

B1, con recargas periódicas con arena procedente del sedimento acumulado al norte del puerto de Garrucha, sin la presencia de ningún elemento de contención.

B2, con la construcción de un espigón.

Alternativa C. Aporte de 400.000 metros cúbicos de arena desde el norte de la playa de Quitapellejos hasta el sur del camping y del hotel.

C1, con recargas periódicas con arena procedente del sedimento acumulado al norte del puerto de Garrucha.

C2, mediante la construcción de dos espigones cortos (hasta la cota -3,0 metros antes del vertido de arenas).

Tras un análisis comparativo de las diferentes alternativas, y teniendo en cuenta las características de la dinámica litoral, se propone desarrollar las siguientes actuaciones:

a) Construcción de un espigón de retención de arenas de 200 metros de longitud aproximada, adosado al dique de abrigo del puerto y paralelo a la línea de costa (alternativa A3 antes descrita).

b) Aportación inicial de 400.000 metros cúbicos de arenas en el tramo de costa al sur del delta del río Almanzora, desde el norte de la playa de Quitapellejos hasta el sur del camping y el hotel. Este sedimento podría proceder de las playas situadas al norte del puerto de Garrucha, unos 330.000 metros cúbicos, habida cuenta de la acreción que se produce en dicha zona. El resto procedería de canteras en explotación.

c) Construcción de dos espigones cortos (de longitud inferior a 50 metros), aprovechando la curvatura de la línea de costa hasta alcanzar la cota de -2,0 metros, antes del vertido de arenas, que sería la cota -1,0 metros tras dicho vertido.

d) Recarga periódica de arenas en la zona de aportación, con un volumen variable que sería de entre 50.000 y 100.000 metros cúbicos al año. Las arenas serán las retenidas al norte del puerto de Garrucha por el nuevo espigón proyectado.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

El Estudio califica la playa objeto del proyecto como inestable. Tiene escasa anchura, en parte por la falta de aporte de sedimentario del río Almanzora, como consecuencia de la construcción de la presa de las Cuevas de Almanzora, a 15 kilómetros de la desembocadura y, por otra parte, debido a la conjunción de la fuerte deriva litoral con la casi inexistencia de la plataforma litoral y la presencia de cabeceras de cañones submarinos en las inmediaciones de la zona.

Sobre la comunidad terrestre, el Estudio realiza la siguiente descripción: La ocupación del suelo corresponde, mayoritariamente, a suelos urbanos o urbanizados en los que solo se encuentran especies vegetales de jardinería. Las playas están muy presionadas por la actividad humana con vegetación carente de interés.

En la desembocadura del río Almanzora, humedal del Antas y en el Salar de Los Canos, la presencia de agua dulce o salobre ha propiciado la proliferación de un espadanal con especies como *Phragmites australis*, *Tamarix* sp. y *Scirpus maritimus*. Así mismo, el Estudio señala la presencia de manchas de pinar-eucaliptal entre el parque acuático de Vera y la playa de El Playazo y tras la playa de Quitapellejos, y cultivos desde la punta de Hornicos hasta la desembocadura del río Almanzora.

Sobre la fauna, indica la presencia de anguilas (*Anguilla anguilla*) y pejerrey (*Aterian boyeri*) en el río Almanzora.

Las aves marinas mejor representadas son las gaviotas, siendo las especies más frecuentes las gaviotas patiamarillas (*Larus cachinnas*), sombría (*Larus fuscus*) y reidora (*Larus ridibundus*). En la desembocadura del río Almanzora se pueden observar limícolas como el chorlito patinegro (*Charadrius alexandrinus*) y chorlito chico (*Charadrius dubius*).

De la comunidad marina destacan las praderas de *Cymodocea nodosa* que se desarrollan frente a la punta de Hornicos, desde 8-10 metros de profundidad hasta alcanzar los 20 metros. El Estudio dice que, a pesar de su deterioro creciente, es la comunidad de mayor ecológico.

El ámbito del proyecto comprende tres términos municipales: Garrucha, Vera y Cuevas de Almanzora, cada uno de ellos sometido a un planeamiento urbanístico distinto: Garrucha con el suelo que limita la zona litoral como suelo urbano, Vera está tramitando la revisión de las NN.SS. del término municipal y Cuevas de Almanzora que está revisando las NN.SS.

El sector pesquero constituye una actividad económica relativamente importante con 75 embarcaciones censadas y un colectivo de más de 250 pescadores.

En el ámbito territorial del estudio no existen zonas con alguna figura de protección.

El análisis comparativo de las alternativas descritas en el anexo II analiza las afecciones a la dinámica litoral, al medio biótico, a la geomorfología, al paisaje, así como los costes del proyecto y de mantenimiento.

Las conclusiones del análisis revelan que la alternativa denominada A3, consistente en la construcción del espigón de 200 metros, como la más favorable por presentar un buen equilibrio entre el efecto de retención de los sedimentos de la playa adosada al dique, su impacto, y los costes inicial y de mantenimiento.

En relación con las actuaciones previstas para la regeneración de la playa de Quitapellejos, éstas suponen un impacto calificado de moderado, cuya afección más relevante se produce sobre los hábitats marinos (hábitats de fondos rocosos y de *Cymodocea nodosa*). La alternativa de regenerar la playa sin emplear elementos de contención supone menos impacto, pero los costes de mantenimiento por recargas periódicas serán más costosos.

El Estudio incluye un capítulo con las cuestiones planteadas en la fase de consultas, dando respuesta a cada una de ellas.

El Estudio realiza una propuesta de medidas correctoras e incluye un programa de vigilancia ambiental en el que propone inspecciones sobre la evolución de las playas regeneradas, la eficacia de retención de arenas por parte del espigón, la evolución de la dinámica litoral de la zona y del perfil de la playa en distintos transectos a lo largo de todo el tramo regenerado, así como la evolución de las comunidades bentónicas de la playa de Quitapellejos. El Estudio establece que durante un periodo de ocho años se deben emitir dos informes semestrales de todos los indicadores propuestos, salvo de la evolución de la *Cymodocea nodosa* que podrá ser bianual.

#### *Informe complementario*

El informe de la Dirección General de Costas, elaborado a raíz de la contestación de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, concluye que, tras realizar una serie de visitas a la zona de actuación, puede afirmarse que:

No existe ninguna especie protegida por la Directiva Hábitat ni por el Catálogo de Fauna Silvestre Amenazada de Andalucía.

