

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

16379 *Resolución de 29 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado c) del Grupo 6, del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

Tanto el promotor como el órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Del estudio de la previsión de la demanda para el horizonte futuro estudiado, año 2025, se obtienen las necesidades de adaptación de las instalaciones del aeropuerto de Logroño-Agoncillo a la nueva situación prevista. Los datos de las nuevas previsiones de tráfico de pasajeros y de operaciones comerciales se recogen en la siguiente tabla:

Año	Pasajeros totales	Aeronaves totales
2008	47.861	3.902
2011	46.010	3.885
2025	122.750	7.425

Asimismo, el objeto de las actuaciones es el de cumplir con las disposiciones y recomendaciones sobre seguridad incluidas en el anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) mediante la adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NTAC), nivelando las franjas de la pista y calles de rodaje. Así, se observa que también es precisa la adecuación de las dos cabeceras, con denominación 11 y 29, para que la pista pase de los 2.000 m de longitud actuales a 2.200 m al objeto de que puedan operar en este aeropuerto aeronaves tipo D. Otra necesidad en el campo de vuelos es la instalación de un sistema de iluminación de aproximación de precisión de 900 m por la cabecera 29, ILS categoría I, que mejore la operatividad del aeropuerto.

El aeropuerto de Logroño-Agoncillo está situado a unos 11 kilómetros al este de la ciudad de Logroño, en el término municipal de Agoncillo, en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Los terrenos pertenecientes al Sistema General Aeroportuario ocupan una superficie de 259,2 ha y el acceso al aeropuerto se realiza a través de la carretera N-232, de Logroño a Zaragoza.

Todas las actuaciones se plantean para cubrir las necesidades detectadas en el aeropuerto y se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se

insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, no se plantean alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas.

Las actuaciones tienen lugar en el subsistema de movimientos de aeronaves, y éstas son:

Adecuación del aeropuerto a las NTAC: Regularización de la franja de la pista de vuelo y las franjas de las calles de rodaje: se realizará la nivelación necesaria de la franja de la pista de vuelo 11-29, para cumplir las recomendaciones de pendientes especificadas en el Anexo 14 de OACI, manteniendo las zonas pavimentadas en sus rasantes actuales, siempre que sea posible. No se considera la nivelación ni la eliminación de obstáculos de las RESAs (zona de seguridad de extremo de pista) 11 y 29 actuales ni la adecuación de los PAPIs (indicador de trayectoria de aproximación de precisión) de ambas cabeceras, dado que serán desplazados con la ampliación de la pista de vuelo 11-29.

Eliminación de obstáculos de la franja de la pista de vuelo y de las franjas de las calles de rodaje y reposición de servicios afectados en el campo de vuelos: se consideran como obstáculos los pozos y arquetas de drenaje, las bases de replanteo, las embocaduras de paso bajo calle, la cimentación de carteles de señalización vertical, un tramo de peine, las transiciones entre vía de servicio y terreno natural y la cuneta de la calle de rodaje B.

Instalación de una fuente secundaria de energía: Se instalará una fuente secundaria de energía que satisfaga los requisitos de la pista para el despegue en condiciones de alcance visual en la pista inferior a un valor de 800 m.

Asimismo, debido a la actuación de nivelación de las franjas de la pista de vuelo y de las calles de rodaje y las actuaciones contempladas de eliminación de obstáculos y reposición de servicios afectados en las mismas áreas, se hace necesaria la demolición y/o desmontaje de una serie de elementos de diversa índole sitos en dichas franjas.

Instalación de ILS de categoría I y adecuación de cabeceras: En el aeropuerto de Logroño-Agoncillo se instalará un sistema de aproximación ILS categoría I en la cabecera 29, y se ampliará la pista de vuelo de los 2.000 m actuales a 2.200 m, habilitándola para aeronaves tipo D. Esta ampliación será de 150 m por la cabecera 29 y de 50 m por la cabecera 11.

La nueva distancia entre umbrales queda fijada en 2.200 m, con una anchura de pista de 60 m incluyendo márgenes. La nueva franja de pista tendrá unas dimensiones de 2.320 × 300 m, las RESAs en ambas cabeceras medirán 90×90 m y las zonas libres de obstáculos serán de 60×150 m.

Para aumentar la carrera de despegue en la utilización de las dos cabeceras se pavimentará una zona anterior a los umbrales de 150 m, de los cuales 90 m serán aptos para el movimiento de aeronaves y los últimos 60 m serán para protección del chorro de las aeronaves y se ejecutará en pavimento no resistente.

Para facilitar el giro de las aeronaves en los extremos de las áreas pavimentadas se construirán nuevas plataformas de viraje en cada una de ellas para la aeronave de diseño (B-737-800).

La superficie total a nivelar será de 317.929 m², correspondiendo a la ampliación de las cabeceras y sus respectivas RESAs, las áreas críticas del futuro ILS en la cabecera 29 y el tramo de franja correspondiente no nivelado por el proyecto Adecuación del aeropuerto a las NTAC. Toda la zona a nivelar se realizará conforme a las normas y recomendaciones contenidas en el anexo 14 de OACI.

