

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

**19631** *Resolución de 1 de diciembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación aparcamiento: pavimentación y urbanización en el aeropuerto de San Sebastián.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, 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. Antecedentes. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*—El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El aeropuerto de San Sebastián se encuentra junto a la desembocadura del río Bidasoa, en el término municipal de Hondarribia (Guipúzcoa), a unos 22 km de San Sebastián y a 5 km de Irún. Está ubicado en el área denominada bahía de Txingudi.

Según la revisión de octubre de 2009, el aeropuerto de San Sebastián presenta unas previsiones de crecimiento en el tráfico de pasajeros y operaciones desde el año 2010 al año 2025, en el cual se prevé que el tráfico de pasajeros totales llegue a los 613.890 y el de aeronaves a 16.475, en relación con los 403.191 pasajeros y 12.282 aeronaves registrados en el año 2008. Atendiendo a esta demanda, se desprende la necesidad de adecuar el aeropuerto para poder adaptarse a la situación prevista, por lo que será necesario garantizar los niveles de calidad en el tratamiento del tráfico de vehículos a corto, medio y largo plazo, así como en horas punta, siendo por lo tanto, necesario la ampliación del aparcamiento público de vehículos.

Por tanto, el objeto del proyecto consiste en la ejecución de diferentes actuaciones a desarrollar en el subsistema de operaciones aeroportuarias para mejorar la fluidez del tráfico de vehículos y la facilidad de aparcamiento, incluyendo la creación de vías de acceso y salida de este.

El actual aparcamiento del aeropuerto de San Sebastián, situado frente al edificio terminal de pasajeros, cuenta con 337 plazas para vehículos privados y 48 para vehículos de alquiler. Actualmente, las plazas disponibles no cubren la demanda de estacionamiento en los días de tráfico punta, por lo que se pretende ampliar 211 plazas la capacidad actual del aparcamiento.

Las actuaciones que se llevarán a cabo en el aeropuerto de San Sebastián, dentro del subsistema de actividades aeroportuarias son las relacionadas, con la pavimentación y urbanización necesarias para la ampliación del aparcamiento, en las inmediaciones de la central eléctrica y la rotonda de acceso, ocupando una superficie de 5.460 m<sup>2</sup>. En concreto, las actuaciones previstas son:

Ampliación del aparcamiento público de vehículos: la nueva superficie de aparcamiento dispondrá de 211 plazas, siendo por tanto el total de éstas de 629, de las cuales 434 serán de carácter público (206 plazas más que en la actualidad) y 5 plazas se destinarán específicamente a minusválidos.

Creación de nuevos accesos y salidas de aparcamiento: existirán dos viales de un solo sentido con una anchura de 5,5 metros cada uno, y un vial central, de doble sentido, con una anchura de 10,5 m.

Instalación de un sistema de control de acceso y salida.

Para ello será necesario proceder a lo siguiente:

Desmontaje y demolición de una serie de instalaciones como pavimentos, bordillos y aceras que generarán 275 m<sup>3</sup> de residuos que se transportarán a vertedero autorizado. Al ser necesario un ajuste de la rasante final del aparcamiento al terreno existente y salvar el desnivel presente, se construirá un talud de cota descendente.

Movimiento de tierras, despeje, desbroce y retirada de 1.092 m<sup>3</sup> de tierra vegetal de una zona de cultivo. En cualquier caso, para la nivelación de la parcela, se requieren 10.920 m<sup>3</sup> de material seleccionado de préstamos.

Pavimentación del nuevo aparcamiento.

Canalización de la red de drenaje mediante dos estructuras de hormigón, en las que cada 15 m se instalarán imbornales para evacuar las aguas de la calzada, que finalmente vierten a un pozo que conduce el agua recogida a la red existente.

Iluminación del aparcamiento y del vial que se realizará desde las propias marquesinas, cuyos puntos de luz se alimentarán desde un nuevo centro de mando y un cuadro de baja tensión situado en la central eléctrica.

Instalación en las vías de entrada y de salida del aparcamiento de marquesinas de emisión y lectura de tickets, así como de barreras de paso y carteles informativos. Además se instalará un sistema de videomonitorización.

Conexión de la ampliación del aparcamiento con el edificio terminal mediante una acera peatonal.

La realización de estas actuaciones supone la afección a una serie de servicios, como canalizaciones subterráneas y línea telefónica aérea que será necesario desviar y soterrar, y la creación de dos nuevos accesos de entrada y salida que condicionarán el tránsito por la rotonda de acceso del aeropuerto. Igualmente los bordillos y las aceras que se afecten serán repuestos.

Asimismo, el proyecto contempla el ajuste de la rasante final del aparcamiento al terreno existente en la zona de la rotonda y de los viales de entrada al aeropuerto, ya que en la actualidad la parcela donde se ubicará la ampliación del aparcamiento se sitúa en una cota más baja respecto a la carretera N-638 de acceso al aeropuerto. Para salvar este desnivel se construirá un talud de cota descendente, desde el final del aparcamiento hasta la zona de acceso al mismo.

Al tratarse de una nueva estructura concreta, que mejora y amplía las existentes y que se inserta en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, el planteamiento de alternativas está condicionado por la configuración actual del aeropuerto y la disponibilidad de terrenos, lo que determina que la ampliación del aparcamiento se sitúe al oeste del actual, colindante con el mismo.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.*—El entorno aeroportuario se encuentra muy antropizado, con una distribución muy parcelada que ha favorecido la degradación de la vegetación, quedando solamente una representación de la vegetación original en las áreas protegidas o en parcelas de pequeña extensión. La vegetación existente se caracteriza por la existencia de plantas herbáceas de carácter ruderal-nitrófilo junto a caminos, carreteras y parcelas donde se ha dejado de cultivar, prados juncales que se instalan sobre terrenos con el nivel freático casi superficial y vegetación de marismas que se encuentra vinculada al movimiento de las mareas con dos áreas bien diferenciadas, una en la zona más próxima a la bajamar dominada por praderas, y otra en la zona más alta en la que aparece un estrato arbustivo.

