

6110

RESOLUCIÓN de 22 de febrero de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la decisión de no sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto de Ampliación de plataforma y calles de rodaje en aeropuerto de Santander.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios de su Anexo III.

El proyecto ampliación plataforma y calles de rodaje en aeropuerto de Santander se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el epígrafe 9.k del referido Anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Con objeto de absorber el aumento del tráfico aéreo del aeropuerto de Santander previsto para el futuro, se proyecta la construcción de una calle de rodadura paralela a pista hacia la cabecera 29, de otra hacia la cabecera 11 y la ampliación de la plataforma, facilitando así el movimiento de las aeronaves en el campo de vuelos y disminuyendo las interferencias entre las llegadas y salidas que de algún modo condicionan la capacidad actual del conjunto espacio aéreo-campo de vuelos.

El aeropuerto de Santander, que ocupa una superficie aproximada de 193 hectáreas, se encuentra situado en la zona suroeste de la Bahía de Santander, a cinco kilómetros al sur de esta ciudad, dentro del término municipal de Camargo.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es AENA.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha de 7 de septiembre de 2006, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha de 9 de octubre de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental Consultó a los siguientes organismos y entidades:

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente | - |
| Confederación Hidrográfica del Norte | X |
| Costas de Cantabria | X |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad Autónoma de Cantabria.. | - |
| Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cantabria.. | X |
| Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma de Cantabria | X |
| Dirección General de Puertos y Costas de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Comunidad Autónoma de Cantabria | - |
| Dirección General de Aviación Civil | X |
| S.E.O. | X |
| A.D.E.N.A.-Santander | - |
| ARCA | - |
| Ayuntamiento de Camargo (Santander) | - |

Del resultado de las respuestas recibidas con contenido ambiental cabe destacar lo especificado por los siguientes organismos:

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que las obras se sitúan fuera de la zona de dominio público y policía de cauces. Indica que la calidad de aguas superficiales y subterráneas propuestas en el Plan Hidrológico Norte II en la zona es A2, lo que debe considerarse en la instalación de elementos de depuración previos al vertido.

La Dirección General de Costas indica que la mayor parte de los terrenos aeroportuarios forman parte del dominio público marítimo terrestre para los que se cuenta con los oportunos títulos de ocupación. Dado que las actuaciones se realizan tierra adentro de la pista existente, no considera que tengan mayores perjuicios sobre el demanio que los ya existentes, si se tienen en cuenta las medidas correctoras y de vigilancia ambiental incluidas en el estudio presentado. Como medida de compensación ambiental propone evaluar la necesidad de mantener las instalaciones del sistema de aproximación existentes en la Bahía, sin uso aparente, y la posibilidad de su retirada de no ser necesarias.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cantabria señala que las actuaciones proyectadas, con la aplicación de las medidas correctoras y preventivas previstas por el promotor, no son previsiblemente generadoras de impactos ambientales negativos significativos. No obstante, aporta sugerencias por si se decidiera someter a procedimiento de evaluación de impacto ambiental: estudiar alternativas técnicamente viables; tener en cuenta la posibilidad de contaminación por vertidos al canal de Parayas; posible afección a la fauna, en especial a la avifauna que utiliza el canal de Parayas; posible afección a la vegetación.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Comunidad Autónoma de Cantabria indica que las actuaciones se desarrollan dentro del recinto aeroportuario y que no existen en el territorio afectado por el proyecto Espacios Naturales Protegidos de Cantabria. Destaca la laguna del aeropuerto como zona importante de invernada de aves acuáticas, y la Bahía de Santander como zona húmeda de importancia tanto por la fauna que la habita como por los hábitats que alberga. Finalmente indica que de ser sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, el estudio de impacto debe reseñar los impactos sobre la fauna y ser objeto de un seguimiento específico ya sea dentro o fuera del procedimiento ambiental.

La Dirección General de Aviación Civil indica que deberán tenerse en cuenta los posibles efectos del ruido sobre las poblaciones cercanas y tomarse las medidas correctoras al respecto.

La S.E.O. destaca el valor ambiental para las aves acuáticas de la Bahía de Santander incluida en la IBA 026 «Bahía de Santander-Isla de Mouro», que destaca por su importancia para la migración de anátidas, garzas y aves acuáticas en general y en invernada para el zampullín cuellinegro, aguja colipinta y correlimos común. Señala que, si bien no afecta directamente a la laguna de Parayas, puede afectar indirectamente a las aves acuáticas de la zona. Señala que las actuaciones ruidosas deberían evitarse durante los meses de invernada (de noviembre a febrero). Como medida compensatoria a la reducción de superficie de herbazales (utilizado como lugar de invernada por algunas especies) propone el acondicionamiento como lugar de descanso y reproducción de aves, de tres zonas de unos 5000 m² cada una junto a la laguna de Parayas. Otra medida compensatoria propuesta por la SEO es la instalación de islas flotantes en la laguna de Parayas que actúen como lugar de nidificación para el charán común.

