

recen se reconocen capacidad para obligarse y, a este efecto, establecen las siguientes

CLÁUSULAS

Primera. *Objeto del convenio.*—El presente Convenio tiene por objeto establecer el régimen de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, en el ejercicio de sus respectivas competencias, para prevenir y corregir los impactos medioambientales del conjunto de obras e infraestructuras que se relacionan en la cláusula segunda.

Segunda. *Ámbito objetivo de aplicación.*—Las actuaciones que forman parte del ámbito objetivo de aplicación del presente Convenio son las siguientes:

Canalización del río Llobregat desde el puente de Mercabarna hasta el mar.

Plan Director del Puerto y recuperación de los espacios del litoral.

Plan Director del Aeropuerto y Ciudad Aeroportuaria.

Ramal ferroviario del Llobregat.

Ramal ferroviario Aeropuerto-Sants-Sagrera.

Conexión de la Autovía Baix Llobregat y la B-30.

Conexión Autovía del Baix Llobregat y Autopista A-16.

Accesos viarios a la ZAL y al Puerto de Barcelona.

Conexión Puerto-Aeropuerto.

Obras del río Llobregat entre el puente de la C-245 y el puente de Mercabarna.

Obras del río Llobregat y de las rieras asociadas a la Autovía del Baix Llobregat.

Accesos ferroviarios al Puerto de Barcelona.

Accesos ferroviarios al Aeropuerto de Barcelona.

Red de metros (diferentes líneas).

Tercera. *Comisión mixta.*

1. Se constituye una Comisión Mixta como órgano colegiado mixto para la vigilancia y control, de interpretación y aplicación del presente Convenio, de conformidad con el Art. 6.3 de la LRJPAC.

En particular, la Comisión Mixta velará por la aplicación por parte de los promotores de los diferentes proyectos, de los Programas de Vigilancia Ambiental, de acuerdo con lo prescrito por las correspondientes Declaraciones Impacto Ambiental. Asimismo, de conformidad con los Programas de Vigilancia Ambiental, promoverá las actuaciones previas de los promotores para la mejor preservación del medio ambiente.

2. La Comisión Mixta estará formada por cuatro miembros de pleno derecho, con voz y voto, de cada una de las dos administraciones firmantes.

Por parte de la Administración General del Estado serán miembros de la Comisión:

El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, del Ministerio de Medio Ambiente, que actuará como Presidente.

El Director General del Agua, del Ministerio de Medio Ambiente.

El Subdirector General de Evaluación Ambiental, Ministerio de Medio Ambiente.

Un representante propuesto por la Delegación del Gobierno en Cataluña.

Por parte de la Generalitat de Cataluña:

El Director de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, que actuará como Vicepresidente.

El Director de Medio Natural del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

El Director General de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, que actuará como Secretario.

El Director de la Agencia Catalana del Agua (ACA) del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña.

3. Asimismo, con rango mínimo de Subdirector General o asimilado, formarán parte de la Comisión Mixta un representante de cada una de los órganos o instituciones siguientes:

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento.

Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento.

Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento.

Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Ministerio de Fomento.

Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, Ministerio de Fomento.

Autoridad Portuaria de Barcelona.

Autoridad del Transporte Metropolitano.

Consejo Comarcal del Baix Llobregat.

Ayuntamiento de El Prat.

Ayuntamiento de Barcelona.

Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña.

Comunidad de Usuarios del Acuífero del Delta del Llobregat.

4. La Comisión Mixta podrá asimismo invitar a participar en sus reuniones a los expertos que considere oportuno.

5. La Comisión Mixta se reunirá de manera ordinaria dos veces al año y de manera extraordinaria por convocatoria de su Presidente o de, al menos, tres miembros de la misma.

Cuarta. *Mesa Técnica.*

1. Se crea un órgano colegiado de carácter técnico auxiliar de la Comisión Mixta. En concreto se encargará de realizar los estudios de los impactos de conjunto y de los impactos cruzados de las obras y actuaciones referidas en la cláusula segunda.

