

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

8651 *Resolución de 29 de abril de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del Aeropuerto de Bilbao.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución estaría comprendido, en principio, en el anexo II, grupo 9, apartado K. Sin embargo, como consecuencia de la envergadura del proyecto y características especiales del aeropuerto de Bilbao la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en base a los criterios del anexo III, consideró oportuno someterlo a un procedimiento reglado de Anexo I directamente, según el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.*

Tanto el promotor como el órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Del estudio de la previsión de la demanda y el análisis de la situación actual, se obtienen las necesidades de adaptación de las instalaciones del aeropuerto de Bilbao a la nueva situación prevista. Los datos de las nuevas previsiones de tráfico de pasajeros y de operaciones comerciales se recogen en la siguiente tabla:

Año	Pasajeros totales	Aeronaves totales
2007	4.277.610	63.079
2010	4.830.000	69.400
2012	5.351.000	75.500
2015	6.080.000	84.800
2020	7.275.000	97.400

Al realizar el análisis para la determinación de las necesidades infraestructurales, se observa que para atender la demanda prevista, es necesario el desarrollo de la plataforma norte, tanto para estacionamiento de aeronaves comerciales como de vehículos, principalmente por la insuficiencia de capacidad de la plataforma sur. Asimismo, es necesario el traslado de la zona de carga al norte del aeropuerto, así como ampliar la zona de servicios, con el objetivo de una mejora operativa, flexibilizando el tratamiento de carga aérea y el suministro de servicios en el lado norte.

Por otro lado, se constata la necesidad de adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NTAC), cuyo objetivo es incrementar la seguridad en las operaciones de vuelo, realizándose exclusivamente en aquellas zonas que así lo precisen.

El aeropuerto de Bilbao está situado en el valle del río Asua, a 9 kilómetros al norte de la capital. Ocupa 402,93 hectáreas pertenecientes a los términos municipales de Loiu, Sondika, Derio, Erandio y Zamudio. Es un aeropuerto civil, de clase internacional y

categoría «4-D», según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). El Plan Director del aeropuerto fue aprobado mediante Orden Ministerial, de 17 de julio de 2001, determinando que en la parte sur del aeropuerto, el antiguo edificio terminal de carga se dedicará a actividades industriales y en la parte norte del aeropuerto se facilitará terreno urbanizado, formando parte de las áreas de primera, segunda y tercera línea para el establecimiento de nuevas actividades.

Las actuaciones previstas por el proyecto se localizan en el subsistema de movimiento de aeronaves y en el subsistema de actividades aeroportuarias.

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Ampliación de la plataforma de estacionamiento con 23 nuevos puestos: en terrenos situados al este y sureste de la plataforma norte, ocupando una superficie de 110.000 m². Implica modificar el drenaje superficial, las calles de entrada y salida a las posiciones de estacionamiento, instalación de 13 torres de iluminación, creación de nuevas vías de servicio, adaptación del balizamiento y de la señalización horizontal, demolición de un área de la urbanización en la zona de carga, de otra pequeña zona en la plataforma actual, así como del centro de transformación existente y de un caserío en ruinas.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Plataforma de pruebas contra incendios: superficie ubicada en las inmediaciones del umbral 12, con una plataforma de dimensiones 72 x 62 m, y que ocupa una superficie total de 4.536 m². Además, esta instalación consta de otros elementos como el doble vial de acceso a la calle de rodaje paralela a la pista 12-30, una caseta de instalaciones auxiliares, depósitos de agua y combustible, y un separador de hidrocarburos.

Plataforma de deshielo: en una superficie trapezoidal, de 12.500 m², ubicada en las cercanías de la cabecera 30, y que contará con un acceso a la calle de rodaje paralela a la pista 12-30 y un vial de acceso al actual camino perimetral del aeropuerto. Asimismo, contará con un depósito de recogida del agua glicolada y de almacenamiento de glicol. En su construcción será necesario la demolición y desmontaje de una serie de instalaciones tales como balizas, cableado, canalización de surcos o arquetas-depósito.

Instalación de compostaje de fangos de depuradora, restos vegetales y residuos orgánicos: en una planta de superficie total de 605 m². El compost obtenido se podrá utilizar en las zonas ajardinadas del aeropuerto.

Demolición de dos hangares en la franja de pista 10-28: de 862 m² y 692 m² de superficie, así como las plataformas y viales adjuntos. Esta superficie será posteriormente nivelada y compactada.

