

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

14303 *RESOLUCIÓN de 26 de junio de 2006, de la Confederación Hidrográfica del Segura, por la que se modifica la de 14 de julio de 2004, por la que se constituye la Mesa de Contratación permanente del organismo.*

De conformidad con lo previsto en el artículo 81 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, y en el artículo 79 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001 de 12 de octubre, así como en el artículo 22 y siguientes de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Esta Presidencia resuelve:

Primero.—Modificar la Resolución de 14 de julio de 2004 publicada en el BOE n.º 198 de 17 de agosto de 2004, en su apartado Tercero, punto 3, que será:

«3. Secretario: El Jefe del Servicio de Contratación, que será sustituido por el Jefe de Sección de Informes y Reclamaciones y por un funcionario del Servicio de Contratación.»

Segundo.—La presente Resolución entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Murcia, 26 de junio de 2006.—El Presidente de la Confederación Hidrográfica, José Salvador Fuentes Zorita.

14304 *RESOLUCIÓN de 24 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Ampliación y adecuación ambiental del aeródromo de Mutxamel, en Mutxamel (Alicante)», promovido por Aeródromo de Mutxamel, S.L.*

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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

El proyecto «Ampliación y adecuación ambiental del aeródromo de Mutxamel» se encuentra comprendido en el apartado k) del Grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, Otros Proyectos: «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente» y, en concreto por afectación a áreas de especial protección designadas en aplicación de las directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE o a humedales incluidos en el convenio Ramsar.

1. *Objeto, descripción del proyecto y localización. Promotor, órgano sustantivo.*—El Aeródromo de Mutxamel, localizado en el término municipal del mismo nombre, en la provincia de Alicante, está en operación desde el año 1981, por lo que el proyecto presentado considera tanto las incidencias ambientales que actualmente se están constatando debido al actual grado de operatividad de las instalaciones, como también las que conllevaría la construcción y explotación de determinadas actuaciones de ampliación que en el Aeródromo están previstas.

La tipología de las instalaciones existentes en la actualidad es la siguiente:

Instalaciones para almacenamiento y suministro de combustible de aviación.

Hangares de mantenimiento y reparación de aeronaves.

Hangares de construcción amateur de aeronaves.

Hangares de empresas de trabajos aéreos.

Compañías aéreas.

Escuela de pilotos.

Hangares para resguardar de la intemperie aeronaves.

Asimismo, el aeródromo presenta la siguiente configuración física:

Pista de vuelo. La pista tiene unas dimensiones de 12 m de ancho y 900 m de longitud. Se encuentra pavimentada a base de firme flexible con pavimento asfáltico. Las cabeceras se encuentran ambas recrecidas y, asimismo, pavimentadas para permitir el giro de las aeronaves.

Márgenes de pista. Los márgenes de pista se encuentran debidamente compactados y libres de todo obstáculo y se extienden simétricamente a ambos lados de la pista, de forma que la anchura total de ésta y sus márgenes es de 60 m.

Franja de pista. La franja de pista, para operaciones en vuelo visual se extiende 60 m antes del umbral, y 40 m lateralmente al umbral y a cada lado del eje de la pista y su prolongación a lo largo de toda la franja.

Zonas libres de obstáculos. Esta zona es aquella que debe quedar libre de obstáculos, tanto fijos como móviles, y se extiende a 40 m de ambos lados del eje de la pista. Esto implica que las plataformas de estacionamiento y las pistas de rodadura se sitúan a partir de los 40 m del eje de la pista.

Plataformas. La plataforma de estacionamiento de aeronaves es de terreno compactado sin pavimentar.

El aeródromo sólo está habilitado y proyectado para uso diurno, por lo tanto por la noche no aterriza ni despegan ninguna aeronave, con excepción de los vuelos de emergencia.

El aeródromo esencialmente es utilizado en un número bajo de operaciones, 20 diarias con un máximo de 45, principalmente por los servicios públicos, como Protección Civil y servicios contra incendios.

En el momento actual los gestores del aeródromo han planteado un proceso de adecuación y ampliación de las instalaciones, cuyas actuaciones principales son:

Construcción de tres hangares nuevos.

