

Cobertura: los haces no cubren de forma homogénea el sustrato, sino que normalmente aparecen agrupados en manchas más o menos extensas. La cantidad de sustrato (en porcentaje) ocupada por las manchas de Posidonia viva es lo que se denomina cobertura.

Límites de distribución: la profundidad mínima a partir de la cual comienzan las praderas se denomina límite superior y la profundidad máxima es el límite inferior. Ambos límites se encuentran establecido por la interacción de la planta y su crecimiento con los factores dominantes en las zonas más someras (hidrodinamismo y sedimentación) y profundas (luz) respectivamente. La intensidad de tales factores (y por tanto la posición del límite) cambia localmente según las características de cada sitio y/o la influencia humana. Por lo tanto, los límites superior e inferior de la pradera son indicadores a gran escala de los efectos de los cambios ambientales de perturbaciones naturales o antrópicas sobre la distribución de la pradera.

4.2 Estaciones de la Red de Posidonia: El criterio principal para la selección de las estaciones de la red ha sido recoger el máximo de variabilidad ambiental dentro del cual se desarrollan las praderas del litoral murciano, determinada tanto por condiciones naturales como por la influencia de la actividad humana. Para la selección de estaciones nos hemos basado también en la amplia experiencia de campo adquirida, así como en la extensa información disponible sobre la distribución y estado de las praderas de Posidonia oceánica en la Región de Murcia. Otro criterio para la selección de estaciones (y, quizás, el más importante) es la ubicación y número de centros de inmersión costero en las diferentes localidades del litoral murciano. A continuación se define una lista provisional de las posibles estaciones del proyecto piloto de la red de seguimiento de Posidonia del litoral de la Región de Murcia:

Estaciones de la red de seguimiento de posidonia del litoral de la Región de Murcia:

1. Playa de El Mojón, San Pedro del Pinatar (4 m).
2. Cala Túnez, Cabo de Palos, Cartagena (7 m).
3. Cala de la Escalera (somera), Cabo de Palos, Cartagena (7 m).
4. Calblanque, Cartagena (25 m)¹.
5. Cala Cerrada (somera), Cabo Tiñoso, Cartagena (12 m).
6. Cala Cerrada (profunda), Cabo Tiñoso, Cartagena (22 m).
7. La Azohía, Cartagena (17 m).
8. Playa de Isla Plana, Cartagena (6 m).
9. Calabardina, Cabo de Cope, Águilas (14 m).
10. Isla del Fraile, Águilas (14 m).
11. Isla Plana-poniente, Cartagena (2 m).
12. Isla Grosa, San Pedro del Pinatar (4 m).
13. Cala de la Escalera (profunda), Cabo de Palos, Cartagena (7 m).
14. Puerto Tomás Maestre, Cabo de Palos, Cartagena (4 m).
15. Isla de las Palomas, Cartagena (17 m).

¹ Estación de seguimiento de posidonia oceánica y caulerpa racemosa.

En las estaciones, una vez fijadas, se realizará una visita anual por el equipo de voluntarios para la toma de datos.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

22159 RESOLUCIÓN de 14 de noviembre de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del campo de vuelos del aeropuerto de León».

La presente Resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto y justificación del proyecto. Promotor y Órgano sustantivo.*—El proyecto de la ampliación del Campo de Vuelos del aeropuerto de León surge como consecuencia de los especiales condicionantes de la operatividad de la pista situada a una altitud de 916,3 m y con una temperatura de referencia de 28 °C, que hace aconsejable la ampliación de la longitud de la pista hasta 3.000 m con el objeto de poder operar a destinos situados en un radio de unas 1.000 NM.

Promotor: Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea).

2. *Tramitación.*—Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 22 de mayo de 2006, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la correspondiente memoria resumen del pro-

yecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. 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.

Posteriormente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

El promotor, elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del Campo de Vuelos del Aeropuerto de León», que posteriormente fue sometido al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 15 de septiembre de 2006.

3. *Descripción del proyecto.*—El proyecto de «Ampliación del Campo de Vuelos del Aeropuerto de León comprende las actuaciones que se enumeran a continuación»:

Ampliación de la pista en 900 metros. Consiste en la prolongación de la pista de vuelo en 900 m, hasta alcanzar una longitud de pista total de 3.000 m. La anchura de este nuevo tramo de pista de vuelo será de 45 m, en concordancia con la pista existente y se prevén márgenes pavimentados de 7,5 m a cada lado de la misma. El ancho total del conjunto de la pista y márgenes será de 60 m en toda la longitud de la misma. También se efectuará un ensanchamiento junto al nuevo umbral de la cabecera 23 que facilite los giros de 180.º de las aeronaves en pista.

Para este incremento de longitud se proyecta una ampliación de la RESA. Las nuevas dimensiones de la misma son 240 m de longitud por 150 m de anchura y la nueva franja a declarar medirá 300 m de ancho por 3.120 m de largo, que estará conformada en tierra, salvo en las zonas inmediatamente al lado de los umbrales, donde se pavimentará. A su vez, se incluye en la franja una zona pavimentada de protección contra el chorro de motores, de dimensiones 60 × 60 m.

Actuaciones complementarias:

Soterramiento de los arroyos Sacorroto, Las Fontanillas y Santiago.
Demolición del aljibe del municipio de San Andrés del Rabanedo.
Adecuación del pavimento de las calles de rodaje.

