

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**18149** *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «ampliación de la pista de vuelo y plataforma del Aeropuerto de León», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, el promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), remitió con fecha 26 de marzo de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria resumen del proyecto de «Ampliación de la pista de vuelo y plataforma del Aeropuerto de León (Virgen del Camino)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, estableció un periodo de consulta a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 9 de octubre 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 organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas, se recoge en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de «Ampliación de la Pista de Vuelo y Plataforma del Aeropuerto de León (Virgen del Camino)» que posteriormente remitió, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (a través de la Dirección General de la Aviación Civil), y quién lo sometió a información pública durante treinta días hábiles, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», de 18 de marzo de 2003, en virtud de lo establecido en el Art. 17 del Reglamento.

En el anexo II se recogen los datos esenciales del proyecto. El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental y en el anexo IV se incluyen los resultados de la información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación de la pista de vuelo y plataforma del aeropuerto de León».

## Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de León está situado al suroeste de la capital, limitando al sureste con el núcleo urbano de La Virgen del Camino, que le da nombre, al norte y este con el vallejo abierto en la superficie del páramo por el Arroyo de las Fontanillas y al oeste con el trazado de la A-66 León-Oviedo. Administrativamente pertenece a los municipios de Valverde de la Virgen y de San Andrés del Rabanedo. Al tratarse de una base aérea abierta al tráfico civil, la administración del aeródromo corresponde al Ejército del Aire, si bien la gestión y explotación de las instalaciones civiles son responsabilidad del Ente Público Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

En el estudio de Planeamiento del aeropuerto de León Virgen del Camino de enero de 2002, se realizó un análisis de las actuaciones necesarias para satisfacer la demanda de pasajeros y aeronaves que se prevé lleguen a operar en este aeropuerto. Entre las necesidades detectadas para adecuar la infraestructura aeroportuaria a la demanda prevista y permitir la operación de aeronaves a reacción entre León y los destinos insulares, se encuentra la ampliación del subsistema de movimiento de aeronaves, la cual se descompone en varios proyectos cuyas principales actuaciones se recogen en el anexo II y que son objeto de esta declaración de impacto ambiental. El entorno afectado por estas actuaciones, no se encuentra dentro de ningún espacio natural incluido en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León o nacionales. Tampoco hay próxima ningún área propuesta para formar parte de la Red Natura 2000 ni Áreas Importantes para las Aves (IBAs), siendo las más cercanas, aunque a muchos kilómetros, las de Babia-Somiedo (Asturias y León) y Tierra de Campos (Valladolid, Palencia y León).

Por todo ello, examinada la documentación presentada, se considera ambientalmente viable la ampliación del Aeropuerto de León en los términos indicados en el estudio de impacto ambiental, siempre y cuando en la ejecución del proyecto y en la futura explotación se observen las acciones y medidas contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se cumplan las condiciones que a continuación se exponen:

### 1. Protección y conservación de los suelos

Las instalaciones y elementos auxiliares de obra tales como parques de maquinaria, planta de aglomerado asfáltico, áreas de acopio de materiales y oficinas de obra deberán situarse dentro de la zona de instalaciones de obra señalada en el proyecto junto a los accesos al recinto aeroportuario. Aquellas zonas donde exista el riesgo de vertidos accidentales deberán ser previamente impermeabilizadas para evitar que se contaminen el suelo o las aguas subterráneas.

Las sustancias potencialmente contaminantes, deberán ser almacenadas siguiendo la legislación vigente en esta materia.

Los suelos contaminados que se pudieran encontrar en las operaciones de demolición, desbroce o excavación o los que se pudieran producir por vertidos ocasionados serán caracterizados y gestionados según la legislación vigente, ya sea por tratamiento, «in situ» o traslado a planta de tratamiento o depósito autorizado.

Se recuperará la capa superior del suelo o tierra vegetal que vaya a ser alterada por cualquier elemento de obra ya tenga carácter permanente o temporal, con el objeto de evitar su pérdida y aprovecharla posteriormente en los tratamientos de restauración del suelo y revegetación.

La recuperación de la tierra vegetal, consistirá en la retirada de los horizontales superficiales del suelo a un espesor medio de 15 a 20 cm, y siempre que sea posible, se realizara junto al desbroce, con el fin de incorporar los restos de vegetación del terreno.