En lo que respecta al interior del recinto aeroportuario, se distinguen dos zonas con presencia de vegetación, por un lado la zona situada entre el actual vallado y la pista de vuelo, donde se encuentra una balsa de agua salada, bordeada por especies tales como: «*Fraxinus excelsior*», «*Betula alba*», y arbustos de las especies «*Tamarix sp.*», «*Rubus ulmifolius*», «*Buddleja davidii*» y «*Baccharis halimifolia*». Además, se pueden encontrar formaciones

herbáceas típicas de zonas marismas como «*Juncus maritimus*», «*Scirpus maritimus*», «*Scirpus lacustris* ssp. *tabernaemontani*», «*Altea officinalis*» y «*Arundo donax*». Y por otro lado, también dentro de la zona de servicio aeroportuario, existen una serie de parcelas dedicadas al cultivo, que en la actualidad están abandonadas. Una de estas parcelas es la que ha sido propuesta para albergar el nuevo aparcamiento. La vegetación presente es en su mayor parte de tipo herbáceo, sobre todo de la familia Compositae. La representación arbustiva más importante corresponde a las especies de «*Rubus ulmifolius*» y «*Sambucus nigra*». Además se encuentran pies arbóreos de *Juglans regia*, «*Platanus hispanica*», «*Fraxinus excelsior*», «*Ficus carica*», «*Prunus avium*», «*Pyrus communis*» y «*Eriobotrya japonica*».

Por otro lado, citar en el entorno los siguientes hábitats naturales de interés comunitario incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

1110 Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda.

1150\* Lagunas costeras, prioritario.

1310 Vegetación anual pionera con *Salicornia* y otras especies de zonas fangosas o arenosas.

1320 Pastizales de *Spartina* («*Spartinion maritimi*»).

91E0\* Bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*» («*Alno-Padion Alnion incanae*», «*Salicion albae*»), prioritario.

6510 Prados pobres de siega de baja altitud («*Alopecurus pratensis*», «*Sanguisorba officinalis*»).

7230 Turberas bajas alcalinas.

En cuanto a la fauna presente en la zona, la presencia del estuario del Bidasoa, así como la localización de su bahía, determina la presencia de un gran número de aves migratorias. Consecuencia de los diferentes tipos de hábitats presentes en la zona (medio marino, medio fluvial, fangos intermareales, carrizales, campiña atlántica, masas forestales y suelo urbano) se pueden diferenciar hasta 302 especies de vertebrados.

Dentro de estas especies, tres se encuentran catalogadas en peligro en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (CNEA), según el Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo: la pardela balear («*Puffinus mauretanicus*»), el avetoro común («*Botaurus stellaris*») y la cigüeña negra («*Ciconia nigra*»). Por su parte, el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas (CVEA), según el Decreto 167/1996, de 9 de julio, contempla tres especies en peligro: la buscarla unicolor («*Locustella luscinioides*») y el carricerín común («*Acrocephalus schoenobaenus*») y la nutria paleártica («*Lutra lutra*»). El CNEA además incluye cuatro especies como vulnerables: alimoche común («*Neophron percnopterus*»), milano real («*Milvus milvus*»), aguilucho cenizo («*Circus pygargus*») y águila pescadora («*Pandion haliaetus*»), todas ellas rapaces en paso, con la excepción del alimoche común que es estival en el área.

Los espacios naturales más cercanos al ámbito de actuación son:

Dentro de los espacios de la Red Natura 2000: el lugar de importancia comunitaria (LIC) de Txingudi-Bidasoa (ES2120018), situado al sureste del aeropuerto y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) de Txingudi (ES0000243) y situado al sureste del aeropuerto.

El humedal RAMSAR denominado Txingudi (3ES048), con una extensión de 127,6 ha y situado al sureste del sistema general aeroportuario.

Por otra parte, el área importante para las aves (IBA) número 037 Estuario del Bidasoa (Txingudi) que abarca 525 ha ocupando todo el sistema general aeroportuario.

Al sur, en cabecera de pista, se encuentra la desembocadura de la regata de Jaizubia la cual presenta una longitud de unos 5 kilómetros y se localiza a unos 650 metros de la parcela a urbanizar.

Dentro del recinto aeroportuario se sitúa la denominada balsa del aeropuerto, laguna con una superficie aproximada de 15.800 m<sup>2</sup>. El aporte principal de agua es debido al acuífero y a la recepción de las aguas pluviales, siendo el aporte de la ría durante la pleamar es muy limitado. En cuanto a las aguas subterráneas, la zona de estudio se encuentra en el sistema acuífero 5.91 denominado Unidad de Navarniz-Izarraitz-Tolosa.

Respecto al patrimonio cultural, en el entorno aeroportuario se encuentra el casco antiguo de Hondarribia, cuyas murallas, puertas y castillo están catalogados como bienes

de interés cultural (BIC) y como zona arqueológica por el Gobierno Vasco, elementos que no se verán directamente afectados por la ejecución de las obras. En el interior del sistema general aeroportuario tampoco hay ningún elemento patrimonial que pueda ser afectado.

La normativa urbanística vigente del municipio de Hondarribia se corresponde con las normas subsidiarias de planeamiento municipal, tipo b), aprobadas en 1997, y que han sufrido diferentes modificaciones referidas a distintas áreas, la última de ellas el 26 de diciembre de 2008.

Además el término municipal de Hondarribia está sujeto al Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que remite la planificación ambiental o del medio natural a diferentes subámbitos, entre los que en su artículo 3, punto 4, indica que el área húmeda correspondiente a Txingudi será ordenada por el Plan Especial de Ordenación del mismo. Por Orden de 29 de julio de 1994, del Consejero de Urbanismo y Vivienda y Medio Ambiente, se aprobó el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi.

Posteriormente, se aprobó la Orden de 1 de marzo de 1994 relativa al Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi, recayente en los términos municipales de Irún y Hondarribia y, por incompatibilidad con el plan urbanístico, la Orden de 26 de septiembre de 2001, del Consejero de Ordenación de Territorio y Medio Ambiente, por la que se aprueba definitivamente el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi, en la parte recayente en el término municipal de Hondarribia. La parcela de actuación, parcialmente, está clasificada como zona de protección agrícola en este Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi por su uso tradicional agrícola a mantener.

Por otro lado, la parcela donde se propone realizar la ampliación del aparcamiento pertenece a la zona de reserva del sistema general aeroportuario, delimitada por el Plan director del aeropuerto de San Sebastián, aprobado por Orden Ministerial de 13 de julio de 2006 (publicada en el BOE número 189, de 9 de agosto de 2006).

Actualmente, las normas subsidiarias de Hondarribia no han incorporado el límite del sistema general aeroportuario aprobado por el Plan director, estando el área donde se va a localizar la ampliación del aparcamiento clasificada como sistema general de espacios libres.