Servicios afectados:

En el interior del aeropuerto deberán reponerse los siguientes servicios afectados por las obras de ampliación de la pista:

Senda de planeo.
Camino perimetral.
Cerramiento.
Instalaciones meteorológicas.
Balizamiento y señalización horizontal.

En el exterior del aeropuerto se repondrán los siguientes servicios afectados:

Líneas eléctricas aéreas de Iberdrola.
Aljibe del municipio de San Andrés del Rabanedo.

4. *Factores ambientales relevantes. Descripción del medio.*—El aeropuerto de León se encuentra situado a menos de diez kilómetros hacia al sudoeste de la capital de la provincia, en los términos municipales de Valverde de la Virgen y San Andrés del Rabanedo en una zona ondulada, de suaves pendientes y elevada altitud.

Los terrenos propiedad del aeropuerto limitan por el oeste con la autopista A-66 León-Oviedo, al sur con la localidad de La Virgen del Camino y la carretera N-120, que enlaza León con Astorga y al noreste con los arroyos, de cauces intermitentes, de las Fontanillas, del Sacorroto y de Santiago.

El área donde se localiza el aeropuerto se encuentra en el Dominio Occidental de la cuenca del Duero, subcuenca del Esla, caracterizada fundamentalmente por la presencia de conglomerados terciarios y depósitos cuaternarios horizontales, en un relieve formado por amplias superficies escalonadas y fondos de valle planos derivados del encajonamiento y jerarquización de la red fluvial.

Los recursos hídricos proceden en su mayor parte de los caudales circulantes de los ríos de la cuenca (Duero, Esla, Órbigo, Cea, etc.), con una aportación media anual de 11.200 millones metros cúbicos.

El sistema acuífero de mayor importancia y extensión de la cuenca es el sistema n.º 8. Está formado por los materiales del Terciario detrítico de la llanura central e incluye las cuencas del Esla, Valderaduey, Pisuergra y Duero desde San Esteban de Gormaz hasta Zamora.

Desde el punto de vista hidrogeológico, el aeropuerto de León pertenece a la unidad hidrogeológica 02.06 Esla-Valderaduey coincide, a grandes rasgos con las cuencas de los ríos Esla y Valderaduey y parte del río Carrión; limita al norte con la Cordillera Cantábrica, al sur con el río Duero, al este con la región de los páramos y al oeste con los materiales paleozoicos y graníticos de los Montes de León. La superficie aflorante es

de 16.360 km² y está formada por los materiales del Terciario que rellenan la fosa tectónica del Duero con elementos de tipo detrítico (arenas, limos y arcillas en el centro y areniscas y conglomerados en los bordes) que se disponen en capas lenticulares, incluidos en una matriz limo-arcillo-arenosa de naturaleza semipermeable.

Su configuración actual es el resultado del drenaje del río interior que acumuló sedimentos en el fondo durante toda la era Terciaria, hasta que se abrió un cauce de desagüe hacia el Océano Atlántico.

La red hidrográfica de los ríos que integran esta cuenca representan algo más de 50.000 kilómetros de cauces. De todos ellos, el más caudaloso es el río Esla, cuya subcuenca ocupa una superficie aproximada de 5.000 km² y sus aportaciones ascienden a 5.281 hm³/año.

Los cauces del entorno aeroportuario son: Al nordeste, el arroyo del Sacorroto que confluye con el arroyo de las Fontanillas a escasos metros de la actual pista de vuelos; el arroyo Santiago se sitúa en esa misma dirección pero más alejado del aeropuerto; hacia el oeste, limitando con la cabecera 05, se localiza el arroyo del Truévano; y al sur, el arroyo del Valle de la Virgen nace a la altura del núcleo urbano de La Virgen del Camino. Estos cuatro cauces fluyen en dirección NW-SE, hacia el río Bernesga que, a su vez, desemboca en el río Esla. Al norte del área de estudio, circula el arroyo del Valle en dirección oeste-este.

Los arroyos situados en el zona de análisis se caracterizan por tener cauces intermitentes. En los días de lluvia pueden llegar a transportar una cantidad considerable de agua que, debido a la práctica ausencia de vegetación en sus orillas, circula sin ningún tipo de freno aumentando la acción erosiva y de arrastre de sedimentos de los mismos.

La vegetación dominante dentro del Sistema General Aeroportuario consiste básicamente en pastos de carácter esclerófilo, colonizadores, de talla baja, que se desarrollan sobre suelos degradados y bajo condiciones de alta humedad ambiental y que constituyen las últimas etapas de sustitución de los rebollares de *Quercus pyrenaica*.

Asimismo existen pequeñas matas de arbustos de brezales (*Calluna vulgaris*, *Festuco heterophylla* y *Erica australis* ssp. *Aragonensis*), alternados con escasos pies de *Quercus pyrenaica* de bajo porte.

Con relación a la fauna el sector sur del aeropuerto se encuentra muy alterado y, por tanto, se considera que no es generador de fauna susceptible de generar riesgos elevados o de incidir negativamente en la instalación y tampoco se detectan poblaciones de especies que pudieran resultar afectadas negativamente por la ampliación proyectada de la infraestructura. Las especies más representativas son, córvidos, passeriformes (torcos, gorriónes, etc.), lechuzas, palomas, roedores y animales domésticos asilvestrados.