La tierra retirada, se acopiará en montículos de una altura máxima de 2 m con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación, estableciéndose un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades y se eviten erosiones o retenciones de agua. Las zonas de acopio deberán quedar definidas antes del comienzo de las obras. En caso de ser necesarios aportes de tierra vegetal suplementarios, se deberá establecer previamente su procedencia.

Se deberá realizar un balance de tierra excedentaria y necesidades de rellenos para equilibrar en la medida de lo posible ambos elementos.

Una vez finalizadas las obras, deberán desmantelarse todas las instalaciones temporales. El terreno ocupado por las mismas, así como todos los suelos compactados como consecuencia del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos deberá ser objeto de laboreo previo a su restauración vegetal. Deberá restituirse el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal.

### 2. Protección de la calidad del aire

Para prevenir las emisiones de partículas y polvo en la zona de obras, a consecuencia del movimiento de tierras y circulación de maquinaria, se realizarán riegos periódicos, que se intensificarán durante los meses más ventosos, y los materiales de obra susceptibles de emisiones fugitivas se transportarán y acopiarán tapados.

Se limpiarán periódicamente las zonas donde se hayan producido acumulaciones de finos, por efecto de u transporte o acopio temporal de materiales, evitando así su dispersión por la atmósfera.

Asimismo, se instalarán plataformas para la limpieza de las ruedas de los camiones y maquinaria de obra en aquellas zonas donde se esta-

blezcan las conexiones con el viario existente, para evitar la acumulación de finos en las carreteras próximas al aeropuerto.

Respecto a la maquinaria y vehículos de obra, se deberán realizar inspecciones periódicas de los mismos, en las que se contemplarán los siguientes aspectos:

Correcto ajuste de los motores.

Ajuste de la potencia al trabajo a desarrollar.

Correcto estado de los tubos de escape.

Uso de catalizadores.

Cumplimiento de los periodos de revisión y condiciones técnicas de las inspecciones técnicas de vehículos.

Se efectuará un Programa de Control y Vigilancia de la contaminación del aire que se ejecutará durante la explotación del aeropuerto.

El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con la Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono, Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente y el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Todos los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 97/68/CE (modificada por la Directiva 2002/88/CE) sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Aena, como promotor del proyecto, impulsará un programa voluntario y consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

### 3. Prevención del ruido

De acuerdo con el Real Decreto 3/1995, de 12 de enero que establece las condiciones en Castilla y León de las actividades clasificadas por niveles sonoros, se limitará en lo posible el trabajo en periodo nocturno, de 22 a 8 horas con margen de variación de una hora por las ordenanzas municipales, en todos los trabajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos de transporte pesados en superficie.

Todos los vehículos y maquinaria de obra deberán someterse y superar las inspecciones técnicas que exige la legislación, y tendrán un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará las isófonas para el escenario futuro, definidas por Leq<sub>día</sub> 65 dB (A) (7h-23h) y Leq<sub>noche</sub> 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que en su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

En el plazo de un año desde la fecha de publicación de la presente declaración, se elaborarán las isófonas las cuales deberán ser aprobadas por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El plan de aislamiento acústico se elaborará en el plazo de seis meses a contar desde la fecha de aprobación de la huella acústica y deberá ser, igualmente, aprobado por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. El plazo de ejecución de dicho plan será de tres años a contar desde su aprobación y sólo afectará a aquellas viviendas que

dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Para que el plan de aislamiento acústico pueda estar finalizado en los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la aprobación de dicho plan.

A efectos de seguimiento del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, como autoridad ambiental; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo; y representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), en calidad de promotor del proyecto.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, Aena enviará una copia del citado estudio acústico a la Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Comunidad de Castilla-León y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) planificará las operaciones de despegue, ascenso y aproximación de las aeronaves, de tal forma que las rutas empleadas por el tráfico aéreo, en las citadas operaciones, afecten lo menos posible a las poblaciones cercanas, como son, entre otras, Santa María del Camino y León.