2. La Mesa Técnica estará formada por un representante de los siguientes órganos o instituciones, nombrados por sus respectivos titulares:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

La Dirección General del Agua, ambos del Ministerio de Medio Ambiente.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad.

La Agencia Catalana del Agua.

El Ayuntamiento del Prat de Llobregat.

La Comunidad de Usuarios del Acuífero del Delta del Llobregat.

Actuará como presidente el Director General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña

3. Los estudios sobre el impacto que generen los diferentes proyectos de infraestructura sobre los acuíferos y el seguimiento de dicho impacto durante la ejecución de obra y su posterior explotación, serán realizados por la «Mesa Técnica de los Acuíferos del río Llobregat», órgano técnico especializado de la Agencia Catalana del Agua que se integra en la Mesa Técnica y depende funcionalmente de la misma.

4. Los estudios de los impactos de conjunto y de los impactos cruzados desarrollados por la Mesa Técnica a propuesta de la Comisión Mixta, serán sufragados por los gestores o titulares de las actuaciones correspondientes. La dotación presupuestaria de la Mesa Técnica será imputada a los promotores de las correspondientes infraestructuras en la forma que determine la Comisión Mixta a propuesta de la Mesa Técnica.

La Mesa Técnica podrá proponer a la Comisión Mixta la realización de determinados estudios o evaluaciones. En este caso será la Comisión Mixta la que, en su resolución, determinará el origen de los recursos necesarios.

5. Se reunirá a instancias de su Presidente y, como mínimo, una vez cada dos meses, procediendo a emitir un informe técnico que deberá remitirse a la Comisión Mixta para su convalidación.

Quinta. *Vigencia y resolución anticipada.*—El presente convenio estará vigente hasta que se hayan cumplido sus finalidades. No obstante, las partes podrán acordar su extinción anticipada.

Sexta. *Resolución de conflictos.*—El presente Convenio tiene naturaleza administrativa, rigiendo en su desarrollo y para su interpretación el ordenamiento jurídico administrativo, con expresa sumisión de las partes a la Jurisdicción Contencioso-Administrativa en caso de conflictos. En todo caso, y de conformidad con el art. 3.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, las dudas o lagunas que en la interpretación o ejecución de este Convenio pudieran suscitarse, se resolverán aplicando los principios contenidos en dicha Ley. De los litigios que pudieran plantearse en la aplicación e interpretación de este Convenio conocerá la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y en prueba de conformidad, firman el presente Convenio, por ejemplar duplicado y a un sólo efecto, en el lugar y fecha que figuran al principio.—La Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona Ruiz.—El Consejero de Medio Ambiente y Vivienda, Salvador Milá i Solsona.

19489

RESOLUCIÓN de 7 de octubre de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en virtud del Real Decreto Legislativo 1302/86, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de remodelación del aeropuerto de San Sebastián «Actuaciones en aparcamiento de vehículos» y «Relleno y nivelación franja de pista», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en

la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

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 Decreto 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 resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 15 de marzo de 2003, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) la memoria-resumen del Proyecto Remodelación del Aeropuerto de San Sebastián en el que se incluían las siguientes actuaciones:

- Actuaciones en el aparcamiento actual de vehículos.
- Pavimentación de isletas en plataforma.
- Ampliación y remodelación de edificio terminal.
- Construcción de plataforma contraincendios.
- Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Reforma y ampliación de la central eléctrica.
- Relleno y nivelación franja de pista.
- Adecuación del camino perimetral y saneamiento arquetas drenaje.

Por ello la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió el citado proyecto a 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 25 de junio de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas. Con posterioridad a esta fecha se recibió escrito de SEO-Bird-Life que fue remitido a Aena con fecha de 7 de julio de 2004.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de remodelación del aeropuerto de San Sebastián, 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 301, de 17 de diciembre 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 Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa, dicho estudio fue completado con información adicional solicitada al promotor por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

Asimismo analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a Aena información adicional sobre el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi y sobre la plataforma contraincendios.

