

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

- 21773** *Resolución de 21 de diciembre de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Modificado n.º 1 Nueva Plataforma para el Estacionamiento de Aeronaves y Prolongación de la Calle de Rodaje para Implantación de la Actividad de Corte del Fuselaje de Aeronave en el Aeropuerto de Castellón Exp Ac/Con/006/20».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 19 de julio de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de inicio de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Modificado N.º 1 nueva plataforma para el estacionamiento de aeronaves y prolongación de la calle de rodaje para implantación de la actividad de corte del fuselaje de aeronave en el aeropuerto de Castellón Exp Ac/Con/006/20», promovido por el Aeropuerto de Castellón, S.L. (AEROCAS), de conformidad con el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Dicho proyecto queda incluido, dentro de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el anexo II, grupo 9 «Otros proyectos», apartado d): «Instalaciones de almacenamiento de chatarra, de almacenamiento de vehículos desechados e instalaciones de desguace y descontaminación de vehículos que no se desarrollen en el interior de una nave en polígono industrial, o con cualquier capacidad si la actividad se realiza en el exterior o fuera de zonas industriales». Así mismo, se puede enmarcar en el artículo 7.2.c), al tratarse de una modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente.

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

El proyecto tiene por objeto adecuar la solución técnica adoptada en el proyecto original para la subbase y la base de la explanada de la nueva plataforma del Aeropuerto de Castellón, tanto en la zona de hormigón HF45 como en la de zahorras, que ha sido diseñada con gravacemento. Además, el proyecto solicita construir 6.000 m² adicionales de plataforma en hormigón HA25 para realizar la actividad de corte de fuselaje de aeronaves por las empresas concesionarias que desarrollen esta actividad. Así mismo, el proyecto pretende la prolongación de la calle de rodaje en la que se adoptará una mezcla MBC para rodadura más adecuada al uso intensivo que se va a desarrollar sobre ella.

El aeropuerto de Castellón es el gestor de la instalación donde se desarrollan las actividades de desmantelamiento de aeronaves al final de su vida útil. Las tareas de desmontaje serán realizadas por empresas con autorización para realizar dicha actividad y la tarea de corte del fuselaje y su retirada serán trabajos realizados por un gestor de residuos. La totalidad de los residuos que generará la actividad serán susceptibles de ser reciclados o valorizados.

El aeropuerto de Castellón se localiza en la carretera CV-13 (kilómetro 2,4) en el término municipal de Benlloc y de Vilanova d'Alcolea.

La obra de ampliación de la plataforma se ubica en la parcela situada entre el Servicio de Extinción de Incendios (SEI) y la Torre de control (TWR) del aeropuerto. Actualmente, esta parcela dispone de materiales naturales y desechos de obra

acopiados durante la construcción inicial del aeropuerto. Por ello, el promotor decide estabilizar con cal estos materiales para obtener un S-EST1 una vez separados aquellos materiales que no sean aptos para la construcción.

El promotor informa que las actividades de corte o fragmentación del fuselaje son ocasionales. Se estima que la cantidad máxima a desmantelar será de 20 aviones tipo Airbus anuales, con un peso total de 20 toneladas por cada aeronave de este tipo. Aproximadamente la mitad del peso corresponderá con el fuselaje de la aeronave. El desmantelamiento durará entre uno y dos meses, según el tipo de aeronave, mientras que la actividad de corte de fuselaje, entre uno y dos días.

Con fecha 9 de agosto de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe, en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL).	No
Ayuntamiento de Benlloch.	No
Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea.	Sí
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Dirección General de Prevención de Incendios Forestales. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Agricultura, Ganadería y Pesca. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Dirección General de Calidad y Educación Ambiental. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Desarrollo Rural. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No
Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Política Territorial y Paisaje. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Conselleria de Sanidad Universal y Salud Pública. Generalitat Valenciana.	Sí
Dirección General de Transición Ecológica. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Agua. Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana.	Sí
Delegación del Gobierno en Valencia.	No
Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad Sostenible. Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana.	No
Diputación Provincial de Castellón.	No
Ecologistas en Acción.	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Secretaría Autonómica de Seguridad y Emergencias. Conselleria de Justicia, Interior y Administración Pública. Generalitat Valenciana.	Sí
SEO/Birdlife.	No
Societat Valenciana d'Ornitologia.	No
Subdelegación del Gobierno en Castellón.	Sí
WWF/ADENA.	No

Con fecha 3 de noviembre de 2021, se requiere al promotor que aclare las dudas y carencias señaladas por diferentes organismos durante el trámite de consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, así como algunas detectadas por el órgano ambiental. La respuesta a este requerimiento se recibe el 18 de noviembre de 2021 y su contenido ha sido integrado en la presente resolución.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

1. Características del proyecto:

El proyecto «Modificado N.º 1 nueva plataforma para el estacionamiento de aeronaves y prolongación de la calle de rodaje para implantación de la actividad de corte del fuselaje de aeronave en el aeropuerto de Castellón Exp Ac/Con/006/20», consta de una plataforma de corte de fuselaje inscrita dentro de la plataforma de estacionamiento que está actualmente en construcción. Esta zona en construcción comprende: la nueva plataforma de corte de fuselaje de 6.000 m² que es objeto del presente proyecto; una superficie total pavimentada de 12.000 m² y una zona de estacionamiento de aeronaves de 18.900 m² en zahorras.

Así mismo, la documentación presentada por el promotor indica que, debido a la existencia de un canal de recogida de aguas, se ejecutará una canaleta perimetral que permita canalizar las aguas a la Planta Separadora de Hidrocarburos o PSH.

Las obras e instalaciones que se proyectan comprenden: desbroce y formación de terraplén hasta alcanzar la rasante definida; ejecución de nueva red de drenaje; y ejecución de pavimentos resistentes.

Según el promotor, la actividad de desmantelamiento se puede dividir en tres fases diferenciadas, de las cuales, la última de ellas, el corte y retirada del fuselaje, es la única no amparada por las actividades de mantenimiento ya evaluadas y autorizadas mediante la declaración de impacto ambiental del aeropuerto.