La zona noroeste presenta un territorio ocupado progresivamente por los matorrales procedentes del abandono de cultivos y el inicio de la sucesión secundaria hacia formas de rebollares abiertos. Además, la parte norte del aeropuerto es una zona más rica y diversa, por lo que se considera que de este sector proviene casi toda la fauna que puede interactuar con la instalación. Estas especies procedentes de los matorrales y bosquetes del norte del aeródromo llegan a internarse, alimentarse, descansar e incluso criar en las instalaciones. Además de las rapaces, esta zona proporciona cobijo a especies como las abubillas, pito real, cuco, currucas, tarabillas, alcaudones, zorros, comadreja, lagarto ocelado, etc.

Al este y al oeste se localizan algunas riberas de pequeña entidad con puntos de agua permanentes y temporales, vegetación de ribera arbórea y subarbórea y praderas y herbazales húmedos. En estas se desarrolla una fauna más rica en especies, aunque menos susceptible de interactuar con el aeropuerto, con especies como el autillo, el ruiseñor bastardo, el mosquitero papialbo, la culebra de agua, el turón, etc.

Finalmente, el interior del aeropuerto constituye un área esteparia, poblada por superficies de rañas desnudas, tomillares y otros matorrales rastreros en los que la fauna presente se encuentra muy adaptada a esta situación, apareciendo varias especies de aláudidos, perdiz, bandos de fringílidos, liebres y topillos, por ejemplo.

Algunas especies desarrollan un flujo de movimientos diario desde el pueblo hacia las riberas de la parte norte del aeropuerto. Otras, como los córvidos no provienen de esa dirección nunca, aunque podrían criar en el núcleo urbano.

No se ha detectado durante los muestreos que grandes bandos de passeriformes o palomas se internen en el aeropuerto, tampoco se han detectado en las proximidades bandos cuya procedencia sea el núcleo urbano.

En el área afectada por la ampliación del aeropuerto no se localiza ningún espacio natural incluido en la R.E.N. de Castilla y León ni en la Red Natura 2000. En todo caso, se podrían mencionar dos áreas que se han catalogado como Lugares de Interés Comunitario (LIC), localizados a más de diez kilómetros del aeropuerto de León: al sur y al norte de la ciudad de León existe un LIC formado por dos tramos del río Esla y dos tramos del río Bernesga (ES4130079), y al oeste de la capital, se localizan las riberas de río Órbigo (ES4130065).

Desde el punto de vista del patrimonio cultural en el municipio de San Andrés del Rabanedo existen cinco yacimientos arqueológicos de

acuerdo a las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio, y ninguno de ellos se encuentra en las cercanías del Sistema General Aeroportuario.

De acuerdo con el Inventario Arqueológico de Castilla y León existen 12 yacimientos catalogados en el término municipal de Valverde de la Virgen, de los cuales sólo dos se encuentran dentro del área de estudio, el n.º 10, el Truévano, y el n.º 11 Zarzales, situados en el entorno de la cabecera 05.

En la Declaración de Impacto Ambiental emitida para la anterior ampliación de la pista de vuelos y de la plataforma del aeropuerto de León, se estableció la necesidad de llevar a cabo una prospección superficial del patrimonio arqueológico de los municipios afectados. El estudio elaborado para ello en junio de 2004, identificó los dos yacimientos anteriormente mencionados y comprobó que ninguno se iba a ver afectado por las obras del proyecto.

5. *Alternativas.*—Teniendo en cuenta los condicionantes derivados de la localización y la configuración actual de la pista, el promotor propone tres alternativas posibles. Una de ellas es la de ampliarla por la cabecera 05, la otra por la cabecera 23 y, la última, propone la ampliación de la pista por las dos cabeceras. La ampliación de la cabecera 05 supone el cruce con la autopista A-66, mientras que en la cabecera 23 es necesario soterrar tres arroyos que discurren por la zona de ocupación.

Alternativa 1: Ampliación de 900 m por la cabecera 05 de la pista de vuelos hasta alcanzar los 3.000 m de longitud. Asociada a ella es necesaria la ejecución de una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) de 240 m de longitud y 150 m de anchura y el ensanchamiento junto al nuevo umbral que permita el giro de 180.º para invertir el sentido de las aeronaves. Esta alternativa supondría, además, el soterramiento del arroyo del Truévano y la construcción de un puente pista sobre la autopista A-66 León-Oviedo.

Alternativa 2: Prolongación de 900 m de longitud por la cabecera 23 de la pista de vuelos, hasta alcanzar los 3.000 m y construcción de una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) de 240 m de longitud y 150 m de anchura. Las actuaciones complementarias para esta ampliación son el soterramiento de tres arroyos, de Las Fontanillas, Sacorroto y Santiago, que discurren próximos a esta cabecera, y la demolición y posterior reubicación de un aljibe de agua potable perteneciente al municipio de San Andrés del Rabanedo que se encuentra actualmente a unos 500 m de la actual cabecera 23.