Prolongación de la pista hacia el Este.

Ensanche de la pista hasta los 18 metros.

El promotor del proyecto es Aeródromo de Mutxamel, S.L., y el órgano sustantivo la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación.*—De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, con fecha 25 de enero de 2006, el promotor del proyecto, Aeródromo de Mutxamel, S.L., remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente la documentación ambiental relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con objeto de decidir sobre esta cuestión, con fecha 6 de febrero de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó informe al respecto a diversos organismos e instituciones:

Organismos Consultados	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Dirección General de Qualitat Ambiental de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Comunitat Valenciana	X
Dirección General de Gestió del Medi Natural de la Conselleria de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana	-
Dirección General de Patrimoni Cultural de la Conselleria de Cultura, Educació i Esport de la Generalitat Valenciana	-
Ayuntamiento de Mutxamel	X

3. *Consultas.*—De las contestaciones a las consultas destacan las siguientes cuestiones:

La Dirección General para la Biodiversidad considera que no es necesario someter el proyecto a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que en la zona donde se localiza el aeródromo discurre la conducción del trasvase de agua Taibilla-Amadorio, por lo que se deberán tomar las medidas adecuadas para no causar ninguna afectación al mismo.

Asimismo, plantea con carácter general una serie de recomendaciones a seguir en las obras de ampliación, como son:

Se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afectación a cursos de agua superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

En cuanto a préstamos y extracciones en cauces o en zonas de servidumbre, se garantizará la no afección a los mismos y la reposición de estos a su estado primitivo una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afección a las formaciones vegetales de la ribera.

En cuanto a la hidrogeología, se considerarán los posibles impactos sobre las aguas subterráneas.

Las actuaciones previstas, deberán cumplir la legislación de aguas vigentes, y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas para realizar las obras.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería del Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana realiza las siguientes consideraciones: respecto de la gestión de residuos, se debe tener en cuenta que el exceso de tierras debería ser valorizado, según la definición recogida para este término en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos o aprovechados para el acondicionamiento o relleno de huecos o en otras obras en virtud de lo establecido en el Decreto 200/2004, de 1 de octubre, del Consell de la Generalitat Valenciana, que regula la utilización de residuos inertes adecuados en obras de relleno, acondicionamiento o con fines de construcción. En el caso de no ser posible, este exceso de tierras debería ser eliminado en vertedero controlado de residuos inertes, en virtud del artículo 12.2 de la mencionada Ley de Residuos.

En este sentido, el marco normativo regulador de la gestión de residuos en la Comunidad Valenciana es la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y la Ley 10/2000, de 12 de diciembre, de Residuos de la Comunidad Valenciana.

Por último, informa que la Comunidad Valenciana dispone de un registro de empresas gestoras de residuos, autorizadas para la gestión de cada tipo de residuo.

El Ayuntamiento de Mutxamel hace mención a la posible contaminación acústica producida por la operación de las aeronaves en el aeródromo, sobre todo de los helicópteros.

Asimismo, plantea la problemática y solicita se solucione destino y tratamiento de las aguas residuales, efluentes líquidos, vertidos de combustibles, aceites, grasas, etc.

Por último, solicita la integración paisajística de aeródromo.

4. *Análisis de la documentación ambiental y de los criterios del anexo III.*—El documento ambiental incluye un análisis de las variables ambientales presentes en la zona donde se localiza el aeródromo (climatología, calidad del aire, geología y geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, espacios naturales, etc.), para posteriormente realizar identificación de los posibles impactos, tanto presentes como futuros, con el objetivo de integrar la situación actual del aeródromo y la futura, adecuando así ambientalmente la infraestructura.

Climatología y calidad atmosférica.—No existen hasta el momento incidencias destacables sobre la calidad atmosférica achacables a la explotación del aeródromo actual. Los flujos de contaminación puntual derivados del movimiento de vehículos o aeronaves apenas inciden en los niveles de calidad del aire presentes. Por otra parte durante la construcción de las nuevas obras no es previsible que existan incidencias relevantes por alteración de la calidad del aire. El ámbito en el que se sitúan las actuaciones se caracteriza por la existencia de diversos focos de afecciones puntuales para la calidad del aire (aeropuerto, ciudades, carreteras, etc.) y las obras planteadas no conllevan grandes aportes de contaminantes. Igualmente, la Fase de Explotación supone un impacto de carácter cierto, al implicar, por un lado, un incremento de las emisiones de partículas contaminantes, consecuencia de la presencia de más vehículos en la zona si bien con una entidad que hace que difícilmente provoquen alteraciones relevantes.