Previamente, a la actividad de corte del fuselaje, los aviones son descontaminados en una zona específica dotada con solera de hormigón para evitar la contaminación del suelo. Además, esta zona dispone de un sistema de recogida de aguas pluviales que se someten a un tratamiento de depuración antes de proceder a su vertido en la red de saneamiento del aeropuerto.

Los aviones que llegan a la zona de desmantelamiento para el corte de su fuselaje pueden contener cantidades residuales de queroseno en sus tanques. Además, en fases previas al corte se desmontan equipos de riesgo como oxígeno y protección contra incendios, desgasifican tanques, eliminan diferentes fluidos hidráulicos, etc.

La documentación adicional del promotor de 18 de noviembre de 2021 aclara que todas las actividades previas al corte y retirada de fuselaje han sido evaluadas, y su vigilancia, control y medidas protectoras a aplicar han sido desarrolladas en el Plan de Vigilancia del Aeropuerto y su Plan de Gestión ambiental, tramitadas tanto a través de la Dirección General de Aviación Civil como de la Agencia Española de Seguridad Aérea.

Una vez finalizada la descontaminación de la aeronave, se procede al corte del fuselaje que es la actividad objeto de esta evaluación ambiental:

1. Las aeronaves a desmantelar, principalmente aviones comerciales a reacción, se transportarán a las zonas habilitadas en la plataforma de vuelo. Estas zonas exteriores contarán con solera impermeable y sistema de recogida y tratamiento de aguas pluviales. Las aeronaves preparadas para el corte de fuselaje se cortarán de una en una en la nueva plataforma pavimentada.

2. En primer lugar, se desmontarán y almacenarán por separado todos los equipos interiores (asientos, barras, muelles, correas, portaequipajes, cables, ventanillas, etc.) Estos materiales se almacenarán hasta su envío en contenedores. Durante las actividades de desmantelamiento de las aeronaves no se generarán residuos de fluidos de aire acondicionado ya que el sistema de acondicionamiento de aire de la cabina no los utiliza.

3. Posteriormente, se procede al desmantelamiento del fuselaje. La empresa explotadora, a través de una empresa gestora de residuos, cortará, apilará y retirará los fragmentos de fuselaje de los aviones, previamente tratados en la actividad de taller. Posteriormente, el fuselaje de la aeronave se dividirá por secciones. Las partes resultantes del corte se colocarán en contenedores y los metales de mayor tamaño se almacenarán directamente sobre el suelo. Los residuos serán retirados por un gestor autorizado que los transportará a su planta de tratamiento.

Las empresas explotadoras que ejerzan la actividad de corte de fuselaje realizarán esta actividad en la nueva plataforma pavimentada de 6.000 m², la cual estará provista de sistemas de prevención, recogida de derrames, de una red de drenaje y un separador de hidrocarburos propio. Además, las empresas explotadoras que ejerzan la actividad de desmantelamiento y extracción de componentes para su reutilización podrán disponer de superficies contiguas a la plataforma, cuya explotación será tramitada conforme a la legislación vigente y cuyo uso es conforme con el Plan Director del Aeropuerto.

Estas empresas serán responsables de la gestión de sus propios residuos y dispondrán de su propio almacén de residuos peligrosos techados y con sistemas propios de contención de derrames, como cubetos de retención de fugas, ubicados en la propia plataforma pavimentada. Estas instalaciones serán de carácter temporal y estarán sujetas a su autorización o informe ambiental correspondiente. Así mismo, el promotor reconoce que el aeropuerto podrá poner a disposición su zona propia de almacenamiento de residuos, previo acuerdo entre las partes, para la óptima gestión de estas áreas y el cumplimiento de la legislación vigente en materia de residuos.

La gestión de los residuos se basará en realizar una correcta caracterización, señalar los diferentes tipos y disponer de un número suficiente de zonas o contenedores para cada tipo de residuo. Las instalaciones para almacenamiento de residuos cumplirán con la correspondiente legislación y no se expondrán al calor, explosiones, igniciones, etc.

Para la actividad de corte de fuselaje, la única maquinaria a emplear consistirá en una retroexcavadora provista de cizalla en el cabezal. Adicionalmente, se dispondrá de una máquina barredora para retirar los pequeños fragmentos que puedan ser generados una vez efectuado el corte del fuselaje.

4. Una vez retirados los residuos generados, la empresa dispondrá de una máquina barredora con la que dejará la plataforma limpia de cualquier resto o pequeño fragmento que no haya sido retirado previamente. Así mismo, una vez cesada la actividad, la empresa arrendataria retirará la maquinaria, contenedores y demás bienes muebles utilizados para el desarrollo de los trabajos de corte del fuselaje de aeronaves. La finalización de la actividad no conlleva ninguna demolición ni desmantelamiento ya que las edificaciones y demás bienes inmuebles son propiedad del gestor aeroportuario y podrán ser utilizados para otras actividades auxiliares o de servicios aeroportuarios.

Por otro lado, el promotor plantea prolongar la calle de rodaje TWY M de pavimento asfáltico paralela a la pista en una longitud de 625 m hasta unir con la nueva calle de salida de pista. La prolongación de la calle TWY M y la nueva salida de pista suman una longitud total de 820 m. Además, tanto la calle como la salida suman un ancho de 15 m en sus tramos rectos con sus correspondientes sobreamanchos para aeronaves de clave A y B.

La construcción de la prolongación se realizará con pavimento asfáltico desde la calle TWY M hasta la nueva plataforma, con una longitud de 285 m, un ancho 15 m en sus tramos rectos y con sus correspondientes sobreamanchos para aeronaves hasta clave E, que se desplazarán remolcadas.