Alternativa 3: Los 3.000 m de pista se alcanzan mediante la ampliación de 190 m por la cabecera 05 y de 710 m por la cabecera 23. La nueva RESA asociada dispondrá de 240 m de longitud y 150 m de anchura en el extremo de la nueva cabecera 23 y tendrá 90 m de longitud y 150 m de anchura en el extremo de la nueva cabecera 05. Asimismo, se llevarán a cabo los ensanchamientos necesarios para permitir el giro de 180.º de las aeronaves. Las acciones complementarias que conlleva esta opción incluyen, en la cabecera 05, el soterramiento del arroyo del Truévano y la ejecución de un muro de contención de tierras junto a la autopista A-66. La extensión por la cabecera 23 supondrá soterrar los arroyos de Las Fontanillas y Sacorroto y la demolición y posterior reposición del aljibe del municipio de San Andrés del Rabanedo.

A continuación el promotor aplicó los siguientes criterios ambientales para la selección de la alternativa más adecuada para ampliación del campo de vuelos:

Calidad química del aire.
Movimientos de tierras.
Hidrología.

Una vez examinadas las tres alternativas viables desde el punto de vista aeronáutico para la ejecución de ampliación del campo de vuelos según criterios medioambientales, el promotor considera que la alternativa 2, consistente en la ampliación de la pista por la cabecera 23 hasta alcanzar los 3.000 metros de longitud, era la alternativa más adecuada desde el punto de vista medioambiental y, por tanto, fue la alternativa seleccionada.

6. *Resultado de la consultas.*—En el trámite de consultas la memoria-resumen se remitió a:

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General para la Biodiversidad	—
Delegación del Gobierno en Castilla y León	—
Subdelegación del Gobierno en León	—
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X

Organismos consultados	Respuestas
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de León	-
Departamento de Ecología, Genética y Microbiología de la Facultad de Ciencias Biológica y Ambiental de la Universidad de León	-
Instituto Geológico y Minero de España	-
A.D.E.N.A.	-
Ecologistas en Acción	-
Greenpeace	-
S.E.O.	-
URZ	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .	X
Ayuntamiento de León	X
Ayuntamiento de Villaquilambre (León)	X
Ayuntamiento de San Andrés Rabanedo (León)	-
Ayuntamiento de Valverde de la Virgen (León)	-

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

Con relación al patrimonio arqueológico la Consejería de Cultura y Turismo de la de la Junta de Castilla y León, indica que dará traslado del proyecto remitido a la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de León a los efectos de emitir informe.

La Confederación Hidrográfica del Duero ante las posibles afecciones a la hidrología de la zona pide que el estudio de impacto ambiental presente un estudio detallado incluyendo todos los cauces públicos afectados por la actuación y una justificación y descripción detallada de las obras necesarias con relación a los cauces públicos, los posibles impactos sobre los mismos y las medidas correctoras propuestas. También considera que se deberán contemplar posibles afecciones a manantiales o fuentes de la zona, así como acuíferos.

Así mismo, se deberá tener en cuenta las posibles afecciones a la calidad de las aguas y se presentarán las oportunas medidas correctoras que eviten tanto los vertidos accidentales como los incrementos de sólidos en suspensión en los cauces durante las obras.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica que una vez analizada la documentación, no existe coincidencia con la Red de Espacios Naturales de Castilla y León y no afecta a ninguno de los lugares incluidos en la Red Natura 2000. Sin embargo expone que las diferentes alternativas afectan a formaciones vegetales incluidas en la Directiva Hábitat (6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion) coincidiendo con los arroyos de las Fontanillas, del Sacorroto y del Truebano.

Asimismo, se deberá tener en cuenta en el respectivo proyecto la opción con menor afección a dicho hábitat o la inclusión al proyecto de las medidas oportunas que reduzcan los efectos negativos a los mismos. Se deberá dar continuidad a dicho hábitat y se incorporarán las medidas oportunas para no alterar la red hidrográfica.

Con relación a la posible afección a la calidad química y física del aire el Ayuntamiento de León comunica que no ha encontrado objeciones al proyecto.

7. *Información pública.*—Durante el periodo de información pública se ha presentado escrito por parte del Ayuntamiento de León en el que indica que las actuaciones se limitan al ámbito aeroportuario, y que las incidencias sobre los niveles de ruido y calidad del aire son mínimas sobre los niveles ya existentes, y siempre dentro de los límites autorizados por la normativa aplicable.

8. *Integración del proceso de evaluación.*—A continuación se analizarán los posibles impactos detectados en el proceso de evaluación y las medidas correctoras y protectoras planteadas por el promotor.

En la fase de construcción, los efectos sobre la calidad física del aire se derivan principalmente de los ruidos emitidos durante la ejecución de las obras.

Salvo en el caso del transporte de tierras y materiales, las actuaciones tendrán lugar en el interior del recinto aeroportuario sobre una zona rodeada de suelo de naturaleza fundamentalmente industrial. Tan sólo el tráfico de vehículos pesados a lo largo del recorrido desde la zona de extracción, se han planteado dos alternativas: Préstamo 1 (Virgen del Camino) y Préstamo 2 (Montejos del Camino). Ambos discurren de forma muy próxima a dos localidades:

Préstamo 1: La Virgen del Camino y Fresno del Camino.

Préstamo 2: La Virgen del Camino y Montejos del Camino.

Durante la fase de operación el principal impacto que puede producirse en el entorno aeroportuario es el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves.