Finalmente, en la parcela se produzca un solapamiento, de unos 272 m<sup>2</sup> entre el sistema general aeroportuario, aprobado por Orden de 13 de julio de 2006, y el dominio público marítimo terrestre definido por la Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio).

### 3. Resumen del proceso de evaluación.

#### 3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 8 de mayo de 2008, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Ampliación aparcamiento: pavimentación y urbanización en el aeropuerto de San Sebastián para decidir sobre el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 16 de junio de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en el País Vasco.	X
Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa.	X
Dirección de Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección de Ordenación del Territorio del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	–
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	X
Dirección de Calidad Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	–
Dirección de Aguas del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.	—
Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.	X
Diputación Foral de Guipúzcoa.	–
Ayuntamiento de Hondarribia.	–
Ayuntamiento de Irún.	–
WWF/ADENA.	–
Ecologistas en Acción – CODA (Conferencia Nacional).	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO)/BirdLife.	–
Greenpeace.	–
Asociación Cultural Eguzkizaleak.	–

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

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que el proyecto no se sitúa sobre espacios incluidos en la Red Natura 2000, si bien podría afectar de manera indirecta a la ZEPA ES0000243 Txingudi, al LIC ES2120015 río Urumea, al humedal Ramsar Txingudi y a la IBA número 37 Estuario del Bidasoa (Txingudi), ni se han detectado hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la Red Natura 2000 potencialmente afectados por el proyecto.

Se informa que el área de Txingudi tiene una importancia estratégica geográfica en los movimientos de las especies migratorias, tanto para los efectivos de aves continentales que evitan la cadena pirenaica, como para la corriente de aves marinas y acuáticas que migran siguiendo la línea costera. Asimismo, se comunica que a 1.000 m del aparcamiento se encuentra la desembocadura de la regata de Jaizubia, con buena vegetación de ribera que alberga numerosa avifauna, y muy cercana se ubica una zona de Protección Especial de Txingudi denominada balsa del aeropuerto, pequeña laguna de influencia mareal y orillas arboladas que juega un importante papel como refugio de fauna.

Por otro lado, considera que el proyecto podría afectar a las varias especies de avifauna como milano real («*Milvus milvus*»), cormorán moñudo («*Phalacrocorax aristotelis*»), espátula común («*Platalea leucorodia*»), entre otras, y mamíferos como visón europeo («*Mustela lutreola*») y murciélago ratonero gris («*Myotis nattereri*»), entre otros.

Considerando todo lo anterior, la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal estima que el proyecto puede tener repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000, y por tanto considera necesario su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, proponiendo una serie de recomendaciones y medidas para una mayor protección de la Biodiversidad a incluir en el estudio de impacto ambiental: Justificación de la actuación y la dimensión del proyecto con estudios previos de afluencia de tráfico y alternativas constructivas, definición de la relación del proyecto con las actuaciones propuestas en el Plan Director del Aeropuerto de San Sebastián, prospección de la fauna que ponga de manifiesto la presencia en el área de influencia del proyecto de las especies existentes y sus pasos y movimientos habituales, planificación de las obras para evitar la afección durante los periodos de nidificación, cría y migración de las aves de la ría. Además, considera que los movimientos de maquinaria deberán ser controlados para generar las menores molestias sobre los espacios protegidos existentes. Asimismo, se asegurará que la red de recogidas de aguas existente tiene las dimensiones y filtros o tratamientos necesarios para que no se produzcan nuevas afecciones por vertidos a la ría. Además propone que todas las farolas o luminarias deberán contemplar medidas que

eviten la dispersión de luz, recomendándose el empleo de lámparas de sodio de baja presión. Por otro lado, se informa que la ubicación de préstamos y vertederos necesarios deberán encontrarse fuera de los límites del Espacio Protegido y sin causarles afección indirecta, mientras que para compensar la generación de gases de efecto invernadero por la maquinaria, se deberán contemplar medidas adicionales como la reforestación de zonas apropiadas con especies adecuadas o la participación en algún tipo de programa que esté realizando éstas o similares actuaciones con garantías de ejecución.

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco remitió dos informes en consultas previas, en el primero de ellos, de fecha 18 de agosto de 2008, indica que el proyecto no afecta a espacios incluidos en la Red Natura 2000 o Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Autónoma del País Vasco, únicamente se afectará a parcelas con cultivos hortícolas. Asimismo, indica que no se han detectado especies de flora amenazada o de interés en el área de estudio y respecto a la fauna, el área de estudio se ha definido como zona de distribución preferente para el lagarto verdinegro («*Lacerta schreiberi*»). Además, señala que el ámbito de estudio no coincide con ninguno de los elementos estructurales de la red de corredores ecológicos de la Comunidad Autónoma del País Vasco ni coincide con paisajes catalogados en el anteproyecto Catálogo de paisajes sobresalientes y singulares de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Finalmente, comunica que el proyecto se encuentra dentro del ámbito del Plan territorial sectorial de protección y ordenación del litoral (Decreto 43/2007, de 13 de marzo) y, además, se encuentra dentro del ámbito del Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi, y que las parcelas donde se ubicará el aparcamiento están sujetas a Protección Agrícola, considerándose espacios con notable capacidad agrícola, en los que interesa mantener y proteger los usos agrarios tradicionales. Indica que el uso previsto en el proyecto no guarda relación con las actividades agrícolas, concluyendo que el proyecto contraviene las regulaciones del Plan Especial de Txingudi.

En un segundo informe, de fecha 9 de junio de 2009, la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental reitera todo lo expuesto en el informe anterior y hace especial hincapié en la coincidencia de la parcela objeto de estudio con el área ordenada por el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi y con el Plan director del aeropuerto de San Sebastián señalando que no corresponde a esa Dirección General pronunciarse sobre el planeamiento que debe prevalecer en el espacio.

Además, en lo referente a la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental (siguiendo los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de evaluación de impacto ambiental de proyectos), indica que, teniendo en cuenta las características del proyecto (tamaño del proyecto, efecto acumulativo, utilización de recursos naturales, generación de residuos, contaminación, etc) no recomienda su sometimiento a evaluación de impacto ambiental, según la ubicación del proyecto señala que el ámbito objeto de proyecto conserva un uso tradicional agrícola a mantener, lo que motivó su inclusión dentro de la zona de protección del Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi y según las características del potencial impacto (extensión del impacto, carácter transfronterizo, magnitud y complejidad, etc.) tampoco recomienda el sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

La Delegación del Gobierno en el País Vasco indica que la Demarcación de Costas del País Vasco ha presentado un informe en el que señala que no se puede apreciar con claridad si el proyecto linda o invade la zona de servidumbre de protección. Asimismo indica que en ninguno de los planos se refleja el deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado ni la zona afectada por servidumbre de protección, debiendo representarse ambas.

La Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa incluye un informe del Servicio Provincial de Costas en Guipúzcoa, el cual señala que la actuación no invade la zona de dominio público marítimo-terrestre ni la servidumbre de tránsito, aunque sí podía invadir ligeramente la zona de servidumbre de protección. Asimismo, indica que cualquier afección al dominio público marítimo-terrestre y sus zonas de servidumbre tránsito y protección, debe regularse según la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas, y en el Reglamento general para su desarrollo y ejecución.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco señala que no existe ningún elemento de interés cultural que pueda verse afectado por el proyecto.

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 12 de mayo de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el traslado de consultas al promotor, notificándole el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental e indicando la amplitud y nivel de detalle que deberá tener el estudio de impacto ambiental.

3.2 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 de la Dirección de Medio Ambiente de AENA, en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) número 301, de 15 de diciembre de 2009.

Trascurrido el plazo de información de pública, con fecha 12 de marzo de 2010, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el expediente completo, es decir, una copia de dicho proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública no se recibieron alegaciones, tal y como informa la Subdelegación del Gobierno en Guipúzcoa en un fax remitido con fecha de 11 de febrero de 2010 a la División de Estrategia y Mediación Medioambiental de AENA.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado.—En cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, con fecha 10 de diciembre de 2009, el estudio de impacto ambiental fue remitido a aquellos organismos que fueron consultados en la fase de consultas previas.

Se ha recibido contestación de tres organismos: la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco, la Secretaría General de la Delegación del Gobierno en el País Vasco y la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Los aspectos ambientales más destacados de las contestaciones recibidas y las respuestas dadas por el promotor son:

La Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco en su informe destaca la incompatibilidad del proyecto con la regulación de usos del Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área del Txingudi». Además indica que los aspectos más relevantes medioambientalmente son los señalados en sus dos informes anteriores de consultas previas.

El promotor asume que en la parcela donde se proyecta construir el aparcamiento coinciden dos instrumentos de planificación, el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi aprobado según la Orden de 26 de septiembre de 2001, del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, según el cual la parcela está clasificada como de protección agrícola, y el Plan Director del aeropuerto de San Sebastián, aprobado por Orden Ministerial de 13 de julio de 2006 según el cual la parcela se incluye en la zona de reserva del sistema general aeroportuario, existiendo una diferencia entre los usos definidos por cada uno de ellos y considera que lo dispuesto en el Plan Director prevalece sobre el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área del Txingudi basándose en lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar de la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que:

En primer lugar, que el estudio de impacto ambiental deberá tener en cuenta toda la normativa vigente. En lo referente a la legislación de costas del Estado se pone de manifiesto que la compatibilidad de la propuesta con la legislación de costas se valorará cuando el instrumento urbanístico sea presentado en la Dirección General de Sostenibilidad

de la Costa y del Mar, a través del Servicio Periférico de Costas, para la emisión de los informes previstos en los artículos 112 y 117 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas. Será al estudiar el documento sometido a tramitación, cuando se podrá comprobar el cumplimiento de las limitaciones que la Ley de Costas establece para su ámbito de incidencia, y la adecuación de los usos propuestos por el planeamiento en las diferentes zonas de afección, a las disposiciones de dicha Ley.

El promotor en su contestación indica que la parcela se encuentra dentro del deslinde de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre, en zona ya antropizada, en la que no hay contacto directo con el límite costero. Además indica que se realizará un análisis de compatibilidad cuando se presente el instrumento urbanístico en la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En la actualidad las normas subsidiarias de Hondarribia, aprobadas en 1997, no han incorporado el límite del sistema general aeroportuario aprobado por el Plan director en 2006, por lo que, de hecho, el área donde se va a localizar la ampliación del aparcamiento está clasificada como sistema general de espacios libres; el promotor indica que en el momento en el que se modifique el planeamiento se emitirá el informe al que hace referencia el artículo 112 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

En segundo lugar informa que, para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre, se precisa que se tramite el oportuno título de ocupación, momento en el que se procederá a la valoración adecuada de todos los aspectos necesarios para tomar la decisión correspondiente de acuerdo con lo dispuesto en la legislación de costas, sin que del análisis de la documentación remitida resulte posible deducir con el detalle suficiente si los mismos son compatibles con lo indicado en la citada legislación.

El promotor en su contestación indica que solicitará las autorizaciones necesarias para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, al Servicio Provincial de Costas en Guipúzcoa de la Demarcación de Costas en el País Vasco y al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

Por último, informan que las obras se desarrollarán dentro de los límites del área importante para las aves (IBA) número 37 Estuario del Bidasoa (Txingundi), área importante de concentración de diversos ejemplares de aves ligadas a zonas húmedas. Por otro lado, podrían ser afectados de forma indirecta la ZEPA ES0000243 Txingundi y el LIC ES2120015 río Urumea. Por tanto, se deberán planificar las obras de forma que no afecten al periodo de cría y nidificación de las aves presentes. Además, sería necesario que todas las luminarias contaran con sistemas para evitar la contaminación lumínica, y sería conveniente plantar una pantalla vegetal.

El promotor responde que en el estudio de impacto ambiental que estas medidas ya han sido consideradas convenientemente, tanto la planificación de las obras como las encaminadas a minimizar la afección lumínica, e indica que en el proyecto constructivo se incluirá un anejo de integración ambiental y restauración paisajística en el que se analizará la conveniencia de colocar una pantalla vegetal de especies autóctonas.

La Secretaría General de la Delegación del Gobierno en el País Vasco en su escrito informa que la Agencia Vasca del Agua ha emitido informe en el que indica que la zona sur del aparcamiento proyectado invade, en parte, la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre en 272,7 m<sup>2</sup>. Además, se insta a solicitar autorización a dicha Agencia por ser el organismo responsable de esa superficie ocupada.