Por otra parte, se dotará a la pista y a la calle de rodaje de un sistema de balizamiento de categoría I, conservando en la medida de lo posible la configuración de los sistemas existentes en el aeropuerto, tratando de aprovechar tanto las balizas de los diferentes subsistemas como circuitos, transformadores de pie de lámpara, arquetas y canalizaciones que no sea preciso demoler o modificar en su trazado, para su reinstalación en la nueva configuración. El nuevo diseño del balizamiento del campo de vuelo estará formado por los siguientes elementos: balizamiento de borde de pista, incluyendo umbrales y extremos, balizamiento del eje de pista, luces de aproximación categoría I, luces de indicador de pendiente de aproximación (PAPI) en ambas cabeceras, balizamiento de eje de calles de rodaje y raquetas de giro en cabeceras de pista, balizamiento de borde de calles de rodaje, barra de parada y señalización vertical.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El aeropuerto de Logrono-Agoncillo está situado dentro de la subcomarca del valle bajo de Leza-Jubera (Rioja media), a unos once kilómetros al este de la ciudad de Logroño. Los terrenos pertenecientes al Sistema General Aeroportuario (SGA) ocupan una superficie de 259,2 hectáreas pertenecientes en su totalidad al término municipal de Agoncillo.

El recinto aeroportuario se localiza en la depresión del Ebro, en una zona de meandro del río cuyo cauce delimita al aeropuerto por el oeste y norte mientras que hacia el este limita con el cauce del río Leza en su desembocadura sobre el río Ebro. Desde un punto de vista geológico el aeropuerto se asienta sobre las terrazas bajas del río Ebro (terrazza de inundación), se trata de llanuras aluviales encajadas constituidas por suelos de ribera de textura limo arenoso y arenosa limosa que constituyen un acuífero cuya vulnerabilidad es moderada.

En cuanto a la hidrología e hidrogeología, hay que destacar que el Sistema General Aeroportuario supera en varios puntos el Dominio Público Hidráulico, tanto del río Ebro como del río Leza (delimitación de las zonas inundables de la Rioja). Los sondeos y las muestras de aguas subterráneas realizadas verifican la ausencia de contaminación en el subsuelo y en las aguas subterráneas en el entorno del aeropuerto.

En el interior del recinto aeroportuario se localiza una franja de vegetación de ribera conformada fundamentalmente por chopos, álamos, sauces, tamarices, olmos, etc. Dentro del camino perimetral del Sistema General, la vegetación dominante está compuesta por un lado por parcelas en las que se ha plantado la leguminosa arveja (*Pisum sativum*) y por otro por herbazales de especies arvenses. Asimismo, hay que destacar que a ambos lados de la carretera de entrada al aeropuerto se ha realizado una reciente repoblación de pinos y adelfas. Por otro lado, gran parte del Sistema General Aeroportuario se encuentra dentro de la zona de peligro de incendio, quedando, tan sólo, la zona centro-sur del mismo fuera de esta consideración.

La fauna presente es mayoritariamente de origen mediterráneo pero también eurosiberiana. Al localizarse el proyecto próximo a los cauces del río Ebro y del río Leza existe una importante representación de ardeidas, cormoranes, anátidas y otras especies asociadas al medio acuático. En el entorno de la zona de estudio se encuentran diversas especies con algún tipo de protección entre las que destacan el visón europeo («*Mustela lutreola*») y el águila-azor perdicera («*Hieraaetus fasciatus*»), clasificadas como en peligro por el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de La Rioja (CREA) y el cernicalo primilla («*Falco naumanni*») clasificada como vulnerable por el mismo catálogo.

Ninguno de los espacios propuestos en la Red Natura 2000 se encuentra dentro del ámbito de estudio. Aun así, destaca la presencia del lugar de importancia comunitaria (LIC) sotos y riberas del Ebro (código ES2300006) a un kilómetro de distancia del límite del Sistema General Aeroportuario, y el embalse de las Cañas situado a unos 4 kilómetros y catalogado como zona de especial protección para las aves (ZEPA) y Reserva Natural según la Ley Foral 13/1990, de 31 de diciembre, de Protección y desarrollo del patrimonio forestal de Navarra, espacios naturales protegidos, montes de utilidad pública y montes. Además, el hábitat de interés comunitario bosques de galería de «*Salix alba*» y «*Populus alba*» (código 92A0) se localiza en la zona de actuación.

En el área de estudio no se localiza ningún elemento del patrimonio cultural inventariado. En esta zona sí se encuentran dos vías pecuarias que serán atravesadas por las actuaciones en tramos que van desde la Cañada del Ebro, tanto de la Cañada Real Soriana en su Ramal de Clavijo, como al de la Colada de la Veguilla.

Para caracterizar la calidad física del aire actual, en el estudio de impacto ambiental se han representado las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 75 y 80 dB(A) para los períodos día y tarde (Ld y Le), calculados con los datos del año 2008. Los resultados obtenidos muestran que la afección sonora no excede de los límites del sistema general aeroportuario, por lo que no se vulneran ninguno de los objetivos de calidad acústica contemplados en la legislación vigente.

El estudio de impacto ambiental caracteriza la calidad química del aire en la situación actual con dos tipos de análisis. Por un lado, el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes (NOx, CO, SOx, HC y PM10) de origen aeroportuario para el

año 2008, y por otro, se ha modelizado el transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. Del global de los resultados obtenidos se puede concluir que, para todos los contaminantes analizados, las concentraciones obtenidas se encuentran por debajo de los límites establecidos por la legislación.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 23 de mayo de 2008, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento inicial del proyecto Actuaciones en el Aeropuerto de Logroño-Agoncillo para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas, con fecha 13 de junio de 2008, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Delegación del Gobierno en La Rioja	–
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno de La Rioja	X
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno de La Rioja	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de La Rioja	X
Dirección General de Política Territorial. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno de La Rioja	–
Dirección General de Turismo. Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno de La Rioja	–
Ayuntamiento de Agoncillo (La Rioja)	X
Ayuntamiento de Logroño (La Rioja)	–
WWF/ADENA	–
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional)	–
Eguzkizaleak	–
S.E.O./BirdLife	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Justificación de la actuación. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que el estudio de impacto ambiental deberá incluir datos concretos que justifiquen la ampliación del aeropuerto. En caso contrario, se deberá tener en cuenta la alternativa 0 o de no actuación.