De otra parte, según el documento ambiental, con el objetivo de minimizar el impacto ambiental y cumplir la normativa aplicable, se plantean y analizan 5 alternativas para el desarrollo del proyecto, además de la alternativa 0, es decir, de la no ejecución del proyecto. Las alternativas son:

La alternativa 0 o de no ampliación de la plataforma y no realización del corte de fuselaje puede suponer, según el promotor, la creación de espacios infrutilizados en las infraestructuras aeroportuarias, tales como depósitos o cementerios de aeronaves fuera de su vida útil. Además, la alternativa cero supone también la pérdida de competitividad de la instalación aeroportuaria, así como la pérdida de la ocasión de generar nuevos puestos de trabajo y no potenciar las funciones económicas y logísticas de las instalaciones aeronáuticas de la Comunidad Valenciana.

Por otro lado, el promotor considera inviables, por el alto coste y la dificultad logística, otras posibles alternativas como, por ejemplo, el transporte de las aeronaves a otros lugares para ser desmantelados.

Alternativa 1. Localizada en la plataforma de estacionamiento actual. En esta zona podrían realizarse trabajos de desmantelamiento de aeronaves de forma puntual, pero las medidas de seguridad que se deberían establecer no permitirían una operación eficiente para la actividad de mantenimiento y desmantelamiento e introduciría restricciones al movimiento de aeronaves.

Alternativa 2: Zona situada entre la plataforma de estacionamiento actual y la instalación del servicio de extinción de incendios del aeropuerto. El promotor desecha esta alternativa porque es una zona prevista para el desarrollo de zona de movimiento de aeronaves y porque se encuentra atravesada por un canal de drenaje del área de movimiento del aeropuerto.

Alternativa 3: Zona situada entre la instalación del servicio de extinción de incendios del aeropuerto y la torre de control. El promotor selecciona ésta como la mejor alternativa porque se localiza en una zona de servicios del aeropuerto donde es posible la construcción de la plataforma y, además, los hangares necesarios para el desarrollo de la actividad se ubican próximos. Así mismo, se caracteriza por ser una zona urbanizada y por presentar un vial de acceso. La calle de rodaje prevista para dotar a la pista de una salida alternativa de aviación general da acceso a las aeronaves a esta Alternativa 3. Por último, el canal de drenaje del campo de vuelo no atraviesa esta zona y solamente es necesario cubrir por el acceso a la plataforma a través de la calle de rodaje.

Las alternativas 4 y 5 son desechadas por el promotor ya que el movimiento de tierras necesario en estos casos las hace inviables económicamente.

Por todo lo anterior, el promotor selecciona la alternativa 3 como la opción adecuada, pues se entiende como la de menor impacto ambiental de las alternativas que plantea desarrollar el proyecto.

2. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en la zona de servicios del aeropuerto de Castellón, en el término municipal de Benlloc (Castellón). Las coordenadas UTM ETRS89 correspondientes a las instalaciones previstas pertenecen al huso 30 y son: 760.832, (coordenada X en metros) y 4.455.018 (coordenada Y en metros). Además, presenta una altitud sobre el nivel del mar de 329 metros.

La infraestructura más próxima al proyecto es la carretera CV-13 que enlaza la CV-10 en las proximidades del Aeropuerto con la N340 cerca de la localidad de Torreblanca.

La actividad se desarrolla sobre la plataforma de la instalación aeroportuaria, pavimentada y formada por rellenos antrópicos. El estudio edafológico del entorno cercano muestra diferentes tipos de suelo presentes en la zona de estudio: suelos cultivados y suelos forestales. Además, la zona de actuación cuenta con suelos de baja o muy baja erosionabilidad.

La zona de estudio se encuentra en la Cuenca Hidrográfica del Júcar, en la unidad hidrogeológica 08.07 «Maestrazgo», en concreto en la masa de agua subterránea 081.109 «Maestrazgo Oriental». Además, la zona de estudio también se enmarca en el sistema acuífero n.º 56 «Sierra de Espadán-Plana de Castellón-Plana de Sagunto».

Según la documentación presentada, en el área del proyecto, la vegetación se encuentra muy mermada debido a la presión antrópica que la ha transformado en cultivos de secano (olivo y almendro fundamentalmente). El promotor informa de que la vegetación es predominantemente arvense, formada principalmente por plantas anuales (terófitos) que pasan las épocas desfavorables en estado de semilla. En las zonas no cultivadas predomina el matorral mediterráneo, con mayor o menor densidad de arbolado.

En relación con la presencia de Hábitats de Interés Comunitario (HIC), el promotor indica que, según la cartografía del MITERD y de la Generalitat Valenciana, el HIC más próximo a la actuación es el HIC no prioritario Querco cocciferae-Lentiscetum (código 433317) y se sitúa a 333 m fuera del recinto aeroportuario. Este hábitat está cartografiado con una superficie de 144 ha en las inmediaciones del aeropuerto y se corresponde con la formación de lentiscal acidófilo valenciano-tarraconense con coscojas.

3. Características del potencial impacto.

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. A continuación, se resumen los más relevantes a efectos de la evaluación ambiental practicada.

Población y la salud humana.

Las actuaciones proyectadas supondrán, según el documento ambiental, contaminación acústica durante la fase de construcción debido a la circulación de maquinaria y a la explanación de la superficie, así como durante la ejecución del proyecto debido a la actividad de corte del fuselaje (equipos de transporte movidos por motores térmicos y uso de la retroexcavadora con cizalla para el corte de chapa).

El promotor considera que el impacto acústico no es significativo debido a la lejanía de las actuaciones con respecto a núcleos urbanos. Además, como medidas preventivas, señala que tanto los camiones como la maquinaria dispondrán de

silenciadores en los escapes para minimizar la generación de ruido y que toda la maquinaria contará con el marcado CE, así como sus respectivas revisiones técnicas preceptivas.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana informa que los municipios de Benlloc y Vilanova d'Alcolea se encuentran en la zona termoclimática 3. En esta zona, durante el verano, se pueden dar situaciones de alerta por altas temperaturas. Por este motivo, este organismo señala que se deberá evitar la vulnerabilidad a las olas de calor, tanto en la fase de construcción del proyecto, como en su explotación.