Ruidos y vibraciones.—Los niveles de contaminación de ruido existentes están definidos en las curvas isófonas establecidas en el documento ambiental. Claramente se observa que los niveles de contaminación existentes apenas son relevantes, no lesionándose por tanto intereses de núcleos urbanos o aglomeraciones urbanas cercanas. El cálculo de las huellas de ruido se ha realizado con las siguientes hipótesis:

Todas las operaciones de aeronaves y helicópteros utilizados para el cálculo corresponden a la más ruidosa (no se distingue entre aproximación y despegue), por lo que no se ha considerado una mezcla de aterrizajes y despegues por cada cabecera.

La trayectoria de ascenso/descenso de las operaciones correspondientes a helicópteros se ha supuesto de 3.º en lugar de 6.º Lo que incrementa el ruido real generado.

Todas las operaciones se suponen en horario diurno. No hay operaciones nocturnas.

Se ha hecho una previsión futura de las operaciones que triplica la actual.

Una vez superpuestas las huellas de ruido sobre la planta general del aeródromo y sobre las poblaciones y terrenos adyacentes, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

Tanto la zona de hangares como la correspondiente a zona residencial situada en la parte norte cercana a la pista, quedan por debajo del contorno NEF 20, por lo que la zonificación se corresponde con los usos de residencial, comercial, hoteles, oficinas y edificios públicos, terrenos deportivos, zonas industriales, granjas de animales o zonas agrícolas.

El suelo urbano residencial no edificado como el edificado parcialmente en la parte norte (círculos residenciales) se encuentran dentro de los límites permitidos según el índice «Predicción de Exposición al Ruido» (NEF) (Noise Exposure Forecast) de la FAA. Para uso residencial quedando, igualmente, por debajo de valores de NEF 20.

Las únicas áreas que superan NEF 30 se encuentran en las prolongaciones del eje de pista. Una de ellas abarca suelo no urbanizable hasta una distancia de la pista de 310 m (cabecera 30). La otra abarca suelo perteneciente al aeródromo de Mutxamel clasificado como zona verde (según plan parcial, fases A y B) y parte de un vial público hasta una distancia de la pista de 260 m (cabecera 12).

No existe ninguna zona urbanizada que quede en el interior del contorno NEF 30, por lo que todas las edificaciones existentes están sometidas a índices de ruido permitidos por el índice NEF de «Predicción de Exposición al Ruido» para uso residencial.

A unos 500 m de la cabecera 12 en la prolongación del eje de pista existe una zona de forma circular calificada como suelo urbano residencial no edificado. Se observa que una pequeña parte de este suelo penetra en la zona delimitada por los contornos de NEF 25 y NEF 20, aunque por debajo del límite máximo permitido para uso residencial que es de NEF 30.

La partida de viviendas denominada como «El volador» queda inmersa en el interior de la zona señalada entre NEF 20 y NEF 25, pero también por debajo del límite permitido para uso residencial (NEF 30).

Como conclusión se puede extraer que no existe incompatibilidad de las operaciones futuras de las aeronaves para el aeródromo de Mutxamel con las edificaciones existentes actualmente, ni con las proyectadas.

Geología y suelos.—No existen incidencias actualmente reseñables ni previsiblemente habrá por motivo de la ejecución de las obras futuras sobre este parámetro ambiental. No existirán movimientos de tierra importantes y los que escasamente se dieran tendrán lugar dentro del recinto del aeródromo y nunca fuera. Por otra parte, a su vez, el movimiento de tierras necesario en las actuaciones que lo requieren en la fase de construcción implica la retirada de la capa edáfica, por tanto, supone un impacto permanente y directo; si bien dadas las características de la zona (interior del recinto) la escasa calidad agrológica de este suelo y la escasa ocupación del mismo el impacto es irrelevante a este nivel. En esta misma fase las acciones que supongan una pavimentación, hormigonado, drenajes y depósitos de combustibles, etc..., pueden contaminar, si bien de manera accidental, los suelos del entorno de actuación. No obstante, dado lo poco probable de la afección y su carácter reversible el impacto debe considerarse como de mínima entidad.