Medio ambiente atmosférico. La Dirección General de Calidad Ambiental indica que se deberán desarrollar medidas para evitar los impactos producidos por la emisión de polvo y gases derivados del movimiento de la maquinaria. Además, se deberán analizar los niveles de emisión esperados en el recinto aeroportuario y los niveles de inmisión que existirán en su entorno, así como establecer las medidas necesarias.

Asimismo, señala que se deberán analizar los niveles de ruido generados por la actividad del aeropuerto teniendo en cuenta el aumento de tráfico aéreo que se prevé y las medidas pertinentes.

Edafología.—La Dirección General de Calidad Ambiental señala una serie de aspectos a tener en cuenta a la hora de realizar el estudio de impacto ambiental del proyecto:

Deben estimarse los movimientos de tierras (canteras y/o vertederos) originados por las obras.

Se retirará la tierra vegetal y será utilizada posteriormente en los trabajos de restauración vegetal y de restitución del suelo agrícola o forestal, así como en la creación de pantallas de ocultación y amortiguación de ruidos.

Se estimarán los tipos de residuos producidos durante las diferentes actuaciones: ampliación de pistas, nivelaciones, creación y demolición de caminos, etc., y se describirá la gestión de los mismos.

Por otra parte, la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja señala que en el caso de que existan sobrantes de los movimientos de tierras y de la aparición de restos de demoliciones se deberá prever su depósito en vertederos controlados.

Hidrología.—La Confederación Hidrográfica del Ebro señala que el estudio de impacto ambiental deberá recoger un apartado de hidrología o relativo al subsistema hídrico donde se estudie este medio con sus ecosistemas acuáticos, ecosistemas de ribera, interrelación con los cauces, vertidos de aguas, etc., de las alternativas implícitas que se consideren.

Por otra parte, la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja señala que el empleo de carburantes y aceites de la maquinaria deberán ser controlados mediante un adecuado manejo de los mismos y un riguroso mantenimiento de la maquinaria para evitar posibles afecciones sobre la hidrología.

Vegetación.—La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial considera que se deberá tener en cuenta la conservación de una zona fluvial a lo largo del río Leza como zona que permita la preservación de los ecosistemas asociados al cauce y de la calidad del agua, y con el fin de impedir que las actuaciones propuestas limiten su función como corredor ecológico. En el caso de verse afectada esta zona fluvial con motivo de la realización de las obras, se deberán aplicar medidas correctoras con el fin de proceder a su restauración.

Fauna.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que puede producirse afección sobre especies como el aguilucho cenizo («Circus Pygargus») y el sisón («Tetrax tetrax»), entre otras especies de aves, debido a la ocupación de 8.800 m² en un entorno donde se desarrollan cultivos de secano y de regadío, que son propicios para albergar comunidades de estas aves esteparias.

Por otra parte, la Dirección General de Calidad Ambiental señala que en el estudio de impacto ambiental se deberán incluir censos detallados de fauna, tanto en las márgenes del río Ebro colindantes al aeropuerto como en el área destinada a la creación del ILS al este del mismo.

Espacios naturales.—La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que el proyecto puede generar impactos indirectos sobre el LIC sotos y riberas del Ebro (código ES230006) y sobre el hábitat bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba» (código 92A0). Además, la Dirección General de Calidad Ambiental considera que se deben plantear medidas para garantizar que no se va a afectar al hábitat 92A0, como el jalonamiento de la vegetación riparia durante el período de ejecución del proyecto o la adecuación de un calendario de obras adaptado a las especies identificadas en el ámbito de actuación y cuyo objetivo sea evitar las molestias a dichas especies.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Agoncillo considera importante la afección que las obras van a tener en el paraje de La Veguilla, especialmente por la incidencia de la ampliación y adecuación de la cabecera 29 con la instalación de las luces de aproximación al final de este tramo.

Paisaje.—La Dirección General de Calidad Ambiental y la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial señalan que se deberían revegetar los desmontes y taludes producidos por las obras.

Patrimonio.—La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja no detecta afección patrimonial, por lo que no consideran necesario establecer medidas correctoras.

Medio socio-económico.—La Dirección General de Calidad Ambiental indica que se deberían analizar los núcleos de población próximos y los posibles efectos sobre las personas, de la emisión de polvo y gases, ruidos, tráfico de vehículos y otras molestias posibles, causadas durante las obras y durante el funcionamiento del aeropuerto, y establecer las medidas correctoras necesarias.

Programa de vigilancia ambiental.—La Dirección General de Calidad Ambiental señala que se deberá incluir en el estudio de impacto ambiental un plan de vigilancia ambiental que, entre otros aspectos, establezca un monitoreo sobre los parámetros físico-químicos e indicadores biológicos del agua de los ríos Leza y Ebro durante todo el período de duración de los trabajos.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 10 de noviembre de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.—El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 138, de 8 de junio de 2009.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 24 de julio de 2009, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente del proyecto, el cual comprendía el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del mismo.

Durante el proceso de información pública no se han recibido alegaciones.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. AENA solicitó, en cumplimiento del artículo 9.3 del RDL 1/2008, informe a las administraciones afectadas en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto.

