

en las que figura como propietario civil Portmán Golf, S.A., y en el mismo escrito las especifica.

El Excelentísimo Ayuntamiento de Cartagena considera que conforme con lo establecido en el PGOU no existe inconveniente con respecto al proyecto presentado aunque debe considerar una serie de directrices en función de la clasificación del suelo.

ANEXO II

Descripción del proyecto

La rambla de Mendoza discurre por el término Municipal de la Diputación del Beal, que pertenece administrativamente al ayuntamiento de Cartagena. Nace en la parte alta de la Sierra minera de Cartagena-La Unión y desemboca en el Mar Menor. El trazado de la rambla es de fuertes pendientes en un área cuyo régimen de lluvias es torrencial y produce intensos arrastres de depósitos que terminan siendo transportados por los caudales de escorrentía.

El proyecto tiene por objeto encauzar la rambla a su paso por Llano del Beal en una longitud aproximada de 1.310 metros, tratando de eliminar los arrastres en épocas de lluvias y al tiempo aumentar la seguridad de la circulación de vehículos y peatones.

El proyecto comienza con la determinación de la excavación de la sección tipo que conformará el área de encauzamiento. Se excavarán dos cajeados en donde se va a verter la grava gruesa que servirá de asiento a los gaviones de la sección tipo.

Posteriormente al vertido de la grava gruesa se colocan sobre ella los gaviones que se definen en los planos y el lecho de escollera de 300 Kg., careada y en un espesor de 745 cm. Una vez construida la sección tipo se realizarán los rellenos con la misma tierra procedente de la excavación, y en todas las secciones transversales, incluyendo la humectación y compactación necesarias para alcanzar el 95% del proctor normal.

Durante las obras se realizarán cuatro pasos que se definen en los planos y que son:

1. Bajo la carretera F-43.
2. Bajo la carretera f-42.
3. Bajo la carretera desviada f-43.
4. Bajo la línea de F.E.V.E. Los Nietos-La Unión.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores:

1. Descripción sucinta del proyecto, identificación del emplazamiento de la actuación.
2. Relación de acciones susceptibles de generar afecciones, tanto en fase de construcción como en fase de funcionamiento.
3. Descripción de materiales a utilizar, suelo a ocupar. Afecciones aguas abajo.
4. Descripción del medio:
 - 4.1 Localización de espacios naturales protegidos, incluso elementos de la Red Natura 2000.
 - 4.2 Vegetación.
 - 4.3 Suelo.
 - 4.4 Zonas homoclimáticas.
 - 4.5 Estudio del período seco, temperaturas medias y radiación solar.
 - 4.6 Unidades morfoestructurales.
 - 4.7 Acuíferos.
5. Identificación de acciones con incidencia ambiental.
6. Identificación de factores del medio susceptibles de afección.
7. Identificación de impactos derivados de las actuaciones previstas, en fases de construcción y de funcionamiento.
8. Valoración del impacto ambiental.
9. Definición de medidas correctoras.
10. Programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

1. Relleno de los taludes del cauce con su volumen definido en proyecto, cubriéndose con una capa de tierra vegetal y plantándose.

2. Riegos. En el proyecto se proponen dos riegos en verano y uno en invierno.

3. Materiales pulverulentos cubiertos con toldos o lonas, y bien anclados.

4. Vehículos de transporte con lonas o caja cubierta.

5. Limpieza de las vías después de lluvias. Eliminación del barro.

6. Reglado de motores de combustión interna.

7. Silenciador en todos los motores de combustión interna.

8. Gestión adecuada de residuos de obra sobrante de excavaciones.

Los residuos inertes y los no tóxicos se depositarán en vertedero controlados debidamente autorizados pro Murcia. Los tóxicos y peligros de acuerdo con la legislación aplicable.

