

En el estudio de impacto se incluyen como anexos un reportaje fotográfico, las consultas a la memoria-resumen y sus respuestas y un estudio faunístico de la zona afectada por el proyecto.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la Alternativa 2 como la más favorable en función de aspectos medioambientales, de operatividad y criterios económicos.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el período de información pública se han presentado un total de 3 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

Ecologistas en Acción en Burgos representada por D. Luis Oviedo Mardones solicita que se dicte una declaración de impacto negativa y se acuerde no llevar a cabo la obra de ampliación del aeropuerto. Basa su solicitud en los siguientes puntos:

Considera que, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, un estudio de impacto ambiental no puede dar lugar a declaración alguna si no existe en el mismo una identificación clara y concreta de todas las afecciones del proyecto, si no existe una justificación adecuada del mismo y si no existe una valoración real y efectiva de las distintas alternativas.

Afirma que en la documentación presentada no se exponen razones suficientes que justifiquen la realización de la obra que se pretende realizar, considera que la decisión de desarrollar este proyecto no tiene fundamento alguno y es arbitraria.

Alega que no existe una verdadera valoración de las posibles alternativas. Comenta, que el emplazamiento de este aeropuerto podría ocasionar molestias por ruidos a zonas habitadas, que se encuentran en zonas cercanas, por ello se deberían valorar otros posibles emplazamientos. Sugiere la posibilidad de optar por la alternativa 0, es decir, no realizar el proyecto basándose en la no necesidad del mismo.

Informa que el estudio de impacto ambiental adolece de varios defectos que lo hacen nulo, cita los principales defectos detectados:

- el Camino de Santiago verá alterado su recorrido en los dos ramales que acercan a los peregrinos desde Orbaneja-Riópico a Burgos.

- no se menciona nada ni sobre el ruido generado por las instalaciones ni sobre los previsible impactos acústicos que afectarán a los alrededores del aeropuerto, donde se encuentran los barrios de Villafraja, Castañares y La Ventilla, ya que los valores establecidos sobre contaminación acústica sólo se concentran en el área de la pista de despegue y de aterrizaje.

- el desarrollo del proyecto afectará al trazado del FFCC. Minero Villafraja-Bezares, sin embargo en el proyecto se le considera, como un antiguo ramal ferroviario de acceso al polvorín de Orbaneja-Riópico. La destrucción del ferrocarril afectaría a una posible conexión con los yacimientos de Atapuerca.

- el encauzamiento del río Pico a lo largo de 1640 m y su enterramiento al paso por la pista, originará un nuevo cambio en la dinámica fluvial, además de que repercutirá negativamente en las nuevas instalaciones proyectadas.

- el volumen de material que se va a mover como consecuencia de este proyecto, será mucho mayor del que se especifica, ya que no se ha tenido en cuenta la presencia de zonas encharcadas que dificultarán el asentamiento de la infraestructura. Por ello, se producirán grandes impactos tanto en las áreas de préstamos como en los vertederos de tierras.

- no se contempla nada relacionado con las vías pecuarias que existen en la zona afectada.

D. Jesús Alejandro del Campo García solicita se reconsidere la ubicación del proyectado aeropuerto para situarlo unos kilómetros más alejados de la ciudad. Basa su solicitud en unos argumentos, de entre ellos los de carácter ambiental son:

- el impacto acústico sobre la localidad de Castañares será muy importante.

- incremento en los niveles de contaminación atmosférica y de peligrosidad física sobre el núcleo de Castañares.

- impacto negativo sobre el desarrollo socioeconómico de la zona.

- el impacto ambiental sobre tierras, plantas y animales será muy negativo, al igual que sucede con el Camino de Santiago, cuyo tramo a su paso por el aeropuerto quedará tapado.

- durante la ejecución del proyecto, se producirá una grave alteración de la vida de los vecinos en el núcleo de Castañares.

D. Jesús M.^a Preciado González presenta una alegación muy similar a la presentada por D. Luis Oviedo Mardones en nombre de la asociación «Ecologistas en Acción Burgos» que ya ha sido resumida en párrafos anteriores.

18152 *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «actuaciones en el Aeropuerto de Menorca», 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 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 26 de marzo 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 23 de septiembre 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 «actuaciones en el aeropuerto de Menorca», 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 124, 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 «Actuaciones en el aeropuerto de Menorca».

Declaración de impacto ambiental

Las actuaciones previstas en el presente proyecto responden a las necesidades contempladas a corto y medio plazo en el Plan Director del Aeropuerto de Menorca, con el fin de adecuar las instalaciones aeroportuarias a la creciente demanda. El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del Plan Director, en el año 2015.