Se han recibido informes de los siguientes organismos: De la Dirección General de Medio Natural y de la Dirección General de Política Territorial, ambos de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja, de la Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de La Rioja y del Ayuntamiento de Agoncillo.

La Dirección General de Medio Natural propone como medida correctora para mantener la continuidad de corredor ecológico que forman las riberas del río Leza, la restauración de las riberas del río Leza en el tramo afectado por las obras y aledaños mediante la plantación de especies arbustivas de ribera, dada la imposibilidad de introducción de especies arbóreas en el entorno de la pista de aterrizaje. Para la restauración vegetal se deberán emplear especies autóctonas, siendo conveniente que sean de regiones de procedencia y/o regiones de identificación y utilización de material forestal de reproducción presentes en la Comunidad Autónoma de La Rioja (Catálogo de especies herbáceas y leñosas bajas autóctonas para la revegetación de zonas degradadas en La Rioja, Gobierno de La Rioja, 2003).

El promotor señala a este respecto que en el estudio de impacto ambiental ya se contemplan una serie de medidas relativas a la protección de la vegetación, entre las que se encuentran la reposición de especies herbáceas en los alrededores de la pista de

aterrizaje y despegue. Adicionalmente, se incluirán como medidas para la reposición de la vegetación lo indicado por esta Dirección General.

La Dirección General de Cultura considera que no existe afección patrimonial, por lo que no consideran necesario establecer medidas correctoras.

La Dirección General de Política Territorial indica que se debería considerar la ampliación del límite del Suelo No Urbanizable del Sistema General Aeroportuario, incluyendo las parcelas afectadas por las actuaciones localizadas fuera de dicho límite.

El promotor contesta que está prevista la inclusión de los citados terrenos dentro del Sistema General Aeroportuario del aeropuerto de Logroño-Agoncillo en la próxima revisión de su Plan Director. Igualmente, serán incluidos en el planeamiento territorial y urbanístico.

El Ayuntamiento de Agoncillo informa favorablemente del proyecto, siempre y cuando las actuaciones relativas a la instalación de las luces de aproximación de la actuación «ILS categoría I y adecuación de cabeceras» no interrumpan el paso vecinal a través de los caminos públicos existentes.

El promotor indica que aunque los caminos vecinales, no se encuentren recogidos como servicios afectados, en caso de afectar alguno, siempre está prevista la restauración y reposición de todos los servicios e infraestructuras afectadas como consecuencia de las obras.

4. Integración de la evaluación

a) Análisis ambiental para selección de alternativas.—En el caso del proyecto de adecuación del aeropuerto a las NTAC, se contempla un conjunto de actuaciones encaminadas a contemplar las normas y recomendaciones de seguridad del anexo 14 de OACI, para aeropuertos de categoría 4D. Estas actuaciones están ligadas a la seguridad aeroportuaria y consisten fundamentalmente en mejoras, ampliaciones o sustituciones de elementos ya existentes, por lo que no es posible plantear alternativas viables que puedan ser comparadas y evaluadas. Por ello, se define directamente la única solución que cumple de forma satisfactoria todas las necesidades planteadas.

Por otro lado, en el proyecto de instalación de un ILS de categoría I y adecuación de cabeceras, se ha tenido en cuenta la proximidad del río Ebro en la cabecera 11 Y del río Leza en la 29, por lo que el principal condicionante que acota la distancia de ampliación de la pista son estos dos límites geográficos. Por este motivo, y para evitar que la pista se adentre en el Dominio Público Hidráulico de los dos ríos, se ha dispuesto un recrecido de la cabecera 29 de 150 m y de la cabecera 11 de 50 m.

En cuanto a la instalación del sistema de iluminación de aproximación de precisión de 900 m por la cabecera 29, dado que el sistema sencillo de iluminación de aproximación de 360 m ya está instalado en esta misma cabecera y que el porcentaje de utilización de cabeceras es superior el de la cabecera 29 (80,1%) se considera que la instalación del nuevo sistema de iluminación se realizará por la cabecera 29. Por este motivo, la única solución que cumple con los procedimientos operativos y de funcionalidad de la infraestructura es la instalación del sistema de iluminación de precisión por la cabecera 29.

b) Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

Afecciones acústicas.—Durante la fase de construcción, los efectos sobre el ruido se derivan de las emisiones debidas a las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. Para minimizar estos impactos el promotor propone: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE (modificada por la Directiva 2005/88/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 y planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma de tal forma que se minimicen las afecciones.

En el estudio de impacto ambiental se incluye una modelización acústica de la situación previsible utilizando la versión 7.0 del software INM (Integrated Noise Model), para

determinar las afecciones acústicas en la fase de operación del proyecto, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto de modo que permite determinar la afección a las zonas del entorno del aeropuerto de Logroño-Agoncillo.

Se han analizado dos escenarios de cálculo: Escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones, en el año 2011, y escenario de desarrollo previsible, el año 2025. De los tres períodos temporales definidos para distribuir el tráfico aéreo, se descarta el período nocturno debido al escaso número de operaciones que se desarrollan durante esta fase.

Para la puesta en funcionamiento de las actuaciones proyectadas la afección sonora en el entorno del aeropuerto se localiza en su totalidad en el interior del recinto aeroportuario.