Con fecha 4 de julio de 2005 Aena comunica que una vez realizada la revisión de todas las actuaciones, sólo dos de las ocho enumeradas, en concreto, los proyectos «Actuaciones en aparcamiento de vehículos» y «Relleno y nivelación franja de pista» por sus características requieren de una ejecución urgente, habiendo quedado el resto de las actuaciones pendientes de una redefinición que está todavía por determinar. Dichos proyectos conllevan las siguientes actuaciones:

Actuaciones en el aparcamiento actual de vehículos.

El aparcamiento se define en tres zonas en las que se realizarán trabajos de demolición, desbroce, pavimentación, señalización, etc.:

Zona 1: Se define así, al aparcamiento situado enfrente del terminal. Esta zona se dotará de unas marquesinas para los peatones así como del cerramiento del aparcamiento y equipos adecuados para instalar un sistema de cobro en el aparcamiento.

Zona 2: Es el área destinada al aparcamiento de vehículos, situado al lado del terminal. Las obras consisten en una remodelación del mismo e instalación de un sistema de cobro.

Zona 3: Está situada al otro lado del terminal, en la cual sólo se procederá a reordenar la urbanización, así como se procederá a la ampliación de plazas de aparcamiento para la persona de Aena actualmente insuficientes.

Además de los trabajos anteriormente descritos, se desmontará un depósito enterrado de Gas Licuado de Petróleo (GLP) junto con sus correspondientes tuberías, actualmente fuera de servicio.

Relleno y nivelación de franja de pista:

Dentro de dicha actuación se realizarán los siguientes trabajos:

Nivelación del terreno de las franjas hasta conseguir las pendientes marcadas por la OACI, aproximadamente del 2.5% desde el borde del margen de pista hacia el extremo en dirección a la costa, manteniendo así el trazado del drenaje actual. Se estabilizará la franja más próxima a la pista y se procederá a la siembra de la pradera artificial para restituir la situación actual.

Reconstrucción del camino perimetral en los tramos afectados por la nivelación (2.330 m). El ancho de la calzada del nuevo tramo de camino a construir será de 4 m, similar al actual.

Según la documentación remitida por el promotor el ámbito territorial en el que se desarrollan los proyectos se circunscribe a los terrenos aeroportuarios.

En este sentido, dada la proximidad de la actuación de relleno y nivelación de franja de pista a la laguna el documento ambiental evalúa la posible afección, concluyendo que los movimientos de tierras no producirán impactos significativos en el entorno. Asimismo las emisiones fugitivas por transporte de materiales por caminos de obra es mínima debido a que prácticamente toda la zona ya se encuentra urbanizada.

Por todo ello la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a la vista de las características de los proyectos anteriormente descritos, sus dimensiones y potenciales impactos, considera que dichas actuaciones estarían incluidas en el punto 9 k, del Anexo II 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, por lo que corresponde formular la presente Resolución.

Analizado el documento ambiental presentado por Aena, se comprueba que no existen posibles incidencias ambientales, no afectando a ningún espacio protegido.

En este sentido, la actuación de relleno y nivelación de franja de pista limita con la laguna que forma parte de la ZEPA «Txingudi» (ES 0000243), manteniéndose siempre en el margen de la misma y sin afectar a la vegetación del borde de la citada laguna. No obstante, se tendrán en cuenta las siguientes precauciones durante el diseño y realización de la actuación:

Al comienzo de las obras se delimitarán, acotarán y señalarán la zona de la laguna del aeropuerto.

Se alejará de la zona de especial protección la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra.

Para la restauración de las obras en la franja de pista se procederá a la siembra de la pradera y mantenimiento de situación similar a la existente.