El proyecto de ampliación del aeropuerto desarrolla parte de las actuaciones contempladas en el citado Plan Director, y sus principales actuaciones son las que se recogen en el anexo II.

El aeropuerto de Menorca se sitúa a 4,5 km al sudoeste de la ciudad de Mahón. En el área de estudio no se ubica ningún espacio natural protegido por la legislación autonómica aunque a una distancia de 2,5 km aproximadamente se encuentra el Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP)

Els Vergers de Sant Joan (su singularidad radica en su condición de huerta en fondo aluvial, zona húmeda desecada en el siglo XVIII con el fin de eliminar el paludismo y transformada en huerta) y las siguientes Áreas Naturales de Especial Interés (ANEIs):

Me-11 de Biniparratx a Llucalari, a 2 km, engloba al LIC y a la ZEPA denominados como Des Canutells a Llucalari (ES0000237).

Me-8 de S'Albufera a La Mola, a 3,5 km, coincide espacialmente con el LIC y la ZEPA designados con el mismo nombre y con el código ES0000235.

Me-19 Penyes D'Agipite, a 5 km que no coincide con ningún área de la Red Natura.

Asimismo, aparece en el ámbito de estudio (a unos 6 km de distancia una pequeña parte del Parque Natural de S'Albufera des Graus, declarado espacio protegido por el Decreto 50/1995, de 4 de mayo de declaración del Parque Natural de S'Albufera des Grau, Illa d'en Colom y Cap de Favàritx y modificado por el Decreto 53/2002, de 5 de abril).

No se localiza ninguna zona húmeda en las proximidades del aeropuerto, encontrándose la más cercana -Cala Canutells- a unos 5 km de distancia. Las ZEPAs más cercanas al ámbito aeroportuario son S'Albufera des Graus, De S'Albufera a Sa Mola y Des Canutells a Llucalari, ésta última a menos de 5 km de distancia.

El Plan General de Ordenación urbana de Mahón y las Normas Subsidiarias de San Luis no se verán alteradas por la construcción de las actuaciones proyectadas al incluirse dentro del ámbito aeroportuario, o bien dentro del área de suelo no urbanizable de uso agropecuario que rodea el aeropuerto.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolla como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto, 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. *Protección de los suelos*

Las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales y oficinas de obra se localizarán preferentemente junto a la plataforma de aviación general donde las afecciones a la vegetación son mínimas garantizando en todo caso la no afección. Una vez finalizadas las obras, el terreno se restituirá a sus condiciones originales, tanto topográficas como de cubierta vegetal. Se delimitarán las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso y se jalonarán y señalizarán las zonas de cultivo.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán, tal y como indica el estudio de impacto ambiental, en montones de cómo máximo 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Antes de la recepción de la obra, se realizará una inspección general de toda el área de actuación, verificando su limpieza, desmantelamiento y retirada de todas las instalaciones auxiliares, estructuras, señalización provisional, etc.

2. *Protección de la vegetación*

Se minimizará la afección a la vegetación que se encuentre dentro del área de actuación, jalonando, las superficies vegetales a proteger y después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se procederá a realizar un tratamiento de restauración de las superficies afectadas.

Se evitará la afección a los pies arbóreos declarados como Árboles Singulares por la legislación balear, situados en la zona este del aeropuerto (en las cercanías de la casa talaíótica reconstruida y frente al punto limpio) y se protegerán mediante un cercado fijo

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas*

Los productos residuales generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de obra. El aeropuerto, por su parte, desarrollará un Plan para la Gestión de los Residuos generados en el desarrollo de su actividad que detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra, se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria. Esta zona estará totalmente impermeabilizada y, además de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, 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.

Con relación a la gestión de las aguas residuales, deberán definirse con mayor detalle y concreción, y antes de la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones, los siguientes aspectos:

- Soluciones al vertido de aguas procedentes de los parques de maquinarias y de las aguas hidrocarbonadas.
- Soluciones para el tratamiento de las aguas residuales de tipo industrial.
- Soluciones para el tratamiento de las aguas de sentinas.

Durante la realización de las obras y mediante la instalación de piezómetros, se determinarán mensualmente los niveles piezométricos con el fin de poder constatar las fluctuaciones en el nivel freático del acuífero y los cambios en las direcciones de flujo. Igualmente, se tomarán y analizarán muestras para controlar la potencial afección a su calidad como consecuencia de posibles vertidos accidentales. El diseño de esta red de piezómetros se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares, la presencia de posibles puntos de abastecimiento y perímetros de protección y la localización de espacios naturales protegidos. Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizará un mínimo de dos controles de medida de niveles freáticos, toma de muestras y analítica, realizados con una diferencia de tiempo no inferior a tres meses ni superior a seis.