El promotor en su contestación indica que la parcela se encuentra dentro del deslinde de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre, en una zona ya antropizada, en la que no hay contacto directo con el límite costero. Además, indica que solicitará las autorizaciones necesarias para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, al Servicio Provincial de Costas en Guipúzcoa de la Demarcación de Costas en el País Vasco y al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

c) Fase previa a la declaración de impacto. Con fecha 22 de septiembre de 2010 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino solicitó al promotor, mediante fax, un informe complementario sobre



la relación existente entre el Plan Director del aeropuerto de San Sebastián y el Plan Especial de Protección y Ordenación de los Recursos Naturales del Área del Txingudi.

Con fecha 27 de septiembre de 2010 se recibe la contestación al respecto dada por la Secretaría General Técnica de Aena en la que se informa lo siguiente:

El artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del Orden Social determina que los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán los aeropuertos y su zona de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria. En esta línea, el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en su artículo 8, recoge que a los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Igualmente, la disposición adicional segunda del Real Decreto citado, establece la necesidad de que las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitan al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél, informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio. Asimismo, la misma disposición adicional continúa otorgando carácter vinculante al informe anteriormente expresado en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, disponiéndose al efecto que será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. Finalmente, para el caso de que la Administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, lo que nuevamente pone de manifiesto la primacía del ejercicio de la competencia exclusiva del Estado en lo que se refiere a aeropuertos de interés general sobre las urbanísticas de otras administraciones como resulta ser singularmente las ejercidas a través del Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi.

Además, AENA en su informe señala que la propia Orden de 26 de septiembre de 2001, del Consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se aprueba definitivamente el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi, en la parte recayente en el término municipal de Hondarribia, reconoce que dicho Plan especial es un instrumento general de ordenación urbana al indicar que en virtud del artículo 4.3 de la Ley 5/1998, de 6 de marzo, de medidas urgentes en materia de régimen del suelo y ordenación urbana, corresponde al Gobierno Vasco, a través de este Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, la tramitación de este expediente, por tratarse de un Plan Especial formulado en desarrollo de Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal y que resulta preciso para el ejercicio de las competencia que por razón de la materia le están atribuidas.

Asimismo, como se recoge también en el expositivo de la Orden de aprobación del Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi, éste es un instrumento que goza de cobertura urbanística en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Hondarribia, instrumento de ordenación territorial que en su día fue aprobado al amparo de las previsiones contenidas en el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de

abril. Dicho Real Decreto determina en el apartado 1 de su artículo 17 que en desarrollo de las previsiones contenidas en los planes generales municipales, en los planes directores territoriales de coordinación o en las normas complementarias y subsidiarias del planeamiento deberán redactarse, si fuere necesario, planes especiales para la ordenación de recintos y conjuntos artísticos, protección del paisaje y de las vías de comunicación, conservación del medio rural en determinados lugares, reforma interior, saneamiento de poblaciones y cualesquiera otras finalidades análogas, sin que en ningún caso puedan sustituir a los planes generales municipales como instrumentos de ordenación integral del territorio. Por tanto, el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi opera en régimen de subordinación en este caso de las Normas Subsidiarias de Planeamiento de Hondarribia las cuales actúan con carácter supletorio en los municipios o partes de los mismos en los que no exista plan de ordenación.

Además, AENA señala que, dentro del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto se recibieron sendas comunicaciones de la Dirección de Biodiversidad y Participación, de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco. En el primero, fechado el 18 de agosto de 2008, en el apartado 3.2.1 Plan Especial de Txingudi, recoge que se detectó la necesidad de crear una figura urbanística que diera soporte legal y económico a futuras actuaciones en este espacio, y que finalmente se definió como Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi y en el segundo, fechado el 9 de junio de 2009, en el apartado 3.1 Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi señala que el ámbito es regulado también por el Plan director del aeropuerto de San Sebastián. En ese sentido cabe señalar que no corresponde a esta Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental pronunciarse sobre el planeamiento que debe prevalecer en el espacio. De esta contestación el promotor deduce que el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi no tiene origen en la conservación del medio natural dado que, en caso contrario, la Dirección de Biodiversidad sí sería competente para pronunciarse sobre dicho planeamiento.

Finalmente AENA concluye que, una vez aprobado el plan director de un aeropuerto, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana entre los que se incluyen las normas complementarias y subsidiarias del planeamiento no pueden incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria y menos aún un instrumento como el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi que fue formulado al amparo de las mismas.

#### 4. Integración de la evaluación.

4.1 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor:

Afección a Red Natura 2000 y espacios naturales protegidos: El estudio de impacto ambiental indica que el aeropuerto de San Sebastián se encuentra en una zona con varios espacios naturales en su entorno, sin embargo la ejecución del proyecto no afecta directamente a espacios incluidos en la Red Natura 2000, humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar, hábitats naturales de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, o espacios recogidos en la Ley 16/1994, de 30 de junio, de conservación de la naturaleza del País Vasco.

Por otro lado, el estudio de impacto ambiental indica que la totalidad de la parcela objeto de proyecto está incluida en el área declarada de importancia para las aves (IBA) número 037 Estuario de Bidasoa (Txingudi).

Además, en el estudio de impacto ambiental se indica que la parcela en la que se construirá el aparcamiento está clasificada por el Plan especial de protección y ordenación de los recursos naturales del área de Txingudi como de protección agrícola, donde se integran aquellas zonas que presentan una notable capacidad agrícola, en las que interesa mantener y proteger los usos agrarios tradicionales en razón de utilidad y/o de su integración paisajística y ecológica con el entorno, aunque en la actualidad esta parcela se encuentra sin cultivar. Asimismo, la parcela está incluida en el límite del sistema general aeroportuario aprobado por el Plan director del aeropuerto de San Sebastián, de 13 de julio de 2006.

Los principales impactos susceptibles de afectar a estas áreas son principalmente la alteración acústica y la emisión de partículas a la atmósfera, durante las obras, tanto partículas de polvo ocasionadas por las demoliciones, la nivelación del terreno y los movimientos de tierras como emisiones gaseosas emitidas por la maquinaria de obra, y la posibilidad de que se produzcan vertidos accidentales, ya que, teniendo en cuenta la inmediata relación entre la infiltración superficial y el acuífero somero que existe en la zona, los efectos potenciales de los vertidos accidentales pueden extenderse, dada la permeabilidad del sustrato, a las aguas subterráneas, lo que provocaría una pérdida de calidad en los hábitats de interés del entorno.

Para minimizar estas afecciones, el promotor propone un control especial sobre las actuaciones susceptibles de causar vertidos accidentales (limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra, derrames accidentales de combustible, el lavado de cubas, etc.). Además, se tomarán medidas para evitar la afección de la flora y fauna presente en la zona.