### 4. Protección del sistema hidrológico

En las zonas de obra o instalaciones próximas a los cauces fluviales, se dispondrán barreras de retención de sedimentos. Se prestará especial atención a la ampliación de las dos cabeceras de la pista, al localizarse en el entorno de la cabecera 23, el arroyo de las Fontanillas y de la cabecera 05, el arroyo del Truébano. Se evitara cualquier tipo de vertido a los cauces fluviales.

En su caso, se protegerán las márgenes de los arroyos Fontanillas y Truébano en el ámbito de las obras, en la banda de 100 m que comprende la zona de policía, según la Ley de Aguas, al objeto de evitar ocupaciones temporales por instalaciones auxiliares o maquinaria.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria y vehículos de obra se efectuarán en la medida de lo posible fuera del recinto: en talleres y estaciones de engrase autorizados con el fin de evitar posibles vertidos.

Si estas operaciones tuvieran que realizarse en obra, deberán llevarse a cabo en un sector acotado del parque de maquinaria. Esta zona estará totalmente impermeabilizada y contará con sistemas de depuración primaria (balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales).

Se establecerán lugares específicos para el lavado de cubas, que deberán estar adecuadamente impermeabilizados y contar con los sistemas de depuración primaria necesarios.

Los campamentos de obra, deberán dotarse con un sistema de saneamiento adecuado que evite la contaminación por aguas residuales.

El desecado del pozo y de la laguna estacional en caso de tener agua se efectuará de tal modo que afecte lo menos posible a los cauces, ciclo hidrológico, procesos erosivos y fauna asociada.

Con el fin de minimizar la afección sobre el arroyo del Truébano y de las Fontanillas, los taludes del extremo de las cabeceras 05 y 23 adecuarán su pendiente, de tal forma que la base del talud no afecte a los cauces.

Los cauces del arroyo de las Fontanillas y del arroyo del Truébano no deben ser modificados, por lo que deberán realizarse los drenajes oportunos para que estos puedan atravesar el vallado del recinto aeroportuario.

Todas las aguas pluviales o de otra naturaleza que se recojan o utilicen en la plataforma de estacionamiento de aeronaves serán dirigidas a separadores de hidrocarburos, aceites o grasas.

### 5. *Protección de la vegetación y fauna*

Se conservará la vegetación que no sea afectada por las obras y que se halle dentro de la zona de las actuaciones proyectadas, evitándose la destrucción de áreas que no sean ocupadas de una manera definitiva para su uso en las tareas derivadas de las acciones de construcción.

Se deberán conservar los pies de vegetación arbórea y arbustiva, ya sean de origen natural u ornamental de mayor calidad ecológica, principalmente los rebollos y las especies de ribera, para su posterior utilización en la restauración paisajística.

A fin de evitar afecciones a la fauna, se deberá, previo al comienzo de las obras, realizar una batida para detectar y trasladar todos aquellos nidos existentes en la zona, a fin de evitar la destrucción de los mismos una vez comiencen las obras.

Se deberá establecer un programa de obras para evitar, en la medida de lo posible, la realización de aquellas de mayor impacto acústico en las épocas de cría de la avifauna.

Una vez de comienzo la fase de operación, se deberá establecer un control de las zonas de alimentación y cría de las especies de avifauna con objeto de evitar riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Este control deberá completarse con informes periódicos de las afecciones de la avifauna a las operaciones aeronáuticas y viceversa.

Se gestionarán de manera preventiva los hábitats interiores del aeropuerto a fin de evitar el desarrollo de hábitats atractivos para las aves, especialmente las que presentan un mayor riesgo para el tráfico de aeronaves, creándose hábitats sustitutivos en el exterior del recinto que eviten los desplazamientos de riesgo.

### 6. *Protección del patrimonio histórico y artístico*

Como medida preventiva, con carácter general, se vigilará en toda la zona de obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos o culturales mediante un arqueólogo a pie de obra.

En el caso de que se localicen indicios de la existencia de restos arqueológicos que se supongan de interés, será comunicado al Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León y se atenderá en todo momento a las directrices que determine este organismo.

La zona del yacimiento arqueológico n.º 10 «El Truébano», n.º 11 «Zarzales» y sus perímetros de protección, no se deben ver afectados por las obras, y sobre ellos se realizarán las siguientes actuaciones:

Se jalonará y clasificará como zona de exclusión.