Analizadas las respuestas recibidas y para constatar la existencia o no de impactos significativos y decidir sobre el sometimiento o no del proyecto a evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita, con fecha de 20 de diciembre de 2006, información adicional sobre determinados aspectos del proyecto.

Con fecha 16 de febrero de 2007 AENA remite la documentación adicional en la que se indica lo siguiente: respecto de la afección a la fauna señala que las actuaciones no afectarán a las especies que utilicen exclusivamente las marismas (como las anátidas), mientras que las especies que utilizan los pastizales son actualmente controladas por el servicio de control de fauna del aeropuerto por motivos de seguridad de tráfico aéreo, aceptando que las obras ruidosas se evitarán durante el periodo invernal; respecto de la afección a la vegetación señala que sólo afectarán a pastizales, quedando la marisma de Parayas intacta; en relación a la posibilidad de contaminación por vertidos indica que sin perjuicio de disponer actualmente de un procedimiento específico de control de vertidos del aeropuerto, el proyecto contempla la instalación de dos plantas separadoras de hidrocarburos; respecto a la contaminación acústica señala que no introduce afección por encima de los criterios de calidad fijados en ningún núcleo habitado en las inmediaciones del aeropuerto de Santander; en relación a la retirada del sistema de aproximación actualmente en desuso ubicadas en la bahía de Santander considera inapropiado su desmantelamiento puesto que está previsto su uso en el futuro; y por último en relación a las medidas propuestas por la SEO en la laguna de Parayas señala que no se consideran adecuadas medidas encaminadas a aumentar la población residente o invernante en esta zona situada dentro del recinto aeroportuario por razones de seguridad del tráfico aéreo, si bien señala que AENA se encuentra en disposición de estudiar la posibilidad de intervenir en diferentes proyectos de colaboración relacionados con la restauración de ecosistemas en el entorno aeroportuario y fomento del establecimiento de aves, siempre y cuando se realice en

humedales alejados de las áreas dedicadas al tránsito y movimiento de aeronaves, como lo muestra su participación en el proyecto de restauración ambiental de la Charca de Raos situada en las inmediaciones del aeropuerto, además para asegurar el nivel de calidad ambiental existente de la laguna de Parayas, el servicio de control de fauna del aeropuerto realizará un seguimiento de la población de aves mediante censos periódicos.

3. *Análisis según los criterios del Anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la documentación adicional remitida por AENA, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

Características del proyecto:

En relación con la ampliación de la plataforma se plantean 3 alternativas: la 1 propone la ampliación para la aviación general por el lado oeste de la plataforma actual y hacia el este para la comercial; la 2 la ampliación hacia el lado este para la aviación general y hacia el oeste para la comercial; y la 3 la ampliación hacia el norte para la aviación comercial y hacia el oeste para la general. En relación con la calle de rodaje plantea 2 alternativas: la 1 supone la construcción de dos semicalles de rodaje paralelas a la pista de vuelos a ambos lados de la calle perpendicular que conecta la pista y la plataforma, junto con dos calles de salida, una perpendicular y otra a 45.º que conectan la calle de rodaje con la pista; y la 2 que supone la construcción de una sola calle de rodaje paralela a la pista que parte desde la calle que une la plataforma y pista actualmente y conecta con la cabecera 29.

El análisis de las alternativas señala que medioambientalmente todas presentan una afección similar y considera como solución idónea, tanto para la ampliación de la plataforma como para las calles de rodaje, la 1 por garantizar una mejor funcionalidad de la plataforma y calle de rodaje así como un mayor número de estacionamientos disponibles. La actuación supone la ampliación de la plataforma en 28.064 y 2.895 m² para la aviación comercial y general respectivamente y la construcción de dos calles de rodaje de 600 m cada una con sus correspondientes entronques con la pista. Como actuaciones complementarias se contempla la modifi-

cación del drenaje, la instalación de dos plantas separadoras de hidrocarburos, un nuevo balizamiento luminoso y la señalización.

Ubicación del proyecto:

Todas las actuaciones contempladas en el proyecto se ubican en terrenos del sistema general aeroportuario del aeropuerto de Santander, que está situado a unos 5 kilómetros al sur de Santander, en la localidad de Maliaño, dentro del término municipal de Camargo, en la zona suroeste de la bahía de Santander, ocupando una extensión aproximada de 193 hectáreas.