Conforme se refleja en el documento ambiental los materiales sobrantes procedentes de demoliciones serán depositados en vertederos de inertes controlados tales como Alto de Gainturizketa (Irán), Camino Basozabal (Aizmendi) Donosita, Ventas de Irán (Zona Araso). Asimismo cumplirán las determinaciones de las ordenanzas municipales de transportes y vertidos de tierras y escombros de los ayuntamientos en los que se localicen los vertederos receptores. Asimismo se exigirá y controlará el cumplimiento al Contratista del Decreto 423/1994 que establece el Régimen Jurídico aplicable a la actividad de gestión de residuos inertes e inertizados en el País Vasco consistente en la eliminación de los mismos a través de su depósito controlado.

Con el fin de proteger a las especies de anfibios y reptiles presentes en la zona se procederá al rescate de las poblaciones. En particular se tendrá especial atención a la especie sapo corredor (Bufo Calamita) especie vulnerable en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas. También a las especies lagartija roquera, lagartija ibérica y culebra viperina. Se reintroducirán los individuos de sapo corredor que se capturen y se evitará la obra en el mes de marzo, periodo de freza de la especie.

Por último, el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informó al promotor que no existen elementos de Interés Cultural que puedan verse afectados por los trabajos a realizar.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).

Delegación del Gobierno en el País Vasco (Álava).

Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa.

Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).

Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Cultura del país Vasco (Álava).

Dirección de Biodiversidad de la Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Biodiversidad del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco (Álava).

Dirección de Ordenación del Territorio de la Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Biodiversidad del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco (Álava).

Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco (Álava).

Dirección de Aguas de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco (Álava).

Dirección de Planificación, Participación y Control Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco (Álava).

Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España (Madrid).

Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas (Madrid).

Departamento de Biología Vegetal y Ecología. Facultad de Ciencias UPV7EUIH (Vizcaya).

Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).

A.D.E.N.A. (Madrid).

Ecologistas en Acción (Madrid).

Greenpeace (Madrid).

S.E.O. (Madrid).

EKI Plataforma Ecologista Eureka (Vizcaya).

Lanius, Sociedad Ornitológica (Vizcaya).

Natur-Asociación Euskalhemia (Vizcaya).

Ayuntamiento de San Sebastián (Guipúzcoa).

Ayuntamiento de Hondarribia (Guipúzcoa).

Ayuntamiento de Irún (Guipúzcoa).

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas relacionadas con los dos proyectos que finalmente el promotor va a realizar y que son objeto de la presente resolución, es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco comunica que a la vista de la documentación recibida no tiene observaciones que realizar.

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente indica que la actuación «relleno y nivelación de franja de pista» puede tener alguna repercusión sobre la ZEPA del Área de Txingudi contigua, por lo que considera necesario que en el estudio de impacto ambiental sean delimitados tanto la ZEPA como el dominio público marítimo-terrestre.

La Dirección de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes del Departamento de Cultura del País Vasco comunica que en su departamento no tienen constancia de la existencia de ningún elemento de interés cultural que pudiera verse afectado por las actuaciones previstas.

La Dirección de Biodiversidad de la Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Biodiversidad del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco adjunta datos sobre la zonificación recogida en el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos naturales del Área de Txingudi, para los espacios afectados por la ampliación del aparcamiento de vehículos, indicando las principales afecciones y los usos preferentes y prohibidos y concluye, que el acondicionamiento y utilización de estos suelos protegidos es incompatible con las determinaciones del planeamiento municipal y del Plan Especial. Este Plan Especial fue aprobado sin que Aena presentara ninguna alegación al trámite de información pública.

Por otro lado, considera necesario que en el estudio de impacto ambiental se identifiquen los impactos que sobre los insectos y anfibios, además de otros posibles animales existentes en esta zona de prados y entre los que cabe mencionar el sapo corredor (Bufo calamita) especie considerada vulnerable en el Catálogo Vasco de Vertebrados Amenazados, pudieran producir el relleno y nivelación de la franja de pista, además del impacto paisajístico derivado de transformar estos prados en un terreno de grava de color rojizo y las posibles medidas correctoras a adoptar.