Se prohibirá el tránsito de personal de obra y maquinaria, la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, el acopio de materiales y cualquier viario o instalación al servicio de las obras.

Se realizará prospección superficial informando de las conclusiones al Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León para que determine las actuaciones a realizar.

### 7. *Localización de zonas de préstamo y vertederos*

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base a los contratistas para la posible ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (vaguadas y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

Dentro de las zonas de exclusión se considerarán las siguientes: zonas palustres recogidas en el Catalogo Regional de Zonas Húmedas de Interés Especial (Art. 47 de la Ley 8/91 de Espacios Naturales de Castilla y León):

LE-13: «Laguna de Chozas de Arriba».

LE-14 «Laguna de Som».

LE-17: «Laguna del municipio de Onzonilla».

LE-16: «Laguna de Rey» y «Laguna de Villadangos».

Como medida preferente, se procurará reutilizar las tierras excedentes, en obras próximas que requieran aportes de tierra. De no ser así, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas en vertederos legalmente autorizados. En el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta las zonas de exclusión y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Asimismo, se estudiará la viabilidad de que los materiales sobrantes procedentes de vaciados y demoliciones, puedan ser reciclados o valorizados. De no ser así, el depósito de todos estos materiales se efectuará en vertederos de inertes controlados, que cumplirán con las determinaciones de las ordenanzas municipales y la normativa aplicable tanto estatal, como autonómica y local.

Las canteras, graveras y zonas de préstamo necesarias para la ejecución de las obras, deberán de ser previamente seleccionadas y deberán contar con la necesaria autorización de la Junta de Castilla y León y demás autoridad administrativa competente.

### 8. *Gestión de residuos*

Se deberá elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de Obra, detallándose las previsiones de recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, ya sean inertes, asimilables a urbanos o peligrosos. En este plan se establecerá tanto el tipo de gestión para cada residuo como el gestor autorizado que asumirá estas tareas.

Se establecerá un apartado específico en dicho plan referido a los aceites usados, prohibiéndose de manera explícita cualquier tipo de vertido al suelo o los cauces fluviales.

En la fase de operación, el aeropuerto deberá desarrollar un Plan de Gestión de Residuos que englobe todos los generados en la actividad. Este plan detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva, almacenamiento temporal y destino de acuerdo con la legislación vigente.

### 9. *Defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística*

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo indicado en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la superficie de actuación de la ampliación del aeropuerto (desmontes, terraplenes, etc.) así como áreas de vertedero y préstamos, viario de acceso a las obras, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial atención a los terraplenes y taludes que se puedan producir para la ampliación de la pista.

Asimismo el proyecto deberá incluir los siguientes elementos:

Plan de gestión de la tierra vegetal, que contemple la gestión indicada en el apartado 1.º de la presente declaración.

Labores previas de preparación del terreno para la plantación.

Presupuestos, incluyendo los costes de mantenimiento necesarios para asegurar el éxito de la revegetación.

Las plantaciones en zonas ajardinadas se deberán realizar siguiendo los criterios de selección de especies existentes en la actualidad en esas zonas, ajustándose en todo caso a los condicionantes ambientales del territorio. Se utilizarán todos aquellos pies arbóreos y arbustivos que hayan sido retirados y conservados.

Todas las actuaciones de restauración e integración indicadas en este apartado se simultanearán, espacial y temporalmente, con las de ampliación del aeropuerto.

### 10. *Documentación adicional*

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Estudio sobre la caracterización y programa de actuaciones a desarrollar con relación a la posible existencia de suelos contaminados, a las que se refiere la condición 1.

Programa de actuaciones sobre las afecciones a la calidad del aire, a las que se refiere la condición 2.

Huella acústica y, en su caso, plan de aislamiento acústico a las que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico a las que se refiere la condición 4.

Medidas de protección para vegetación y fauna, a las que se refiere la condición 5.

Informe arqueológico y programa compatible con el plan de obras sobre la protección del patrimonio cultural a la que se refiere la condición 6.

En su caso, estudio específico para la ubicación de vertederos como se recoge en la condición 7.