Una vez finalizadas las obras, cada contratista verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes y entregará un informe que incorpore los resultados junto con la síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En caso de afección, se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Se elaborará un proyecto específico de medidas de protección de las aguas subterráneas para los sectores donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pueden producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas. En dicho proyecto se establecerá justificadamente, en función de un estudio hidrogeológico específico efectuado de acuerdo a la definición detallada del proyecto de construcción de dichas instalaciones, las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar la alteración de las condiciones naturales y se definirá el programa de actuaciones a desarrollar en el que se contemplarán medidas de impermeabilización. Se instalará una red piezómetros que se mantendrá operativa una vez se hayan puesto en marcha las nuevas instalaciones con el fin de poder controlar la calidad de las aguas subterráneas mediante muestreos con periodicidad trimestral para el conjunto de instalaciones y mensual para las instalaciones de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.

De acuerdo con la legislación vigente (Real Decreto 1254/1999 sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas) se redactará un informe de evaluación de riesgo de las instalaciones de suministro de combustibles.

Los campamentos de obra deberán dotarse con un sistema de saneamiento adecuado que asegure la no contaminación de las aguas.

Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del drenaje de la plataforma y aparcamientos, así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. Las aguas provenientes del citado drenaje se canalizarán de manera previa a su vertido a separador/es de hidrocarburos. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la norma DIN 1999, en la que se basa la normativa europea sobre tratamiento con hidrocarburos. El vertido cumplirá con los requisitos recogidos en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y será auto-

rizado por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Islas Baleares.

Antes de que comience la explotación de las nuevas instalaciones aeroportuarias, se informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sobre el número y la localización de los separadores de hidrocarburos así como del destino final de las aguas tratadas.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de las nuevas instalaciones y minimizar su afección, se adoptarán las siguientes medidas:

Previamente al inicio de las obras, se llevará cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, así como nidos y madrigueras. Posteriormente, se elaborará un informe en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para minimizar la afección, especialmente en el caso de que se identifiquen especies que presenten un rango de protección estatal o autonómica.

Tal y como indica el estudio de impacto ambiental, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna (de marzo a julio ambos inclusive).

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario que se genere como consecuencia de las obras de ampliación del aeropuerto evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afección debido a la actividad aeroportuaria.

Con el fin de proteger a la Tortuga mediterránea (*testudo hermanni*) de Interés Especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, se efectuará un mínimo de dos rastreos y recogida de todos los ejemplares en la zona de obras, antes de empezar las mismas que serán recolocados en otras zonas adecuadas de la isla de Menorca. Las tareas de recogida y recolocación estarán supervisadas por los Agentes Forestales de Menorca.

Para garantizar la seguridad del tránsito aéreo se realizará el control de la fauna dentro del recinto aeroportuario en coordinación con el Servicio de Cetrería existente en la actualidad. Se analizará la posibilidad de emplear otros métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico, la disuasión mediante elementos visuales o la utilización de sustancias químicas o táctiles.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Durante la fase de obras, se llevarán a cabo todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental para reducir las emisiones de polvo y las emisiones procedentes de los motores de combustión y se valorará la posibilidad de colocar sistemas de captación de polvo en los puntos más sensibles. Igualmente, se ejecutarán las medidas recogidas para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo de tierra y se elaborará 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.

6. Protección acústica

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población más cercana (San Clemente y Lluçmassanes). Se limitará en lo posible la utilización y movimiento de maquinaria o vehículos pesados en los periodos (de 23 h a 7 h). Las acciones de demolición se deberán efectuar durante el periodo diurno y con aviso previo a las áreas habitadas próximas a las zonas de actuación.

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_{día} 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 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 citadas 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 Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transporte 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.

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

Se jalonarán todos y cada uno de los elementos catalogados del patrimonio etnográfico, arqueológico y arquitectónico localizados en la zona de estudio, que en cada caso sean susceptibles de verse afectados por las actuaciones del proyecto. Dichas labores se realizarán en coordinación previa con el Servicio de Patrimonio del Consejo Insular de Menorca.

Se realizará una prospección previa del terreno afectado por las obras de excavación por un técnico cualificado, especialmente en las cercanías del poblado talaiótico y finca tradicional de Biniparraxet, en la zona de ampliación de la pista de vuelos por su proximidad al poblado talaiótico de Torrelló y, en su caso, en las zonas de préstamos y vertederos no incluidos en el Plan Director Sectorial de Residuos de Menorca, o en el Plan Director Sectorial de Canteras de las Islas Baleares. En caso de que aparezca algún elemento cultural susceptible de ser perjudicado, se comunicará inmediatamente a las autoridades competentes del Consejo Insular para que tome las medidas oportunas.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

Si durante la fase de obras se alteraran los servicios de abastecimiento del área de influencia, se establecerán todas las medidas necesarias para lograr su pronta reposición.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base a los contratistas para la ubicación de posibles 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, suelo urbano o urbanizable, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (barrancos y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico (parques naturales, ANEIS, LICs, ZEPAs, Alzinar catalogados, ARIPS, humedales, áreas inundables, cauces, cuevas, sistemas dunares y playas, línea de costa, canteras de Meres, núcleo y zona de amortiguación de la reserva de la biosfera, entre otros). Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella y sus áreas de protección adicional recogidas en el estudio de impacto ambiental.