Características del potencial impacto:

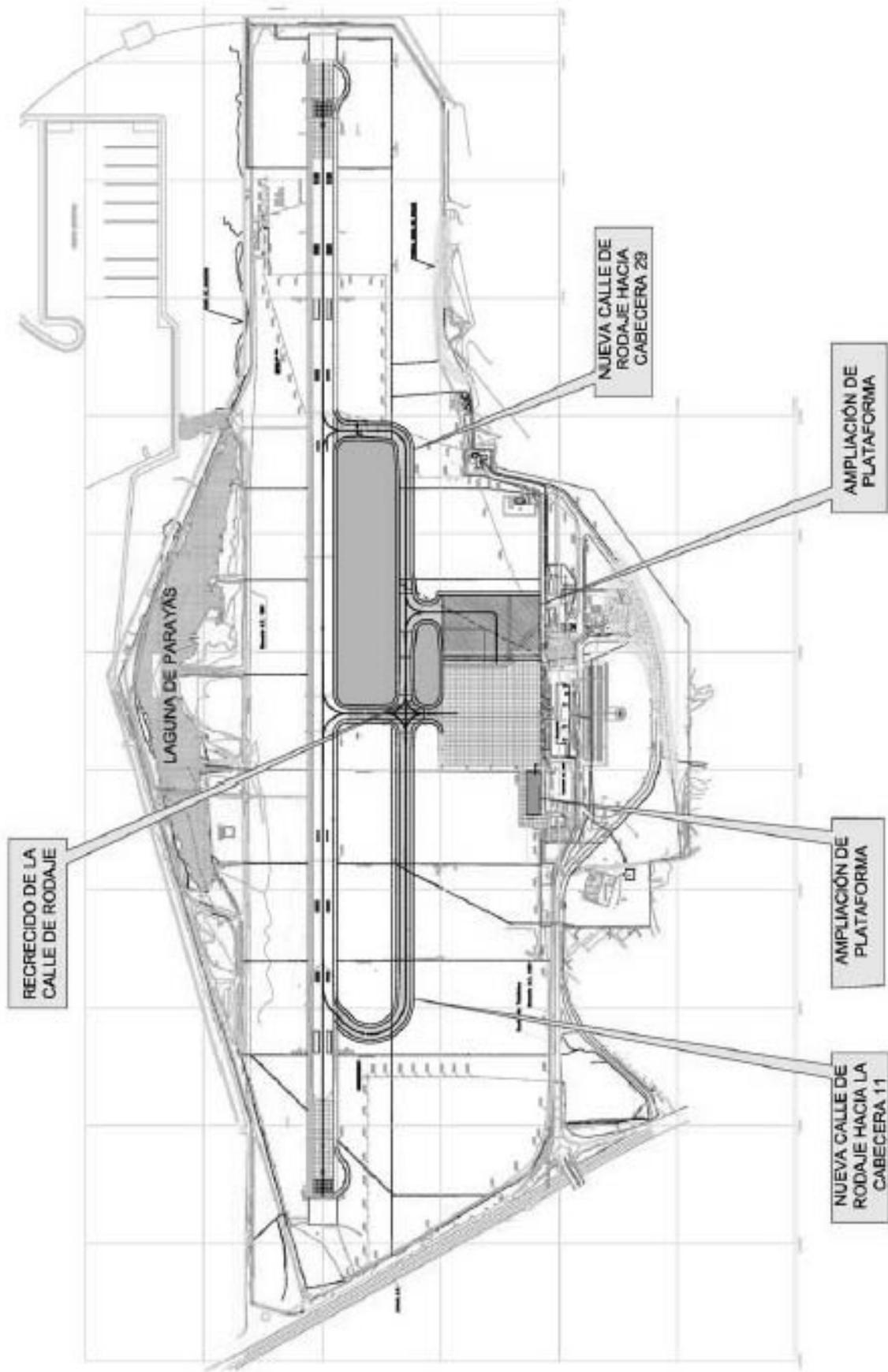
El estudio califica globalmente el potencial impacto de reducido. Destaca como principales impactos la ocupación de suelo (92.800 m² de nueva zona pavimentada), y el volumen de residuos generado (que será enviado a vertedero autorizado). El resto de impactos no los considera importantes ya que no provocan un gran consumo de recursos naturales, no afectan significativamente a áreas de especial protección y todos los sistemas de drenaje proyectados evitarán la posible contaminación por vertidos de aguas residuales. Pese a que no se prevé una afección significativa sobre el BIC «Yacimiento del Cementerio de Maliño» y sobre la laguna de Parayas, recomienda la aplicación de medias protectoras que eviten la posible afección de las obras a dichas áreas. El promotor establece una serie de medidas correctoras para paliar los impactos, así como un plan de vigilancia ambiental para la correcta ejecución de las mismas.

Teniendo en cuenta todo ello y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de febrero de 2007, no se observa que el proyecto, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelvo:

No someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente (www.mma.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 22 de febrero de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.



Aeropuerto de Santander. Actuaciones generales