Adecuación de la urbanización de la zona de carga del polígono: localizada al este del edificio terminal, será destinada al aparcamiento de vehículos pesados de carga de combustible y de mercancías, edificaciones destinadas a la logística del aeropuerto (zona de carga) y otras instalaciones. La adecuación de la urbanización de la zona de carga supone un movimiento total de tierras de aproximadamente 80.000 m³ procedentes de desmontes y excavaciones. En el área de actuación se encuentra una serie de viales que deberán ser demolidos por completo junto con las instalaciones asociadas a ellos.

Ampliación del aparcamiento en la parcela P-9 en el polígono aeroportuario: la superficie actual pavimentada se incrementará en 5.375 m², hasta alcanzar un total de 13.600 m². El movimiento de tierras previsto ascienda a unos 3.000 m³. Asimismo, se llevará a cabo la instalación de la recogida de pluviales y se aumentará la red de hidrantes.

Construcción de un nuevo aparcamiento para taxis y furgonetas: el aparcamiento de taxis se ubica al noroeste del aparcamiento de vehículos actual y del vial de acceso, habiéndose proyectado finalmente con una superficie de 4.250 m², con capacidad para 120 vehículos, y una pequeña caseta de 60 m² dotada de servicios sanitarios, sistemas de comunicación e información de llegadas y salidas de vuelos. El aparcamiento de furgonetas de más de 2,20 m de altura se sitúa en el lado este de los viales de llegadas, cuenta con un área de 900 m² y dispondrá de una capacidad de 15 plazas. En el aparcamiento de vehículos se realizará un apantallamiento vegetal. Los dos aparcamientos tendrán

instalaciones de canalización de pluviales y se instalará un sistema de drenaje bajo los firmes que estará conectada a la red de pluviales, con el objetivo de evitar la contaminación de la red hidrológica.

Construcción de zona de lavado de vehículos handling: se sitúa en la parcela P-5 del sector industrial. Consiste en la urbanización de una superficie de 800 m², compuesta por un vial de acceso y dos zonas de lavado de 6 x 20 m cada una. El agua se recogerá en una canaleta que se dirigirá hacia el nuevo separador de hidrocarburos, de Clase I y proyectado para un caudal de 15 l/s, antes de que se viertan a la canalización de saneamiento.

Edificio de servicios generales y punto de inspección fronteriza (PIF): edificio de tres plantas, cuya planta baja tiene una superficie de 1.036 m². Se ubicará dentro del área destinada a zona de carga existente en la zona logística del aeropuerto, situada al norte de la zona de estacionamiento de aeronaves y al este del edificio terminal.

Nueva central eléctrica: la finalidad de esta nueva central eléctrica es la de proporcionar la capacidad de suministro de la potencia eléctrica suficiente para la ampliación del aeropuerto, a la vez que mejorar la fiabilidad del servicio. El edificio consta de dos plantas, con una superficie de 2.300 m², que se emplaza en la zona de servicios aeroportuarios, al noreste del área terminal del aeropuerto.

Otras actuaciones:

Camino perimetral y vallado de seguridad: reposición y adecuación del vallado y del camino perimetral en mal estado, así como la realización de nuevos tramos. El camino perimetral discurrirá paralelo al nuevo vallado de seguridad.

Actuaciones en viales: se prevé modificar y remodelar la zona de los viales de acceso del aeropuerto para mejorar el ordenamiento del tráfico:

- Vial salida a autovía desde salidas-Eje 1.
- Vial a circuito interno desde salidas-Eje 2.
- Vial salida de zona de carga a circuito interno-Eje 3.
- Vial salida a autovía desde llegadas-Eje 4.
- Vial entrada a zona de carga desde salidas-Eje 5.
- Ramal llegadas a aeropuerto-Eje 7.

Regeneración superficial de pavimentos de acceso a la terminal y carreteras perimetrales: reparación y mejora de la superficie de rodadura y drenaje de los caminos afectados, incidiendo en la zona de acceso a la terminal (7.400 m²) y en los viales (24.900 m²), así como en la limpieza y perfilado de 2.600 m de cunetas de tierra existentes.

Adecuación del aeropuerto a las Normas Técnicas de Aviación Civil (NTAC): regularización de las RESAs (Runway End Safety Area) por las cabeceras 12, 30 y 28, regularización de las franjas de pista y rodadura, regularización del área de funcionamiento del radioaltímetro y eliminación de obstáculos, regularización de los elementos de ayuda a la navegación, balizamiento y adecuación de elementos que se pueden considerar como obstáculos.

