

**19317** *RESOLUCIÓN de 8 de octubre de 2007, 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 puesta en categoría II/III del aeropuerto de Girona, en Vilobi d'Onyar y Aiguaviva (Girona).*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, establece en su artículo 1.3 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el Anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su Anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del Anexo III de la norma citada.

El proyecto puesta en categoría II/III del aeropuerto de Girona tt.mm: Vilobi d'Onyar y Aiguaviva (Girona) se encuentra en este supuesto por estar comprendido en el Anexo II de la citada norma, en el grupo 9 apartado k) cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

#### 1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto recoge las actuaciones para la puesta en categoría II/III del aeropuerto de Girona. La entrada en funcionamiento del ILS (sistema de aterrizaje instrumental) II/III previsto mejorará la operatividad del aeropuerto en condiciones meteorológicas adversas. Las actuaciones se llevan a cabo principalmente sobre las ayudas visuales y la señalización horizontal.

El aeropuerto de Girona se localiza a 12 kilómetros aproximadamente de la capital de la provincia, en la depresión tectónica de La Selva, que coincide prácticamente con la cuenca del río Onyar, en los términos municipales de Vilobi D'Onyar y Aiguaviva.

El promotor y órgano Sustantivo es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

#### 2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 1.5 del Real Decreto Legislativo, el Ministerio de Medio Ambiente recibió, con fecha de 19 de octubre de 2006, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, con objeto de determinar la necesidad de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha de 17 de noviembre de 2006 se remitió el proyecto a los siguientes Organismos y público interesado, a fin de solicitar informe sobre los posibles impactos ambientales significativos del proyecto, de acuerdo a su competencia o ámbito de actuación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad (Ministerio de Medio Ambiente)	-
Dirección General de la Agencia Catalana del Agua (Generalitat de Catalunya)	X
Dirección General de Patrimonio de Cultura (Generalitat de Catalunya)	X
Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad (Generalitat de Catalunya)	X
Ayuntamiento de Vilobi D'Onyar	-
Ayuntamiento de Girona	X
Ayuntamiento de Aiguaviva	X
Ayuntamiento de Riudellots de la Selva	X
DEPANA	-
S.E.O	-
Ecologistas en Acción	-
A.D.E.N.A	-

De las contestaciones remitidas, se destacan las siguientes:

Los Ayuntamientos de Aiguaviva y Riudellots de la Selva remitieron un informe encargado por el Consejo de Iniciativas Locales para el Medio Ambiente de las comarcas de Girona (CILMA), donde se estima que el proyecto tiene un impacto ambiental reducido. No obstante se señala que

no se ha recogido en la documentación ambiental el impacto negativo sobre el corredor biológico «Anella Verda de Girona». El estudio señala el incremento de contaminación lumínica y la afección sobre el paisaje que sufrirá dicho corredor como consecuencia de las instalaciones en la franja norte del recinto aeroportuario. Asimismo propone que se desarrollen medidas para potenciar la permeabilidad del corredor, si bien el proyecto sometido a estudio no aumenta la fragmentación del mismo.

El Ayuntamiento de Girona considera que el proyecto no debiera considerarse aisladamente sino dentro del conjunto de todas las actuaciones previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Girona, y que debiera someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, dado que se aumentará la capacidad del uso del aeropuerto.

La Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad (Generalitat de Catalunya) señala que el proyecto no se desarrolla sobre ningún espacio de interés natural, de acuerdo al Decreto 328/1992, de 14 de siembre, por el que se aprueba el Plan de espacios de interés natural, ni sobre áreas propuestas para ser incluidas en la Red Natura, de acuerdo al Acuerdo GOV/112/2006, por el cual se designan zonas de especial protección para las aves y lugares de interés comunitario. Señala que se verían afectadas algunas zonas catalogadas como habitats de interés comunitario, concretamente encinares de «Quercus ilex» y «Quercus rotundifolia» y pinares mediterráneos de pinos mesogeanos endémicos. Por otro lado, este Organismo considera que la documentación ambiental no ha expuesto en suficiente detalle la afección a la hidrología superficial y subterránea, ni la estimación del incremento de emisiones atmosféricas de los niveles sonoros.

La Dirección General del Agua (Generalitat de Catalunya) informa favorablemente sobre el proyecto. No obstante, dado que la documentación ambiental no incluye cálculos hidrológicos respecto a las obras de drenaje, realiza una serie de consideraciones que deberán ser incorporadas en el proyecto, a fin de garantizar el estado ecológico de los cursos fluviales afectados y la restauración ambiental de las riberas.

Considerando las consultas efectuadas, se estimó la necesidad de ampliar la información remitida a fin de adoptar la decisión citada. Se plantearon las observaciones realizadas en el periodo de consultas acerca de que las actuaciones proyectadas supusieran de facto un aumento del tráfico aéreo, y por tanto un incremento de la contaminación acústica y sonora. Se solicitaba, en tal caso, información adicional respecto al ruido y a la contaminación atmosférica. AENA aclaró que las actuaciones previstas no implicaban un aumento del tráfico del aeropuerto, y que por tanto no procedía evaluar el impacto atmosférico de la actuación. Respecto al ruido, el desplazamiento del umbral 20 supondría una modificación de las isófonas, por lo que se remitió información adicional relativa al impacto de la actuación respecto a la huella acústica.