Así mismo, este organismo señala que el promotor está obligado a notificar a los ayuntamientos, en el plazo de un mes desde su puesta en funcionamiento, el número y características de torres de refrigeración y condensadores evaporativos, de acuerdo con el Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.

Por otro lado, informa que, dado que los factores socioeconómicos, así como los medioambientales, contribuyen a la salud de las personas, es importante mantener un entorno vital no deteriorado que ayude a preservarla. En este sentido, este organismo indica que espera que el proyecto tenga efectos positivos sobre el medio socioeconómico del municipio, ya que, debido al pequeño tamaño de las poblaciones cercanas, estos empleos podrían generar un efecto positivo en la zona.

Por último, considera que es previsible que el incremento en el nivel de ruidos y de contaminantes atmosféricos tenga una incidencia local ceñida al área de las obras, y que el corte de piezas de material de fibra de carbono genere un polvo no tóxico. Sin embargo, este polvo si es un irritante leve para la piel, ojos y pulmones. Por ello, se deberá cumplir con las medidas establecidas y con la normativa sectorial sobre protección contra la contaminación acústica, la de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Cambio climático y calidad del aire.

En relación con el cambio climático, el documento ambiental considera favorable el impacto de la actividad ya que supone el reciclado de componentes y materiales de aeronaves y evita el agotamiento de los recursos naturales.

Por otro lado, el promotor indica que tanto durante la fase de construcción (circulación de maquinaria, transporte y movimiento de materiales, etc.) como durante la fase de ejecución (corte de fuselaje) se puede producir liberación de partículas en suspensión que supongan la contaminación del aire.

El promotor propone aplicar riegos sobre la plataforma y los caminos de acceso durante la construcción del proyecto. Además, los vehículos que transporten áridos u otro tipo de material polvoriento irán provistos de lonas u otros dispositivos de cubrición para evitar derrames o voladuras. Tanto la maquinaria como los camiones deberán cumplir con las Inspecciones Técnicas de Vehículos correspondientes, en especial las revisiones referentes a las emisiones de gases. La circulación de camiones y maquinaria en la entrada y salida a la obra será de 20 Km/h, siempre que circulen por pistas de tierra.

Suelo.

El promotor indica que, durante la fase de construcción, se retirarán 725 m³ de suelo vegetal, el cual se reutilizará en la restauración de taludes y áreas degradadas en las inmediaciones de la parcela, y se movilizarán 10.195 m³ de tierras destinadas a rellenos de suelo procedente de excavación/préstamo. Además, señala que, durante las tareas de mantenimiento, pueden producirse vertidos accidentales, pero, según el promotor, supondrán un leve riesgo de contaminación del suelo. Por ello, propone como medidas preventivas la impermeabilización de las superficies y la disposición de cubetos antivertido bajo los motores de los pozos de bombeo.

Entre las medidas preventivas, el documento ambiental añade: señalar y jalonar las zonas de afección previstas y los caminos de acceso; uso de talleres autorizados para el mantenimiento de la maquinaria y los cambios de aceite; acondicionar puntos limpios para el acopio de residuos peligrosos; crear áreas que estén dotadas de sistemas de retención de posibles derrames y sirvan de almacenamiento temporal de combustible u otras sustancias contaminantes; evitar la deposición de sobrantes de cementos u hormigón en el terreno; y ubicar los acopios fuera de zonas con presencia de vegetación o en zonas de escorrentía.

Los materiales procedentes de las excavaciones, tierras y escombros serán depositados en vertederos autorizados o destinados a su valorización.

Agua.

El promotor considera que, durante la fase de obras, puede producirse un impacto sobre la hidrología en las instalaciones auxiliares. Indica que la red fluvial en la zona de estudio es de escasa importancia, pero que las instalaciones aeroportuarias se localizan en un área de recarga del sistema acuífero del Maestrazgo. Califica como alto el grado de vulnerabilidad a la contaminación del acuífero debido a la fisuración, porosidad y fenómenos de karstificación de la zona.

Por ello, el promotor señala que todas las aguas recogidas en las zonas de rodaje y pista y los canales de desagüe de las zonas de taller disponen de tratamiento físico mediante separadores de hidrocarburos. Además, el efluente libre de aceites y combustibles cae por gravedad a la arqueta de recogida y desde ahí se envía a la arqueta general de salida.

El complejo aeroportuario cuenta con una EDAR situada en el extremo sur del ámbito de entrada de las aguas fecales y pluviales.

Por otro lado, la superficie exterior donde se pretende ubicar la actividad de corte del fuselaje se encuentra situada más al norte y dispone también de la obra de fábrica necesaria para salvar el canal de desagüe T2 que bordeará la futura plataforma por la parte norte de ésta. Para ello, se dispondrá un tubo de PVC de 300 mm hormigonado que conduzca las aguas recogidas por el canal de drenaje hasta la arqueta de recogida que desembocará, a través de un colector, en la planta separadora de hidrocarburos donde se tratarán las aguas. Una vez tratadas, las aguas se evacuarán al canal de desagüe T2.

Con respecto a las medidas propuestas por el promotor para corregir el impacto de los posibles vertidos, se encuentran las siguientes: se retirará el posible vertido con los medios adecuados para asegurar una limpieza completa; se depositarán los productos de limpieza del vertido en recipientes independientes a la espera de que sean retirados por el gestor autorizado; y los recipientes se dispondrán sobre bandejas de retención de fugas, siempre que sea posible.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana informa que la zona de abastecimiento de Benlloc dispone de varias captaciones, todas ellas con protección perimetral y valladas, así como de señalización como punto de captación de agua para consumo humano. Este organismo indica que las captaciones se encuentran ubicadas a una distancia adecuada, por lo que se considera que la actividad solicitada no entraña riesgo para la calidad del agua de consumo humano.