9. Los áridos se extraerán de canteras o graveras debidamente autorizadas.

10. Las plantas de hormigonado y productos asfálticos estarán debidamente autorizadas por el organismo competente.

11. Inventario de flora.

12. Estudios geotécnicos previos.

13. Restos arqueológicos.

14. Información al público en general y usuarios de las actuaciones destacando la necesidad de un uso racional de los recursos.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental, que supone, en síntesis, lo siguiente:

1. Estaciones detectoras de niveles de contaminación. Además se controlará mediante análisis de efectos sobre el medio biótico: vigilando deposiciones de polvo en la vegetación y cultivos en una franja de 140 m a ambos márgenes de la obra o zonas de tránsito.

2. Visitas periódicas cada tres meses a fin de comprobar las condiciones de almacenamiento y transporte de áridos y materiales procedentes de áridos y movimiento de tierras y asegurar la mínima contaminación de partículas sólidas.

3. Control de la evolución y colonización por la fauna de las áreas en las que se haya alterado el medio.

4. Control sobre la correcta gestión de residuos inertes, no tóxicos y peligrosos y tóxicos y peligrosos.

5. Control de la contaminación acústica, revisando el reglaje de los motores y estado de silenciadores en cada cambio de aceite de los motores de la maquinaria y vehículos de transporte. LA comisión de vigilancia programará la medición de niveles sonoros en puntos críticos con periodicidad de seis meses.

6. Revisión de aplicación de medidas de seguridad e higiene en el trabajo y de la legislación laboral.

7. Comprobación de la legalidad de las canteras, vertederos, plantas de hormigonado y de productos asfálticos.

8. Control y mantenimiento de la señalización de obras.

9. Control durante un año de la vegetación en las zonas afectadas.

10. En funcionamiento, auditoría anual económica, agronómica, hidrológica y medioambiental de la funcionalidad del cauce.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública no se ha presentado ninguna alegación tal como recoge el Servicio de Recursos de la Confederación Hidrográfica del Segura y el Ayuntamiento de Cartagena.

13360 RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «estación de radar secundario en Taborno (Tenerife-Norte)», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura

orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Ley 6/2001, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental, formula en el apartado 2 del artículo 1 lo siguiente:

«... Los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso. La decisión, que debe ser motivada y pública se ajustará a los criterios establecidos en el anexo III».

En el apartado k del anexo II se recoge de manera literal:

«k. Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, es decir, cuando se produzca alguna de las incidencias siguientes:

... 5. Afección a áreas de especial protección designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, o a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar.»

A tal efecto, Aena presentó, con fecha 25 de octubre de 2001, la documentación correspondiente a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, iniciando ésta un período de consultas a instituciones y administraciones para determinar la pertinencia o no de someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En este sentido la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consideró oportuno someter el proyecto a dicho procedimiento según dispone la propia Ley 6/2001.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

Para cumplir con dicho procedimiento el promotor elaboró un estudio de impacto ambiental que presentó ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 12 de junio de 2002, conforme a lo especificado en el artículo 17 del Real Decreto 1131/1988.

Una vez finalizado el plazo de información pública y recibidas las alegaciones, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, para informe, de las alegaciones presentadas.

Recibido dicho informe, se procedió a elaborar la preceptiva declaración de impacto ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Estación de Radar Secundario en Taborno (Tenerife-Norte)».

Declaración de impacto ambiental

El ámbito de estudio comprende una superficie de 924 m², dentro de un espacio actualmente vallado y propiedad de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) situado en la Montaña Cruz de Taborno. El suelo afectado está incluido dentro de la Red de Espacios Naturales de Canarias con la categoría de Parque Rural (Parque Rural de Anaga) que cuenta con su correspondiente Plan Rector de Uso y Gestión según Decreto 91/1996, de 16 de mayo en el que se recoge que la zona de estudio está clasificada como Zona de Uso Moderado, incluyéndose a su vez dentro de un Área de Sensibilidad Ecológica (ASE). El emplazamiento del radar así como los accesos al mismo, coinciden con el LIC y ZEPA «Anaga».

En el punto 5.1.3 de dicho Plan Rector se recogen los usos autorizables en el parque y en concreto en el punto 5.1.3.6 se hace referencia a «Los tendidos de electricidad o telefonía, así como la instalación de cualquier infraestructura relacionada con las comunicaciones...».