Se implantará una planta de machaqueo «in situ» que permita reutilizar los escombros procedentes de las demoliciones para la ejecución de obras y se estudiará la posibilidad de reutilizar el resto de los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística. De no ser así, las tierras sobrantes, serán vertidas en alguna de las áreas definidas por el Plan Director Sectorial de Residuos de Menorca, en el que se regulan dichas actividades. En el caso de ser necesaria la disposición de cualquier área adicional para el depósito de residuos, 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 sus áreas adicionales perimetrales y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Como zonas de préstamos únicamente se utilizarán aquellas áreas tratadas por el Plan Director Sectorial de Canteras de las Islas Baleares y que por tanto están autorizadas para la extracción de materiales por la Administración Balear siempre que se encuentre fuera de las zonas de exclusión.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Las nuevas instalaciones contemplarán la máxima integración en el entorno natural, tanto desde el punto de vista del diseño como de la altura, y se prestará especial atención a los caminos de Xoriguer y de Tornaltí d'en Vigo que discurren por el este del ámbito aeroportuario y son muy frecuentados por paseantes, especialmente una vez que han sido restaurados por los ayuntamientos de los términos municipales por los que discurren.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en el que se incluirán las pantallas visuales, mediante repoblación con especies autóctonas, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares. Se deberá prestar especial atención al talud situado al este de la plataforma de aviación general y a los terrenos pertenecientes al aeropuerto situados al oeste, más allá del camino perimetral de servicio, desde el poblado talaiótico de Biniparraxet hasta la carretera que une San Clemente con Mahón.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales. Se recomienda la implantación de especies pertenecientes a la formación de ullastrar asentada en el entorno del aeropuerto compuesta, entre otras por: *Quercus ilex ssp. Ilex*, *Rosamarinus officinalis*, *Pistacia lentiscos*, *Olea europaea var. Sylvestris*, *Asparagus albus*, *Phyllirea rodriguezii*, *Erica multiflora*, *Cistus incanus* y *Lavandula stoechas*.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

11. *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.

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 3.

Características de la red piezométrica, informe con los resultados y síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras y, en su caso, medidas a adoptar para lograr la recuperación de los suelos y aguas subterráneas contaminados tal y como se recoge en la condición 3.

Proyecto de medidas de protección para las aguas subterráneas en las zonas de posibles vertidos durante la fase de explotación y características de la red piezométrica, tal y como se indica en la condición 3.

Análisis de la posible afección a los pozos existentes en la zona y, en su caso, medidas que garanticen los actuales niveles de extracción como se indica en la condición 3.

Informe en el que se recoja el resultado del trabajo de campo realizado por técnico competente, con el fin de identificar la presencia de especies faunísticas significativas que pudieran verse afectadas por las obras, así como nidos y madrigueras y las medidas a adoptar para minimizar la afección de acuerdo con la condición 4.

Programa de Control y Vigilancia de la Contaminación del Aire recogido en la condición 5.

Huella acústica y, en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 6.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 7.

En su caso, estudio específico para la ubicación de vertederos como se recoge en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recojan lo previsto en la condición 10.

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.

12. 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 contratista, 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, 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.

Informe sobre la situación preoperativa en las aguas subterráneas antes del comienzo de las obras.

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.

Datos de la red piezométrica para el control de la calidad de las aguas subterráneas.

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.

13. 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 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 Islas Baleares.

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 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

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

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el Impacto Ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	—
Delegación del Gobierno en Baleares	—
Costas de Baleares	—
Direcció General de Biodiversitat de la Conselleria d'Medi Ambient del Govern de les Illes Balears	X
Direcció General d' Cultura de la Conselleria d'Educació i Cultura del Govern de les Illes Balears	—
Direcció General d'Litoral de la Consejería d'Medio Ambiente del Govern de les Illes Balears	—
Direcció General d'Ordenació del Territori de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports del Govern de les Illes Balears	X
Dirección General d'Resíduos i Energías Renovables de la Conselleria d'Medi Ambient del Govern de les Illes Balears	—
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid)	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Baleares	—
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Baleares	—
A.D.E.N.A	X
Ecologistas en Acción	—
Amics de la Terra de Eivissa	—
F.A.T.	—
Greenpeace	—
S.E.O.	—
G.O.B. (Grupo Ornitológico Balear)	—
G.O.B. MENORCA (Grupo Ornitológico Balear)	X
Greenpeace-Palma de Mallorca	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Mahón	—
Ayuntamiento de San Luis	—

WWW/ADENA informa sobre la falta de justificación para llevar a cabo la ampliación de las instalaciones aeroportuarias. Asimismo, considera que el estudio del proyecto tiene carencias importantes a la hora de valorar sus efectos sobre el medio ambiente, la flora y la fauna de la zona afectada.

El Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa ve injustificada la ampliación de instalaciones aeroportuarias, ya que se duplicará la superficie que ocupan actualmente. Observa deficiencias en el inventario ambiental que aparece en la memoria-resumen del proyecto, indicando que contiene escasos comentarios sobre los posibles efectos que sufrirán tanto la vegetación como la fauna de la zona afectada por la futura ampliación.

La Conselleria de Medi Ambient del Govern de les Illes Balears recomienda que la evaluación de impacto ambiental contemple las siguientes consideraciones de índole medio ambiental:

Medidas correctoras para minimizar la emisión de partículas durante la fase de obras.

Definir las canteras que se utilizarán tanto para préstamos como depósito de materiales.

Todos los residuos que se generen durante la ejecución del proyecto deberán ser retirados y tratados mediante gestor autorizado.

Justificación de la ampliación del edificio terminal.

Reducción del impacto paisajístico que ocasionarán estas instalaciones.

Con el fin de evitar daños sobre las poblaciones de tortuga mediterránea (Testudo hermanni), especie denominada de Interés Especial según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, que puedan existir en la zona afectada por las obras, se recomienda efectuar un mínimo de dos rastreos y recogida de todos los ejemplares en la zona de obras, antes de empezar las mismas. Los ejemplares recogidos serán recolocados en otras zonas

adecuadas de la isla de Menorca. Las tareas de recogida y recolocación tienen que estar supervisadas por los Agentes Forestales de Menorca.

La Direcció General d'Ordenació del Territori de la Conselleria d'Obres Públiques, Habitatge i Transports del Govern de les Illes Balears informa que en relación con este proyecto y por lo que atañe a las competencias de esa Dirección General, resultan de aplicación diversas determinaciones generales de la Ley 6/99, de las Directrices de Ordenación Territorial de las Illes Balears y de Medidas Tributarias. No presentan sugerencias de carácter medioambiental.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Menorca comprende las siguientes actuaciones:

Ampliación de pista de vuelos y conexión con calle de rodadura: ampliación de unos 200 m. de la pista de vuelo por la cabecera 19, pasando aproximadamente a 2.550 m. de longitud total y conexión con la calle paralela de rodadura.

Nueva calle de salida rápida: construcción de una nueva calle de salida rápida aproximadamente de 1.800 m. de la cabecera 01.

Apartadero de espera en cabecera 01: ocupación de zona perimetral situada entre cabecera de pista 01 y camino de servicio, con una superficie pavimentada de, aproximadamente, 12.000 m².

Ampliación del Edificio Terminal: ampliación del área terminal de 26.000² a 59.000 m² de superficie aproximadamente.

Nueva Central Eléctrica y Remodelación de Centros de Transformación: modernización del edificio de la Central Eléctrica y sus equipamientos.

Adaptación de plataforma de estacionamiento y construcción de nueva calle de acceso a rodadura: desplazamiento de la plataforma de estacionamiento de aeronaves hacia el lado aire, con pavimentación parcial de las isletas ubicadas entre la plataforma y la calle de rodaje paralela, manteniendo la superficie actual.

Ampliación de Plataforma de Aviación General: ampliación de la plataforma existente de 4.160 m² hasta 12.400 m², aproximadamente. Demolición de la actual torre de control una vez terminada la nueva.

Nueva torre de control: construcción de una nueva torre de control en las inmediaciones de la actual para adaptación al nuevo edificio y plataforma. Demolición de la actual torre de control una vez terminada la nueva.

Edificio de oficinas lado tierra: edificio de tres plantas para compañías, tour-operadores y otros clientes. Expropiación de terrenos necesarios.

Urbanización de la zona de servicios al pasajero y a las aeronaves: parcelas para rent-a-car, taxis y edificio de oficinas. Expropiación de terrenos necesarios.

Adecuación del sistema de iluminación de aproximación de la cabecera 01: renovación del sistema de luces para ayuda al aterrizaje en la pista 01. Creación de pistas de acceso e instalación de zapatas de sujeción.

