

20874 RESOLUCIÓN de 4 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Actuaciones en el Aeropuerto Federico García Lorca, Granada.

El 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, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Actuaciones en el Aeropuerto Federico García Lorca, Granada, se encuentra en este supuesto por estar encuadrado en el Grupo 9, apartado k), del anexo II del referido Real Decreto Legislativo.

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

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

El objeto del proyecto es la adaptación de la configuración del aeropuerto de Granada a las recomendaciones incluidas en el anexo 14 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), de futuro cumplimiento legal, y en la normativa de la FAA (Agencia del Departamento de Transportes de Estados Unidos) mediante la regularización de la nivelación y la eliminación de obstáculos en el campo de vuelos, permitiendo incrementar la seguridad de las operaciones de este aeropuerto y pudiendo así garantizar el proceso de certificación de aeródromos iniciado por la Dirección General de Aviación Civil:

Regularización de la nivelación de la franja de pista de vuelos. En general, en la zona de proyecto no existen grandes discrepancias en las pendientes, siendo todas las actuaciones de nivelación locales y puntuales.

Eliminación de obstáculos del campo de vuelos. Se contempla la eliminación, adecuación o reubicación de los obstáculos ubicados en la franja de la pista de vuelo, zonas libres de obstáculos y áreas de seguridad de extremo de pista. Los obstáculos que se deberán eliminar son arquetas eléctricas, de saneamiento y de drenaje, balizas elevadas del sistema de aproximación, cimentaciones de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, letreros, basamentos de hormigón, viarios, bordillos, peines y otras zonas pavimentadas que no cumplan con las condiciones exigidas, así como la demolición de la Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) del aeropuerto. La construcción de una nueva EDAR y canalizaciones asociadas será objeto de un expediente cuya ejecución no será dependiente de AENA.

Por otra parte, la ampliación del aparcamiento público de vehículos incluirá la creación de un nuevo acceso, una nueva salida del mismo y la instalación de los correspondientes sistemas de control de accesos. Además, se modificará una intersección entre viales próximos al estacionamiento. El nuevo aparcamiento se desarrollará como continuación del existente y se aumentará la capacidad de aparcamiento en 210 plazas, 94 de las cuales estarán reservadas para empresas de alquiler.

Por último, el proyecto de adecuación de una parcela situada al sudeste del recinto aeroportuario, que se empleará como zona de aparcamiento para coches de alquiler, consiste en la pavimentación de la misma y en la construcción del acceso y salida a este aparcamiento, el viario interior y las acometidas a los diferentes servicios.

El Aeropuerto Federico García Lorca se encuentra situado en los términos municipales de Santa Fe y Chauchina, en la provincia de Granada (Andalucía).

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

2. *Tramitación y consultas*

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 17 de junio de 2008, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 2 de julio de 2008, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

| Organismos consultados | Resultado de la consulta |
|--|--------------------------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino | X |
| Diputación Provincial de Granada | - |
| Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | - |
| Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | - |
| Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | - |
| Dirección General de Planificación e Información Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | - |
| Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | - |
| Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía | X |
| Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía | X |
| WWF/Adena | - |
| S.E.O. | - |
| Greenpeace | - |
| Ecologistas en Acción | X |
| Agrupación Granadina de Naturalistas-AGNADEN | - |
| Ayuntamiento de Granada | X |
| Ayuntamiento de Chauchina (Granada) | - |
| Ayuntamiento de Santa Fe (Granada) | X |

De las respuestas recibidas, con contenido ambiental, es destacable lo siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera que las medidas indicadas por el promotor, orientadas a la conservación de la biodiversidad, son apropiadas en función del impacto del proyecto. Sin embargo, estiman necesario que se tengan en cuenta las siguientes consideraciones:

Las medidas encaminadas a la protección de la vegetación, el suelo y la red hidrográfica, deben ser especialmente rigurosas en el sector oeste del aeropuerto, donde se ha identificado un hábitat de la Directiva 92/43/CEE susceptible de verse afectado por las obras.

Si durante la fase de obras se detectasen ejemplares de especies de baja movilidad, se debe proceder inmediatamente a su traslado a un área natural que constituya el hábitat idóneo de la especie. Asimismo, si se identificara la presencia del territorio de cría de alguna pareja de aguilucho cenizo en los alrededores de la zona de actuación, se deberá establecer un calendario de obras que establezca la parada de las mismas entre los meses de marzo y julio, al menos en las actuaciones próximas a dicho territorio de cría.

Los acúmulos de tierra vegetal almacenados para su posterior reutilización en las labores de restauración no deben sobrepasar el metro y medio de altura para evitar su compactación y pérdida de sus propiedades naturales, y facilitar su aireación.

Las aguas procedentes del lavado de áridos y hormigoneras serán recogidas en balsas de decantación debidamente impermeabilizadas.