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Bilbao se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes, y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos.

Hay dos actuaciones que, debido a sus características particulares y dimensiones, se prestan a la formulación y análisis de alternativas viables:

Nuevo aparcamiento para taxis: se plantearon tres alternativas de ubicación:

Alternativa 1: al oeste del aparcamiento de vehículos actual y del vial de acceso al mismo, ocupando una superficie de 2.462 m² y con capacidad para 68 vehículos.

Alternativa 2: sobre el parking actual, ocupando 3.900 m² y con capacidad para 150 vehículos.

Alternativa 3: al noroeste del aparcamiento de vehículos actual y del vial de acceso al edificio terminal, ocupando una superficie de 4.340 m² y con una capacidad para 150 vehículos.

En el análisis de las distintas alternativas se han tenido en cuenta criterios relacionados con la accesibilidad de las distintas opciones, la disponibilidad de superficie, posibles dificultades técnicas en su ejecución e impacto visual. A partir del análisis de estos factores, se observa que desde el punto de vista operativo, técnico y medioambiental es la alternativa 3 la que reúne mejores condiciones, siendo, por tanto, la opción elegida.

Zona de lavado de vehículos handling: para este proyecto se han planteado dos alternativas de ubicación:

Alternativa 1: en la parcela P-5 del sector industrial, próxima al área de carga de combustible CLH, en el lado tierra. Cuenta con un vial de acceso y dos puestos, de 6 x 20 metros, de lavado en batería.

Alternativa 2: al noreste de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, en el lado aire. Cuenta con un vial de acceso y tres puestos de 6 x 10,5 metros, de lavado en paralelo.

El resultado del análisis de alternativas muestra a la alternativa 1 como la más adecuada y la que reúne mejores condiciones ante futuras ampliaciones de los elementos circundantes además de no presentar incidencias ambientales destacables respecto a otras opciones.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El aeropuerto de Bilbao está situado en el valle bajo del río Asua, encontrándose delimitado al norte por la cadena montañosa Akerlanda-Aritzta, con altitudes de unos 200 metros, y en su parte meridional por el sistema de cumbres de Artxanda-Ganguren, con altitudes de hasta 500 metros.

El recinto aeroportuario está limitado al oeste por el arroyo Aransútegi, que tras atravesar bajo cobertura las instalaciones del aeropuerto desemboca en el río Asua, en el polígono industrial de Erandio. El aeropuerto también se encuentra limitado al este por el arroyo Ayarza, discurriendo dentro de él, soterrado, el Preguntegi. Las características de los materiales geológicos presentes en el aeropuerto son formaciones generalmente impermeables o de muy baja permeabilidad. Asimismo, en los sondeos y en las muestras de aguas subterráneas realizadas, se verifica la ausencia de contaminación ni del subsuelo ni de las aguas subterráneas en el entorno del aeropuerto.

En el interior del recinto aeroportuario la vegetación dominante son pastizales de talla baja. A ambos lados de la nueva área terminal también se pueden encontrar pequeñas parcelas de prados de siega.

Como vegetación arbórea aparecen seis pequeños rodales en la mitad septentrional del aeropuerto, y otros dos rodales en los extremos occidental y suroriental de la infraestructura. Las especies predominantes son robles (*Quercus robur*), fresnos (*Fraxinus excelsior*), pino de Monterrey (*Pinus radiata*), chopos (*Populus alba* y *Populus nigra*) y alisos (*Alnus glutinosa*). Precisamente, fresnos y chopos también surgen como pies aislados en el camino perimetral del aeropuerto, junto a ejemplares de castaño de indias (*Aesculus hippocastanum*), pino silvestre (*Pinus sylvestris*), majuelo (*Crataegus monogyna*) y Rosa sp.

Entre las especies animales identificadas en el área de actuación, condicionadas por la antropización sufrida a consecuencia de los usos agroganaderos e industriales del entorno, destacan el ánade azulón (*Anas platyrhynchos*), que se reproduce en el canal de Ayarzas, el alcaudón dorsirrojo (*Lanius collurio*), con tres parejas que se reproducen en la orla arbustiva presente en el recinto aeroportuario y, especialmente, el chortilejo chico (*Charadrius dubius*), que cría (3 parejas) en los terrenos de gravilla dentro del recinto aeroportuario y que está catalogada de interés especial por el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y como vulnerable según el Decreto 167/1996, de 9 de julio, por el

que se regula el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina.