Aparcamiento y urbanización: construcción de un nuevo edificio de aparcamiento de unos 6.000 m². sobre el P2 actual.

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 localiza el proyecto destacando los siguientes aspectos:

El clima determina en gran medida las características de suelo y vegetación e influye, por tanto, en la utilización del territorio. El aeropuerto se encuentra en la zona sur de la isla, caracterizada desde el punto de vista climatológico por presentar gran influencia marítima, que ejerce un importante papel regulador tanto en las temperaturas como en la humedad.

El conocimiento de la dirección predominante del viento permitirá conocer las zonas afectadas por la transmisión de polvo y ruido, producidos principalmente por las actividades de movimiento de tierras, demoliciones y transporte de materiales, así como por las obras de construcción de la ampliación de pista y el apartadero de espera se determina que el régimen general de vientos en la zona presenta una dirección claramente predominante hacia el noreste.

La isla de Menorca está constituida por dos zonas geológicas claramente diferenciadas y separadas por una línea de fractura: la mitad norte está

formada por un conjunto de terrenos paleozoicos del Carbonífero, constituidos por pelitas con intercalaciones de grauvacas y niveles calcáreos poco o nada detríticos. A éstos se superponen materiales del Triás, en facies germánica, que alternan con depósitos Jurásicos y Cretácicos, de naturaleza calcárea, dolomítica y margosa. En la mitad sur de la isla, constituida por sedimentos de edad miocena y Pliocuaternaria, se localizan formaciones clacáreas y detríticas. Presenta una disposición tabular surcada por profundos barrancos. El entorno aeroportuario se encuentra en la zona sur y está constituido por materiales miocénicos tortolieneses y mesieneses, se encuentran en perpendicular a la pista y paralelo a la costa.

En la zona de estudio no existe ningún curso de agua de importancia, tan sólo algún torrente de pequeña dimensión articulados en forma de cauces difusos que con frecuencia están modificados en forma de acequias o aliviaderos.

Es posible localizar pequeñas áreas inundables no permanentes fundamentalmente asociadas a alguno de los torrentes situados en las proximidades del aeropuerto, pero fuera del ámbito directo de las actuaciones proyectadas, por lo que no se entiende afección especial a la fauna anfibia.

Con respecto a la hidrológica los materiales que conforman la isla de Menorca posibilitan la existencia de tres acuíferos:

Unidad 19.01 MIGJORN, constituida por terrenos permeables detríticos, que ocupa unos 391 km².

Unidad 19.02 ALBAIDA, constituida por terrenos permeables carbonatados. Ocupa una superficie de unos 68 km².

Unidad 19.03 FORNELLS, en la que los materiales sólo posibilitan la existencia de acuíferos de interés local.

La única unidad que puede verse afectada directamente es la unidad 19.01 Migjorn.

Las comunidades vegetales climáticas han sido reducidas a lo largo del tiempo por la intervención antrópica, dando paso al desarrollo de comunidades regresivas dominadas, fundamentalmente, por especies arbustivas o herbáceas. Desde el punto de vista de la vegetación actual, es posible hablar de los áreas bien diferenciadas, el interior y el exterior del recinto aeroportuario, debido a los diferentes usos del terreno que se dan en uno y otro espacio.

En el recinto interior del aeropuerto, el hecho de llevar más de 30 años sin alteraciones en algunos lugares, ha posibilitado el desarrollo de algunas comunidades interesantes, como ciertas manchas de encinar y acebuchar. En este sentido, cabe destacar la presencia de dos ejemplares de acebuche situados en la zona este del aeropuerto (en las cercanías de la casa talaiótica reconstruida y frente al punto limpio), declarados como Árboles Singulares por la legislación balear. Al ser una zona sin alteraciones, puede llegar a ser refugio de fauna amenazada, como la existente Tortuga mediterránea. Por lo que respecta al exterior del recinto aeroportuario, es posible apreciar cómo únicamente tres pequeñas áreas de encinares protegidos por la legislación autonómica se encuentran en las cercanías, por lo que las posibles afecciones a estas áreas se pueden considerar inexistentes.

En cuanto a los diferentes grupos de fauna que es posible encontrar en el entorno más inmediato al aeropuerto, y que presentan interés desde el punto de vista de la conservación se pueden encontrar:

De todas las especies de reptiles existentes en la isla de Menorca, únicamente se tiene constancia de la presencia en el interior del recinto aeroportuario de la tortuga mediterránea (*Testudo hermanni*), especie introducida y muy abundante en la isla, aunque considerada como de Interés Especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Únicamente se ha detectado una especie catalogada por la Directiva Hábitat en el área de estudio, se trata de *Ceramix cerdo*, coleóptero cuyo hábitat característico son los encinares húmedos ibéricos.