Al ser el radar proyectado una infraestructura de la tecnología de las radiocomunicaciones aeronáuticas, se considera que la actuación prevista

es medioambientalmente viable siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental, en el programa de vigilancia ambiental y además el Órgano Gestor del Parque supervise las obras de construcción de las nuevas instalaciones y las actuaciones a realizar, en la fase de explotación, encaminadas a su conservación y mantenimiento que tengan una potencial afección medioambiental sobre el entorno del radar. El objeto de esta supervisión es el de lograr la protección y conservación de los valores ambientales del parque. De la misma manera, el promotor deberá garantizar el cumplimiento de todas las normas y requisitos recogidos en el Plan Rector del Parque Rural de Anaga impuestas a su actividad.

Por tanto, examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización del proyecto, tanto en las fases de construcción como de explotación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Gestión de residuos e instalaciones auxiliares.

Los residuos obtenidos durante la fase de construcción, como excedentes de las excavaciones que no sean reutilizados, así como el pavimento asfáltico resultante de desmantelar la vía de tránsito interna y la zona hormigonada de la explanada y los tramos de valla metálica sobrantes, serán acopiados dentro de los límites de la parcela, para ser trasladados lo más rápidamente posible a un vertedero de residuos inertes autorizado por los órganos competentes del Gobierno Canario.

Durante el acopio temporal de las tierras sobrantes, éstas serán cubiertas por plásticos anclados, para de este modo evitar la emisión de materia en suspensión.

Tanto durante la fase de construcción como la fase de explotación, los residuos asimilables a urbanos se depositarán en contenedores para ser trasladados por los servicios de recogida de residuos sólidos urbanos.

Una vez concluida la fase de obras, y sin perjuicio de lo anteriormente indicado, se llevará a cabo un reconocimiento del perímetro de la parcela con el objeto de proceder a la retirada de posibles restos de materiales relacionados con la ejecución del proyecto, siendo en su conjunto trasladados a vertedero autorizado por el Gobierno Canario.

Siempre que sea posible, tanto la zona de estacionamiento de maquinaria como las áreas de acopio de materiales necesarios para las obras de ejecución, quedarán establecidas dentro de la parcela propiedad de Aena, y jalonadas para tal fin. Tal y como se define en el estudio de impacto ambiental, los materiales excedentarios empleados en la integración paisajística de la obra, que se utilizarán en posteriores remodelaciones, quedarán almacenados en el interior del antiguo centro de transformación.

2. Protección del sistema hidrológico.

Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico, se evitará el acopio alguno de material en las proximidades de la vaguada situada al Sudeste de la parcela, así como en las inmediaciones del depósito de agua municipal colindante.

Se evitará depositar residuos, manteniéndose en perfecto estado de limpieza, en la zanja dispuesta paralelamente a la carretera de acceso a las instalaciones con el objeto de no interrumpir la evacuación de escorrentías en períodos de precipitaciones, retirando para ello cualquier tipo de residuo, tierra o mala hierba, realizándose una revisión después del período estival.

Se instalará una fosa séptica para la recogida de las aguas residuales que se produzcan en las instalaciones durante su funcionamiento para evitar la infiltración de las mismas en el terreno. Durante la fase de explotación se recogerán las aguas residuales procedentes de la fosa séptica cuando se encuentre próxima al límite de su capacidad, para ser trasladadas por una empresa autorizada, a la Estación Depuradora de Aguas Residuales más cercana o bien donde lo determine el Gobierno de Canarias.

Durante el funcionamiento de las instalaciones, se llevará a cabo un control sobre el estado del depósito de combustibles, la fosa séptica y el depósito de agua, para evitar posibles vertidos.

3. Protección de la vegetación.

Se minimizará la afección a la vegetación que se encuentre dentro del área de actuación, jalonando, en su caso, las superficies a proteger para evitar la destrucción de ejemplares, especialmente en áreas de almacenamiento de materiales, vertederos y estacionamiento de maquinaria. El desbroce se efectuará bajo la supervisión del personal del Parque Rural de Anaga y cualquier otra actuación relacionada con la vegetación, se realizará en coordinación con la Dirección del Parque Rural.