Se han analizado conjuntamente las huellas sonoras resultado de la modelización, correspondientes a dos escenarios de cálculo, para cada uno de los umbrales de calidad acústicos fijados y cada período temporal. Los índices empleados han sido $Leq_{\text{día}}$ 65 dB(A) y Leq_{noche} 55 dB(A). Se han considerado los siguientes escenarios:

Escenario de puesta en funcionamiento. Este escenario coincide con el año 2009, momento en que se prevé que finalizarán las obras de ampliación del aeropuerto.

Escenario futuro. Corresponde al régimen de explotación en el horizonte de estudio planteado, que se sitúa en el año 2020.

Las principales conclusiones que se desprenden de los resultados obtenidos en la simulación realizada para analizar el factor de impacto acústico son las siguientes:

Las huellas de Leq 65 dB(A) diurno y Leq 55 dB(A) nocturno no afectan a áreas exteriores al límite del recinto aeroportuario, ni en el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones ni en el escenario futuro.

Durante el periodo diurno, en la fase de explotación del escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones y del escenario futuro, puede observarse como la superficie de afección aumenta respecto a la producida en la situación actual.

Sin embargo, en ambos escenarios, a pesar de experimentarse un crecimiento del tráfico, la superficie global de suelo que se encuentra sometida a niveles por encima de los 55 dB(A) durante el periodo nocturno decrece respecto de la actual. Si bien, sí se produce un ligero incremento de superficie afectada en el escenario futuro en comparación con el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones. La causa radica en que los datos obtenidos han sido en base a la utilización de una hipótesis de flota futura para los dos escenarios simulados.

En ninguno de los casos, a pesar de que la prolongación de la pista produce un alargamiento de la huella en dirección noreste, se encuentra población expuesta a niveles de ruido superiores a Leq 65 dB(A) durante el periodo diurno y Leq 55 dB(A) durante el periodo nocturno.

Con respecto a la calidad química del aire durante la fase de construcción los posibles efectos se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra.

La obra supone el aporte de 2.653.219 m³ de material de préstamo para la formación de terraplenes, lo que provocará la emisión de partículas durante su transporte, así como de otros contaminantes asociados al funcionamiento de la maquinaria de obra.

Según el cálculo realizado, los valores totales más significativos son: 710.396 toneladas de CO₂, 12.400 toneladas de NOx, 2.923,4 de CO y un consumo de fuel (FC) de 226.484 toneladas.

Los valores de emisiones contaminantes estimados para la fase de construcción resultan moderados. Sin embargo, se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra en un entorno caracterizado por la baja densidad de población.

En términos generales, se puede afirmar que la afección a la calidad química del aire es media.

Los efectos potenciales sobre el suelo detectados en la fase de construcción son: la modificación de las formas de relieve, la pérdida de suelo productivo y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de los movimientos de tierras, de la apertura y trasiego por los caminos de acceso a la obra e instalaciones, de la creación de desmontes y terraplenes, así como de las labores en las canteras y vertederos asociados.

Los principales impactos para la fase de operación son la ocupación permanente de suelo productivo y la posible alteración de las propiedades químicas del suelo por vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos.

El sistema hidrológico del ámbito de estudio puede sufrir algún tipo de modificación como consecuencia de las acciones derivadas de la ejecución de las obras, los principales impactos que pueden tener lugar sobre este factor son:

El incremento de la escorrentía, en detrimento de procesos de infiltración y percolación, debido a las actuaciones que suponen la retirada de la cubierta vegetal.

Modificación de la dinámica hidrológica natural de los arroyos Las Fontanillas, Sacorroto y Santiago. Debido a la interferencia que estos arroyos suponen para la ejecución de las obras, es necesario soterrarlos. Para ello, se han dimensionado las estructuras de canalización en función de las precipitaciones máximas y del caudal punta esperable en un periodo de retorno de 500 años.

Riesgo de afección al sistema hidrológico por las modificaciones en la escorrentía y en la infiltración derivadas de las alteraciones en el relieve que producen préstamos y vertederos.

Durante la fase de operación los impactos principales serán cambios en los procesos de infiltración natural, modificaciones en las cuencas vertientes y en las aportaciones derivadas de los usos del suelo, riesgo de afección a las aguas circundantes por vertidos accidentales y un incremento en la demanda de los recursos hídricos como consecuencia del aumento del número de pasajeros.

Asimismo el principal impacto sobre la hidrología subterránea detectado en la fase de construcción es la posible afección a las aguas del subsuelo por vertidos accidentales, ya que cualquier sustancia contaminante en el terreno podría infiltrarse y alcanzar el nivel freático, contaminando así el acuífero subyacente.

Los principales impactos detectados sobre este factor en la fase de operación son:

Reducción de la superficie de infiltración por ocupación y asfaltado de suelo.

Cambios en el nivel freático. La reducción del volumen de recarga al acuífero conlleva pequeños cambios en la altura del nivel freático, provocando un descenso general de la altura en el margen derecho del río, además de un descenso de la velocidad del flujo.

Alteración del balance hídrico. En esta zona el flujo subterráneo se dirige hacia los principales ríos que cruzan la región, el Esla y el Órbigo. La recarga de los acuíferos por aguas fluviales puede verse afectada debido a la impermeabilización artificial del suelo como consecuencia de la ampliación de la pista de vuelos.

Alteración en la calidad de las aguas. La unidad acuífera presenta unas características litológicas de permeabilidad media-alta, por lo que es vulnerable a la contaminación. La ampliación de la pista incrementa el riesgo de impacto, debido al aumento de los posibles focos de contaminación.