Plan de Gestión de Residuos de Obra y Plan de Gestión de los Residuos generados durante la fase de explotación de las nuevas instalaciones, de acuerdo con la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 9.

Toda esta documentación servirá a Aena para, en su caso, proponer nuevas medidas correctoras y protectoras que deberán considerarse en la elaboración del programa de vigilancia ambiental.

#### 11. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista de obra sometida a la declaración de impacto ambiental nombrará un responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

Complementariamente Aena, dispondrá de una dirección ambiental de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos sometidos a la declaración y 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 protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de la obra, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa constructora en virtud de su certificación ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de medio Ambiente, e incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la fase de obras, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

#### 12. *Financiación de las medidas correctoras*

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes 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 durante la ejecución de la obra, de la alternativa desarrollada en dicho proyecto, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, 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 Castilla-León.

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, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 2 de septiembre de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

**Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas**

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León .....	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Confederación Hidrográfica del Duero .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	—
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León .....	—
Dirección General de Patrimonio y Protección Cultural. Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León .....	—
Ayuntamiento de León .....	—
Ayuntamiento de Valverde de la Virgen (León) .....	—
Ayuntamiento de San Andrés de Rabanedo (León) .....	X
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España .....	—
Área de Ecología. Facultad de Biología de la Universidad de León .....	—
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Salamanca .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .	X
Ecologistas en acción de Astorga (León) .....	X
ADENA .....	—
FAT .....	—
Greenpeace .....	—
Sociedad Española de Ornitología .....	—

**Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas**

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Duero informa que las obras pueden afectar al Arroyo de las Fontanillas y a una pequeña laguna existente en la zona y solicita que el estudio de impacto ambiental incluya solución al citado problema.

La Delegación del Gobierno en Castilla y León remite un informe elaborado por el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Dirección General de la Guardia Civil que informa, que en la memoria-resumen no se ha contemplado el posible impacto sobre los habitantes de las poblaciones cercanas ocasionado por el aumento de la contaminación acústica. Estima que el impacto paisajístico sería mínimo, si bien deberían corregirse mediante revegetación los taludes que se formen. Comenta que no sería conveniente iniciar las obras durante el periodo de cría de las aves nidificantes de la zona.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (Dirección General de Calidad Ambiental) informa sobre los siguientes aspectos:

Preocupación por la generación de residuos durante las fases de construcción y de funcionamiento del aeropuerto ampliado, así como la necesidad de solicitud de permisos municipales en temas relacionados con la recogida de residuos.

Necesidad de ajustarse a la legislación vigente en temas relativos a vertederos, valorización de residuos, contaminación atmosférica, contaminación acústica y vibraciones.

En un segundo escrito menciona la necesidad de:

Evitar el efecto barrera que se produciría y de prevenir la contaminación de suelos y acuíferos.

Concretar medidas de protección que impidan el deterioro de zonas palustres protegidas, situadas relativamente cerca de la zona aeroportuaria.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León considera que el estudio de impacto ambiental deberá

completarse mediante consulta de la Carta Arqueológica de la Provincia de León y realizando una prospección arqueológica de los terrenos afectados por la ampliación, todo ello bajo la responsabilidad de un técnico competente.

El Ayuntamiento de León informa que al realizarse la ampliación sobre áreas del propio aeropuerto, el impacto será muy limitado, propone que se incluyan en el estudio de impacto ambiental las posibles afecciones a la atmósfera, tanto por emisiones de gases como de ruidos y menciona la cercanía del Camino de Santiago, vía que deberá protegerse de cualquier impacto.

El Ayuntamiento de San Andrés de Rabanedo (León) informa favorablemente de la ampliación, sugiere especial atención a la preservación del cauce del Arroyo de la Fontanilla y a evitar el impacto paisajístico que se pueda originar durante la fase de construcción. Muestra preocupación por las posibles limitaciones al uso del depósito municipal de agua que impondrá la normativa del Dominio Público Aéreo.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, comunica haber entregado la memoria-resumen a los asociados para que hagan las sugerencias que estimen oportunas. Ningún asociado realiza sugerencia alguna.