Debido a la pequeña superficie que se vería alterada y a la escasa envergadura de las obras, el promotor no prevé que la ejecución de este proyecto vaya a causar una afección relevante a la IBA número 037 Estuario de Bidasoa (Txingudi).

**Impactos sobre la vegetación:** Las actuaciones que son susceptibles de causar impactos sobre la vegetación son los trabajos de desbroce y despeje en la preparación del terreno, la sustitución de cubiertas de vegetación natural por superficies artificiales y la utilización de maquinaria de obra.

El promotor indica que se conservará la vegetación que no sea estrictamente afectada por las obras y que se encuentre dentro de los límites de la zona de actuación, y se evitará la destrucción de la vegetación de zonas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras, afectándose a terrenos abandonados de antiguas explotaciones agrícolas sin presencia de especies amenazadas. Además, se evitará la erosión del suelo, favoreciendo la restauración de zonas degradadas y estabilizando las superficies afectadas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras. Para ello, inmediatamente después de finalizar las actuaciones previstas, se realizará un subsolado del sustrato previo al semillado con especies herbáceas, con el fin de reponer la cubierta vegetal en el menor plazo de tiempo posible. Con este fin, se realizarán hidrosiembras de taludes y superficies desnudas o erosionadas como consecuencia de las obras.

Por otro lado, el promotor indica que el uso de herbicidas y plaguicidas en las operaciones de mantenimiento de siembras y plantaciones se restringirá al máximo y se dará preferencia a los procedimientos mecánicos. En caso de ser imprescindibles, se utilizarán productos cuya persistencia y toxicidad sea mínima.

Asimismo, siempre que sea posible, se ajardinará el perímetro del aparcamiento, para de esa forma compensar la tala de los árboles existentes.

**Impactos sobre la fauna.** Las principales afecciones a la fauna en la fase de construcción se producen de forma directa por la alteración de los hábitats faunísticos y de las especies animales asociadas a ellos e, indirectamente, por el incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra, fundamentalmente durante el movimiento de tierras y las demoliciones.

Para minimizar estas afecciones, el promotor propone la planificación espacio-temporal de las actuaciones considerando la fenología de las comunidades animales presentes en el área de estudio. Además, se evitarán las actividades más ruidosas asociadas a las obras en los períodos de reproducción y cría, entre abril y julio. Se señalarán las superficies afectadas por las actuaciones mediante un vallado o jalonamiento de las mismas, se evitará la creación de lugares atractivos para las aves en las inmediaciones de la obra y se informará de las medidas correctoras y protectoras adoptadas y del objetivo de cada una de ellas, al personal que trabaje en la obra. Por otro lado, antes del inicio de las obras y para cada una de las actuaciones proyectadas, un equipo especialista realizará una batida de fauna con el objeto de confirmar y/o determinar la presencia de las especies animales inventariadas en la zona del proyecto y, en función de ello, establecer las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas, en cuyo caso el plan de trabajo se realizará en coordinación con la Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco.

**Alteraciones sobre el medio hidrológico.** En relación al mantenimiento de la calidad de las aguas superficiales durante la fase de construcción, los movimientos de tierras, el

tránsito de maquinaria y las demoliciones de infraestructuras, los préstamos y vertederos, entre otras, son acciones que podrían producir una alteración de la calidad de los cursos fluviales próximos al recinto aeroportuario. Para minimizar estos efectos, el promotor prevé la ubicación de una balsa de decantación que será desmantelada tras la finalización de las obras. Además, se llevará a cabo un control de vertidos tomando las medidas de protección adecuadas para evitar cualquier vertido de sustancias contaminantes. Dentro del área destinada a instalaciones auxiliares, en zonas donde pueden manejarse materiales potencialmente contaminantes como es el parque de maquinaria, se impermeabilizarán y se incorporará un sistema de protección ante vertidos accidentales. La zona de parque de maquinaria se impermeabilizará y contará, además con las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. Durante la ejecución de las obras se evitará el paso o la ocupación por las máquinas y los materiales a emplear al dominio público marítimo-terrestre y a su zona de servidumbre de protección.

En la fase de operación, las modificaciones del relieve producidas como consecuencia de los movimientos de tierras, producirán un aumento de la escorrentía superficial y alteración de las propiedades químicas de las aguas superficiales. Para paliar estos impactos, el promotor propone la instalación de sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales, el establecimiento de zonas específicas impermeabilizadas para la limpieza y mantenimiento de la maquinaria, y el tratamiento de las aguas de escorrentía y de las aguas pluviales contaminadas con hidrocarburos.

Tanto durante la fase de construcción, como en la fase de operación se producirá la ocupación de unos 272,7 m<sup>2</sup> de la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo-terrestre. A este respecto el promotor indica que solicitará las pertinentes autorizaciones para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre a la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, al Servicio Provincial de Costas en Guipúzcoa de la Demarcación de Costas en el País Vasco y al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

En el caso de la hidrología subterránea, el impacto más significativo que se puede producir, tanto en fase de ejecución como en fase de explotación, es la afección a las aguas por vertidos accidentales. Dado que el ámbito de actuación está calificado como un área de vulnerabilidad alta, el promotor considera necesario situar una red de piezómetros que sirva para controlar, mediante un muestreo, la repercusión que pudiera tener sobre las aguas subterráneas, tanto la construcción como la posterior explotación de las obras que tuvieran lugar en el aeropuerto. Otras medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental son: impermeabilización del parque de maquinaria, vigilancia en las zonas de almacenamiento de combustibles y tratamiento de las aguas pluviales recogidas en el aeropuerto, entre otras.

Impactos por la ocupación del suelo. Las principales afecciones que se producirán sobre el medio edáfico en la fase de construcción se derivan de la modificación de las formas de relieve, la pérdida de suelos productivos y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de las siguientes actividades de obra: el desbroce del terreno, las nivelaciones y excavaciones, los rellenos y terraplenes con materiales de préstamo, la pavimentación de suelo, el hormigonado de soleras, el almacenamiento de sustancias peligrosas (residuos peligrosos, combustibles, etc.).

La obtención de los materiales necesarios para las obras de ejecución se realizará de canteras y préstamos debidamente autorizados. Asimismo, todos los residuos que se generen durante la ejecución de las obras se retirarán a vertedero debidamente autorizado.