Los principales impactos sobre la vegetación son la eliminación de comunidades vegetales por desbroce y ocupación del suelo y la degradación de la vegetación ocasionada por maquinaria de obra, aunque en la superficie que será ocupada no existe ninguna formación natural ni comunidades vegetales singulares.

Esta zona se encuentra muy antropizada y prácticamente toda el área afectada está dedicada a pastos, muchos de ellos abandonados, donde proliferan matorrales de cierto porte.

De forma directa las principales afecciones a la fauna, en la fase de construcción, se producen por la alteración de los hábitats faunísticos y de las especies animales asociadas a ellos e, indirectamente, por el incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra, fundamentalmente durante el movimiento de tierras. Igualmente, estas actividades producirán la fragmentación de los territorios y áreas de actividad de los individuos o poblaciones afectadas.

Por tanto, los principales impactos sobre la fauna durante la fase de construcción, se sintetizan en la alteración y fragmentación de hábitats y en las molestias e interferencias derivadas de actividades ruidosas y de las interferencias humanas.

Los principales impactos analizados en la fase de operación en relación al factor faunístico son:

Riesgo de conflictos entre aves y tráfico aeroportuario. La comunidad de aves que desarrolla sus actividades dentro del aeropuerto, o que utilizan parte de él en algún momento determinado, puede provocar algunas interferencias con el normal funcionamiento del tráfico de aviones.

Efectos del ruido y de la contaminación atmosférica sobre las poblaciones animales. Aunque se desconoce con exactitud el alcance sobre cada uno de los grupos faunísticos, sí están constatados esos efectos.

Dentro del área de actuación no se encuentra ningún espacio natural incluido en la Red de Espacios Naturales de Castilla y León ni en la Red Natura 2000. Tampoco hay próxima ningún Área de Interés para las Aves (IBAs) ni zonas palustres recogidas en el Catálogo Regional de Zonas Húmedas de Interés Especial.

El principal impacto, sería la posibilidad de degradación de la calidad ambiental de los espacios naturales por parte de vertidos accidentales que pudieran, a través de la red hidrográfica, alcanzarlos.

Los impactos sobre el factor socioeconómico son principalmente positivos y se traducen principalmente en la generación de empleo tanto de tipo directo como indirecto. El empleo directo generado se ha calculado y asciende a 168 personas/año y el indirecto a 193 personas/año.

Los efectos derivados de la ejecución del proyecto sobre las infraestructuras y servicios existentes se reducen a interrupciones en el servicio muy localizadas en el tiempo y en el espacio. Todas las infraestructuras y servicios afectados serán repuestos tanto por Aena

como por otros organismos cuando corresponda la competencia, en el menor plazo posible.

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes durante la fase de construcción, se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica, por encima de los límites establecidos en la legislación vigente. Estas medidas son:

Prevención del ruido en la maquinaria de obra:

Planificación de las actuaciones de obra y caminos de acceso a la misma:

Durante la fase de operación se tomarán una serie de medidas en materia de ruido que son las siguientes:

Adopción de enfoque equilibrado.

Reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente.

Medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo.

Actualización de las isófonas.

Ejecución plan de aislamiento acústico.

Las medidas relativas a los impactos en fase de construcción sobre la calidad química del aire en el entorno de las obras y medios circundantes, serán preventivas, tendentes a evitar concentraciones de partículas y contaminantes en el aire por encima de los límites establecidos en la legislación vigente, éstas se resumen a continuación:

Prevención de la emisión de partículas:

Prevención de las emisiones procedentes de los motores de combustión:

El promotor propone medidas para la fase de operación que deberán ser estudiadas para determinar su viabilidad en las condiciones particulares del aeropuerto y, en su caso, programar su implantación.

Medidas relativas a procedimientos de operación.

Medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

Con objeto de suprimir o atenuar los impactos sobre el suelo en la fase de construcción se han diseñado las preceptivas medidas protectoras y correctoras, que se enumeran a continuación:

Localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra.

Acopio, mantenimiento y reutilización de la tierra vegetal.

Reutilización de escombros y de tierras excedentarias o, en su caso transporte y vertido a vertederos legalmente autorizados.

Plan de gestión de los residuos de la obra.

Acondicionamiento de suelos compactados.

El aeropuerto en la fase de operación desarrollará un plan para la gestión de los residuos generados en el desarrollo de su actividad.

En cuanto a la protección de la calidad de las aguas en fase de construcción se tomarán las siguientes medidas:

Sistemas de depuración primaria: Red de control.

Barreras de retención de sedimentos.

Control de vertidos.

Sistemas de saneamiento de aguas sanitarias.

Protección de las aguas superficiales y de los cauces.

Acondicionamiento del parque de maquinaria.

Construcción de una balsa de decantación provisional.

Durante la fase de operación:

Protección de la calidad de las aguas superficiales mediante sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales para evitar el vertido de aguas contaminadas con hidrocarburos.

Protección de la calidad de las aguas subterráneas mediante el mantenimiento de la red piezométrica propuesta.

Se descompactará el suelo y se repondrá las especies vegetales en la fase final de ejecución de la obra, como resultado de la afección por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo. Se transplantará los árboles afectados y, en caso necesario, reposición mediante ejemplares nuevos.

En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría (abril-junio) de la avifauna. Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras.