Ecologistas en Acción de Astorga (León) exponen quejas respecto al proyecto, indicando que no informa oportunamente sobre la contaminación atmosférica que se originaría con la ampliación, sobre la posible contaminación del agua y su depuración y que no se establecen medidas correctoras sobre la contaminación acústica. Muestran preocupación por el posible impacto sobre la salud humana y por el mayor de riesgo de accidentes. Finalmente exponen su oposición al proyecto de ampliación.

## ANEXO II

**Descripción del proyecto**

El Aeropuerto de León, está situado al Sudoeste de la capital, junto a la carretera nacional N-120, con una elevación de 906 m sobre el nivel del mar. Limita al sudoeste con el núcleo urbano de La Virgen del Camino, que le da nombre, al norte y este con el vallejo abierto en la superficie del páramo por el Arroyo de las Fontanillas y al oeste con el trazado de la A-66 León - Oviedo. Administrativamente, pertenece a los municipios de Valverde de la Virgen y de San Andrés del Rabanedo.

Al tratarse de una base aérea abierta al tráfico civil, la administración del aeródromo, corresponde al Ejército del Aire; si bien la gestión y explotación de las instalaciones civiles son responsabilidad del Ente Público Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

En el «Estudio de Planeamiento del Aeropuerto de León Virgen del Camino» de enero de 2002, se realizó un análisis de las actuaciones necesarias para satisfacer la demanda de pasajeros y aeronaves que se prevé lleguen a operar en este aeropuerto.

Entre las necesidades detectadas para adecuar la infraestructura aeroportuaria a la demanda prevista y permitir la operación de aeronaves a reacción entre León y los destinos insulares, se encuentra la ampliación del subsistema de movimiento de aeronaves.

Basándose en ello, Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) tiene previsto llevar a cabo las obras de ampliación necesarias para dotar a la provincia de León de las instalaciones aeroportuarias adecuadas a la demanda prevista.

El proyecto a realizar, consiste en la ampliación de la pista de vuelo y plataforma del Aeropuerto de León-Virgen del Camino.

Para alcanzar una longitud de 2100 metros, la pista de vuelo se alargará 158 metros por la cabecera 23 y 300 por la 05. El incremento de longitud de esta última cabecera, permitiría la declaración de una RESA de 240 metros sin afectar las servidumbres de la autopista A-66.

El ancho de la pista de vuelo se amplía hasta 45 metros y se proveen márgenes pavimentados de 7,5 metros, para adecuarla a una clave de referencia 4D.

Dado que el número de operaciones en el Aeropuerto de León no justifica la construcción de una calle de rodaje paralela a la pista de vuelo, se incluyen ensanchamientos junto a ambas cabeceras para facilitar los giros de las aeronaves en la pista. También se detallan las características de nivelación, pavimentación, drenaje y balizamiento y señalización que tendrá la pista de vuelo.

Respecto a la plataforma y calle de rodaje, se ensancharán sus márgenes para conseguir una anchura total de 38 metros, con el fin de permitir que las maniobras de entrada y salida del avión más restrictivo sean autónomas. La plataforma se ampliará por los lados noroeste y sudeste.

También se han proyectado caminos de servicio paralelos al eje de la pista de vuelo, pavimentados con aglomerado asfáltico, y la reposición de los siguientes servicios afectados: caminos vecinales, vallado, baliza-

miento de la pista de vuelo, mangas de viento, canalizaciones bajo la pista, luces de aproximación, calle de rodaje y plataforma.

Las características más significativas del proyecto se recogen en la siguiente tabla:

	Situación actual	Situación prevista
<b>Pista de vuelo:</b>		
Longitud (M) .....	1.642	2.100
Ancho (M) .....	30	45
Márgenes (M) .....	7,5	7,5
Franja (M) .....	1.762 x 150	2.100 x 300
<b>Calle de rodaje:</b>		
Ancho (M) .....	25	38
<b>Plataforma:</b>		
Superficie (m <sup>2</sup> ) .....	12.000	16.680
<b>Total aeropuerto/proyecto:</b>		
Superficie pavimentada (m <sup>2</sup> ) .....	100.000	170.000

Se estudió la alternativa de prolongar los 458 metros por la cabecera 05 hacia la autopista A-66. Dicha solución se descartó porque no permitiría la declaración en el futuro de una RESA de 240 metros de longitud en el umbral 05, sin afectar a las servidumbres de la citada autopista.