Hidrología.—No ha existido hasta el momento problemas ni de contaminación ni de abastecimiento en materia hidrológica achacable al aeródromo operativo. Las aguas residuales actualmente son recogidas y dirigidas hacia un sistema de depuración (EDAR), donde una vez depuradas son evacuadas a la red exterior que desemboca en el río Verde o seco. Las obras a realizar no supondrán modificación importante de la red hidrográfica dada la mínima alteración topográfica que conlleva. La zona de operación es extremadamente llana y no habrá por tanto modificación geomorfológica, por lo que apenas existirán afecciones sobre la calidad de las aguas producidas por el arrastre de partículas sólidas derivado de los movimientos de tierras. Los vertidos accidentales que pudieran producirse, además de su carácter puntual posee una carga de previsión muy importante, lo cual implica que podría actuarse rápidamente evitando daños al cercano río verde. En este sentido todas las estructuras para almacenamiento de combustibles poseen las cubetas de retención que marca la normativa. Hidrogeológicamente apenas existirán problemas dada la elevada impermeabilidad de los terrenos que hace que la vulnerabilidad de los acuíferos por contaminación potencial sea muy baja. Los riesgos de fugas o accidentes de sustancias contaminantes quedan así minimizados dada la impermeabilidad del sustrato geológico.

Vegetación. Dado que el sustrato vegetal natural ha desaparecido en el recinto el impacto a este nivel es nulo. La zona del entorno de la instalación se encuentra ampliamente transformada, estando en la actualidad dominada por los cultivos arbóreos (especialmente frutales), zonas de regadío y eriales o pastizales nitrófilos; unidades todas ellas sin relevancia ecológica alguna.

Fauna.—Queda claramente constatado en el inventario ambiental realizado, que la fauna actualmente afectada por las instalaciones es de escasa relevancia zoológica estando dominadas por especies colonizadoras de hábitat antrópicos muy frecuentes por otra parte de estos hábitat dada su gran capacidad adaptativa. No existe, pues, impacto relevante sobre estas especies dada, por otra parte, la escasa entidad de las afecciones que en realidad conlleva la infraestructura al margen de esa escasa importancia zoológica. Los niveles de ruido que actualmente soporta el entorno tampoco son de entidad suficiente como para influir de manera negativa

tanto la posible modificación de avifauna (o cría de otras especies animales) como para afectar patrones etológicos que comprometieran su pervivencia en la zona. Por otra parte, las afecciones que pudieran darse durante la ejecución de las obras por movimientos de maquinarias, vehículos de transporte, presencia humana, etc..., apenas tendrían incidencia sobre la fauna de la zona dado que las obras se ejecutarían en el interior de un recinto aerodrómico que implica ya de por sí un componente para ahuyentar a las especies animales. La explotación, en todo caso, el aeródromo una vez ejecutadas las obras no conllevará alteraciones añadidas a las existentes, que como antes se dijo son apenas relevantes sobre la fauna del lugar tanto debido a la escasa influencia de las mismas como, y sobre todo, a la poca relevancia zoológica de las especies existentes.

Espacios naturales protegidos.—El inventario ambiental realizado ha servido para constatar claramente la nula influencia actual y futura del aeródromo en espacios protegidos tanto a nivel autonómico directo como por la Red Natura 2000. En efecto, tan sólo al NW de la ubicación del aeródromo (Sierra Grossa) existirían pontes de utilidad pública con un uso regulado, si bien éstos se localizan más allá (a unos 5 km) de la influencia de la infraestructura. No hay ZEPAs, LICs, IBAs, o cualquier otra figura de protección o que remarcará interés ecológico alguno que estuviera influenciado por el aeródromo.