Se planificará espacial de las actuaciones considerando la fenología de las comunidades animales presentes en el área de estudio.

Preferentemente en verano se procederá al soterramiento de los arroyos de las Fontanillas, Sacorroto y Santiago, cuando ya buena parte de las especies que puedan reproducirse en los hábitats afectados lo hayan hecho.

Se dará información al personal de las obras sobre las medidas correctoras adoptadas y sus objetivos.

Durante la fase de operación se realizará un refuerzo del Servicio de Control de Fauna, se controlará en el interior del Sistema General Aeroportuario focos de atracción de fauna y se controlará la existencia de vertederos en las proximidades del aeropuerto.

La medida para la protección del patrimonio cultural es: el desvío temporal del flujo de peregrinos del Camino de Santiago por un tramo secundario del mismo que parte de las afueras del núcleo de La Virgen del Camino, en dirección sudoeste pasando por La Oncina de la Valdocina, Chozas de Abajo y se junta con el camino principal en Órbigo.

9. Condiciones específicas.

Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas:

El trazado de los caminos de acceso evitará el paso sobre cauces no afectados por el soterramiento, vaguadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Protección atmosférica:

El promotor establecerá un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica en el que se especificarán los parámetros a controlar, necesidades mínima de estaciones, posibles ubicaciones, periodicidad de los controles para cada uno de los parámetros y tratamiento y análisis de los datos obtenidos para lo cual será necesario calcular las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera.

A la vista de los resultados obtenidos el promotor establecerá las medidas correctoras necesarias para minimizar la afección.

Protección acústica:

Con objeto de minimizar las afecciones acústicas se tomarán las siguientes medidas:

A efectos de seguimiento y ejecución 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; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos afectados por las isófonas. Asimismo, formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de la huella.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará en el plazo de un año desde la fecha de publicación de la presente declaración, las isófonas definidas por $Leq_{día}$ 65-80 dB (A) (7h-23h) y/o Leq_{noche} 55-70 dB(A) (23h-7h) en intervalos de 5dB(A), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje, para el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones recogidas en la correspondiente declaración de impacto ambiental.

La elaboración de las citadas isófonas, se llevará a cabo de acuerdo con el documento «Criterios para la determinación de las isófonas para la aplicación de los Planes de Aislamiento Acústico», definido por el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento y Aena, con fecha 17 de marzo de 2004, modificado con fecha 26 de julio de 2006.

En función de los resultados obtenidos, el promotor elaborará en el plazo de seis meses a contar desde la fecha de aprobación de las correspondientes isófonas, el Plan de Aislamiento Acústico para las viviendas situadas dentro de la zona delimitada por las isófonas definidas por $Leq_{día}$ 65 dB(A) (7h-23h) y/o Leq_{noche} 55 dB(A) (23h-7h), que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, en orden a conseguir el objetivo de que en su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico serán remitidas a la Comisión de Seguimiento y Ejecución para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará en un plazo no superior a tres

meses, que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la presente declaración.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad.

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

Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en el que los niveles sonoros superen el $Leq_{día}$ 80 dB(A) o que las medidas de aislamiento acústico no resulten técnicamente eficaces. La Comisión será la encargada de proponer al órgano sustantivo la adopción de estas medidas compensatorias.

En el plazo de un año desde la entrada en servicio de las infraestructuras recogidas en la correspondiente declaración de impacto ambiental, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados, susceptibles de presentar, como consecuencia de las operaciones en tierra, niveles acústicos para los que la declaración de impacto ambiental establece la obligación de aplicar actuaciones de aislamiento acústico, al objeto de determinar la necesidad de llevar a cabo dichas actuaciones.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003 del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

En relación con la red de control del ruido, y ante un posible incremento de la demanda del aeropuerto, Aena en el plazo de un año a partir de la entrada en servicio de las infraestructuras recogidas en la presente declaración, diseñará una campaña de mediciones acústicas con sonómetros portátiles, en la que definirá el número de puntos de medida, la duración y el periodo del año más adecuado para realizar las mediciones. En función de los resultados de esta campaña, se establecerá la necesidad de instalar un sistema fijo de medición, y si no fuera así, se elaborará un plan de actuación en el que se establecerá la periodicidad con que se deberán realizar las mediciones utilizando sonómetros portátiles. Además, con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

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

Medidas de protección del patrimonio cultural:

Con carácter general, se vigilará en la zona de obras la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales mediante un arqueólogo a pie de obra.

Se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 que desarrolla parcialmente dicha Ley.

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al órgano competente de la comunidad autónoma para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

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

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental», en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras.

En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante, los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan

podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

10. *Seguimiento y vigilancia.*—Aena ejecutará el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el fin de poder llevar a cabo el control y seguimiento de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos, así como de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras previstas. Si se observara que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente contempladas, se procederá a la propuesta de nuevas medidas. En relación con el programa de vigilancia ambiental de la fase de explotación el promotor indica que se realizará por el propio aeropuerto según sus métodos y sistemas de gestión medioambiental. No obstante será necesario que, además de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental, contemple los propuestos en la presente declaración.