El LIC ES6110017 «Río Antas» no se verá afectado, ya que se sitúa a más de 80 metros de la línea de costa y existen buenos accesos a la zona de obras separados del citado LIC.

El LIC ES6110010 «Fondos Marinos del Levante Almeriense» se encuentra a más de 300 metros de la zona de obras, y no se verá afectado por la realización de éstas ya que la construcción del dique se llevará a cabo desde tierra, sin la utilización de barcos.

### ANEXO IV

#### Resultado de la información pública

Alegaciones recibidas:

A continuación se resume el contenido ambiental de las alegaciones recibidas durante el trámite de información pública.

Ayuntamiento de Garrucha, basa su alegación en que la obra del espigón interferiría, de modo importante, en el proyecto Puerto Ciudad, promovido por el Puerto de Garrucha y el propio Ayuntamiento. Considera que ambos proyectos son compatibles, pero que se tendrían que planificar conjuntamente.

Empresa Pública de Puertos de Andalucía, indica que el proyecto se superpone con el proyecto de ampliación de la zona de servicio del puerto de Garrucha hacia el norte, por lo que, para alcanzar la compatibilidad de ambos proyectos, el de recuperación ambiental de las playas y el de la ampliación de la zona de servicio, habría que desplazar el dique de contención de arena hacia el norte unos 170 metros.

Bay Demerger, S.L., propone que se considere el proyecto como la primera fase de una solución definitiva para conseguir la recuperación ambiental de las playas entre Villaricos y Garrucha.

**21181** *RESOLUCIÓN de 23 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Aeropuerto de Monflorite-Alcalá (Huesca)», 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, Aena remitió, con fecha 6 de agosto de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de construcción 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 a 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 Aeropuerto de Monflorite-Alcalá (Huesca), 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 5 de marzo 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 artículo 5 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, en el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 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 «Aeropuerto de Monflorite-Alcalá (Huesca),

### Declaración de impacto ambiental

La presente declaración de impacto ambiental se refiere al proyecto de Aeropuerto de Monflorite-Alcalá (Huesca) Las actuaciones descritas y desarrolladas en el proyecto son:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Campo de vuelos.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Calles de salida perpendicular.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Zona de pasajeros. Edificio terminal.

Zona de servicios aeroportuarios.

Zona de abastecimiento.

Otros servicios e instalaciones:

Construcción del camino perimetral.

Instalación del vallado perimetral.

Quedan excluidas de la declaración, por no estar analizadas en el estudio de impacto ambiental, aquellas zonas de préstamos que no coincidan con canteras abandonadas con planes de restauración aprobados, las zonas de vertederos que no coincidan con canteras abandonadas expresamente autorizadas por los órganos autonómicos competentes, las instalaciones auxiliares de obra o definitivas, los caminos de acceso a las obras que requieran evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa vigente, las instalaciones de nueva construcción que pudieran plantearse respecto a las del proyecto, cualquier nuevo acceso que pudiera preverse y las modificaciones posteriores de diseño que se realicen al proyecto evaluado.

La localización prevista para el aeropuerto se sitúa a unos 14 km., al sur de los límites del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara y su Zona Periférica de Protección, sobre el que se asientan comunidades reproductoras de especies de aves rupícolas como el buitre leonado, el alimoche y el quebrantahuesos, situación que le ha llevado a ser declarado Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) e incluido en el Plan de Recuperación del Quebrantahuesos del Gobierno de Aragón, cuyo ámbito de aplicación se sitúa a unos 6 km. al norte, sobre la carretera N-240. A unos 7 km. al sureste del aeropuerto se ubica la ZEPA ES0000291 «Serreta de Tramaced» con presencia también de especies de aves rupícolas carroñeras y esteparias.

Los comportamientos, estructuras de vuelo y tendencias poblacionales de estas especies rupícolas carroñeras presentes en el ámbito del proyecto suponen un condicionante en el desarrollo del proyecto del aeropuerto.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, examinada la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completado el análisis ambiental con la visita a la zona de proyecto, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle 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 y conservación de los suelos:

1.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

1.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades: en ningún caso se mantendrán los montones acopiados más de cuatro meses, en ningún caso más de un mes en verano, transcurrido ese tiempo límite se deberá proceder a su riego, combinándolo con la meteorología esperable en la zona, su abonado y siembra.

1.3 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la explanación y los caminos ya existentes en la zona.

#### 2. Protección y conservación de la vegetación:

2.1 Dado que el proyecto afecta principalmente a áreas con hábitat de interés comunitario «Bosques de Quercus ilex y Quercus rotundifolia», es de aplicación lo establecido en el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres y en el artículo 7 del Real Decreto 1997/95, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de la fauna y flora silvestres, siendo también aplicable el principio de prevención en el que se basan los artículos 24, 24.2 y 7 de la Ley 4/89 de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna silvestres. Por ello, en el marco de sus políticas de ordenación del territorio y de desarrollo, se garantizará que la coherencia global de la Red Natura 2000 quede protegida, por lo que, tal como prevé el Reglamento de evaluación de impacto ambiental, Real Decreto 1131/88, se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos del aeropuerto proyectado. El organismo autonómico competente en la gestión y conservación de estos espacios ha realizado la valoración de la afección a los mismos y una propuesta de medidas compensatorias. Por todo ello, además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, para dar cumplimiento a la citada normativa, es necesario establecer medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación de los citados espacios como hábitat de interés comunitario.

A estos efectos, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección, el cual deberá estar incluido antes del inicio del desbroce del carrascal. El citado proyecto deberá estar incluido en el Plan de Aseguramiento de Calidad Ambiental reflejado en la condición 12. Dicho proyecto deberá especificar para cada medida compensatoria su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación

de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirá, preferentemente la repoblación de terrenos contiguos al carrascal del saso (zona areniscosa en ladera con vegetación de encinas), con el fin de favorecer el desarrollo de este hábitat. Las medidas compensatorias y propuestas se comunicaran al Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón en base a sus competencias.

2.2 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del río Botella y dado que tiene una función de corredor biológico, es de aplicación lo establecido en el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE, por lo que se deberá prestar especial atención a la protección preventiva de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función especial como corredores biológicos. Por ello, el borde de talud del terraplén de la plataforma diseñada se situará siempre que sea técnicamente viable a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estos taludes se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera.

2.3 Tanto en el acceso previsto al recinto aeroportuario desde la carretera A-1217 como en la remodelación del enlace mediante una rotonda, se realizará un jalonamiento de protección para evitar daños y arranques de la vegetación de encinas sobre saso situada en las márgenes.