Por otra parte, la afección prevista para el escenario de máximo desarrollo rebasa los límites del sistema general del aeropuerto de Logroño-Agoncillo, alcanzando los terrenos rústicos productivos que se extienden por las inmediaciones de la cabecera 11, pertenecientes al término municipal de Viana, en la Comunidad Foral de Navarra. Esta circunstancia sólo ocurre durante el período diurno, donde se constata la duplicación en el número de operaciones en relación al escenario de puesta en funcionamiento. No se han inventariado viviendas ni equipamientos sensibles expuestos a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica fijados por el Real Decreto 1367/2007, al no establecer este texto legal requisitos de calidad para el uso agrícola.

El promotor propone una serie de medidas para minimizar las afecciones acústicas en la fase de explotación: Reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente con mejoras técnicas en la fabricación de aeronaves, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, y procedimientos operativos de reducción de ruido (disponer de un diseño de trayectorias de despegue de tal manera que se evite, en la medida de lo posible, el sobrevuelo de poblaciones a baja altura; realización de atenuación de ruidos en despegues; instalación de ayudas a la navegación que permitan seguir unas trayectorias con menor dispersión; limitación de la utilización del empuje de reversa; etc.

Afecciones sobre la calidad del aire.–Según el estudio de impacto ambiental, 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. El promotor propone una serie de medidas, entre las que se incluyen: medidas de control del transporte de escombros y materiales, cubriendo la carga mediante lonas; riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra; limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h; correcto mantenimiento de la maquinaria y vehículos de transporte; etc.

Para detectar los posibles impactos que pueden producirse bajo las condiciones de operatividad previstas a partir de la ampliación del aeropuerto de Logroño-Agoncillo según la alternativa seleccionada, se ha llevado a cabo tanto el inventario de emisiones en el escenario de puesta en funcionamiento y futuro, y un análisis de los niveles de inmisión medios anuales de contaminantes generados sobre su entorno en ambos escenarios.

Para la elaboración del inventario de emisiones se ha utilizado el software EDMS (versión 4.5), una herramienta de evaluación de la calidad del aire específica para aeropuertos. Las fuentes de contaminación consideradas han sido aeronaves, vehículos de apoyo en plataforma, vehículos que acceden al aeropuerto y fuentes estacionarias. Se han calculado las emisiones anuales de los siguientes compuestos, expresados en toneladas/año:

Año	CO	HC	NO _x	SO _x	PM ₁₀	CO ₂
2011	8,69	0,54	2,50	0,27	0,01	893
2025	16,28	1,08	4,84	0,53	0,02	1.752

Para el cálculo de los niveles de inmisión para la situación de puesta en servicio de la ampliación del aeropuerto (año 2011) se ha utilizado el programa Aermod, en el que se introduce información detallada de datos meteorológicos, y de la actividad, localización y naturaleza de las fuentes de contaminación. Para conocer la distribución espacial de los

niveles de inmisión medios anuales se han representado los resultados mediante curvas de isoconcentración de NO_x , PM_{10} e hidrocarburos (HC). Para el análisis de los máximos horarios en el entorno del aeropuerto se han simulado 7 puntos sobre las zonas urbanizadas en el entorno del aeropuerto, en los que se obtienen los correspondientes máximos para cada contaminante.

En la siguiente tabla se recogen los valores obtenidos en la simulación de los niveles de inmisión para el año 2011, así como los valores y umbrales vigentes a partir de 2010, de acuerdo con el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO_2 , NO_2 , NO_x , partículas, plomo, benceno y CO.

Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación	Valores límite para la protección de la salud humana
CO octohorario	0,041 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	10 mg/m^3
C_6H_6 anual	0,06 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO_2 anual	0,63 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO_2 horario	0,071 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 18 superaciones anuales)
SO_2 diario	0,015 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 3 superaciones anuales)
SO_2 horario	0,027 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 24 superaciones anuales)
PM_{10} anual	0,0877 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10} diario	0,00040 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 7 superaciones anuales)

(1) Máximo obtenido en uno de los 7 receptores simulados.

(2) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la zona de estacionamiento de aeronaves.

A partir de los datos obtenidos se puede concluir que para todos los contaminantes analizados, las concentraciones obtenidas de la simulación se encuentran muy por debajo de los límites establecidos por la legislación vigente y en ningún caso se superan los límites legales de referencia en las zonas habitadas del entorno del aeropuerto, siendo los niveles inducidos por la actividad sobre estas zonas bajas.

Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de operación se aplicarán medidas recomendadas por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y la FAA (Federal Aviation Administration) para la minimización de los impactos, previamente estudiadas para determinar su viabilidad en las condiciones particulares del aeropuerto, consistentes en: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores, minimización del tiempo de espera de aeronaves, restricción del uso de la reversa, retraso del despliegue del tren de aterrizaje, etc.

Afecciones sobre el suelo.—Las principales afecciones que se producirán sobre el suelo se derivan de la alteración del relieve actual con la nivelación de terrenos y el movimiento de la maquinaria, siendo necesario un movimiento de tierras que se prevé en un volumen total de 355.455 m^3 (111.024 m^3 en desmontes y 243.431 m^3 en terraplén). El proyecto que más movimientos de tierra genera es el de la instalación de ILS y adecuación de cabeceras, donde son necesarios 214.956 m^3 de tierras para la ejecución de terraplén. De estos, 24.640 m^3 proceden de la excavación y 190.315 m^3 procederán de préstamos. Por otro lado, la adecuación a las NTAC conlleva un desmonte de 79.375 m^3 , de los cuales 28.375 m^3 serán reutilizados en la propia obra para la formación de terraplén. Será necesario un aporte de suelo seleccionado desde préstamo de 100 m^3 . Además, para la instalación del sistema de iluminación de precisión será necesaria la adquisición de 8.740 m^2 de terreno dedicado a cultivo, no perteneciente al Sistema General Aeroportuario.