Paisaje.—Las mayores afecciones se originarán con el levantamiento de los edificios, tal y como se ha podido apreciar al analizar la visibilidad del ámbito de estudio, ya que la escasa pendiente del terreno, junto con la ausencia de vegetación de alto porte, implica que cualquier edificación sea visible. No obstante, la baja calidad paisajística de la zona de actuación minimizará considerablemente esta afección. Por tanto, las afecciones que se van a producir sobre este factor ambiental tanto durante la fase de construcción como durante la de explotación, se van a ver disipadas en gran medida por el hecho de que la zona de actuación se encuentra alterada antrópicamente, lo que le confiere una calidad global media-baja, como consecuencia de la actividad agraria dominante y de las urbanizaciones y asentamientos urbanos diseminados por todo el territorio.

Incidencias territoriales.—La zona donde se localiza el aeródromo presenta una clara dependencia como ámbito de la expansión creciente de la ciudad de Alicante, si bien existe un proceso de diseminación edificatoria que tiende a localizarse en el entorno de los núcleos urbanos (Mutxamel, Campillo, San Vicente de Raspeig, etc...). Obviamente, la presencia de un aeródromo en esta zona de Alicante permite dotar de infraestructuras a esta parte del territorio en expansión, sin producir colapsos añadidos en las infraestructuras preexistentes en el mismo núcleo urbano de Alicante. Pero este movimiento centrífugo desde Alicante también tiene otra implicación importante que dota de mayor funcionalidad al aeródromo. La actual concentración de polígonos industriales en Mutxamel, Campillo y San Vicente es cada vez más creciente, derivado también de la expansión de Alicante y la pérdida de capacidad de la misma para acoger esta actividad industrial. Sin duda, la presencia de un aeródromo en la zona (y sus obras de adecuación) implican un factor positivo para esta actividad industrial creciente, pudiéndose producir una mutua influencia muy positiva para ambas actuaciones, ejerciendo actividades de cargas de materias primas o bienes de equipo útiles para esta actividad industrial y que tuviera a su vez incidencia en generación de un empleo joven en una zona como es esta donde la edad media de la población activa es inferior a la media valenciana y nacional, lo cual puede dotar de un claro dinamismo socioeconómico al territorio.

Incidencias sobre el patrimonio cultural.—El inventario realizado ha servido para constatar que el aeródromo se encuentra alejado tanto de yacimientos arqueológicos o paleontológicos, de bienes de interés cultural o de vías pecuarias. Las obras a realizar y la posterior explotación no cambiarán en absoluto esta realidad si se considera que las mismas tendrán lugar dentro del recinto del aeródromo, un recinto carente de relevancia con respecto al patrimonio histórico-artístico o cultural.

Una vez realizado el análisis de impactos, el promotor establece una serie de medidas cautelares y correctoras, encaminadas a minimizar dichos impactos. A continuación se exponen aquellas medidas relacionadas con aspectos que, de una u otra manera, han sido mencionadas en las respuestas recibidas.

Hidrología.—En la fase de construcción se deberán garantizar los siguientes aspectos:

Los vertidos de aceites, combustibles, agua de limpieza de vehículos, etc., deberán ser recogidos en contenedores o depósitos diseñados para este fin, para ser tratados con posterioridad y en ningún caso ser vertidos directamente al suelo o a los cauces.

Se realizará una recogida selectiva de residuos, estableciendo una gestión adecuada para cada uno de ellos en virtud de sus características, evitando su vertido directo al terreno, y habilitando lugares preparados para este fin donde almacenarlos con vistas a una gestión adecuada.

En la fase de explotación las medidas cautelares van dirigidas a reducir, en la medida de lo posible, la contaminación de las aguas superficiales

por las distintas sustancias que se generan a causa del funcionamiento normal del aeródromo y que son susceptibles de contaminarlas.