4. Protección de la fauna.

Con el fin de minimizar daños y/o molestias a la fauna existente, se realizará una batida antes del comienzo de las obras en el área afectada por las mismas, para la localización y traslado de nidos a otras zonas no afectadas. Asimismo se localizarán refugios y madrigueras, y se evitará la afección a dichas zonas como consecuencia de las obras.

Para no perjudicar la reproducción de las especies presentes se evitará, en la medida de lo posible, la realización de obras durante el período de nidificación y cría de la avifauna, concretamente entre los meses de abril y julio.

En cualquier caso estas acciones serán supervisadas por el personal del Parque.

5. Protección del paisaje.

Como medidas de integración paisajística, y tal y como se expone en el estudio de impacto ambiental, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

Pruebas del color en la torre y en el edificio con contrastes de observación desde los puntos con mayores potenciales de vistas ubicados en la zona con el fin de favorecer su integración en el paisaje. En todo este asunto, así como en la elección del color del radomo, se seguirán las recomendaciones del Órgano Gestor del Parque.

Pintado de la parte inferior de la torre, coincidente con el talud de desmonte, de color rojizo igual al del resto de la edificación.

Revestimiento del edificio del radar y centro de transformación Radio Faro existente con piedra basáltica o bien ornamental de color rojizo similar a las construcciones de la Isla, de tono similar a los suelos de la zona, proveniente de cantera autorizada. Las ventanas y puertas metálicas irán pintadas en tonos marrones o rojizos.

Se procederá al recubrimiento superficial de las cubiertas de las edificaciones con árido de machaqueo, picón rojo, procedente de extracción legalizada.

Se limitarán las actuaciones en la plataforma superior de la parcela, así como la instalación de elementos en la cubierta de la edificación que sobresalgan del nivel de la montaña.

Se llevará a cabo una mejora ambiental de las instalaciones con la sustitución de la superficie asfaltada de la vía de acceso interna y la zona hormigonada de la explanada (aproximadamente 740 m².) por una pavimentación ecológica tipo celosía, que favorecerá el crecimiento de especies vegetales entre su trama interna y contribuirá a mejorar los índices de infiltración.

Para todos los materiales que se pretenda emplear será necesario indicar en su correspondiente proyecto su procedencia, tal y como especifica el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Rural de Anaga.

En el conjunto de las edificaciones, y durante el período de funcionamiento de las mismas, se procederá a reponer o restaurar las superficies degradadas como consecuencia del paso del tiempo o la climatología.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, el alumbrado que se debe utilizar en caso de posibles averías en horas nocturnas, deberá ser apantallado hacia el suelo y con un nivel de iluminación inferior a 10 Lux.

6. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades del personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Secretaría General de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones.

Aena, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

Dicha dirección ambiental de obra trabajará en coordinación con el órgano rector del Parque Rural de Anaga.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que el proyecto constructivo cumple la declaración de impacto ambiental.

Informe complementario al acta de comprobación del replanteo en relación a las posibles incidencias medioambientales.

Informe, en su caso, sobre el jalonamiento de la vegetación.

Informe sobre las prospecciones en busca de nidos, refugios y madrigueras de la fauna.

b) Informes periódicos trimestrales durante la fase de obras:

Se remitirán informes trimestrales durante la fase de obras, cuya duración está prevista en nueve meses, en cuanto a los siguientes aspectos:

Correcta gestión de los residuos generados, en cuanto a lo expuesto en la condición 1.

Medidas sobre la protección del sistema hidrológico a las que se refiere la condición 2.

Medidas sobre la protección de la vegetación a las que se refiere la condición 3.

Medidas sobre la protección de la fauna a las que se refiere la condición 4.

Ubicación de vertederos e instalaciones de obra y de maquinaria.

Previamente a la emisión del acta de recepción de obras, se redactará un informe adicional, en el que se contemplará:

Medidas ejecutadas en relación con la protección del sistema hidrológico.

Medidas ejecutadas en relación con la protección de la vegetación.