En el estudio de impacto ambiental se recoge un estudio de préstamos, vertederos y gestores de residuos autorizados existentes en las cercanías del aeropuerto de Logroño-Agoncillo, incluyéndose un inventario de canteras, vertederos y gestores autorizados de residuos de construcción y demolición, donde serán llevados los 93.774 m^3 de desmonte a vertedero de las actuaciones y los 3.900 m^3 de escombros generados por las demoliciones y desmontajes.

Además, en la adecuación del aeropuerto a las NTAC la superficie de nivelación ascenderá a 492.450 m^2 . Previamente a la ejecución del movimiento de tierras será preciso

efectuar un despeje y desbroce del terreno en esta zona, así como la retirada de la tierra de origen vegetal que se acopiará para su posterior reutilización. El promotor propone la retirada del suelo vegetal en aquellas zonas donde se produzcan excavaciones o movimientos de tierra, procediendo a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal para su posterior reutilización.

Por otra parte, la utilización de la maquinaria de obra y la gestión de residuos pueden llevar asociada la contaminación de los suelos debido al vertido accidental de sustancias contaminantes.

Para minimizar estos impactos, el promotor propone 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, etc., en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible, así como señalizar y balizar toda la zona de actuación con anterioridad al inicio de las obras. Asimismo, se impermeabilizará el parque de maquinaria y la zona hormigonada contará con un sistema de captación de aguas contaminadas.

Asimismo, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Además, el proyecto especificará la obligación del contratista de desarrollar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Obra, y para la gestión de los residuos peligrosos generados, se cumplirá lo dispuesto por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, sobre Residuos Peligrosos y la Ley 10/1998, de 21 de abril, sobre Residuos.

Afecciones sobre la hidrología.—Se ha proyectado un sistema de drenaje para las Actuaciones para la instalación de ILS categoría I y adecuación de cabeceras, constando de dos líneas principales para cada cabecera que desaguan en los ríos Ebro y Leza y que recogerán las aguas pluviales. Esto puede generar la contaminación directa de la calidad de las aguas de ambos ríos en caso de que esta tuviera algún agente contaminante. Para evitar el vertido directo a los cauces de este agua potencialmente contaminada, el promotor propone la instalación de dos separadores de hidrocarburos, uno para cada conducción procedente de cada cabecera, donde serán tratadas estas aguas de drenaje.

Durante la fase de construcción se originarán impactos debidos a las acciones de desmontaje y demolición, labores de despeje y desbroce de vegetación, movimientos de tierras, etc., dado que pueden originarse vertidos accidentales o modificaciones puntuales de la morfología y, por tanto, de la red de drenaje natural del terreno, alterando los flujos naturales de la escorrentía superficial y habiendo cambios en los procesos de infiltración natural. En la fase de operación, se prolongan en el tiempo estas afecciones.

Entre las medidas a adoptar, se encuentran la adecuación del parque de maquinaria correctamente impermeabilizado, construcción de una balsa de decantación provisional durante las obras para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones, dotar a los campamentos de obra de un sistema de saneamiento adecuado que asegure que no se producirá contaminación de las aguas, y evitar que los trazados de los caminos de acceso a obra o a las canteras y vertederos pasen sobre cauces. Además, en las operaciones que se realicen en las proximidades de cursos de agua, se instalarán barreras filtrantes a base de balas de paja o sacos terreros.

La adecuación de la cabecera 11 superará el Dominio Público Hidráulico (DPH) del río Ebro en una superficie de 15.930 m² y la adecuación de la cabecera 29 superará el DPH del río Leza en unos 1.818 m², por lo que para la ejecución de estas actuaciones se contará con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro.

Las afecciones sobre la hidrología subterránea durante la ejecución de las obras se deben a: alteración de la direccionalidad de la escorrentía, alteración de la infiltración como consecuencia de la implantación de elementos artificiales en la superficie del terreno, alteración en la dinámica de los caudales hídricos subterráneos y vertido de sustancias contaminantes.

En este sentido el promotor propone el mantenimiento de una red de monitoreo utilizando la red de piezómetros actualmente existente, con la posibilidad de incorporar

otros nuevos que sean necesarios. Esta red servirá para controlar la repercusión que pudieran tener sobre las aguas subterráneas las obras de ampliación del aeropuerto y posterior explotación de las nuevas instalaciones del aeropuerto.

Afecciones sobre la vegetación. Con relación a la afección sobre la vegetación de las actuaciones a ejecutar, destaca la desaparición de las comunidades vegetales de pastizales de talla baja, cinco pies arbóreos aislados situados a orillas del río Ebro en las proximidades de la nueva cabecera 11, afección a diversas parcelas de cultivos y una zona de vegetación de ribera a orillas del río Leza, formada por una pequeña repoblación de «*Populus alba*» y un rodal de carrizos («*Phragmites communis*»), tamarices («*Tamarix gallica*»), sauces («*Salix sp.*») y chopos («*Populus nigra*»). Además, el movimiento de la maquinaria puede producir daños sobre masas localizadas en las proximidades del paso de la misma.

Con objeto de minimizar la afección sobre la vegetación, se conservará aquella que no sea estrictamente afectada por las obras y que se halle dentro de los límites de la zona de actuación, marcando mediante cerramiento rígido el perímetro de ocupación para impedir la afección a la vegetación circundante. Además, se procederá a la descompactación del suelo y reposición de especies en toda la superficie en la 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. Además, se habilitarán caminos de obra para los camiones y maquinaria.