Gestión de residuos.—El material producto de las excavaciones (cimentación, taludes, etc.), se utilizará para relleno de los posibles huecos creados, y si aún así existiera un exceso, será imprescindible que tras la fase de construcción, se lleve a cabo la explanación o evacuación de todos los residuos inertes generados, bien, si es posible, en la Zona de Préstamos, bien en un vertedero autorizado, tratando siempre de recuperar la morfología original de la zona. La gestión de residuos, tanto urbanos como peligrosos, se realizarán adecuadamente atendiendo a la normativa Valenciana, evitando en todo caso, el contacto de los mismos con las aguas superficiales. Asimismo, esta medida permitirá minimizar las afecciones a los suelos y a los biotopos que presentan flora o fauna de interés por su escasez, rareza, endemismo, etc. La gestión de estos residuos la deberán realizar empresas autorizadas por la Generalitat Valenciana.

Si fuere necesario la utilización de préstamos, se obtendrán de explotaciones existentes ya autorizadas y con planes de restauración aprobados. Si fuese necesario nuevas explotaciones, las mismas deberán cumplir la legislación vigente en el momento de su apertura.

Las plantas de aglomerado asfáltico en caliente deberán cumplir la legislación vigente en el momento de su ejecución. A estos efectos, en la actualidad es de aplicación la Ley de Protección Atmosférica (38/1972), el Decreto 833/1975, que la desarrolla, y la Orden Ministerial de 18 de octubre de 1976, que establece niveles de emisión e inmisión de los gases y sólidos emitidos por dichas plantas.

Efluentes líquidos.—En cuanto a los efluentes líquidos, que las distintas actuaciones que se desarrollan en la fase de explotación del aeropuerto, deberá asegurarse que las aguas de limpieza o escorrentías que pudieran quedar contaminadas por grasas, aceites, derrames de combustibles, etc., se canalicen para su tratamiento en la del sistema de depuración de aguas residuales existente. Por otro lado, las aguas pluviales recogidas en la Pista y demás zonas que son susceptibles de presentar combustibles, aceites, u otros contaminantes derivados del funcionamiento de vehículos o aeronaves, serán tratados primeramente en un Separador de Hidrocarburos, bien antes de su inclusión en la Red de Saneamiento, o dotando a la Estación Depuradora de este elemento. Esta misma medida minimizará la contaminación a los suelos y la afección a la fauna ligada a los biotopos, preferentemente de barrancos, donde se realiza el vertido.

Ruido. Según los estudios acústicos realizados, la operación de aeródromo no produce un impacto significativo sobre el entorno habitado. No obstante, de cara a garantizar esta situación el promotor establece las siguientes acciones cautelares:

La zona de prueba de motores en helicópteros no se localizará en la zona actual sino en áreas más al Este del recinto (cabecera 30) para así alejar las aeronaves en prueba de las urbanizaciones situadas al norte del aeródromo. Se deberá habilitar en esta parte Este del recinto una zona específica para estas pruebas debiendo estudiarse y aplicarse la instalación de pantallas antirruído, lógicamente compatibles con la maniobrabilidad de las aeronaves.

Se desplazará hacia el Este el umbral de pista en la cabecera 12 para que las aeronaves en su aproximación transiten a mayor altura en las cercanías de las áreas residenciales minimizándose así la generación de incidencias acústicas.

Se establecerá un apantallamiento antirruído en la plataforma de estacionamiento de aeronaves más próxima al Club Social. Asimismo, se realizará un apantallamiento antirruído al sur del recinto, en la plataforma de estacionamiento de las aeronaves contraincendios. Todos estos apantallamientos deberán diseñarse de manera que permitan la correcta y adecuada operatividad de las aeronaves.

Integración paisajística.—Las actuaciones propuestas se dividen en:

1. Ajardinamiento de las Zonas Urbanizadas que lo permitan dentro del Recinto del Aeródromo.—El objetivo principal de esta actuación no será funcional, sino preferentemente estético y la ocultación de instalaciones, desarrollándose según los siguientes criterios:

Se emplearán preferentemente especies de xerojardinería, adaptadas a bajos requerimientos hídricos.

Se propone el empleo preferente de especies de matorral bajo mediterráneo de los géneros *Thymus*, *Lavanda*, *Teucrium*, o especies como el romero (*Rosmarinus officinalis*) y palmito (*Chamaerops humilis*).

Asimismo, se propone el empleo de ejemplares aislados de frutales, como el naranjo (*Citrus sp.*) y/o el almendro (*Amigdalus communis*).