En cuanto a las aves rapaces, la más emblemática de la isla es el milano real (*Milvus milvus*), nidificante esporádicamente cruza el aeropuerto, en sus desplazamientos hacia el vertedero de Milá.

Se ha comprobado la presencia de al menos dos parejas de cernícalo vulgar en la cabecera sur del aeropuerto, así como un punto de reproducción en los barrancos cercanos a la costa al sur del mismo. Otra especie de cierta relevancia detectada en el recinto aeroportuario, es la lechuza común (*Tyto alba*), que nidifica fuera del recinto del aeropuerto al sur del mismo y posee un posadero en la cabecera norte del mismo, en un pequeño roquedo cercano a la carretera de Mahón-San Clemente.

Al norte de Mahón y al NE del ámbito aeroportuario, se encuentra el ANEI denominado Me-8 o Litoral de S'Albufera a sa Mola. Coincide espacialmente con el LIC y la ZEPa designados con el mismo nombre y con el código ES0000235. Asimismo, acoge una parte muy reducida del Parque Natural de S'Albufera des Graus. Presenta una extensión de 2.105 has. y se encuentra a unos 3,5 km. del ámbito aeroportuario.

Al Sur y Sureste del ámbito de estudio aparecen tres áreas alargadas en las que la red hidrográfica se encaja formando barrancos que desembocan directamente en la costa, entre acantilados. Uno de ellos llega a incluirse en su inicio en las cercanías de la cabecera sur del aeropuerto, entrando ligeramente en el ámbito aeroportuario.

Con relación a yacimientos arqueológicos el de Torelló Vell/Torellonet Nou i Vell está localizado en una banda prácticamente continua sobre todo el borde septentrional del aeropuerto, al Norte de la actual carretera de Mahón a San Clemente. El área arqueológica está declarada Bien de Interés Cultural.

El yacimiento Biniparratxet se encuentra entre la carretera que rodea el extremo sur de la pista 01 y el camino asfaltado de servicio que se encuentra en el interior de la zona del aeropuerto.

Asimismo, el estudio de impacto ambiental realiza una valoración de impactos en la que destaca lo siguiente:

El ruido en la fase de obras, puede generar molestias a la fauna y a la población tanto residente como usuaria del aeropuerto, las actuaciones causantes son aquellas relacionadas con las demoliciones y uso de maquinaria pesada en las excavaciones. En cuanto a la fase de explotación, los ruidos se centrarán en el incremento del tráfico aéreo, con las posibles repercusiones respecto a los núcleos habitados y las áreas de interés faunístico situadas bajo la huella sonora.

Respecto a la geomorfología tampoco se presuponen graves afecciones, todo lo más ligeras modificaciones como consecuencia de movimiento de tierras, explanaciones, ocupaciones, etc. De las distintas actuaciones proyectadas, se entiende que las más impactantes serán las derivadas de la construcción de la nueva central eléctrica, como consecuencia de emplazarse en una zona de vegetación natural, y las actuaciones relativas a la construcción del edificio de oficinas lado tierra y la urbanización de la zona de servicios aeroportuarios.

Son numerosas las actuaciones que se pueden considerar impactantes para el suelo provocando ocupación, compactación, posible contaminación por vertidos de maquinaria y eliminación total del suelo.

Todo el ámbito aeroportuario se localiza en la denominada unidad hidrogeológica 19.01 Migjorn, de gran extensión en toda la zona sur de la isla de Menorca. Dado que los terrenos que componen dicha unidad son más o menos permeables, cualquier actuación que pueda ocasionar un vertido sobre dichos materiales es susceptible de provocar contaminación en el acuífero. Así, las actuaciones que suponen excavación, acopio de materiales y empleo de sustancias contaminantes son las que mayor riesgo presentan respecto a la calidad.

La principal afección en la vegetación es la destrucción de las comunidades florísticas por la ocupación del suelo que presenta cubierta vegetal, así como la generación de residuos y emisión de polvo en transporte de inertes, demoliciones y excavaciones. Este tipo de acciones se realizará en todas las actuaciones proyectadas.

Son varias las afecciones que se pueden generar sobre el componente faunístico de los ecosistemas presentes: generación de polvo, destrucción de vegetación, modificación de paisaje, ruido, ocupación de espacio, generación de residuos y aumento de las colisiones y atropellos tanto por el aumento de circulación de vehículos de obra como de aeronaves.

Con relación a las medidas protectoras y correctoras el estudio de impacto ambiental señala lo siguiente:

Se exigirá la ficha de inspección técnica de vehículos a toda la maquinaria que vaya a ser empleada y la homologación, en su caso, de la maquinaria respecto al ruido.