Medidas ejecutadas en relación con la protección de la fauna.

Medidas ejecutadas en relación con la integración paisajística del proyecto.

c) Control ambiental en la fase de explotación:

Una vez emitida el acta de recepción de las obras, Aena realizará de manera periódica observaciones acerca del estado del depósito de combustible y de la fosa séptica. Asimismo, se encargará de controlar la recogida periódica de las aguas residuales por parte de un gestor autorizado.

Aena deberá remitir informes especiales en caso de que se presenten circunstancias que impliquen graves deterioros medioambientales, especialmente cuando sean observadas e informadas dichas circunstancias por el personal del Parque Rural de Anaga.

7. Información adicional.

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto constructivo, un escrito certificando la incorporación al mismo de las prescripciones establecidas en la declaración de impacto ambiental correspondiente al presente proyecto.

También remitirá, dentro de los plazos establecidos en las condiciones de la declaración de impacto ambiental, y siempre antes del inicio de las obras, la siguiente documentación:

Informe, en su caso, sobre el jalonamiento de la vegetación, tal y como se especifica en la condición 3 con documentación cartográfica del mismo.

Informe sobre la prospección realizada en cuanto a la presencia de refugios, madrigueras y nidos, en relación a lo expuesto en la condición 4 señalando en este último caso, el lugar al que fueron trasladados.

8. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la Ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de Junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 16 de junio de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto respuestas recibidas

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	X
Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias	X
Cabildo Insular de Tenerife	X
Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife.	
Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna (Santa Cruz de Tenerife)	X
Ayuntamiento de Taborno (Santa Cruz de Tenerife).	

Resumen del contenido ambiental de las respuestas recibidas:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente informa sobre la protección y características del territorio afectado por el proyecto.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias informa favorablemente el proyecto.

La Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente del Gobierno de Canarias informa sobre las figuras de protección del territorio afectado por el proyecto, así como sobre la flora y fauna, incorporando un listado de la fauna presente en la zona.

El Cabildo Insular de Tenerife plantea discrepancias y dudas sobre el procedimiento ambiental.

El Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna, considera que el proyecto se desarrolla en un área sensible (Parque Rural de Anaga), proponiendo las siguientes medidas correctoras:

Minimizar el ruido de los generadores en caso de parada en el suministro eléctrico.

Impermeabilización del depósito de combustible, junto con un sistema de drenaje, recogida y evacuación de posibles rezumes, derrames o pérdidas, así como un plan de emergencias ante esta eventualidad.

Tratamiento reductor del impacto visual mediante la implantación de pantallas vegetales o modificaciones topográficas.

Revegetación de los terrenos del área de proyecto y su entorno.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto de la «Estación de radar secundario en el pico de la montaña Cruz de Taborno, (Tenerife Norte)», tiene por objeto incrementar la operatividad de los servicios de control del tránsito aéreo con origen-destino en el aeropuerto de Tenerife-Norte, garantizando las mejores condiciones de seguridad y calidad en la prestación de los citados servicios.

La superficie de actuación será de 924 m², y comprenderá las siguientes actuaciones:

a) Edificio Radar Secundario: superficie en planta de 165,59 m², en una edificación en terrazas encajada en un talud vertical, que incluye:

a.1 Torre de antenas: con un diámetro de 3,6 metros y una altura de 13,4 metros, rematada a una cota de 1.024,4 m. s.n.m., sobre la que se dispone el radomo, de 10 metros de diámetro.

a.2 Edificio de sistemas: con una superficie de 256,67 m² que se dispone en tres plantas. Cabe destacar la presencia de grupos electrógenos con autonomía de 29 horas frente a fallos en la red eléctrica.

a.3 Sistema de evacuación de aguas residuales: que consta de una fosa séptica y un pozo filtrante, ambos enterrados bajo el viario de acceso.

b) Depósito de agua potable: de 5.000 litros de capacidad que se dispondrá enterrado.

c) Almacenamiento y trasiego de combustible.

c.1 Tanque de almacenamiento: con una capacidad de 5.000 litros, se dispondrá enterrado en un recinto de hormigón armado.