Aun así, el proyecto podría incidir tanto en la hidrología, por la intercepción de los cursos de aguas o la disminución de su calidad, como en la hidrogeología, por variar el aporte y calidad de aguas. Por ello, este organismo determina que deberá evitarse la contaminación de aguas superficiales y deberán adoptarse medidas necesarias para que no se produzca ninguna afectación en la red de drenaje natural ni en zonas con riesgo de contaminación de acuíferos destinados al abastecimiento de agua de consumo humano.

Requiere que se preste atención al movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano, ya que puede afectar de forma directa o indirecta a la calidad de las aguas, al tiempo que se necesitarán medidas preventivas

para garantizar la no afección a los sistemas de abastecimiento, de conformidad con el Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios de la calidad del agua de consumo humano y al Decreto 58/2006, del Consell por el que desarrolla el Real Decreto 140/2003, en el ámbito de la Comunidad Valenciana.

El promotor debe cumplir con lo establecido en la normativa sectorial con respecto a la gestión de las aguas residuales generadas en la instalación.

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que no habrá impactos significativos si se cumplen las medidas de protección y el programa de vigilancia ambiental previsto en la documentación presentada por el promotor.

La Dirección General del Agua de la Generalitat Valenciana indica que la información relativa a sus competencias es suficiente.

Flora.

El promotor señala que el proyecto afectará a dos coscojas (*Quercus coccifera*) de porte arbóreo y 8 olivos (*Olea europea*).

Entre las medidas preventivas propuestas por el promotor para reducir los impactos en las formaciones vegetales, se encuentran las siguientes: se realizarán jalonamientos precisos de las zonas de obra; se conservará la vegetación que no sea afectada; y se evitará la destrucción de áreas que no sean ocupadas de forma definitiva por la obra. Además, en caso de detectarse afección por deposición de partículas de polvo (o gases de combustión de la maquinaria) sobre el sistema foliar de la vegetación, se procederá a la aplicación de riegos de limpieza y lavado de la vegetación afectada.

Fauna.

El promotor indica que en el área de estudio se han contabilizado 51 especies de aves, único grupo estudiado ya que en la zona aire de la instalación aeroportuaria se descartan el resto de grupos de fauna. Entre las paseriformes se presentan especies como las cogujadas, collalbas, alondras, currucas, etc. En cambio, entre las no paseriformes, destacan rapaces como el águila real, águila azor perdicera, águila culebrea y aguilucho cenizo (nidifica en los matorrales de los términos municipales de Vilanova d'Alcolea, Benlloch y Cabanes). Además, el promotor informa de que la zona de actuación se caracteriza por ser corredor migratorio para multitud de aves migratorias.

Con el objetivo de reducir las molestias acústicas en la fauna próxima al área de actuación, el promotor propone usar maquinaria especializada con niveles de emisión inferiores al máximo establecido por la normativa vigente.

La Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa que las actuaciones se realizan dentro de los terrenos destinados a instalaciones aeroportuarias en suelo calificado como «dotaciones red primaria infraestructuras de transporte» y, en cualquier caso, sin afección a bienes o derechos competencia de esa dirección general.

Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos.

Las actuaciones y obras proyectadas no se localizan en el interior de ningún espacio natural protegido, ni incluido en la Red Natura 2000. No obstante, la documentación presentada por el promotor señala como espacio más próximo al proyecto, la ZEPA «Planiols-Benasques» (ES000445) que se sitúa dividida en dos subzonas, una situada al norte de la población de Vilanova d'Alcolea (discurre dirección Coves de Vinromá) y otra subzona al sureste del recinto aeroportuario que gira en torno al pico Subarra. Esta ZEPA destaca por la presencia de aguilucho cenizo. A mayor distancia del emplazamiento, la documentación ambiental informa de que se encuentran otros espacios Red Natura 2000: la ZEPA Prat de Cabanes-Torreblanca, el LIC Serra d'En Garcerán y la ZEPA Desert de Les Palmes.

A este respecto, la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana indica que próximo al proyecto se localiza Red Natura 2000 y que

se tiene constancia de presencia de aguilucho cenizo en la zona de garriga contigua al aeropuerto. En este sentido, afirma que, tal y como se refleja en la DIA, no se deben realizar actuaciones que puedan causar afección directa (actividades molestas ni ruidosas como desbroces, excavaciones, movimientos de tierras o voladuras) sobre esta especie en la época de cría (entre el 25 de marzo y el 15 de septiembre). Este hecho ha motivado la inclusión de la condición número 1 en el apartado d) de la presente resolución.

Paisaje.

Según el documento ambiental, la presencia de aeronaves estacionadas, edificaciones y la propia infraestructura aeroportuaria reducirá la visibilidad del proyecto. El promotor realiza un análisis de visibilidad del emplazamiento en el que concluye como no significativo el impacto sobre el paisaje.

Generación de residuos.

El promotor indica que el desmantelamiento de cada aeronave supondrá la obtención de los siguientes residuos:

Residuo	Producción anual en kg/ aeronave
Restos de queroseno.	20
Aceites usados y lubricantes.	15
Envases contaminados no metálicos.	5
Envases contaminados metálicos.	10
Absorbentes contaminados.	2
Filtros de aceite.	5
Líquidos de freno.	8
Anticongelante.	5
Baterías de plomo.	12
Equipos desechados que contienen CFC, HCFC y HFC.	25
Residuos metálicos contaminados con sustancias peligrosas.	5
Disolventes.	4
Aceites y grasas.	2
Neumáticos fuera de uso.	140
Metales férricos.	520
Metales no férricos.	750
Plástico.	300
Vidrio.	150
Gases en recipientes a presión distintos a los del código 160504.	40
Cables.	250
Componentes no especificados en otra categoría.	200
Total Kg/aeronave.	2.468

La producción anual de desmantelamiento conllevará un total anual de 2.360 kg de residuos peligrosos y 230.000 kg de residuos no peligrosos. Sin embargo, con respecto

únicamente a la actividad de fragmentación y corte de fuselaje, la cantidad de residuos generada será de 11.500 kg de aluminio anuales por avión.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana considera necesario que se disponga una zona específica, próxima a la zona de estacionamiento y descontaminación de aeronaves, debidamente dimensionada y habilitada (con sistemas de prevención y recogida de derrames) para el almacenamiento de los residuos generados, la cual contará con una parte techada para el almacenamiento de los residuos peligrosos. En la documentación presentada por el promotor se señala que las empresas responsables de la gestión de los residuos dispondrán de contenedores y de su propio almacén de residuos peligrosos techados y con sistemas propios de contención de derrames, como cubetos de retención de fugas, ubicados en la propia plataforma pavimentada. Además, para el resto de residuos, el aeropuerto cuenta con diversos contenedores en las zonas transitadas y un servicio de control y recogidas, así como de un punto limpio techado y de acceso limitado donde se realiza la segregación de los residuos según su tipología y se almacenan los residuos peligrosos generados por un periodo inferior a los seis meses que establece la legislación vigente.