Se limitará en lo posible, la realización de las acciones del proyecto que impliquen utilización y movimientos de maquinaria o vehículos pesados, a los periodos diurnos (de 7 a 23 h), principalmente en las cercanías de las zonas urbanas (San Clemente y Lluçmassanes). Durante la fase de explotación se analizará la necesidad de realizar campañas periódicas y mediciones mediante sonómetro en las zonas pobladas más próximas al aeropuerto, principalmente en la época estival, y en caso de ser necesario, se estudiará la aplicación de posibles métodos para lograr la atenuación del ruido derivado del tráfico aéreo en caso de superarse los límites recomendados.

Con respecto a la protección del suelo el estudio establece unas medidas de carácter general, para posteriormente centrarse en el tratamiento de la tierra vegetal y en el acondicionamiento de los suelos compactados.

Las medidas a tomar en el sistema hidrológico en la fase de construcción serán: revisión periódica de la maquinaria con la finalidad de evitar pérdidas de combustibles, lubricantes, etc., y control de las obras de drenaje. Se instalarán balsas de decantación y cámaras de retención de grasas junto a las zonas de instalaciones auxiliares, asegurando su correcta ubicación, dimensiones e impermeabilización.

En cuanto al sistema hidrogeológico durante la fase de explotación se harán reconocimientos del estado inicial de las aguas subterráneas, campañas de medición de los niveles freáticos, y un control de vertidos. En la fase de explotación se tratarán las aguas pluviales contaminadas con hidrocarburos procedentes de plataformas antes de su vertido a cauce y se tratará de forma adecuada las aguas de sentina.

Respecto a la vegetación se protegerá mediante jalonamientos, se prohibirá el vertido de sustancias y materiales en la zona radical de los árboles situados junto a la entrada del aparcamiento y junto a la casa taliótica reconstruida, a menos de un metro del tronco del árbol. Después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se procederá a realizar un tratamiento de restauración de la cubierta vegetal de las superficies afectadas y se revegetará las zonas afectadas por las obras.

Con objeto de proteger a las comunidades faunísticas, antes del desbroce del terreno se realizará un reconocimiento general del mismo mediante el barrido de las zonas de actuación por parte de un equipo de observadores experimentados a fin de detectar la presencia de nidos de aves, carnadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles. Se prestará especial atención a las poblaciones de tortuga mediterránea, cernícalo vulgar, lechuga común, águila calzada y quirópteros. En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna (de marzo a julio, ambos inclusive). Para garantizar la seguridad del tránsito aéreo se realizará el control de la fauna dentro del recinto aeroportuario en coordinación con el Servicio de Cetrería existente en la actualidad. Se analizará la posibilidad de emplear otros métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico, la disuasión mediante elementos visuales o la utilización de sustancias químicas o táctiles, métodos que minimizan la afección sobre la fauna.

Se realizará una gestión preventiva de los hábitats interiores al aeropuerto para evitar el desarrollo de hábitats atractivos, en especial para las aves de mayor riesgo, y en su caso, se concertará la creación de hábitats sustitutorios externos que eviten los desplazamientos de riesgo.

En cuanto a la protección del patrimonio cultural se jalonará todos y cada uno de los elementos catalogados del patrimonio etnográfico, arqueológico y arquitectónico. Se establecerá un control del patrimonio cultural durante todos los movimientos de tierra que se realicen en el área afectada por las obras. Se establecerá un control del patrimonio cultural durante todos los movimientos de tierra que se realicen en el área afectada por las obras.

ANEXO IV

Información pública

Realizado el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, no se han presentado alegaciones.

18153 *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre 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 Alicante», 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 9 de septiembre 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 18 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 aeropuerto de Alicante, 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 de fecha 22 de abril de 2003, 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 Alicante».

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Alicante se abrió al tráfico aéreo en 1967 y desde entonces ha mantenido un incremento de tráfico sostenido. Para atender a esta demanda han sido necesarias sucesivas ampliaciones de la infraestructura, cuya última reforma importante data de 1996.

Para adaptarse el crecimiento de la demanda previsto en el Plan Director de julio de 2001, Aena, como promotor, ha decidido acometer los proyectos, que se incluyen en el anexo II de esta declaración.

Por lo tanto, examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona afectada por el proyecto, se considera que para la realización del mismo, tanto en el proyecto de construcción que lo desarrolle, como en las fases de construcción y 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, además, las siguientes condiciones:

1. Protección de los suelos

Para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra y caminos de servicio se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación y se impermeabilizarán las superficies que sean necesarias a fin de garantizar la no afección. Se delimitarán también las zonas de tránsito de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Los productos residuales generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de obra. El aeropuerto, por su parte, desarrollará un Plan para la Gestión de los Residuos generados en el