En el programa de vigilancia propuesto por el promotor se plantea la designación de un Director Ambiental de Obra que se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos. Por otro lado, las contratistas ejecutoras de los proyectos, deberán entregar antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PACA) propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un Responsable de Medio Ambiente cuya misión será la ejecución del PACA, que estará en obra de forma permanente, realizará los controles previstos, elaborará los informes periódicos medioambientales y proporcionará al promotor toda la información que éste le demande sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. En el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica, si la hubiese, nombrará también un Responsable de Medio Ambiente.

Se llevarán a cabo todos los pasos propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental para la aplicación del programa de vigilancia ambiental en relación con la inclusión de requisitos medioambientales en los expedientes, Plan de Aseguramiento de la Calidad, diario ambiental de obra, inspecciones y control y remisión de informes, así como el procedimiento propuesto para el control de los parámetros ambientales de obra para la protección de los suelos, protección de la vegetación y espacios protegidos, protección de la fauna, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la calidad de las aguas, gestión de residuos, protección del patrimonio cultural, mantenimiento de la permeabilidad territorial, localización de préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

11. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 13 de noviembre de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Ampliación del Campo de Vuelos» del aeropuerto de León, concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, en la realización de la alternativa 2 propuesta por el promotor, con los controles y medidas correctoras propuestas y las condiciones específicas contenidas en esta declaración, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 14 de noviembre de 2006.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

22160 *RESOLUCIÓN de 2 de noviembre de 2006, de la Dirección General de Instituciones y Cooperación con la Justicia, de la Consejería de Justicia y Administración Pública, por la que se inscribe en el Registro de Fundaciones de Andalucía la Fundación Innovación de la Economía Social, Innoves.*

Visto el expediente por el que se solicita la inscripción en el Registro de Fundaciones de Andalucía de la constitución de la Fundación Innovación de la Economía Social, Innoves, sobre la base de los siguientes

Antecedentes de hecho

Primero. *Constitución de la Fundación.*—La Fundación Innovación de la Economía Social, Innoves, fue constituida por «Faecta» y por la Confederación de Entidades para la Economía Social de Andalucía, CEPES Andalucía, el 6 de julio de 2006, según consta en escritura pública otorgada ante el notario don Joaquín Serrano Valverde, del Ilustre Colegio de Sevilla, registrada con el número 1.885 de su protocolo.

Segundo. *Fines.*—Los fines de la Fundación de acuerdo con lo dispuesto en sus Estatutos, son los siguientes: «1. Potenciar la colaboración entre el mundo científico, las Universidades y las empresas andaluzas de economía social; 2. Fomentar los procesos de Investigación, Desarrollo e Innovación (I+D+I) en las empresas andaluzas de economía social; 3. Favorecer la mejora de la competitividad a través del desarrollo empresarial, tecnológico e innovación en las empresas de economía social; 4. Promover la colaboración con otros/as agentes e instituciones para generar, desarrollar y transferir tecnología; 5. Promover la participación de empresas andaluzas de economía social en los planes I+D+I de las administraciones de la Unión Europea, nacionales y autonómicas; 6. Cooperar con instituciones nacionales e internacionales en cualquier ámbito que fomente de una cultura empresarial basada en la I+D+I; 7. Fomentar la cooperación para el desarrollo de las empresas de economía social, en sus diversas formas; 8. Liderar el desarrollo y puesta en marcha de proyecto innovadores; 9. Impulsar los mecanismos de alianzas y la Intercooperación como elementos de concentración para alcanzar mayores niveles de capacidad y competitividad; 10. Cuantos fines tiendan al fomento de la economía social.»

Tercero. *Domicilio y ámbito de actuación.*—El domicilio de la Fundación ha quedado establecido en la calle Iván Pavlov, 8-Bloque 3, Local E, Parque Tecnológico de Andalucía, Málaga, y el ámbito de actuación, conforme dispone la norma estatutaria, se extiende principalmente al territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Cuarto. *Dotación.*—Se aporta una dotación inicial de cien mil euros, desembolsándose en el momento de la constitución el 25%, debiéndose hacer efectivo el resto en un plazo de cinco años desde el otorgamiento de la escritura de constitución.

Quinto. *Patronato.*—El Patronato de la Fundación cuya constitución se regula en el artículo 13 de los Estatutos, queda identificado en la escritura de constitución constando la aceptación expresa de los cargos de patronos.

Sexto. *Gerente.*—En la escritura de constitución de la Fundación se nombra gerente del Patronato, cuyas funciones quedan reguladas en el artículo 18 de los Estatutos, quedando apoderado, con carácter general mediante escritura pública otorgada ante el notario don Joaquín Serrano Valverde, de 6 de julio de 2006, núm. 1.886.

Fundamentos de Derecho

Primero.—Resultan de aplicación para la resolución del procedimiento: el artículo 34 de la Constitución Española, que reconoce el derecho a fundar para fines de interés general; el artículo 13.25 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, aprobado por Ley Orgánica 6/1981, de 20 de diciembre; la Ley 50/2002, de 26 de diciembre, de Fundaciones; la Ley 10/2005, de 31 de mayo, de Fundaciones de la Comunidad Autónoma de Andalucía; el Reglamento de organización y funcionamiento del Registro de Fundaciones de Andalucía, aprobado por Decreto 279/2003, de 7 de octubre; y la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Segundo.—La Fundación ha sido constituida por personas legitimadas para ello, dándose cumplimiento a lo establecido en la Ley 10/2005, de 31 de mayo, de Fundaciones de la Comunidad Autónoma de Andalucía.