Por último, no considera necesario su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

La Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que el documento ambiental contempla medidas de saneamiento y depuración de acuerdo con las actuaciones que se pretenden realizar. No obstante, aseguran que no se detalla el tipo de tratamiento que tendrán las aguas residuales procedentes del edificio terminal durante el periodo que transcurra entre la demolición de la EDAR actual del aeropuerto y la prevista. De igual forma se considera que debería contemplarse la instalación de la red necesaria de conducción de esas aguas a la depuradora de destino.

La Delegación Provincial de Granada de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía indica que las actuaciones propuestas son susceptibles de causar impacto sobre elementos patrimoniales de carácter arqueológico, que puedan permanecer soterrados, y verse afectados principalmente, por los movimientos de tierras.

Señala que es necesaria la realización de una prospección arqueológica superficial en el ámbito de afección del proyecto. Esta prospección, regulada por el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/2003, de 17 de junio), debe ser realizada por técnicos competentes y autorizada por la Dirección General de Bienes Culturales a través de esta Delegación Provincial.

El promotor, en noviembre de 2008, envió información complementaria en la que amplía ciertos aspectos de la documentación ambiental. Por una parte, indica una serie de medidas correctoras que amplían las ya previstas en dicha documentación:

Se trasladarán los ejemplares de especies de baja movilidad que se detecten durante la ejecución de las obras.

Si se identifica la presencia de alguna pareja de aguilucho cenizo en la zona de actuación, se establecerá un calendario de obras que establezca la parada de las mismas entre los meses de marzo y julio.

La tierra vegetal almacenada para su posterior reutilización será acumulada sin sobrepasar el metro y medio de altura, lo que evitará su compactación y pérdida de sus propiedades naturales, y facilitará su aireación.

Las aguas procedentes del lavado de áridos y hormigoneras se recogerán en balsas de decantación debidamente impermeabilizadas.

Por otra parte, en la información complementaria facilitada por el promotor se detalla qué tipo de tratamiento tendrán las aguas residuales procedentes del edificio terminal durante el periodo que transcurra entre la demolición de la EDAR actual del aeropuerto y la prevista. En el convenio para la realización de las obras de conexión del saneamiento del aeropuerto con los sistemas generales del consorcio para el desarrollo de la Vega-Sierra Elvira, se detalla la ejecución de un colector, que conectando con un colector general existente de forma previa a la entrada a la EDAR del aeropuerto y manteniendo la capacidad de evacuación del mismo, permite conducir por gravedad el vertido hasta la red general existente en el polígono industrial la Rosa de Chauchina.

Por último el promotor indica que en toda la zona de obras se realizará una prospección arqueológica superficial intensiva para documentar y confirmar la posible aparición de indicios o vestigios históricos arqueológicos.

3. Análisis según los criterios del anexo III

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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III 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.

Características del proyecto.—Para la adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil se requiere la excavación de 50.000 m³ de tierra vegetal que se emplearán en el diseño del perfilado, para el que además sería necesario el aporte de otros 8.000 m³ procedentes de préstamos.

Por otra parte, será necesaria la eliminación de obstáculos del campo de vuelos, entre los que se encuentran 251 arquetas eléctricas, 11 arquetas de saneamiento y 34 arquetas de drenaje. También se eliminarán 16 balizas elevadas del sistema de aproximación, 4 cimentaciones de sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, 7 letreros, 3 basamentos de ayudas radioeléctricas y 54 basamentos de hormigón de otras tipologías. También se demolerá la EDAR del aeropuerto, que actualmente se encuentra situada dentro de la franja de la pista.

Las actuaciones proyectadas afectarán a una superficie de suelo aproximada de 784.700 m².

Se realizará la ampliación del aparcamiento público de vehículos, actualmente de 600 plazas, en 210 más. Esta actuación abarcará una superficie de 13.000 m² y requerirá la excavación de 6.200 m³ de tierra vegetal, un desmonte de 1.200 m³ de tierra y un préstamo de 420 m³ de materiales procedentes de cantera. Asimismo, se crearán nuevos accesos desde el vial de entrada y salida de vehículos al terminal, mediante la ocupación de uno de los carriles de dicho vial. El otro carril tendrá una anchura de 5,5 metros.

Se realizará la pavimentación de la parcela para coches de alquiler y la formación de carril de acceso a la parcela y carril de salida e incorporación al vial, de 3,5 m de anchura cada uno. Se construirá la acometida eléctrica y la acometida a la red de saneamiento y de agua potable. Estas actuaciones se llevarán a cabo en una superficie de 2.300 m².

La recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción se realizará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, etc., se delimitarán en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible.

Ubicación del proyecto.—El Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén se localiza en la comarca de la Vega del Genil, en los términos municipales de Santa Fe y Chauchina, en la provincia de Granada (Comunidad Autónoma de Andalucía), a 17 kilómetros de Granada y a 106 kilómetros de Jaén.

La ocupación actual del suelo en el entorno del aeropuerto corresponde mayoritariamente a cultivos de regadío, con cultivos de huerta, frutales y, en las parcelas más cercanas al río Genil, plantaciones de *Populus x canadensis*. Asimismo tiene importancia en la zona el cultivo intenso de secano, generalmente de cereal, así como los cultivos leñosos de secano, olivo en particular, y también almendro y viñedos.