2.4 Dado que las actuaciones se realizan en un entorno natural, existe riesgo de incendio forestal, por lo que el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad ambiental de los adjudicatarios de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes y zonas de integración especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego, especies apropiadas son la encina, el majuelo y la coscoja.

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

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación y operación del aeropuerto, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Ebro de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 El proyecto de construcción especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un plan de gestión de los residuos en obra. El aeropuerto, por su parte, desarrollará un plan para la gestión de los residuos generados en el desarrollo de la actividad que detallará las disposiciones adoptadas en la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y destino.

3.2 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria de obra se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Los valores límite de los parámetros se fijarán de acuerdo con el anexo III del Real Decreto 927/1988, por el que se aprueba el Reglamento de la Administración Pública del Agua y de la Planificación Hidrológica, con los requisitos recogidos en el Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y con el Real Decreto 734/1988, por el que se establecen normas de calidad de las aguas de baño.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, mediante la instalación de piezómetros y control mensual de los niveles, 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. El diseño de la red de piezómetros se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares y de puntos de abastecimiento y perímetros de protección. 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, se verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes.

3.5 La nueva acometida de agua que garantice el suministro adecuado al aeropuerto se realizará desde una red legalizada y autorizada para consumo de agua potable y con caudal suficiente para el mantenimiento de la misma en similares condiciones de abastecimiento. En caso de no poder asegurar éste se diseñará y construirá el correspondiente depósito regulador, atendiendo a la demanda prevista del aeropuerto.

3.6 Las dos estaciones depuradoras previstas en el proyecto se ubicarán en el interior del recinto aeroportuario, manteniéndose señalizadas y balizadas correctamente. La salida de las aguas resultantes o efluentes desde éstas se realizará entubada hasta encontrar el cauce de los arroyos del barranco de Barribana. No se realizarán zanjas abiertas de comunicación entre las depuradoras y el cauce.

3.7 El Plan de Aseguramiento de Calidad Ambiental incluirá un estudio de medidas de protección de las aguas subterráneas en la fase de operación del aeropuerto para los sectores de almacenamiento de hidrocarburos, redes subterráneas de distribución de hidrocarburos y mantenimiento, talleres, área de prueba de motores, zonas de estacionamiento de aeronaves, donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pueden producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas directamente o a través de las aguas pluviales. En dicho estudio se establecerá las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar la alteración de las condiciones naturales. Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida de las aguas de drenaje pluviales, canalizándolas y depurando de manera previa a su vertido, incluyendo un sistema de decantación de sólidos y separadores de hidrocarburos. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos de la norma DIN 1999, en la que se basa el borrador de la normativa europea sobre tratamiento de aguas con hidrocarburos. Los vertidos se mantendrán dentro de los valores establecidos en la normativa citada en la condición 3.3. En caso de afección se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

3.8 El promotor valorará en función del número de operaciones la conveniencia o no de establecer un sistema de tratamiento de las aguas de las sentinas, que consistirá bien en la dilución previa hasta alcanzar el nivel adecuado para no alterar las condiciones de funcionamiento, bien en el tratamiento previo físico-químico hasta la reducción adecuada de la concentración de oxidantes. Caso de no implantarse uno de estos sistemas, el tratamiento de dichas aguas deberá de realizarse a través de un gestor autorizado.

3.9 Se deberá dimensionar el cauce del barranco de Barribana al que confluyen todas las aguas de saneamiento del aeropuerto, para evitar en épocas de sucesos punta de precipitaciones inundaciones de los terrenos adyacentes. Si del dimensionado del cauce se deduce su ampliación, se procederá a la misma atendiendo a las normas y autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Ebro, con los requisitos recogidos en el Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.10 En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado de procedencia de la misma. En caso de no corresponderse con puntos de abastecimiento urbano controlados, se incorporará y condicionará su desarrollo a la red de piezómetros establecida.

3.11 Con objeto de no afectar significativamente al curso del agua del arroyo del barranco de Barribana, en el plan de aseguramiento de la calidad ambiental se proyectará la canalización de su cauce por debajo de la explanación, dimensionando la obra de paso al caudal que soporte el arroyo, teniendo en cuenta que soporta además de la recogida de cuenca, el caudal de aguas pluviales y residuales del aeropuerto. Así mismo, durante las obras, se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al cauce mencionado, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.12 En las zonas con riesgo de inundación temporal se deberá realizar, en consulta con la Confederación Hidrográfica del Ebro, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura.

3.13 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para las obras y que vadeen directamente cursos de agua ubicados en el entorno del río Botella, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Ebro y comunicar de los mismos a organismos competentes en conservación de la naturaleza del Gobierno de Aragón. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurados los cauces afectados.

#### 4. Protección de la fauna:

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

4.1 En lo que respecta a las estructuras de drenaje de la plataforma, se instalarán rampas rugosas en las canaletas de recogida de escorrentía y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los reptiles, anfibios y pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la infraestructura será continuo y deberá servir para evitar la entrada de fauna al interior del aeropuerto. Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la pista y su atropello, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm, la separación entre barrotes de la valla debe ser como máximo de 4 m, alcanzar una altura de 1,70-2,20 m y ser de tipo cinético o progresivo. Además, para evitar el acceso de pequeños mamíferos, anfibios y reptiles la valla deberá reforzarse en los 50 cm sobre el suelo por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa. Se incorporarán, estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido al recinto aeroportuario.

4.3 Con objeto de minimizar la afección sobre los ciclos biológicos de las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán voladuras durante el período de enero a agosto, ambos incluidos. Si fuese necesario realizar actuaciones de taqueo entre los meses citados será comunicado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

4.4 En la fase de construcción se evitarán los trabajos nocturnos y cuando sea imprescindible realizar éstos se instalarán lámparas de sodio a baja presión. En la fase de operación se instalarán dispositivos de control del flujo luminoso, o bien la colocación de doble lámpara por luminaria, de manera que en momentos de descenso de la actividad en las instalaciones, pueda reducirse el flujo luminoso sin detrimento de la uniformidad y siempre respetando los niveles mínimos relativos a seguridad.

4.5 Los tendidos eléctricos de alta tensión de 2.<sup>a</sup> y 3.<sup>a</sup> categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía al aeropuerto desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, tanto en la fase de obra como en la de operación, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores estarán en suspensión; no existirán los puentes flojos por encima de las crucetas y se aislará cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevada siniestralidad.