### 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 en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio incluye una descripción del proyecto donde resume las características de las principales actuaciones, así como una justificación de la necesidad de la ampliación.

En el inventario ambiental se analizan los diferentes factores del medio: clima, geología y geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales y patrimonio cultural.

La obra se desarrollará sobre conglomerados terciarios y gravas de la terraza media-alta. El modelado del terreno se caracteriza por la existencia de amplias superficies escalonadas y valles amplios de fondo plano, con laderas verticalizadas en la red secundaria. Las cabeceras de pista están asentadas sobre los materiales que forman las terrazas de los ríos, presentan un nivel freático alto, asientos diferenciales por la heterogeneidad de materiales, encharcamientos periódicos (laguna en la cabecera 05) y expansividad moderada.

La zona pertenece a la cuenca del río Esla, afluente del Duero. Ambas cabeceras de pista están limitadas por cauces con sus vaguadas correspondientes: arroyos de las Fontanillas y del Truébano, son cursos de carácter temporal pero con caudales apreciables en los días de lluvia. En los alrededores de la cabecera 05 ya se ha comentado la existencia de una laguna temporal, cuyo origen se debe en parte al bloqueo que ejerce la autovía A-66 sobre la salida natural de las aguas cercanas al arroyo del Truébano.

La vegetación presente en el área de estudio puede agruparse en tres unidades fisionómicas:

Pastizal y rebollar: son pequeños rodales de rebollo de hasta 4 metros de altura acompañados por otras especies de porte arbustivo y subarbustivo, que se sitúan en la cabecera 23.

Pastizal con matorral: vegetación más degradada que la zona anterior consecuencia del aprovechamiento ganadero y los incendios. Las especies principales son «Genista florida», «Cytisus scoparius», «Cistus salvifolius», «Cistus populifolius», «Lavandula stoechas», «Thymus sp» y otras labiadas y gramíneas.

Vegetación de ribera: en las cercanías del arroyo al pie de la cabecera 05 se encuentra, como especie arbórea «Ulmus minor» con numerosos renuevos procedentes de raíces de ejemplares muertos por la grafiosis, además de ejemplares de sauces, chopos, álamos y fresno; respecto a los arbustos se citan el majuelo, rosales silvestres, zarzas y endrinos.

Las especies de fauna más representativas son cigüeñas, córvidos, paseiformes, lechuza, palomas, roedores y animales domesticados. Estas espe-

cies proceden de la zona de matorral del aeropuerto, núcleo de radiación de fauna hacia el resto de las instalaciones, donde se alimentan.

Paisajísticamente se describe la zona como una única unidad caracterizada por la ausencia de grandes contrastes, con la mancha de la vegetación de ribera como único elemento notable frente a la monotonía del entorno.

No existe ningún espacio protegido por la legislación en el entorno inmediato del emplazamiento. La vía pecuaria más cercana discurre a más de un kilómetro de distancia.

En el ámbito del proyecto están catalogados dos yacimientos del Inventario Arqueológico de Castilla y León, se sitúan en las inmediaciones de la cabecera 05. Son el número 10, El Truébano, y el número 11, Zarzales. El Camino de Santiago discurre por la N-120 en el tramo más cercano al Aeropuerto.

La identificación de los impactos se realiza con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto, en la que se interrelacionan las acciones del proyecto y los parámetros ambientales seleccionados.

La mayoría de los impactos se valoran como compatibles; se califican como moderados los originados por algunas acciones que conllevan la compactación del suelo o su contaminación accidental, la alteración de la escorrentía superficial e infiltración natural o la degradación de la vegetación y alteración de los hábitats faunísticos.

En el estudio de impacto se indican una serie de medidas correctoras y protectoras para la minimización de los impactos, tanto durante la fase de construcción como la fase de operación. El estudio incluye asimismo un plan de vigilancia ambiental y el perceptivo documento de síntesis.

Por último se incluyen como anexos un estudio faunístico, las consultas a la memoria-resumen y sus respuestas y los límites legales de contaminación atmosférica.

### ANEXO IV

#### Información pública

No se han presentado alegaciones.

**18150** *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid)», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 5 de agosto 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 17 de diciembre 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 aero-