c.2 Grupo de presión: dotado de 2 bombas y un caudal de bombeo de 1.000 litros/hora.

d) Acometida eléctrica: se aprovechará la línea eléctrica enterrada de 20 KV, y se creará un nuevo centro de transformación a 25 metros al sur del existente de dimensiones 7,24 x 2,62 x 2,3 metros de hormigón armado.

e) Obras de urbanización:

e.1 Instalación de pavimento ecológico en la explanada actual.

e.2 Retirada de un tramo de cerramiento para las obras de construcción. Para la ubicación de esta estructura se escogió la Montaña Cruz de Taborno, debido a que se buscaba un lugar alto y sin obstáculos localizado al norte de Tenerife para conseguir la funcionalidad del radar.

En el estudio de impacto ambiental se recoge que en el proyecto se opta por el enterramiento de diversas infraestructuras con objeto de evitar el impacto visual de las mismas, así como la ubicación que implique una mayor funcionalidad. Para el edificio del centro de transformación se consideró oportuno que fuera de naturaleza prefabricada (en lugar de bloques de la propia parcela). En cuanto a la parcela, se prefirió el establecimiento de celosía ecológica en vez de un pavimento con asfalto toda su superficie, favoreciendo la infiltración del agua y la integración paisajística. Por último, en el diseño de la torre y el radomo, el estudio señala que se optó por el diseño con menores dimensiones que permitiera el correcto funcionamiento del mismo.

Para la integración de las instalaciones, se eligió el uso de piedra natural en las fachadas. Por último, el edificio del radar, siguió en su diseño las especificaciones impuestas por el Cabildo de Tenerife y los Ayuntamientos afectados. La planta se dispone en terrazas, no sobrepasando el nivel de la montaña.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La estructura del estudio de impacto ambiental es la siguiente:

Descripción del proyecto: donde se recoge el objeto de dicho proyecto y las principales características del mismo, anteriormente descritas.

Características ecológicas básicas del entorno: descripción geográfica, en la que se localiza la parcela en la Montaña Cruz de Taborno, en los términos municipales de San Cristóbal de La Laguna y Santa Cruz de Tenerife. Cabe destacar que el ámbito de estudio se encuentra localizado en el Parque Rural de Anaga, en una zona denominada «A.S.E.» (Alta Sensibilidad Ecológica).

El clima, según el índice termoplúviométrico de Dantin-Revenga, corresponde a la zona Subdesértica. Presenta una elevada calidad del aire y un alto grado de humedad. En cuanto a la hidrología, nos encontramos en una zona típica de barrancos, pero que se encuentran ausentes en

la parcela objeto de estudio; según la Zonificación Hidrogeológica VIII (materiales de la Serie Antigua y Materiales Sedimentarios).

Geológicamente se encuentra representada la Zona volcanoestratigráfica Antigua o Serie I, además de depósitos sedimentarios holocenos. Debido a su antigüedad, la geomorfología queda definida por un paisaje abrupto de barrancos encajados. Los suelos presentes se corresponden con ultisoles.

La vegetación que se desarrolla en la zona es el «monteverde», propia del piso bioclimático Montano Húmedo, caracterizada por dos unidades: la laurisilva y el fayal-brezal, esta última presente en el ámbito de actuación. Es abundante la presencia de avifauna, siendo más escasos los vertederos y reptiles, y destacando los invertebrados.

En el paisaje, existe un tramo de 150 metros de la carretera TF-114 con alto potencial de vistas, y el Pico del Inglés, con un potencial de vistas medio. Se califica además, al radomo y a la parte superior de la torre, como zona de alta incidencia visual, calificándose al resto de instalaciones de baja. En cuanto a la calidad paisajística, la parcela de Aena posee una baja calidad paisajística según el estudio, mientras que los alrededores poseen alta capacidad paisajística.

El núcleo poblacional más próximo, Las Casas de Las Cumbres, se localiza a dos kilómetros. Además, en la zona no existe ningún resto de naturaleza histórica o arqueológica que pudiera verse afectado.