#### 3. Análisis según los criterios del Anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo 1302/1986.

##### 3.1 Características del proyecto:

El proyecto incluye las actuaciones necesarias para la adecuación del aeropuerto de Girona en categoría II/III por la cabecera 20. Se trata fundamentalmente de actuaciones de balizamiento, señalización horizontal, y nivelación de franjas y calles de rodaje. Se ha considerado necesario desplazar el umbral 20. Las actuaciones que incluye el proyecto son las siguientes:

- Adquisición de terrenos hasta los límites de la franja no nivelada, a 150 m del eje de la pista.
- Demoliciones y montajes.
- Movimiento de tierras y nivelación.
- Instalación de nuevas ayudas visuales: Balizamiento, letreros y señalización horizontal.
- Drenaje de isletas, pistas y calles de rodaje.
- Ampliación y acondicionamiento de las canalizaciones.
- Actuaciones en la central eléctrica.
- Dotación de un sistema de control punto a punto, para la supervisión del balizamiento.
- Reposición de los servicios afectados.

##### 3.2 Ubicación del proyecto:

El aeropuerto de Girona se sitúa en los términos municipales de Vilobi D'Onyar y Aiguaviva (Girona). Las actuaciones del presente proyecto precisan de la ampliación del recinto aeroportuario. La ampliación corresponde a lo establecido por el Plan Director aprobado por la Orden Ministerial del Ministerio de Fomento, de 13 de julio de 2006.

El aeropuerto de Girona se encuentra situado en una depresión tectónica denominada geográficamente La Selva. La depresión coincide prácticamente con la cuenca de río Onyar. El entorno del aeropuerto se halla significativamente antropizado, rodeado de áreas de explotación agrícola y ganadera, y zonas forestales discontinuas, estando representadas formaciones de robledales, encinares, pinares, y áreas de matorral. Están catalogados como hábitats de interés comunitario no prioritario, los encinares de «*Quercus ilex*» y «*Quercus rotundifolia*» (Cod. Natura 9340) y los pinares mediterráneos de pinos mesogeos endémicos (Cod. Natura 9540). Exceptuando el volcán de la Crosa, situado a 1,8 km al NE del aeropuerto, no existen espacios naturales protegidos. Respecto a «corredores biológicos» de la Diputación de Girona, en el ámbito de estudio se encuentra el «Anella Verda de Girona» y «Camps de l'Onyar».

### 3.3 Características del potencial impacto:

La documentación ambiental del proyecto realiza un análisis de afectaciones al medio. Los impactos más relevantes derivan de la ocupación espacial de nuevos terrenos fuera del recinto aeroportuario y el cambio de los usos del suelo. Será necesario ocupar una franja de 67.900 m<sup>2</sup>. En esta zona se producirá el desbroce de la vegetación, despeje del terreno, retirada de la primera capa vegetal, excavación de zanjas, rellenos y nivelaciones, con la consiguiente ocupación y pérdida de suelo. El impacto más relevante es la afección sobre manchas dispersas de bosque mixto de densidad variable. Estas masas forestales han quedado con cierto carácter residual entre las parcelas agrícolas y el resto de los usos del suelo que bordean el recinto aeroportuario. Como medida correctora se ha propuesto el trasplante de los elementos arbóreos cuando sea posible, o la reposición en lugar apropiado reproduciendo las características fitosociológicas de la masa vegetal afectada, con ejemplares de edad similar o compensación equivalente.

Respecto a la afección sobre las masas de agua, la documentación ambiental no ha evaluado el efecto de las actuaciones sobre las mismas. No obstante AENA ha aceptado incorporar al proyecto el condicionado solicitado por la Agencia Catalana del Agua.

Entre otros impactos de menor entidad destaca la generación de residuos de diferente carácter (inertes, asimilables a urbanos y peligrosos), inherentes a las operaciones de demolición y desmontaje de diversos elementos, a las tareas de mantenimiento de la maquinaria, y a la manipulación de combustibles y otros productos peligrosos. Asimismo durante el periodo de obras se producirá un deterioro temporal y reversible de la calidad ambiental del entorno, característico de este tipo de proyectos, por el incremento de las emisiones atmosféricas, ruidos, etc. Para minimi-

zar los citados impactos, el promotor ha propuesto diferentes medidas preventivas y correctoras tales como la implantación de un adecuado sistema de gestión de residuos, control de vertidos, de ruidos, etc.

Asimismo se han incluido entre las medidas preventivas la realización de una batida de fauna en la zona de forma previa al inicio de las obras, y el seguimiento arqueológico durante las actuaciones que impliquen movimientos de tierras.

Por último hay que señalar que el desplazamiento del umbral 20 implica una ligera modificación de las isófonas Leq<sub>dia</sub> 65 dB(A) y Leq<sub>noche</sub> 55 dB(A), que en el escenario actual se traduciría en una leve disminución de la superficie afectada por la huella acústica.

### 4. Conclusión

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 8 de octubre de 2007 no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, siempre y cuando el promotor garantice la efectiva incorporación y cumplimiento de todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en la documentación ambiental y adicional del proyecto, incluyendo las establecidas por la Agencia del Agua, por lo que resuelvo no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución contempla exclusivamente la pertinencia de someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto «Puesta en categoría II/III del aeropuerto de Girona. TMM Vilobi D'Onyar y Aiguaviva (Girona)» considerando que de acuerdo a la información suministrada por el promotor, el citado proyecto no implica aumento del tráfico. Por tanto, no se exime de la posible evaluación ambiental que se requiera, en su caso, para otras actuaciones que conlleven modificaciones de la huella acústica prevista por el desplazamiento del umbral 20 en el escenario actual. Tampoco exime de las medidas correctoras que el promotor deba ejecutar para el cumplimiento de la legislación ambiental, particularmente en materia de ruidos y atmósfera.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente ([www.mma.es](http://www.mma.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 8 de octubre de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