4.6 Sin detrimento en el cumplimiento de las medidas de protección expuestas en los anteriores apartados, y dada la especial circunstancia que supone la ubicación del aeropuerto en una zona de campeo de aves rupícolas carroñeras catalogadas, a partir de la publicación de esta declaración, se realizará un estudio específico sobre el comportamiento y uso del espacio aéreo por parte de éstas.

Este estudio deberá incluir:

Un área de estudio que contenga la ubicación del aeropuerto así como una banda de 10 km. de ancho alrededor del mismo, y sobre la que se establecerán puntos de observación suficientes para cubrir homogéneamente todo el área y de donde se estudiará el uso del espacio por las aves en la situación presente. Se estudiarán todos los tipos de aves, an-

tándose especie, fecha, hora, dirección, altura y tipo de vuelo, y si procede, lugar de nidificación.

Conocimiento de las actividades ganaderas que se dan en el área de estudio, con localización de las zonas de pasto, estabulación y muldares. Se detallará la localización y características de los vertederos existentes y cualquier otra actividad que suponga aporte de alimento para las aves carroñeras.

Propuesta de soluciones al paso de las aves carroñeras u otras por el espacio de operación del aeropuerto.

Seguimiento de los cambios de comportamiento y uso del espacio aéreo por parte de las aves carroñeras como consecuencia de la aplicación de las soluciones adoptadas para evitar el espacio del aeropuerto. Este seguimiento comprenderá tanto el ámbito del aeropuerto como el de las soluciones propuestas, durante un periodo de un año, a contar a partir del mes siguiente a la fecha de publicación de la presente resolución y con periodicidad de las observaciones de una semana, con apuntes similares a los de la situación presente.

4.7 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de las medidas de protección de fauna y soluciones al paso por el espacio aéreo. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. Protección del Parque Natural de la Sierra y Cañones de Guara y su Zona Periférica de Protección, la Zona de Especial Protección para las Aves-ZEPA «Serreta de Tramaced» y del Área de aplicación del Plan de Recuperación del Quebrantahuesos:

Además de cumplir con lo establecido en los correspondientes Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), así en otras figuras de protección vigentes para cada espacio protegido, se establecen las siguientes restricciones:

5.1 Salvo en situaciones de emergencia no se podrá sobrevolar la vertical de los tres espacios naturales protegidos citados a menos de 1.000 metros de altura sobre el terreno.

5.2 En el caso de que las rutas de operación del aeropuerto sobrevuelen los citados espacios protegidos, se comprobará que en la vertical sobre el suelo no se superan los 55 dB (A) medidos a 3 metros del suelo sin modificar los valores de la condición 5.1. En caso de superar dicho umbral (3 metros), se modificará la ruta hasta conseguir los niveles establecidos.

#### 6. Protección atmosférica:

6.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción del aeropuerto pudiera producir sobre las cercanas localidades de Alcalá del Obispo y Monflorite, y sobre la edificación agropecuaria dispersa existente en las cercanías, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a las obras, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados, y asegurar que los niveles de concentración de partículas al aire no superen los límites establecidos por el Real Decreto 1321/1992, de 30 de octubre por el que se establecen valores de calidad para las partículas en suspensión y el dióxido de azufre.

6.2 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.

6.3 Se llevarán a cabo todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental para reducir las emisiones procedentes de los motores de combustión durante la fase de obras y de las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo de tierra. 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 citados núcleos urbanos cercanos al mismo y las edificaciones dispersas. 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.

6.4 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.

6.5 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. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

#### 7. Protección contra el ruido y las vibraciones:

7.1 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.

7.2 En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria y las obras ruidosas, que se determinarán procurando disminuir las afectaciones acústicas a la población, limitando éstas entre las veintidós y las siete horas, realizando las acciones de demolición durante el periodo diurno.

7.3 Se tendrá especial cumplimiento de los niveles sonoros en el tránsito de la maquinaria de obra por las cercanías de las explotaciones agropecuarias, manteniendo los valores de ruido en los límites establecidos. En caso de superarse se establecerán medidas correctoras como implantación de pavimentos reductores de ruido y/o restricción de la velocidad.

7.4 Con el fin de prevenir el posible impacto acústico durante la fase de operación en las poblaciones y edificaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena como promotor del proyecto elaborará las isófonas definidas por Leq (7 horas-23 horas) menor o igual que 65 dB (A) y Leq (23 horas-7 horas) menor o igual que 55 dB (A), 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 edificaciones y 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 de 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 para el escenario real de operación del aeropuerto, huella acústica, la cual deberá ser aprobada por 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 la citada dirección general. 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 Comisión Provincial de Urbanismo 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 considera más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta

también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

7.5 Dada la presencia de explotaciones agropecuarias en la zona, con el fin de minimizar los efectos que sobre los mismos pueden causar las obras de construcción del aeropuerto, se realizará un estudio de vibraciones en un radio de tres kilómetros del recinto aeroportuario.

7.6 En caso de adoptarse medidas de protección contra las vibraciones, éstas deberán estar detalladas y valoradas antes del inicio de las obras, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores.

7.7 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

#### 8. Medidas de protección del patrimonio cultural:

8.1 En coordinación con el Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón mediante la Dirección General de Patrimonio Cultural, se realizará una prospección arqueológica y paleontológica de la franja de ocupación de la explanación y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la ejecución de las obras. De sus conclusiones, se derivarán las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con el citado departamento, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

8.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de las vías pecuarias afectadas: Cañada Real de Loporzano a Albero Alto, Colada de Monflorite y Colada de Vitales. Dicha reposición, con base en la Ley 3/95, de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente, el Servicio Provincial de Huesca del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

#### 9. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes:

Durante la fase de construcción del aeropuerto 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.

La reposición de las infraestructuras de riego, acequias y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

#### 10. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares:

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la 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, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico y espacios naturales protegidos o zonas de recuperación de especies protegidas. Se respetarán dichas zonas de exclusión definidas.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra:

11.1 Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y durante la ejecución de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal, considerando los taludes resultantes del relleno de la plataforma como zona prioritaria.

11.2 Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes en 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 no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

11.3 Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, según se citan en la condición 2.4, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas o alóctonas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto. Se adjuntará el certificado de procedencia de planta y su trazabilidad.

