inició el 23 de diciembre de 2003, el resultado de las consultas realizadas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA), cuyo análisis se realiza en el Anexo I, se trasladó a la MCT el 8 de julio de 2004. La información pública del proyecto y estudio de impacto ambiental se realizó durante treinta días finalizando el 19 de marzo de 2005, trasladando la MCT el expediente y la preceptiva documentación ambiental del proyecto a la DGCyEA el 21 de abril de 2005.

En el Anexo IV se incluye un resumen de las alegaciones planteadas en la información pública.

4. Integración del resultado de las consultas previas realizadas. El Estudio de Impacto Ambiental analiza las principales propuestas recogidas en el proceso de consultas. Las más significativas son las siguientes:

Afección a hábitats y especies de interés comunitario recogidas en la Directiva 92/43/CEE, en particular praderas de «Posidonia oceánica», ubicados en el LIC «Illa de Tabarca». Análisis y estudio del vertido conjunto de esta desaladora y el vertido de la desaladora actualmente en funcionamiento con capacidad de 50.000 m³ (efecto sinérgico).

Afección a zonas húmedas próximas, en particular al Saladar de Agua Amarga

Impacto sobre las aguas subterráneas y nivel freático

Afección a los sistemas dunares, derivada de la toma de agua mediante la alternativa de pozos playeros

5. Alternativas y su valoración.

5.1 Captación de agua de mar. Se han analizado tres alternativas: toma mediante pozos playeros, toma directa desde el mar y alternativa de túnel.

Respecto a la primera, el estudio de impacto ambiental señala una clara afección sobre los ecosistemas dunares. En relación con la posible toma directa del mar, el litoral marino del entorno de Alicante no tiene aptitudes favorables para ello, por los siguientes motivos: batimetría poco pronunciada, baja calidad de agua, tráfico marítimo intenso y posible afección al LIC «Illa de Tabarca». Por lo anterior, únicamente a partir de 1500-2000 m de la costa y alejado de zonas urbanizadas se encuentra el agua del mar con la calidad precisa para ser utilizada por la desaladora.

La alternativa elegida es mediante toma subterránea a través de un túnel de 3,5m de ancho por 3,5 m de alto y 1.000 m con 65 baterías de drenes en su interior, con acometida y cámara de bombeo, no siendo previsible afecciones a las aguas continentales por las características geomorfológicas de la zona (areniscas calcáreas del Cuaternario).

5.2 Planta desaladora. En relación con su ubicación se han analizado los siguientes factores: proximidad de los puntos de entrega del agua desalada (depósito de Foncalent y el nuevo depósito de Rabassa), relación con la toma de agua de mar seleccionada, la localización de las subestaciones eléctricas de abastecimiento y finalmente las instalaciones existentes para vertido de las aguas de rechazo. Teniendo en cuenta estos factores se ha seleccionado la zona de Agua Amarga, distante 9 km del depósito de Foncalent.

La opción tecnológica elegida, el proceso de ósmosis inversa, frente al resto de los procesos de desalación tiene las siguientes ventajas desde el punto de vista ambiental: menor consumo de energía por m³ producido, recuperación de energía en forma de presión y reducido impacto visual debido a su integración en el paisaje de la zona (tamaño similar a una nave industrial media).

5.3 Conducciones y depósitos: Las conducciones discurren a lo largo de 9.016 m de longitud, en su mayor parte a través del polígono industrial de las Atalayas. Respecto a los depósitos y teniendo en cuenta que la producción puede exceder de la capacidad reguladora del depósito de Fonca-