Se empleará gravilla para completar espacios, adornarlos, y reducir el consumo de agua que requeriría el empleo de césped.

Empleo de mobiliario de parques y jardines.

2. Restauración de las zonas degradadas.—Estas zonas estarán constituidas por áreas alteradas durante las obras y cuya ocupación no es permanente, como por ejemplo las instalaciones auxiliares, terrenos alterados que hallan sido utilizados para situar sobrantes, para tránsito de

maquinaria, para almacén de materiales, para plantas de hormigonado, asfaltado y parque de maquinaria.

Por este motivo, estas áreas, tras la finalización de las obras serán devueltas a su situación original mediante el restablecimiento de la cubierta vegetal original. Para ello se realizarán las siguientes actuaciones:

Limpieza y retirada de todos los residuos de obra.

Preparación del suelo mediante labor en profundidad que rompa la compactación.

Realización de siembras de herbáceas, para lo cual se propone el empleo de las siguientes especies o cualquier otra de características similares y que cumplan los criterios generales indicados anteriormente para el conjunto de las actuaciones: *Festuca arundinacea*, *Agropyrum cristatum*, *Lolium multiflorum*, *Madicago sativa*, *Melilotus officinalis*, *Onobrychis sativa* y *Vicia villosa*.

Por otra parte, en caso que durante las obras se generasen taludes, su restauración se realizará mediante hidrosiembra de baja densidad para cubrir rápidamente el terreno y evitar de este modo la erosión.

3. Pantalla vegetal.—La creación de esta pantalla vegetal tiene como objeto principal la protección frente a la propagación de partículas y disminuir la sensación acústica. Igual importancia tiene la protección visual que esta pantalla vegetal proporcionará a los vecinos y personas que transiten por las proximidades del recinto del aeródromo.

La pantalla se ubicará a lo largo de todo el perímetro del aeródromo, con especial incidencia en aquellas áreas de mayor visibilidad. Lo conveniente para esta función es emplear un primer estrato arbóreo. Dado que estas necesidades se contradicen con la seguridad aeronáutica, es necesario optar por una especie arbustiva de no más de 7 metros de altura, perenne y que carezca de frutos vistosos y/o atrayentes para las aves, por lo que para la creación de estas pantallas visuales se buscarán preferentemente especies de alto grado de desarrollo, gran follaje y formas globulares con el objeto de que ejerza una mayor función ocultadora, además será preferible que esta especie no precise excesivos cuidados de mantenimiento.

Las especies seleccionadas para esta pantalla vegetal son tres:

Tamarix (*Tamarix gallica*).

Adelfa (*Nerium oleander*).

Arizónica (*Cupressus arizonica*).

Esta última especie se plantará únicamente en aquellas áreas en las que la proximidad de viviendas así lo aconseje, con objeto de que la pantalla tenga mayor densidad. Asimismo, esta especie acepta las podas periódicas, actuación imprescindible para evitar que supere una altura inadecuada para la seguridad aérea.

Por último, el promotor en la documentación ambiental remitida presenta un programa de vigilancia ambiental, al que se deberá incorporar una campaña de mediciones acústicas, con el objetivo de asegurar que en un futuro la operación del aeródromo sea compatible con el entorno residencial que está presente en la zona.

Dichas mediciones se realizarán una vez que esté concluida la ampliación, y del resultado de las mismas se inferirá la necesidad de tomar medidas adicionales que minimicen los posibles impactos. Asimismo se establecerá la frecuencia con que se realizarán las futuras mediciones.

Los resultados de la aplicación del programa de vigilancia serán remitidos a la Dirección General de Aviación Civil para su estudio y consideración como responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en esta resolución.

5. *Conclusión.*—Considerando los criterios expuestos respecto del anejo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986, relativos a las características del proyecto, su ubicación y potencial impacto, y teniendo en cuenta la documentación del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, por la ampliación y operación del aeródromo, que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 21 de abril de 2006, considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación ambiental el proyecto «Ampliación y adecuación ambiental del aeródromo de Mutxamel (Alicante)», promovido por Aeródromo de Mutxamel, S. L.

Madrid, 24 de abril de 2006.—El Secretario general para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