11.4 Como medida de recuperación ambiental, complementaria a otras propuestas en el estudio de impacto ambiental, en aquellos terrenos con encinas previstos a rellenar para la formación de la explanada de pista, y posteriormente a la corta de las encinas afectadas, se desceparán y enterrarán las cepas de éstas en los taludes laterales resultantes de la explanación, con ello se sujetará el terreno de relleno frente a la erosión y se aumentará la integración paisajística mediante la posibilidad de brote de cepa de las encinas.

Para posibilitar la supervivencia de las cepas, desde el arranque hasta su introducción en los taludes se deberán conservar éstas enterradas y regadas al menos una vez por semana (entre los meses de mayo-septiembre) o una vez al mes (entre enero-abril y octubre-diciembre), no superando su acopio los nueve meses desde su desarraigo.

11.5 Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 1.3, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que, a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción del aeropuerto. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

## 12. Documentación adicional:

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito certificando la incorporación dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, los siguientes informes y documentos:

Cartografía de la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Proyecto de medidas compensatorias de la vegetación a que se refiere la condición 2.

Plan de gestión de residuos de obra y Plan de gestión de los residuos generados en la fase de operación y explotación del aeropuerto, de acuerdo con la condición 3.

Programa de actuaciones a desarrollar en relación con la protección de las aguas subterráneas y análisis de la posible afección a los pozos existentes en la zona, tal y como refiere la condición 3.

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

Estudio de comportamiento de aves carroñeras a que se refiere la condición 4.

Estudio de ruido a que se refiere la condición 5.

Estudio de huella acústica y vibraciones, y plan de aislamiento acústico, a que se refiere la condición 7.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como se refiere en la condición 8.

Resolución del expediente por el organismo autonómico competente y medidas resultantes relativas a la reposición de las vías pecuarias afectadas a que se refiere la condición 8.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 11.

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

## 13. Seguimiento y vigilancia:

Se 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 para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras 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 Ambiental, el cual será revisado y aprobado por Aena, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. El contratista de cada obra incluida en la presente declaración 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 será el encargado de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos.

Complementariamente Aena dispondrá de una dirección ambiental de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos incluidos en 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 incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de las obras, certificando la adecuación de los proyectos de construcción a la presente declaración.

Plan de seguimiento y control ambiental, para la fase de obras, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad ambiental, presentado por cada contratista adjudicatario de las obras, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 2.1.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) 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 las recogidas en el estudio de impacto ambiental, como las exigidas en el condicionado de la presente declaración, y las nuevas medidas adoptadas.

d) 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, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de explotación.

e) 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:

Seguimiento de las medidas para la fauna y de mortalidad.

Eficacia del modelo acústico y cumplimiento del plan de aislamiento.

Niveles de emisión de NOx, SOx, CO, HC y PM10.

Niveles de la red de piezómetros.

Conservación de las plantaciones realizadas resultantes tanto de la integración paisajística del aeropuerto como de las medidas compensatorias.

Consumos de agua de riego y certificado de procedencia del agua.

Niveles de erosión en los taludes de la plataforma.

Análisis de los efluentes de las depuradoras

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 operación.

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.

14. 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 el Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental.

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 o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, desarrollada en el 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 del Gobierno de Aragón.

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 23 de octubre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	—
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en Aragón.	X
Subdelegación del Gobierno en Huesca.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Departamento de Cultura y Turismo. Gobierno de Aragón.	X
Dirección General del Medio Natural. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	X
Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental. Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	—
Ayuntamiento de Huesca.	—
Ayuntamiento de Monflorite.	—
Ayuntamiento de Alcalá del Obispo.	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X
Ecologistas en Acción-Onso (Aragón).	X
A.D.E.N.A.	—
F.A.T.	—
GREENPEACE.	—
S.E.O.	—
Coordinadora de afectados por grandes embalses y trasvases (COAGRET).	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Ebro expone de la necesidad de cumplir las previsiones de la Ley de Aguas modificada y del Plan Hidrológico de la Cuenca del Ebro. Entiende que los aspectos relativos a las características ambientales de los elementos constructivos y estructurales son compatibles con los criterios establecidos en el plan hidrológico citado y relaciona una serie de prescripciones a respetar en cuanto a: zonas húmedas, evaluación medioambiental de las infraestructuras básicas, zonas inundables, deslinde del dominio público hidráulico, extracción de áridos y zonas sensibles.

La Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información del Ministerio de Ciencia y Tecnología mediante la Jefatura Provincial de Inspección de Telecomunicaciones de Huesca, considera que se determina ninguna consecuencia en el ámbito de sus competencias y entiende que, al tratarse de un estudio de Aena, los elementos radiantes para ayuda de la navegación aérea, radares, sistemas de comunicación tierra-aire, radio-balizas, etc, estarán dentro del marco de frecuencias y potencias autorizadas y no debe tener ningún impacto ambiental.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón del Ministerio de Fomento, mediante la Unidad de Carreteras en Huesca informa que la evaluación de impacto solamente contempla la afección del propio aeropuerto, sin tener en cuenta las carreteras de acceso a él. No obstante, los acondicionamientos de éstas, no producirán impacto ambiental negativo importante.

La Delegación del Gobierno en Aragón, mediante el Área de Industria y Energía no objeta nada al estudio de impacto ambiental del proyecto.

La Subdelegación del Gobierno en Huesca mediante la Dependencia de Agricultura informa de las consideraciones medioambientales siguientes:

En cuanto a la ganadería intensiva, detallar, ubicación, dimensión y orientación productiva, pasando después a evaluar los efectos directos e indirectos que sobre las condiciones zootécnicas y sanitarias de las mismas tendrá el desarrollo y ejecución de las obras. Se deberá considerar la contaminación acústica y atmosférica de las aeronaves en relación con la especie animal, modelo de explotación y ciclo productivo.

En cuanto a la ganadería extensiva de ganado ovino, se deberá valorar la afección sobre las vías pecuarias, los accesos y pasos de ganado así como la pérdida de recursos palatables.

Valoración de las modificaciones topográficas y fisiográficas de la zona. Afección sobre una importante masa de encinas.

Consideración del efecto que la modificación de los ecosistemas agrarios y forestales y la puesta en servicio del futuro aeropuerto tendrá en

la diversidad de la avifauna, y en particular entre las comunidades de rapaces.

La Subdelegación del Gobierno en Huesca mediante la Secretaría General de Protección Civil manifiesta diversas consideraciones, siendo el contenido de los aspectos medioambientales que no tiene conocimiento de que el área inmediata al futuro aeropuerto se desarrollen actividades especialmente expuestas a riesgos generados por la ampliación e incremento del tráfico aéreo en la zona, entendiéndose que los que afectan a poblaciones, explotaciones agrícolas o ganaderas de la zona quedarán suficientemente minorados por aplicación de la reglamentación específica para este tipo de infraestructuras.

El Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Aragón mediante la Dirección General de Patrimonio Cultural expone que el proyecto no afecta a ningún yacimiento arqueológico o paleontológico catalogado por esta Dirección General y propone la prospección arqueológica previa al inicio de las obras y la comunicación de hallazgos paleontológicos en el transcurso de éstas.

El Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón mediante la Dirección General del Medio Natural informa sobre:

La localización y descripción de la actuación.

Las características del medio natural y calificación del espacio, citando la afección sobre:

Un saso (elevación areniscosa) con importantes manchas de carrasca (*Quercus ilex*) cartografiadas como hábitat de interés comunitario con código 9340 «Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*» (Directiva 92/43/CEE).

La ZEPA n.º 26 y código ES0000291 «Serreta de Tramaced» con presencia de especies de aves carroñeras (buitre leonado, alimoche, milano) y esteparias (ganga, ortega y alcavarán) incluidas en catálogo.

Los límites del ámbito de aplicación del Plan de recuperación del quebrantahuesos, a 6 km. al norte de la zona de actuación, sobre la carretera N-240.

El trazado actual de varias vías pecuarias entre Huesca y Alcalá del Obispo.

Elementos del medio natural que pueden verse afectados y que han de tenerse en cuenta en el estudio de impacto ambiental:

Respetar el carrascal contiguo a las edificaciones del aeródromo.

Como medida compensatoria, se podrían adquirir terrenos contiguos al carrascal con el fin de dar continuidad a éste y revegetando.

Realización de un estudio específico sobre el comportamiento y uso del espacio aéreo del aeropuerto por parte de aves y quirópteros que incluya: un área de estudio de 10 km. de ancho alrededor del aeropuerto, puntos de observación por todo el área, por un periodo de un año y con periodicidad de una semana, sobre todos los tipos de aves, conociendo las actividades ganaderas de la zona y localización de vertederos y muldaraes que supongan aporte de alimento para las aves carroñeras y bibliografía y citas de otros trabajos realizados en el área de estudio.

El Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón mediante la Dirección General de Calidad, Evaluación, Planificación y Educación Ambiental informa que:

Los principales impactos sobre los recursos naturales se derivan de la ocupación de los terrenos para ubicar las nuevas instalaciones, del tránsito de maquinaria pasada y colocación del material de obra, de la apertura de nuevos viales, de la eliminación de la cubierta vegetal y del tratamiento de las aguas residuales.

Los residuos generados durante las obras, el material sobrante de las excavaciones, residuos procedentes de desbroces, podas y cortas vegetales, desechos de las obras y aceites usados de la maquinaria deben gestionarse adecuadamente.

Se afectan a terrenos de vías pecuarias de los términos incluidos en la actuación, por lo que se deberán contemplar medidas que garanticen la conservación de éstas, tramitando los correspondientes expedientes ante el Servicio Provincial de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

No se afecta a terrenos de los espacios naturales designados en aplicación de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE, ni a espacios naturales protegidos según la Ley 6/1998 de Espacios Naturales Protegidos de Aragón, ni a humedales del convenio RAMSAR, ni a planes de ordenación de los recursos naturales o montes gestionados por este Departamento. No obstante se deberá contemplar la afección existente sobre hábitat naturales incluidos en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE (pastizales mediterráneos xerofíticos anuales y vivaces de carácter prioritario-5220), (encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*-8340) y (saucedas y chopas mediterráneas-82A0), así como a especies de flora y fauna cata-

logadas existentes en el área de actuación. Se adoptarán medidas protectoras y correctoras adecuadas.

Se deberán prever las zonas de préstamos así como las zonas de vertidos para los materiales excedentarios de los movimientos de tierras, y su posterior restauración.

Se deberá contemplar la ordenación de la escorrentía, teniendo en cuenta el incremento de superficies y coeficientes de escorrentía, a sí como la capacidad y características del cauce receptor.

Se analizará en detalle la existencia de comederos de necrófagos en el entorno más próximo y las medidas a adoptar para la seguridad del aeropuerto y la conservación de las especies involucradas.

Se detallarán las afecciones por ruido (diurno, nocturno, puntual) en función del tráfico aéreo previsto, los corredores de aproximación y salida y los circuitos de maniobras, con la realización de un modelo y sus posibles afecciones a los núcleos cercanos y la avifauna, teniendo en consideración las servidumbres medioambientales asociadas a espacios naturales protegidos, en concreto el cercano Parque de las Sierras y Cañones de Guara.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental no aporta ninguna referencia medioambiental.

Ecologistas en Acción-Onso (Aragón) muestra su oposición al proyecto de aeropuerto, indicando su preferencia por la «alternativa 0», que no se ha valorado. Demanda un estudio sobre la contaminación atmosférica, acústica y afecciones sobre el suelo y el agua que se originarían con la ampliación del actual. Reclama que se tengan en cuenta las posibles interacciones entre las rutas de aproximación y despegue de aeronaves con los espacios naturales protegidos, LICs y ZEPAS. Y muestra preocupación sobre el posible impacto sobre la salud humana que tendría el proyecto y el mayor riesgo de que sucedan accidentes.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El actual aeródromo de Monflorite se encuentra ubicado entre los términos municipales de Monflorite y Alcalá del Obispo, a unos 10,5 km., al sudeste de la ciudad de Huesca.

El aeródromo fue inaugurado en 1940 como escuela de vuelo sin motor, estando gestionado por la Sociedad para las Enseñanzas Aeronáuticas Civiles S. A.-SENASA hasta octubre de 2000 que fue declarado de «interés general» pasando a ser gestionado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea-AENA.

La configuración del aeropuerto diseñado está en función de las magnitudes de tráfico que se prevé que soporte en el futuro. Para ello se han estimado éstas en función de rutas de otros aeropuertos de características similares a las que tendría éste, y atendiendo al tipo de aeronaves que operarán según el tráfico.

Así, de entre las alternativas estudiadas en el Plan Director, se ha seleccionado la que preveía una pista de 2.100 metros, propuesta para el máximo desarrollo. Su ubicación es la recogida en el citado Plan Director, aprobado por la Orden Ministerial 2914/2002 de 5 de noviembre.

El proyecto evaluado describe sumariamente las actuaciones previstas en el Plan Director.