Dentro de dicho aeropuerto, las áreas que se verán modificadas por las actuaciones son el subsistema de movimientos de aeronaves, donde se realizará la adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil, y el subsistema de actividades aeroportuarias, donde se construirán los nuevos aparcamientos. Por tanto, parte de las actuaciones se llevarán a cabo en zonas actualmente ya modificadas, caso de la adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil.

Ninguna de las actuaciones interfiere con espacios incluidos en la Red Natura 2000. El más cercano al aeropuerto de Granada-Jaén es el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «La Malá» (código ES6140012), y su distancia al mismo es de algo más de 5 km. Por tanto, no es previsible la afección de manera directa o indirecta a ninguno de los valores del medio, por los cuales fue considerado este espacio como LIC.

En el área de influencia del proyecto existe un hábitat de interés comunitario, con código 6420: «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion». Las actuaciones previstas en el proyecto no producirán una disminución de la superficie de este hábitat ni afección directa sobre el mismo.

Características del potencial impacto.—El proyecto supondrá un movimiento de tierras, del que se obtendrá un sobrante de 57.692 m³, que serán enviados a vertedero autorizado, de los cuales 1.209,9 m³ procederán de los sobrantes de desmontes y excavaciones de la obra y el resto, de tierra vegetal extraída.

Para minimizar la afección sobre los suelos, el promotor procederá a señalizar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por las obras, así como los caminos de acceso, y una vez finalizada la fase de obras, desmontará y retirará todas las instalaciones implantadas, restaurándolas y devolviéndolas a su estado original.

Otro impacto a considerar es el posible incremento de emisiones a la atmósfera durante la fase de construcción del proyecto (excavaciones, movimiento de tierras, carga y descarga de materiales, movimiento de vehículos y maquinaria, etc.). Se proponen una serie de medidas: riegos periódicos de caminos de obra y zonas donde se realicen movimientos de tierras, recubrimiento con toldos de los acopios de materiales sueltos, limitación de la velocidad de vehículos en la zona de obras a 30 km/h y correcto mantenimiento de maquinaria y vehículos con revisiones periódicas de los mismos.

Durante la fase de construcción se verá incrementado el nivel de ruido, principalmente debido al funcionamiento de la maquinaria de construcción. Para evitar en mayor medida estos impactos en la obra el promotor asume utilizar maquinaria que tenga un nivel de potencia acústica garantizado, igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/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.

En relación a la gestión de los residuos peligrosos generados, el promotor asegura que cumplirá todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, modificado por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, sobre Residuos Peligrosos y la Ley 10/1998, de 21 de abril, sobre Residuos. Para la retirada de éstos, se contactará con transportistas y gestores autorizados para este tipo de actividad en la Comunidad Autónoma.

Para la recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción, se contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. Por otra parte, las redes de drenaje de aguas proyectadas se conectarán con la red de saneamiento del aeropuerto y las aguas pluviales serán tratadas mediante algún tipo de depuración.

La principal afección a la vegetación será la asociada a la ampliación del aparcamiento. No obstante, se mantendrán los pies mejor conservados integrándolos en el nuevo parking mediante la creación de alcorques. En el caso de la parcela de alquiler de coches, se conservará la jardinería perimetral y los pies de *Ulmus minor*.

El principal impacto sobre la fauna será la pérdida de hábitat, temporal en el caso de los cultivos de la franja de pista y definitiva en el caso de la ampliación del aparcamiento y la pavimentación de la parcela de coches de alquiler. Un impacto añadido serán las molestias derivadas del ruido y el polvo que se provocarán en el transcurso de las obras.

La ejecución del proyecto no afecta a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE (Red Natura 2000), humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar o espacios recogidos en el Decreto 95/2003, de 8 de abril, por el que se regula la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y su Registro.

Las medidas protectoras y correctoras propuestas por el promotor consistirán, entre otras, en llevar a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras, antes del comienzo de las mismas, y haciendo especial hincapié en las labores de desbroce y retirada de tierra vegetal.

Las actuaciones propuestas son susceptibles de causar impacto sobre elementos patrimoniales de carácter arqueológico que puedan permanecer soterrados y verse afectado por los movimientos de tierras. Para evitar este tipo de afecciones, el promotor asegura que en toda la zona de obras se realizará una prospección arqueológica superficial intensiva para documentar y confirmar la posible aparición de indicios o de vestigios históricos arqueológicos.

El promotor asume realizar un seguimiento ambiental de las medidas propuestas.

La construcción del aparcamiento implicará una reducción del número de vehículos estacionados esperando al ralentí, los embotellamientos en los accesos del aeropuerto y las concentraciones de vehículos y, por tanto, también una disminución de las emisiones de gases.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Madrid, 4 de diciembre de 2008.-La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

ACTUACIONES EN EL AEROPUERTO DE FEDERICO GARCÍA LORCA. GRANADA