SEO/BirdLife considera que algunas de las actuaciones propuestas pueden afectar irreversiblemente a las praderas húmedas adyacentes a la pista, al ser sustituidas por una capa de grava-cemento coloreada de rojo. Actualmente, estas praderas constituyen un hábitat favorable para multitud de aves características de espacios abiertos. Además, el relleno y nivelación de la franja afectada puede eliminar zonas de encharcamiento puntuales de los que depende el sapo corredor, especie catalogada como «vulnerable», en el Catálogo Vasco de Vertebrados Amenazados. Por otro lado, la sustitución de la pradera por un espacio desnudo de grava-cemento, aumentará el atractivo del lugar para la Gaviota Reidora y favorecerá su presencia cerca de la pista.

Por todo ello, SEO/BirdLife solicita una serie de medidas correctoras encaminadas a minimizar el impacto ambiental, consistentes, principalmente, en la recuperación y diseño de nuevas áreas para garantizar la máxima capacidad de acogida de fauna y flora, bien en zonas dentro del aeropuerto no sujetas a tráfico aéreo o bien en zonas adyacentes al aeropuerto y actualmente degradadas.

El Ayuntamiento de Irún considera necesario que el estudio de impacto ambiental profundice en el estudio de las necesidades reales y de espacios alternativos a la ampliación del aparcamiento de vehículos para que, tras adecuada justificación positiva de las necesidades, permita solventarlas bien sin ocupar nuevos espacios u ocupando espacios no protegidos o de menor nivel de protección. Además indica la necesidad de que tanto los planos, como el texto descriptivo del inventario ambiental sean actualizados y recojan áreas como Plaiaundi que han sido objeto de recientes labores de restauración ambiental. Las modificaciones que tengan lugar en la actividad aeroportuaria, tales como cambios en la frecuencia de vuelos o tipología de aeronaves, deberán ser objeto de un capítulo específico de evaluación ambiental.

El Ayuntamiento de Hondarribia pone de manifiesto la afección que, tanto la ampliación del aparcamiento de vehículos, producen sobre el área de Ortzadar incluida en el Plan Especial de Protección y ordenación de los Recursos Naturales y declarada también de interés naturalístico.

Asimismo, el conjunto de actuaciones previstas inicialmente fue sometido al trámite de información pública, y como consecuencia de ello, la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco emitió un informe en el que al margen de una serie de consideraciones que no hacían referencia a las actuaciones que finalmente se van a desarrollar, informaba que, el proyecto de ampliación y cerramiento del aparcamiento de vehículos no afectaba a superficies que estuvieran incluidas en el ámbito del Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Txingudi.

Por todo ello, considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, analizada la documentación ambiental presentada por el promotor y tras la realización de una visita técnica a la zona que se verá afectada por el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, se informa que el proyecto explicado sintéticamente con anterioridad en esta Resolución se considera viable y adecuado desde el punto de vista ambiental, dado que las actuaciones en el aparcamiento consisten en una remodelación del mismo sin ampliación de las dimensiones actuales, y que el relleno y nivelación de la pista se circunscribe a los terrenos aeroportuarios.

Por lo que, en virtud del artículo 1.2 del precitado Real Decreto Legislativo, la Secretaria General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 06 de octubre de 2005, considera, que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Remodelación del aeropuerto de San Sebastián – Actuaciones en aparcamiento de vehículos y relleno y nivelación franja de pista».

No obstante en la realización del proyecto se deberán aplicar las medidas establecidas en el documento ambiental presentado por el promotor en lo referente a estas dos actuaciones, así como las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por los organismos consultados.

Madrid, 7 de octubre de 2005.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