Por otro lado, el promotor establece unas condiciones mínimas que debe considerar la empresa gestora en la manipulación y gestión de residuos peligrosos, así como en el envasado, etiquetado y almacenamiento de estos residuos, y para los residuos no peligrosos.

El documento ambiental informa de que, en las zonas exteriores, únicamente se depositarán los residuos no peligrosos en recipientes abiertos como contenedores de obra o contenedores marinos cerrados.

Los residuos de carácter líquido generados por el explotador en la actividad de taller se almacenarán en recipientes específicos y se depositarán en el interior de las edificaciones.

El almacenamiento de los residuos se realizará atendiendo a una serie de recomendaciones generales:

- Las zonas de almacenamiento estarán claramente delimitadas y alejadas de otras áreas como zonas de paso o de servicios.
- Se señalará claramente la ubicación de cada residuo y sus características de peligrosidad.
- La disposición debe ser tal que se evite el arrastre o el transporte de las sustancias tanto por las aguas como por el viento.
- Las zonas de almacenamiento tendrán el suelo estanco y estarán aisladas de la red general de saneamiento.
- En el caso de residuos peligrosos líquidos, se dispondrá de cubetos de contención (fijos o móviles) capaces de retener derrames accidentales y cuya capacidad será, al menos, igual a la mayor de estas dos posibilidades:

- Volumen del depósito de mayor capacidad.
- 10% del volumen total almacenado.

- Se evitará la acumulación de grandes cantidades de residuos, con el fin de minimizar los riesgos derivados de los mismos.
- Se deberán tener en cuenta las incompatibilidades entre sustancias peligrosas.

Con respecto al envasado de residuos peligrosos, el promotor informa de que se cumplirán las siguientes normas de seguridad:

- Los envases y sus cierres han de estar concebidos y realizados de forma que se evite cualquier pérdida de contenido. Además, el material con el que se construya no será susceptible de ser atacado y/o formar combinaciones peligrosas con el residuo. Así, por ejemplo, no se deben emplear recipientes metálicos para contener residuos corrosivos.

– Los envases y sus cierres deben ser sólidos y resistir las manipulaciones a las que hayan de ser sometidos. Se descartarán aquellos que presenten defectos estructurales o fugas aparentes.

El promotor señala que los recipientes o envases que contengan residuos peligrosos deberán estar etiquetados de forma clara, legible e indeleble al menos en la lengua española. La etiqueta tendrá un tamaño mínimo de 10 x 10 cm y deberá fijarse firmemente sobre el envase. En dicha etiqueta deberá figurar:

- Código de identificación de los residuos que contiene según:
 - La Lista Europea de Residuos publicada en la Orden MAM 304/2002.
 - El sistema establecido por los Reales Decretos 833/1988 y 952/1997.
- Nombre, dirección y teléfono del titular de los residuos.
- Fecha de envasado.
- Naturaleza de los riesgos que presentan los residuos. La naturaleza de los riesgos se indicará mediante los pictogramas recogidos en el Anexo II del RD 833/1988 e irán dibujados en negro sobre fondo amarillo-naranja.

La documentación ambiental indica que, cuando en las zonas de almacenamiento no se disponga de más espacio y con una periodicidad no superior a 6 meses, el titular avisará a un gestor de residuos para proceder a su retirada y su posterior revalorización o eliminación. Según el promotor, las fases de la operación serán las siguientes:

- Aviso al gestor para la recogida de los residuos.
- Notificación de traslado de residuos peligrosos a cumplimentar y enviar al órgano competente de la Comunidad Autónoma.
- Redacción de los documentos de control y seguimiento.
- Carga de los residuos y firma de los documentos de control y seguimiento.

La Dirección General de Salud Pública y Adicciones de la Generalitat Valenciana informa que deberá darse cumplimiento a las disposiciones de la Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados, así como a las disposiciones establecidas en el Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana y demás normativa aplicable. En todo momento, se seguirá la jerarquía de residuos.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana informa de lo siguiente.

– Se considera necesario determinar en la documentación las edificaciones que pretenden construirse para desarrollar las labores de descontaminación y almacenamiento de residuos generados, entre ellos los residuos destinados a preparación para la reutilización.

– La documentación deberá incluir de forma detallada las características técnicas de la actividad de gestión de residuos, determinando de forma concreta la zona de recepción, la plataforma de desmantelamiento y la zona de fragmentación. Se indicará la capacidad de almacenamiento temporal (número de aeronaves al final de su vida útil) en la zona de recepción y el número de aeronaves que podrán tratarse simultáneamente en la zona de desmantelamiento y en la zona de fragmentación.

– La documentación debe incluir planos de la instalación detallados de las superficies y las operaciones de gestión de residuos a realizar indicando la maquinaria a utilizar en cada zona.

– La documentación aportada no incluye referencia alguna a las operaciones de extracción y gestión de los gases del aire acondicionados de las aeronaves, lo cual deberá subsanarse, indicando el gestor final de los residuos de gases fluorados. En la medida en que las aeronaves que se van a gestionar incorporen equipos basados en el empleo de gases fluorados, resultarán de aplicación las obligaciones contenidas en el citado RD Real Decreto 115/2017, de 17 de febrero, por el que se regula la

comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan.