Las actuaciones que constituyen el proyecto del Aeropuerto de Alcalá-Monflorite se estructuran en:

Subsistema de movimiento de aeronaves, que contiene los espacios utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Esta constituido por:

Campo de vuelos:

Construcción de pista de vuelos 13-31 con una longitud de 2.100 metros y anchura de 45 m., correspondiente a una categoría 4C.

Balizamiento de borde de pista.

Instalación de sistemas sencillos de luces de aproximación para ambos umbrales.

Instalación de PAPI para ambas cabeceras.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves:

Construcción de una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Balizamiento de borde de plataforma.

Iluminación de plataforma.

Calles de salida perpendicular:

Construcción de calle de salida perpendicular y acceso a plataforma. Balizamiento de borde de calles de rodaje.



Subsistema de actividades aeroportuarias, que contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio entre transporte aéreo y terrestre urbano, garantizando su eficacia y funcionalidad. Constituido por:

Zona de pasajeros. Edificio terminal:

Nuevo edificio terminal de pasajeros que integre el bloque técnico y el aparcamiento.

Dependencias de servicios de tránsito aéreo.

Zona de servicios aeroportuarios:

Nuevo edificio multiservicio (central eléctrica, terminal de carga).

Servicio de extinción de incendios.

Zona de abastecimiento:

Instalaciones de abastecimiento de combustible.

Suministro de agua potable.

Estaciones depuradoras para aguas fecales y pluviales.

Accesos:

Exteriores.

Interiores.

Otros servicios e instalaciones:

Construcción del camino perimetral.

Instalación del vallado perimetral.

La zona de servicio del aeropuerto delimitada en el Plan Director tiene una superficie estimada de 169,52 has. El subsistema de movimiento de aeronaves comprende una superficie estimada de 147,66 has. El subsistema de actividades aeroportuarias se extiende en 9,52 has y se reserva un espacio para posibilitar el desarrollo de nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios, así como ampliaciones de cualesquiera de las zonas anteriores, constituida por unas 12,34 has, situada a ambos lados del acceso actual.

No se han previsto realizar demoliciones. La carretera de acceso se ha previsto levantarla para ser sustituida por la proyectada, así como el tendido eléctrico. El despeje y desbroce de vegetación se realizará en 780.000 metros cuadrados.

Las cifras representativas del proyecto en cuanto a movimiento de volúmenes de tierras son: 260.000 m<sup>3</sup> de retirada de tierras vegetales, 2.000.000 m<sup>3</sup> de desmonte y 3.500.000 m<sup>3</sup> de terraplén.

Los firmes y pavimentos a fabricar son: 65.000 m<sup>3</sup> de zahorra natural, 7.400 m<sup>3</sup> de pavimento de hormigón en losas Plataforma y 186.000 t.m. de base asfáltica y capa de rodadura.

A lo largo del proceso de evaluación se han incorporado datos descriptivos de la central eléctrica, los accesos y el sistema de depuración de aguas residuales.

La central eléctrica se ubicará dentro del edificio multiservicios y contará con dos grupos electrógenos para asegurar el servicio. La acometida será subterránea desde el enlace con la compañía suministradora. El centro de transformación del servicio de extinción de incendios - SEI se ubicará en una caseta independiente con acometida subterránea en banco de tubos desde la central eléctrica.

El acceso propuesto es el camino de servicio actual a la escuela de vuelo desde la carretera A-1217 de Monflorite a Alcalá del Obispo, adaptándolo a las nuevas circunstancias.

Hay diseñada una separación de redes de saneamiento en conducciones diferentes según sean aguas pluviales o fecales.

La imposibilidad de conectar con redes controladas ha decidido el situar dos estaciones depuradoras, una para las fecales procedentes del servicio de extinción de incendios - SEI y otra para las procedentes de los edificios multiservicios y terminal. Las aguas resultantes verterán al barranco de BARRIBANA. Ambas depuradoras son del tipo prefabricadas, enterradas, a base de depósitos cilíndricos en poliéster reforzado con fibra de vidrio, fabricadas según las normas correspondientes. El sistema de depuración de la depuradora de los edificios principales será el de tratamiento biológico secundario por fangos activos de baja carga; el de la depuradora del servicio de extinción de incendios - SEI será el de tratamiento biológico natural por compartimentos de digestión anaerobia y filtro percolador.

### 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.

La construcción del aeropuerto afecta a los términos municipales de Monflorite-Lascasas y Alcalá del Obispo, y se ubica a 10,5 km., al sureste de la ciudad de Huesca.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, geología y geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales, patrimonio cultural, entorno humano y planeamiento municipal.

De la información preoperacional del inventario, se deduce que no hay existencia de espacios naturales protegidos en el área de establecimiento del aeropuerto.

Desde el punto de vista físico, el territorio se encuadra en la parte sureste de la denominada Hoya de Huesca, y sobre la terraza que conforman los altos de ésta. Aunque se ubica en la parte norte de la gran Depresión del Ebro, se sitúa en el sector somontano pirenaico, que hace de transición entre las formaciones montañosas y la depresión propiamente dicha. Geológicamente, los materiales presentes en los terrenos pertenecen a los dominios terciario y cuaternario, abundando los materiales neógenos, fundamentalmente margas y areniscas.

Los terrenos de ubicación del aeropuerto pertenecen a la cuenca hidrográfica del Ebro. Se sitúan en la divisoria de dos cuencas secundarias, la del río Guatzalema drenada por el río Botella, al este, y la del río Flumen, al oeste. Ambos cursos desembocan en el río Alcanadre, afluente del río Cinca, que confluye en el río Segre y finalmente desemboca en el río Ebro.

El carácter mediterráneo continental del clima de la zona, confiere unas escasas precipitaciones y elevadas temperaturas estivales, que añadido a la baja humedad relativa del aire procura la presencia de tipos de vegetación con baja transpiración, propias del piso mesomediterráneo superior, a base de formaciones esclerófilas de encina.

El estudio de la fauna detalla un inventario de las especies del ámbito de estudio con su interés y nivel de protección. Considera que el territorio de establecimiento del aeropuerto posee una fauna de interés moderado, vinculada a la presencia de masas arboladas y matorrales. No obstante, cabe destacar la existencia de una numerosa comunidad de rapaces carroñeras que no nidifican en el área de ocupación del aeropuerto, pero que emplean ésta como zona de paso y campeo, constituyendo riesgo de colisión con las aeronaves. Las especies son principalmente buitres leonados, algunos alimoche y esporádicamente individuos de quebrantahuesos.