Cantidad de recursos naturales que se emplearán: serán afectados fundamentalmente los Recursos Geológicos y Edafológicos, como consecuencia del desmonte en el talud artificial y excavaciones necesarias para albergar las diferentes infraestructuras; el Recurso Paisaje, como consecuencia del tránsito de maquinaria durante la Fase de Instalación, y la presencia permanente de una estructura artificial durante la Fase Operativa; Recursos Vegetales, como consecuencia del desbroce que se realizará previamente al desmonte, y que afecta a 15 individuos jóvenes de tejo, brezo y retama de monte y dos ejemplares de laurel, así como al helecho *Pteridium aquilinum*, y zarzas.

Estimación de los residuos, vertidos y emisiones de materiales o energía: los principales residuos generados son los excedentes de tierra obtenidos de las excavaciones, no estimándose vertidos salvo aquellos accidentales de agua, combustibles o aceites.

Estimación de los efectos ecológicos del proyecto: se clasifican dichos efectos en «Significativos», «Poco significativos» y «Nada significativos», destacando únicamente como efecto Significativo, el provocado sobre el paisaje durante la Fase Operativa. La gran mayoría se califican como Poco Significativos.

Medidas para evitar, reducir o compensar los efectos ecológicos negativos: tanto durante la Fase de Instalación como durante la Fase Operativa, entre las que destaca la integración paisajística del proyecto.

Alternativa técnicas existentes para la realización del proyecto.

Resumen y conclusiones.

Planos y reportaje fotográfico.

Por último, se incluyen como anexos un reportaje fotográfico, información sobre el yacimiento «Huerta de Reyes» y una síntesis y contestación a las consultas previas recibidas.

ANEXO IV

Información pública

En el trámite de información pública se han presentado dos alegaciones de idéntico contenido presentadas por la «Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN)» y la «Federación Ben Magec».

Ambas alegaciones discrepan sobre el procedimiento, informan sobre la protección del territorio afectado por el proyecto y plantean dudas sobre la compatibilidad del proyecto con el Plan Rector del Parque.

13361

RESOLUCIÓN de 16 de junio de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del Aeropuerto de La Palma», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) remitió, con fecha 21 de febrero de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 233, de 28 de septiembre de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de La Palma».

Declaración de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental señala que, en función de la evolución previsible del tráfico del aeropuerto de La Palma, la capacidad operativa se estima insuficiente para cubrir las necesidades previstas para el año 2010. Por esta razón, el Ministerio de Fomento y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) han decidido acometer la ampliación de la capacidad del espacio aéreo.

En lo que se refiere al campo de vuelos, el aeropuerto no admite la posibilidad de establecer variaciones sustanciales en su morfología, la ampliación de la pista de vuelos no es posible debido a la orografía del entorno, por lo que las únicas actuaciones posibles que se pueden llevar a cabo se realizarán sobre el sistema de calles de rodaje, con el fin de disminuir el tiempo de ocupación de la pista. La plataforma de estacionamiento de aeronaves constituye el elemento más crítico y resulta necesaria su ampliación, lo cual conlleva el desplazamiento del resto del área terminal hacia el este.

Asimismo, debido al importante porcentaje de aeronaves de aviación general, se dispondrá de una zona al oeste de la pista de vuelos en la que se que se ubicarán los terminales de aviación general y de carga, junto a hangares e infraestructuras destinadas a potenciar la zona logística del aeropuerto. Todo este conjunto compartirá una plataforma de nueva creación con su correspondiente acceso a la pista de vuelos. El edificio terminal será reemplazado por una nueva edificación, se trasladará la torre de control y, además de construirse nuevos aparcamientos y nuevos accesos, se reubicarán ciertos elementos del aeropuerto como el servicio de extinción de incendios.

Las diferentes actuaciones previstas coinciden con las alternativas propuestas:

Construcción de dos calles de rodaje paralelas a la pista-Alternativa 1.

Construcción de calles de acceso/salida de la pista desde la plataforma principal con el objeto de servir de desahogo a la plataforma de estacionamiento-Alternativa 2.