El movimiento de tierras se iniciará con el despeje y desbroce de una superficie de 5.400 m<sup>2</sup>. Las excavaciones producidas serán debidas a la retirada de la primera capa de tierra vegetal, de un espesor de 20 cm (1.092 m<sup>3</sup>) y del suelo no adecuado (6.729 m<sup>3</sup>), es decir, aquel suelo que no permita dotar al terreno de la capacidad portante adecuada, por lo que no existe la posibilidad de reutilización de tierras para el terraplén. La tierra vegetal que no sea reutilizada se enviarán a un vertedero autorizado de inertes.

La parcela donde se construirá el aparcamiento se encuentra unos 2,5 metros bajo la rasante del vial de acceso, por lo que será necesario el aporte de 10.920 m<sup>3</sup> de suelo seleccionado, procedente de préstamos, para la formación del terraplén y de la explanada de la ampliación del

aparcamiento. El volumen necesario de los materiales más apropiados, zahorra artificial y áridos, tanto para las necesidades constructivas como para minimizar los efectos de los movimientos de tierras, procederán de la cantera perteneciente a la empresa Aizkibel, localizada en Alto Irurain, en el municipio de Urnieta a unos 34 kilómetros del aeropuerto.

Con el fin de minimizar el impacto derivado del depósito de escombros procedentes de las demoliciones, que ascienden a 275 m<sup>3</sup>, el promotor contemplará la posibilidad de su reutilización en la ejecución de las obras. Para ello, se precisará de la instalación de una planta de machaqueo «in situ» que permita el reciclado de los escombros de zonas asfaltadas, hormigón, cerramientos, mampostería, etc., para su posterior uso en bases y subbases para la construcción de firmes de los viales o su transformación en áridos para hormigones. Aquellos residuos que no puedan ser reutilizados se gestionarán según lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, proponiéndose su envío a los siguientes vertederos de residuos de construcción y demolición autorizados por el Gobierno Vasco:

Ubicación	Empresa	Distancia al aeropuerto (km)
Alto de Enekuri (Erandio).	Volbas, S.A.	121
Matxitxako (Bermeo).	Arturo Lázaro Rocandio.	127
Amorebieta-lurreta.	—	89

Por otra parte, para minimizar las afecciones sobre el suelo en la fase de construcción, el promotor asegura que se ubicarán las instalaciones y elementos auxiliares de obra en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación, balizándose y señalándose toda la superficie de obras, no permitiéndose el paso de maquinaria, ni el depósito de materiales o residuos fuera de estos lugares.

El volumen de tierras excedentes es de 6.729 m<sup>3</sup> y serán enviados a vertedero autorizado de inertes.

En cualquier caso, los materiales sobrantes y los residuos de obra deberán cumplir con lo establecido en el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Por otro lado, debido a que todo el ámbito de estudio se encuentra sobre un sustrato permeable, se llevará a cabo una impermeabilización del suelo donde se asienten las instalaciones de obra para evitar infiltraciones por aceites, grasas e hidrocarburos derramados ante posibles vertidos accidentales procedentes de las labores de limpieza y mantenimiento de vehículos que en se realicen. Se comprobará, mediante análisis periódicos, que la calidad de los efluentes de los diferentes procesos de depuración que se encuentren en la zona del parque de instalaciones auxiliares cumple la legislación vigente relativa al control de vertidos y lo establecido por la Agencia Vasca del Agua y el Reglamento del Dominio Público Hidráulico al respecto.

Una vez terminadas las obras, o en su caso, el periodo de utilización del recinto interior al aeropuerto, se retirará todo el material aportado al terreno junto con todos los residuos que se hubieran producido. Se restablecerá el perfil original del terreno, y se ejecutará el subsolado del mismo.

Impactos sobre la calidad del aire: Calidad física del aire. Durante la fase de construcción, los impactos sobre la calidad acústica se derivan de las emisiones sonoras debidas a las actividades de obra, entre las que destacan los movimientos de tierras y de maquinaria. Para minimizar estas afecciones 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; planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma, y se proporcionará información a la población previsiblemente afectada por las obras mediante señales y carteles explicativos del alcance de los trabajos y la duración de los mismos.

Calidad química del aire: Según se indica en el estudio de impacto ambiental, durante la fase de construcción la alteración química del aire puede tener dos orígenes: la emisión de partículas derivadas de los movimientos de tierras y las emisiones de contaminantes (CO, NOx, HC y partículas) procedentes de los motores de combustión interna de la

maquinaria de obra y vehículos de transporte. Para minimizar estos impactos, el promotor propone el control del transporte de escombros o materiales, la cubrición mediante lonas de los camiones que transporten áridos y escombros, el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, la revegetación de las superficies denudadas, la instalación de plataformas de lavado de ruedas y la limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h, entre otras medidas.

Impactos sobre el patrimonio cultural: El promotor indica que no habrá afección directa sobre ningún elemento de interés cultural e informa que controlará la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos, para lo que se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra. Asimismo, en caso de aparición, la ubicación de los yacimientos arqueológicos se incorporará a la planimetría de obra, para evitar que, en estas áreas se instalen las zonas de préstamos o parques de maquinaria contemplados en los proyectos de estudio. En todo caso, se cumplirá lo establecido en la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de esta ley y la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Vasco.

Impactos sobre el paisaje: Las actuaciones proyectadas provocarán una transformación del entorno de las obras que afectará a la morfología, cromatismo, textura y percepción visual de la zona de actuación. Para minimizar dicha afección el promotor propone favorecer la estabilización de las superficies afectadas y restituir o establecer una cubierta vegetal resistente, de escaso mantenimiento y no atrayente para las aves. Además, al finalizar las obras, se procederá al desmantelamiento de las estructuras provisionales y la limpieza general de la zona afectada, que incluya retirada y transporte a vertedero o punto de reciclaje de todos los residuos existentes. Se procurará que el aspecto resultante del aparcamiento se integre lo máximo posible en el entorno, de forma que el impacto visual sea el menor posible. La ejecución de las obras se limitarán a la superficie que ocupará el futuro aparcamiento, por lo que no se espera afección a los terrenos colindantes, y en caso que se produjese afección alguna, se restauraría con la tierra vegetal extraída del aparcamiento.

Impacto sobre el medio socioeconómico: Con motivo de la actuación será necesario crear dos nuevos accesos de entrada y dos de salida que se realizarán a la rotonda de acceso al aeropuerto, por lo que el tráfico de vehículos de dicha rotonda se verá afectado, dejando temporalmente en servicio un único carril. El promotor indica que esta actuación será señalizada correctamente con objeto de minimizar la afección.