El uso al que se dedica el suelo de ocupación del aeropuerto, aparte del actual aeródromo, es fundamentalmente cultivo agrícola de secano, con presencia dispersa de encinares en los ribazos del cultivo.

En el análisis del paisaje, éste se ha configurado con tres rasgos fundamentales: El relieve, la vegetación y los usos del territorio. Combinando estos elementos, se ha identificado una única unidad caracterizada por el contraste entre la plataforma y las llanuras que la rodean.

El proyecto afecta al trazado de tres vías pecuarias: la Cañada Real de Loporzano a Albero Alto, la Colada de Monflorite y la Colada de Vitales.

Consultados los inventarios y organismos oficiales competentes, no se tiene constancia de presencia de yacimientos arqueológicos, ni de afectar al patrimonio paleontológico de Aragón en la zona de actuación del aeropuerto y su entorno.

No se contemplan alternativas del proyecto de construcción sobre las que se realice la evaluación de impacto ambiental, únicamente se desarrolla la solución adoptada en el Plan Director, evaluando los distintos impactos que ocasiona.

Previamente se realiza una valoración cuantitativa y/o cualitativa de los efectos que las principales acciones del proyecto tendrán sobre los factores del medio ambiente, atendiendo a las siguientes condiciones:

Signo; haciendo referencia al carácter, siendo: positivo, negativo o difícil de precisar.

Intensidad; según el grado de alteración, será: alta, media o baja.

Extensión; atendiendo al área de influencia teórica, será: puntual, general o parcial.

Interacción; o existencia de consecuencias, siendo: simple, acumulativo o sinérgico.

Duración; atendiendo al tiempo de permanencia, distinguiendo: temporales o permanentes

Reversibilidad; según la posibilidad de asimilar el efecto, son: reversibles o irreversibles.

Recuperabilidad; según se reconstruyan las condiciones iniciales, serán: recuperables o irrecuperables.

Una vez identificados y caracterizados los efectos del proyecto se enjuician los impactos, clasificándolos en positivos o negativos, y éstos últimos, en función de su intensidad, extensión, interacción, duración, reversibili-

lidad y medidas protectoras, correctoras o compensatorias que se apliquen, en: Compatibles, moderados, severos o críticos.

En la clasificación de los impactos se ha distinguido entre la fase de construcción y la fase de operación del aeropuerto.

En la fase de construcción, los impactos sobre la calidad química del aire, la afección acústica, la degradación de la vegetación, el paisaje y las infraestructuras y servicios son considerados compatibles, y los impactos sobre el suelo, la eliminación de vegetación, el relieve, la hidrología superficial y subterránea, la fauna, las vías pecuarias, la aparición de restos arqueológicos o paleontológicos y la accesibilidad por el territorio como moderados.

En la fase de operación, los impactos sobre la calidad química del aire, el ruido, la ocupación del suelo, la hidrología superficial y subterránea, la fauna y el sector socioeconómico se consideran compatibles, y los impactos sobre la contaminación accidental del suelo y el paisaje como moderados.

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

En fase de construcción:

Protección de la calidad del aire:

Prevención de la emisión de partículas.  
Prevención de emisiones de vehículos de combustión.

Prevención del ruido de la maquinaria en obra.  
Protección del suelo:

Localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra.  
Reutilización de la tierra vegetal.  
Tierras sobrantes y escombros.  
Gestión de residuos de obra.  
Acondicionamiento de suelos compactados.  
Gestión de suelos contaminados.

Protección de la hidrología y calidad de las aguas:

Control de vertidos.  
Ordenación de la escorrentía.  
Tratamiento de aguas sanitarias.

Protección de la vegetación:

Jalonamiento.  
Descomposición del suelo y reposición de especies vegetales herbáceas.  
Reposición del carrascal.

Protección de las especies de fauna.  
Protección del patrimonio cultural:

Vías pecuarias.  
Yacimientos arqueológicos.  
Hallazgos paleontológicos.

Protección de las explotaciones de ganadería intensiva.  
Reposición de servicios.  
Restauración ambiental e integración paisajística.

En fase de operación:

Gestión de residuos.  
Protección de la hidrología y calidad de las aguas:

Vertidos de aguas de sentinas de aeronaves.  
Vertidos de aguas hidrocarburadas.

Protección de la fauna:

Gestión del comportamiento.  
Adecuación del alumbrado exterior.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que realiza un seguimiento basado en la formulación de indicadores que estiman la realización de las medidas previstas y sus resultados.

El programa de vigilancia se articula en torno a los siguientes puntos:

En fase de construcción:

Protección de la atmósfera.  
Protección de la calidad de las aguas.  
Conservación de suelos.  
Protección de la vegetación.  
Protección de la fauna.  
Protección del patrimonio arqueológico.

En fase de operación:

Control de la calidad de las aguas.  
Control de la erosión.  
Vigilancia de la fauna.

El estudio de impacto ambiental se acompaña del preceptivo documento de síntesis.

## ANEXO IV

### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

No se han presentado alegaciones.

**21182** *RESOLUCIÓN de 24 de octubre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «prolongación del dique rompeolas», de la Autoridad Portuaria de Tarragona.*

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 la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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 formulación de las Declaraciones de Impacto Ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Autoridad Portuaria de Tarragona, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento antes citado, remitió la memoria resumen del proyecto «Prolongación del dique rompeolas» a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, siendo recibida por ésta con fecha 27 de marzo de 2000.

Recibida la referida memoria resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó preceptivamente a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y al órgano ambiental de la Generalidad de Cataluña, así como también a otras administraciones, asociaciones y organismos previsiblemente interesados, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de julio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental trasladó a la Autoridad Portuaria de Tarragona las respuestas recibidas.

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

Posteriormente fueron elaborados por la Autoridad Portuaria de Tarragona el Estudio de Impacto Ambiental y el Proyecto de la obra «Prolongación del dique rompeolas». Ambos documentos fueron sometidos conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» número 81, de fecha 4 de abril de 2003, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 12 de junio de 2003, el Ente Público Puertos del Estado remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en: el Proyecto, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del trámite de Información Pública.

Las características de las principales actuaciones contempladas en la solución definitiva del proyecto Prolongación del dique rompeolas se resumen en el anexo II de esta Resolución.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

Las alegaciones presentadas durante el período de Información Pública se resumen en el anexo IV.

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