El 18 de noviembre de 2021, el promotor aclara todas las cuestiones relativas a la definición del proyecto solicitadas por la Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana, que han sido integradas en el apartado de características del proyecto de la presente resolución. Además, aclara que la actividad de corte de fuselaje se considera correspondiente con la operación de valorización R12 de intercambio de residuos para someterlos a cualquiera de las operaciones enumeradas entre R1 y R11. Los códigos de estas operaciones se corresponden con lo siguiente:

- R1. Utilización principal como combustible o como otro medio de generar energía.
- R2. Recuperación o regeneración de disolvente.
- R3. Reciclado o recuperación de sustancias orgánicas que no se utilizan como disolventes (incluidas las operaciones de formación de abono y otras transformaciones biológicas).
- R4. Reciclado o recuperación de metales y de compuestos metálicos.
- R5. Reciclado o recuperación de otras materias inorgánicas.
- R6. Regeneración de ácidos o de bases.
- R7. Recuperación de componentes utilizados para reducir la contaminación.
- R8. Recuperación de componentes procedentes de catalizadores.
- R9. Regeneración u otro nuevo empleo de aceites.
- R10. Tratamiento de suelos, produciendo un beneficio a la agricultura o una mejora ecológica de los mismos.
- R11. Utilización de residuos obtenidos a partir de cualquiera de las operaciones enumeradas entre R1 y R10.

La Dirección General de Calidad y Educación Ambiental de la Generalitat Valenciana considera, en general, que el análisis de las afecciones ambientales del proyecto, siempre y cuando se tenga en cuenta que éste incluye tanto las obras de ejecución de la plataforma en el ámbito del aeropuerto de Castellón como la actividad de descontaminación, desmontaje y corte del fuselaje de aeronaves desechadas, resulta adecuado, siempre que las medidas preventivas y correctoras propuestas y el programa de vigilancia ambiental se entiendan referidos a la totalidad de las actuaciones (tanto constructivas como de desarrollo de la actividad de gestión de residuos, incluida la descontaminación y desmontaje de los elementos de las aeronaves).

Patrimonio cultural.

El promotor indica que los movimientos de tierra previstos son de escasa envergadura y se realizarán en zonas en las que no se ha localizado ningún elemento de interés patrimonial o arquitectónico.

La Subdirección General de Gestión y Coordinación de los Bienes Culturales del Ministerio de Cultura y Deporte informa que, al localizarse el proyecto en un aeropuerto de interés general, es el competente en materia de gestión sobre el patrimonio cultural que pudiera verse afectado por este proyecto. Además, indica que, según lo establecido por la Ley 21/2013, de 8 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el proyecto requerirá un estudio de posibles afecciones sobre el patrimonio cultural nuevo y específico. El promotor responde que, el 2 de noviembre de 2011, la Directora General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Conselleria de Turismo, Cultura y Deporte emitió certificado, mediante el cual se constata la adecuación del proyecto de Aeropuerto de Castellón, de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano tanto en la fase de diseño como en la fase de obras.

En los aeropuertos de interés general del Estado, la competencia en materia de patrimonio cultural y arqueológico la ostenta el Ministerio de Cultura y Deporte, lo que ha

motivado la inclusión de la condición número 2 en el apartado d) de la presente resolución.

Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto, donde se analizan los riesgos naturales (terremotos, viento, erosión, inundación, incendios forestales), riesgos tecnológicos (transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas) y riesgos antrópicos como los daños de terceros y el vandalismo.

El promotor indica que la actividad no se encuentra incluida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2012/18/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, conocida como SEVESO-III y transpuesta al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 1254/1999, de 16 de julio, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (derogada por el Real Decreto 840/2015).

Con respecto a los riesgos naturales, el promotor considera que, según el mapa de peligrosidad sísmica de España, la zona de actuación cuenta con un riesgo de probabilidad bajo, así como para el riesgo por viento que, según el Código Técnico de Edificación, la zona de actuación se encuentra en una zona eólica A. En relación con los riesgos erosivos y ligados a la geodinámica externa, el promotor valora la peligrosidad de deslizamiento de laderas como baja según información aportada por el IGME.

Sin embargo, en el caso del riesgo de inundación, el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) identifica una zona con riesgo medio de inundación (Grado 4 en una escala del 1 al 6, de mayor a menor grado). Por otro lado, el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) no identifica zonas inundables en el ámbito de estudio.

La Dirección General de Política Territorial y Paisaje de la Generalitat Valenciana informa que, según la cartografía del Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA), el aeropuerto de Castellón no está afectado por peligrosidad de inundación. La afectación más próxima se localiza a unos 200 m y se corresponde con la influencia del barranco de Benlloch.

Con respecto al riesgo de incendio, el promotor afirma que el entorno cercano situado al este del aeropuerto cuenta con un riesgo alto de incendio forestal. Sin embargo, la zona de actuación se ubica en un área con modelos incombustibles en la que el riesgo se considera bajo. Además, el proyecto presenta dispositivos de lucha contra incendios propios de la actividad, los propios del aeropuerto y una base del servicio 112 de lucha contra incendios forestales.

En la zona de actuación destaca el riesgo medio por tormentas eléctricas. De hecho, la zona de mayor densidad de descargas en la península se localiza en el Maestrazgo turolense y castellanense.

Por otro lado, el promotor analiza riesgos tecnológicos como el riesgo de accidentes graves (incendios o vertidos al suelo) el cual no considera significativo; el riesgo de transporte de sustancias o mercancías peligrosas, que tampoco considera significativo debido a la lejanía de infraestructuras que transportan estas mercancías; el riesgo de establecimientos que almacenan sustancias peligrosas, también considerado no significativo porque no se identifica ninguna industria que almacene estas sustancias.

El promotor analiza, así mismo, los riesgos intrínsecos de la actividad y los considera no significativos.

La Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias indica que el ámbito del proyecto no se encuentra afectado por ninguno de estos riesgos: riesgo de inundaciones, riesgo de deslizamientos, riesgo sísmico y riesgo de accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas.

Por otro lado, señala que, según la cartografía del Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR), parte del ámbito del proyecto cuenta con superficie forestal. Por ello, este organismo indica que el proyecto deberá cumplir con lo indicado en el Decreto 7/2004, de 23 de enero, del Consell de la Generalitat, por el que se aprueba el pliego general de normas de seguridad en prevención de incendios forestales a observar en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones.

Con fecha 3 de noviembre, se requiere al promotor que dé respuesta al informe de la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias, que solicita que se haga referencia al Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas. El promotor indica que la cantidad umbral para el queroseno y productos derivados de petróleo y combustibles alternativos se establece en 2.500 toneladas en los requisitos de nivel inferior. Por ello, el promotor considera que la anterior normativa no resulta de aplicación. Además, el promotor indica que las aeronaves llegan para su desmantelamiento con una carga residual de combustible que se retirará cumpliendo todos los requisitos establecidos en el manual del Aeropuerto. Señala que la capacidad máxima de combustible de una de las aeronaves de mayor tamaño susceptible de ser desmantelada en el aeropuerto, el BOING 747-8 es de 181,53 toneladas. Las cantidades previstas para la operación de defuelling de las aeronaves que se desmantelarán no llegarán en ningún caso a las 50 toneladas. Este valor se encuentra por debajo de los requisitos de nivel inferior de las cantidades umbral (en toneladas) de las sustancias peligrosas a las que se hace referencia en el artículo 3, apartado 10, a efectos de aplicación de las categorías de peligro, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1272/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008.

Así mismo, el promotor señala que, con respecto a la carretera CV-13, el proyecto se localiza, en su punto más cercano, a una distancia de 360 m del arcén de esta carretera, la cual ha sido identificada por la Agencia Valenciana de Seguridad y Respuesta a las Emergencias como una vía de circulación preferente para el transporte de mercancías peligrosas. La zona considerada dentro de la zona de exposición de la carretera CV-13 se corresponde con la parte de la plataforma donde únicamente se prevé el estacionamiento de aeronaves cuya distancia más corta al arcén de la CV-13 es de 250 metros. Según la caracterización vigente de esta carretera, el promotor considera baja la vulnerabilidad del proyecto ante este riesgo.

Finalmente, el documento ambiental contiene un apartado sobre una propuesta de Programa de Vigilancia Ambiental, aplicado tanto a la fase de obras como a la de ejecución del proyecto. El promotor determina que se deberán controlar durante la fase de obras:

- Que las obras cumplan la legislación vigente en materia de protección de la fauna y flora silvestres, de residuos, de aguas, de calidad del aire, etc. Además, se respetarán las medidas indicadas para la protección de la vegetación y del resto de elementos del medio que intervienen en la configuración de los hábitats faunísticos.

- Que se eviten las operaciones que conlleven liberación de aceites o combustibles en zonas que no estén habilitadas para ello.

- Que en el caso de detectarse especies amenazadas criando en el entorno de las obras, se adopten medidas para su protección, así como se informe a la autoridad competente en materia de conservación de la fauna.

- Antes de la finalización de las obras, que se efectúe una revisión completa y exhaustiva de las instalaciones y que se lleven a cabo las medidas adecuadas para la corrección de los impactos que no se hayan subsanado anteriormente. Se comprobarán los posibles daños que hayan podido producirse en el entorno inmediato, la correcta limpieza de toda el área de obra, las eventuales acumulaciones de materiales, estériles o cualquier otro resto procedente de la obra que deba ser retirado. Así mismo, se evaluará la necesidad de adoptar medidas complementarias.

– Que, si se detectase la existencia de algún resto arqueológico, se proceda a informar a la autoridad competente, para que se puedan definir y caracterizar las afecciones y proponer las medidas necesarias.

– Que se verifique la minimización de la alteración de la morfología del terreno mediante la adopción de las medidas preventivas y correctoras establecidas en materia de restauración e integración paisajística.

Así mismo, el promotor indica que se vigilará, tanto durante la construcción como en la explotación, la contaminación acústica en las proximidades del aeropuerto; el sistema de recogida de residuos asimilables a urbanos; el sistema de recogida de residuos; y la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

Prescripciones al proyecto.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

1. No se realizarán actuaciones que puedan causar afección directa (actividades molestas y/o ruidosas como desbroces, excavaciones, movimientos de tierras o voladuras) sobre el aguilucho cenizo en la época de cría (entre el 25 de marzo y el 15 de septiembre).

2. Con anterioridad al inicio de las obras, el promotor deberá elaborar un nuevo estudio de posibles afecciones sobre el patrimonio cultural en el que se incorporen medidas de protección preventivas tales como la realización de prospecciones arqueológicas del terreno que vaya a verse involucrado en el proyecto. Además, se contrastará la información que se conserve del primer estudio del año 1998 con los datos de las cartas arqueológicas e inventarios de patrimonio cultural y etnográfico actualizados. Los resultados de este contraste y del nuevo estudio sobre afecciones al patrimonio cultural se comunicarán a la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, con el objetivo de que este organismo determine nuevas medidas en caso de detectar afecciones.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.^a del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Modificado N.º 1 nueva plataforma para el estacionamiento de aeronaves y prolongación de la calle de rodaje para implantación de la actividad de corte del fuselaje de aeronave en el aeropuerto de Castellón Exp Ac/Con/006/20» se

encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General, resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Modificado N.º 1 nueva plataforma para el estacionamiento de aeronaves y prolongación de la calle de rodaje para implantación de la actividad de corte del fuselaje de aeronave en el aeropuerto de Castellón Exp Ac/Con/006/20», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 21 de diciembre de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Modificado n.º 1 nueva plataforma para el estacionamiento de aeronaves y prolongación de la calle de rodaje para implantación de la actividad de fuselaje de aeronave en el aeropuerto de Castellón EXP AC/CON/006/20