4.2 Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Afección a flora y fauna	<p style="text-align: center;"><i>Espacios naturales protegidos</i></p> Control de vertidos. Se evitará la destrucción de la vegetación de zonas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras. Restauración de zonas degradadas y estabilizado de las superficies afectadas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras.
Eliminación de la vegetación.	<p style="text-align: center;"><i>Vegetación</i></p> Se evitará la destrucción de la vegetación de zonas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras. Restauración de zonas degradadas y estabilizado de las superficies afectadas que no sean ocupadas de forma definitiva por las obras. Mantenimiento de las zonas ajardinadas del interior del recinto aeroportuario. Restricción del uso de herbicidas y plaguicidas.
Alteración de hábitat por las obras. Afección a la avifauna por colisión.	<p style="text-align: center;"><i>Fauna</i></p> Calendario de obras adecuado a la fenología de las especies, se evitarán las actividades más ruidosas asociadas a las obras en los períodos de reproducción y cría. Minimizar la superficie afectada por las obras Señalización de las superficies afectadas por las actuaciones mediante un vallado o jalonamiento de las mismas. Evitar la creación de lugares atractivos para las aves.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Hidrología</i>	
Afección a la hidrología superficial y subterránea.	Ubicación de las instalaciones auxiliares de obra y parque de maquinaria alejadas de los cauces. Se evitará el paso o la ocupación por las máquinas y los materiales a emplear en la ejecución del proyecto, restringiéndose el acceso al DPMT. Impermeabilización del terreno en parques de maquinaria. Evitar el tránsito de camiones y maquinarias por los cauces de los ríos y de su red de drenaje asociada. Localización de las áreas de cambio de aceites procedentes de la maquinaria fuera de zonas de alta permeabilidad. Localización de áreas específicas para el lavado de canaletas de hormigoneras. Construcción de balsas de decantación. Instalación de un separador de hidrocarburos. Red de piezómetros.
<i>Suelo</i>	
Modificación del relieve. Pérdida de suelo productivo. Contaminación edáfica.	Impermeabilización del suelo. Delimitación del área de trabajo y tránsito de maquinaria de vehículos mediante jalonamiento. Recuperación edáfica y paisajística. Retirada, acopio, conservación y mantenimiento de la tierra vegetal. Reutilización de escombros y tierras excedentes. Gestión adecuada de los residuos generados. Descompactación de suelos.
<i>Calidad física del aire</i>	
Aumento de los niveles acústicos.	Utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por legislación vigente. Planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma.
<i>Calidad química del aire</i>	
Incremento de partículas y de contaminantes.	Humectación de las superficies susceptibles de emitir partículas de polvo a la atmósfera. Control en el transporte de escombros cuyo origen o destino sea exterior al recinto de obra. Operaciones de mantenimiento de los caminos. Diseño, construcción y recorrido de servicios y acceso. Revisión periódica de la maquinaria y vehículos de obra. Cumplimiento de la normativa vigente sobre niveles de emisión.
<i>Patrimonio cultural</i>	
Afección directa e indirecta a elementos del patrimonio.	Arqueólogo a pie de obra.
<i>Paisaje</i>	
Pérdida de suelo productivo. Impacto paisajístico.	Delimitación del área de trabajo y tránsito de maquinaria de vehículos mediante jalonamiento. Recuperación edáfica y paisajística.
<i>Socioeconomía</i>	
Afección sobre el tráfico de vehículos.	Señalización de las obras y los accesos al aeropuerto.

5. *Condiciones al proyecto.*—Además de las medidas propuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones de protección ambiental específicas:

Se deberán planificar las obras para evitar la afección durante los periodos de nidificación, cría y migración de las aves de la ría.

Con el objeto de confirmar y/o determinar la presencia de las especies animales inventariadas en la zona del proyecto se realizará una batida de fauna y en función de ello, se establecerán, en coordinación con el órgano ambiental competente del Gobierno Vasco, las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas.

La obtención de los materiales necesarios para las obras de ejecución se obtendrá de canteras, préstamos y/o plantas industriales debidamente autorizados.

Con el fin de minimizar el impacto derivado del depósito de escombros procedentes de las demoliciones, se contemplará la posibilidad de su reutilización en la ejecución de las obras para su posterior uso en bases y subbases para la construcción de firmes de los viales o su transformación en áridos para hormigones. Aquellos residuos que no puedan ser reutilizados se gestionarán según lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, proponiéndose su envío a los siguientes vertederos de residuos de construcción y demolición autorizados por el Gobierno Vasco.

Para la gestión de los aceites usados y cualquier otro residuo de carácter peligroso que se genere en la obra se estará a lo especificado en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y su desarrollo normativo.

El proyecto constructivo deberá adjuntar un anejo de integración ambiental y restauración paisajística.

Las autorizaciones necesarias para la ocupación del dominio público marítimo-terrestre o de su zona de servidumbre de protección, deberán solicitarse a la Dirección General de Costas y además al Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*—El estudio de impacto ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental cuyo objeto es asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras definidas para la minimización de las afecciones causadas por las obras previstas, vigilando su correcta aplicación y grado de eficacia real y estableciendo, en su caso, los mecanismos necesarios para la corrección de las posibles desviaciones. El plan de vigilancia ambiental se desarrollará tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

El promotor designará una dirección ambiental de obra para las fases de proyecto y construcción. El director ambiental se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras propuestas, de la ejecución del plan de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de los mismos. Se nombrará, además, un responsable de medio ambiente, encargado de proporcionar al promotor, por medio de la dirección ambiental de obra, toda la información sobre las medidas medioambientales adoptadas durante la ejecución de los trabajos mediante informes mensuales que contendrán, al menos, la siguiente información:

- Plan de obra actualizado y descripción de las acciones realizadas durante el mes.
  - Medidas medioambientales adoptadas.
  - Copias de permisos ambientales.
  - Analíticas realizadas.
  - No conformidades.
  - Reportaje fotográfico.
  - Plano actualizado de localización de la zona de instalaciones de obra, parque de maquinaria, zonas de acopio, punto limpio, caminos de acceso a la obra y vallado provisional.
- Además, 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 Ampliación aparcamiento: pavimentación y urbanización en el aeropuerto de San Sebastián, concluyendo que siempre y cuando las actuaciones se realicen según 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, 1 de diciembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