Asimismo, se trasplantarán los cinco ejemplares arbóreos afectados en el proyecto de instalación del ILS y adecuación de cabeceras y además aquellos pies de la chopera de repoblación. En caso de que el trasplante no resulte viable se llevará a cabo una reposición de los ejemplares por otros de la misma especie, realizándose en una zona situada dentro del sistema general aeroportuario, cercana a las riberas de los ríos Leza y Ebro, siendo la superficie de reforestación aproximadamente un 20% superior a la de la zona que se haya visto eliminada la cubierta vegetal.

Las acciones del proyecto se ejecutarán en una zona de riesgo de incendio. Por ello se cumplirá con lo establecido en la normativa vigente relativa a incendios forestales: Ley 43/2003 de Montes, Ley 2/1995, de 10 de febrero, de protección y desarrollo del patrimonio forestal de La Rioja y la Orden 7/2008, de 20 de junio, de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial, sobre prevención lucha contra incendios forestales en la Comunidad de La Rioja para la campaña 2008/2009.

Afecciones sobre la fauna.—Las principales afecciones a la fauna en la fase de construcción se producen de forma directa por la alteración y destrucción de los hábitats de las especies animales asociadas a ellos y por las molestias derivadas de las obras. Asimismo, existe riesgo de presencia de vertidos accidentales que, en el caso de producirse en alguno de los ríos afectaría a la fauna acuática.

Las medidas propuestas para minimizar o evitar estos impactos son: realizar una batida de fauna antes del inicio de las obras para establecer las medidas oportunas; realizar una correcta planificación temporal de las obras evitando las actividades de mayor impacto durante los meses que abarca el período reproductor, entre marzo y julio; minimizar la superficie afectada por las obras mediante el jalonamiento y correcta delimitación de un área de seguridad en torno a las riberas de los ríos; eliminar la existencia de lugares atractivos para la fauna, y antes de eliminar el vallado existente, para evitar la entrada de vertebrados en la zona aeroportuaria, se instalará el nuevo vallado.

Por otra parte, en la fase de operación se produce un incremento en el número de operaciones de aeronaves, conllevando un incremento en el riesgo de colisión con la avifauna. Para minimizar esta afección se reforzará el servicio de control de la fauna del aeropuerto, realizando un estudio a largo plazo cuyo objetivo sea caracterizar las dinámicas y rutas de vuelo de la fauna del entorno del aeropuerto, y que contemple la variación estacional de la misma.

Afecciones sobre espacios naturales protegidos. Ningún espacio natural protegido se ve afectado directamente por el proyecto. El espacio más cercano a la zona del proyecto es el lugar de importancia comunitaria (LIC) sotos y riberas del Ebro (código ES230006), situado a más de un kilómetro de distancia al oeste del aeropuerto, aunque podría verse afectado indirectamente por las obras, en caso de producirse un aumento en los sólidos presentes en el caudal del río Ebro o por contaminación de las aguas del mismo.

También puede verse afectado indirectamente por el proyecto el hábitat de interés comunitario bosques de galería de «Salix alba» y «Populus alba» (código 92A0), por el movimiento de maquinaria realizado para la nivelación de la franja de pista.

Para evitar impactos sobre estos espacios se proponen una serie de medidas: localización de los elementos auxiliares de obra fuera de los límites de los hábitats y lo más alejado posible, ocupando la menor superficie posible, señalización y balización toda la zona de obras, medidas para evitar impactos sobre la hidrología y la vegetación anteriormente recogidas en esta resolución, etc.

Afecciones sobre el patrimonio cultural. Ninguno de los bienes etnográficos y arqueológicos identificados en el entorno aeroportuario se encuentran en el área de actuación del proyecto en estudio. Sin embargo, se adoptarán una serie de medidas de carácter general: en el área de actuación se vigilará la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y cualquier modificación de obra o la definición de nuevas áreas de préstamos o de instalaciones auxiliares deberán contar con una prospección arqueológica previa.

Por otra parte, al este del Sistema General Aeroportuario, discurren dos vías pecuarias a ambos márgenes del río Leza, afectadas por la instalación del sistema de luces de aproximación ILS categoría I y por la adecuación de la cabecera 29. Se evitará que los elementos auxiliares de obra ocupen o estén situados en las proximidades de las vías pecuarias que estarán señalizados y balizados adecuadamente, y se seguirá el procedimiento adecuado que establezca la Dirección General de Cultura del Gobierno de La Rioja para la elección del trazado alternativo que garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

Afecciones sobre el paisaje. Para minimizar los efectos sobre el paisaje derivados de las actuaciones se llevará a cabo la restauración ambiental y paisajística en las siguientes zonas: áreas de instalaciones auxiliares y áreas de recuperación de suelos tras la demolición. En el proyecto para la instalación de ILS categoría I y adecuación de cabeceras está prevista la hidrosiembra en una superficie de 292.440 m², mientras que para la adecuación del aeropuerto a las NTAC la superficie estimada es de 104.300 m². Además de las acciones de integración ambiental correspondientes al proyecto constructivo, el promotor asegura que redactará un proyecto de integración paisajística que englobe la totalidad de la superficie potencialmente afectada por los impactos derivados de la ejecución de las diversas obras.

c) Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Afecciones acústicas</i>	
Afección acústica debido a las obras y al funcionamiento de la ampliación del aeropuerto.	<p>Fase de construcción: Utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE; correcta planificación de las obras.</p> <p>Fase de operación: Reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido.</p>
<i>Calidad del aire</i>	
Aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra. Emisiones de contaminantes de origen aeroportuario.	<p>Fase de construcción: Medidas de control del transporte de tierras y escombros; riego periódico de los caminos de obra, etc.</p> <p>Fase de operación: Rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores, minimización del tiempo de espera de aeronaves, planificación trayectorias de los vehículos de apoyo en tierra, restricción del uso de la reversa, etc.</p>

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Alteración del relieve actual. Contaminación del suelo.	<p style="text-align: center;"><i>Suelo</i></p> Estudio de préstamos, vertederos y gestores de residuos autorizados. Concentración y delimitación de instalaciones y elementos auxiliares de obra. Acopio, mantenimiento y reutilización de tierra vegetal. Se llevará acabo un Plan de Gestión de Residuos.
Arrastres de sólidos hacia los cauces. Alteración de la calidad de las aguas. Alteración de la hidrología subterránea.	<p style="text-align: center;"><i>Hidrología</i></p> Instalación de separadores de hidrocarburos. Parque de maquinaria impermeabilizado, barreras filtrantes, etc. Mantenimiento de la Red de monitoreo compuesta por la red de piezómetros actualmente existente o por la que pueda incorporarse.
Eliminación de vegetación debido a las obras. Incremento del riesgo de incendio.	<p style="text-align: center;"><i>Vegetación</i></p> Balizamiento de la zona de obras, trasplante de ejemplares afectados, reposición de ejemplares si no es posible su trasplante. Cumplimiento de la normativa vigente relativa a incendios forestales.
Molestias a la fauna y alteración de hábitats. Incremento de riesgo de colisión de la avifauna en fase de explotación.	<p style="text-align: center;"><i>Fauna</i></p> Planificación temporal de las obras. Eliminación de lugares atractivos para la fauna. Instalar el nuevo vallado de seguridad de manera previa a eliminar el existente. Refuerzo del servicio de control de fauna del aeropuerto.
Afección indirecta sobre el LIC sotos y riberas del Ebro y el hábitat de interés comunitario 92A0.	<p style="text-align: center;"><i>Espacios naturales protegidos</i></p> Localización de elementos auxiliares de las obras fuera de los límites de estos espacios, señalización y balización de la zona de obras, medidas para evitar afecciones sobre la hidrología y vegetación, etc.
Afección a yacimientos no descubiertos.	<p style="text-align: center;"><i>Patrimonio cultural</i></p> Vigilancia en las obras por la posible aparición de restos arqueológicos.
Afección al paisaje debido a las actuaciones del proyecto.	<p style="text-align: center;"><i>Paisaje</i></p> Restauración ambiental y paisajística de áreas de instalaciones auxiliares. Proyecto de integración paisajística.

5. Condiciones al proyecto

En relación con lo planteado por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino sobre la posibilidad de producirse una afección indirecta sobre el LIC sotos y riberas del Ebro, debido a períodos de contaminación fortuitos originados por la ejecución de las actuaciones, se deberán cumplir las medidas para minimizar impactos sobre la hidrología recogidas en el estudio de impacto ambiental por el promotor. Además, se incluirá en el plan de vigilancia ambiental la ejecución de informes periódicos sobre la calidad de las aguas, que serán remitidos al organismo competente en la materia del Gobierno de La Rioja.

Previo al inicio de las obras, se determinará en el proyecto constructivo el tipo y la ubicación exacta de las balsas de decantación para las aguas pluviales del aeropuerto,

que eviten el arrastre de vertidos accidentales y de sedimentos procedentes de los movimientos de tierra durante las obras.

Se utilizarán preferentemente las vías de acceso existentes.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido preverse en la fase de estudio. Los principales controles previstos son:

Protección acústica: Control de la minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria de obra, y planificación de las actuaciones de obra.

Protección de la calidad química del aire: Control de la emisión de polvo y partículas en suspensión, y control de las emisiones de la maquinaria.

Protección de los suelos: Control de la recuperación de la capa superior del suelo y de la tierra vegetal, control de los caminos auxiliares, zonas de tránsito de vehículos y de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, y control sobre contaminación de suelos y vertidos accidentales.

Protección del sistema hidrogeológico y de la calidad de las aguas: Seguimiento de los dispositivos de limpieza y mantenimiento de maquinaria en obra y de las instalaciones de saneamiento en obra, seguimiento de los dispositivos para la protección de los cauces superficiales, y seguimiento de la calidad de las aguas subterráneas.

Protección de la vegetación: Control de la minimización de la afección a la vegetación.

Protección de la fauna: Control de la correcta aplicación de las medidas previstas para minimizar la afección sobre la fauna.

Protección del patrimonio cultural: vigilar la aparición de restos arqueológicos durante las obras.

Vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.

Control de la correcta ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones y elementos auxiliares de obra.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística: Control de la preparación del terreno y extensión de la tierra vegetal, control de la ejecución de las siembras, hidrosiembras y plantaciones, desmantelamiento de las instalaciones auxiliares, limpieza de obra y autorizaciones ambientales.

Gestión de residuos: Control de la gestión de residuos urbanos, inertes, peligrosos.

Fase de operación: Programa de control y vigilancia de la calidad de aire.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Logroño-Agoncillo concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Dirección de Medio Ambiente para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 29 de septiembre de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

ACTUACIONES EN EL AEROPUERTO DE LOGROÑO-AGONCILLO