Con respecto a la fauna, la existencia de diversas cantiles en los alrededores del aeropuerto ha dado lugar al asentamiento de 8 parejas de cernícalo común (*Falco tinunculus*) y, al menos, una de halcón peregrino (*Falco peregrinus*), asimismo, los cursos fluviales ubicados en el entorno próximo al aeropuerto son elementos enriquecedores, que pueden potencialmente albergar poblaciones de visón europeo a pesar de la industrialización de la zona. No obstante, la mayoría de las especies que se reproducen en las áreas cercanas al sistema aeroportuario, son bastante comunes y son escasas las especies con algún grado de amenaza. Los tipos de hábitats principalmente afectados son el medio urbano y el pastizal, éste último algo más rico en especies.

Ninguno de los espacios propuestos en la Red Natura 2000 se encuentra cercano al sistema general aeroportuario.

En el entorno inmediato del aeropuerto de Bilbao hay ocho hábitats de interés comunitario, de los que sólo uno es prioritario. El hábitat más cercano (no prioritario), es un brezal seco europeo, que se encuentra a unos 500 metros de distancia, mientras que el resto se localizan a más de un kilómetro de distancia.

Con respecto al paisaje, según lo determinado por el Catálogo de Paisajes Singulares y sobresalientes del País Vasco, el valor paisajístico de la cuenca en que se localiza el aeropuerto se califica como muy bajo

Por otra parte, en el interior del recinto aeroportuario existen dos zonas de presunto interés arqueológico, si bien según un informe elaborado por el Servicio de Patrimonio Cultural de la Diputación de Vizcaya estas zonas ya fueron en el pasado afectadas por movimientos de tierras.

Para caracterizar la calidad física del aire actual, en el estudio de impacto ambiental se han representado las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70 y 75 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld y Le), y Leq 50, 55, 60, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (Ln), calculados con los datos del año 2007. Esto permite realizar un análisis de la superficie afectada y del número de viviendas expuestas a niveles de ruido superiores a Ld 65 dB(A), Le 65 dB(A) y Ln 55 dB(A).

Tres equipamientos educativos están sometidos a niveles superiores a 60 dB(A) para los indicadores Ld y Le, localizados en el núcleo urbano de Arteaga (Derio).

Con relación al suelo residencial, en el siguiente cuadro se resumen los resultados:

Periodo	Indicador límite para áreas residenciales	Superficie (ha)	Viviendas (nº)
Día Ld.....	> 65 dB(A)	221,1	27
Tarde Le.....	> 65 dB(A)	209,9	296
Noche Ln.....	> 55 dB(A)	241,6	455

El estudio de impacto ambiental caracteriza la calidad química del aire en la situación actual con dos tipos de análisis. Por un lado, el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes (NO_x , CO, SO_x , HC y PM_{10}) de origen aeroportuario para el año 2007, y por otro, se ha modelizado el transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera, utilizando para el primer caso una simulación con una malla formada por 480 receptores, situados a una altura de 1,8 metros, y para el segundo caso 7 puntos situados sobre las zonas urbanizadas en el entorno del aeropuerto, a una altura de 1,8 metros.

Del global de los resultados obtenidos se puede concluir que, para todos los contaminantes analizados, excepto para las medias anuales de óxidos de nitrógeno y de hidrocarburos, las concentraciones obtenidas se encuentran por debajo de los límites establecidos por la legislación. Las superaciones en ambos casos tiene lugar dentro de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, y en ningún caso sobrepasa los límites fuera del recinto aeroportuario, minimizándose así su influencia en los núcleos poblaciones cercanos.

Si se analizan los datos procedentes de la red de control y calidad del aire del País Vasco más próxima al entorno del aeropuerto, en la que existen tres estaciones que miden las concentraciones de contaminantes, se observa que ninguno de los parámetros analizados (NO_2 , CO, SO_2 , PM_{10} y Benceno) supera los límites legalmente establecidos.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto.

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 7 de septiembre de 2006, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Ampliación aeropuerto de Bilbao para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas, con fecha 18 de septiembre de 2006, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en el País Vasco.	
Subdelegación del Gobierno en Vizcaya.	X
Dirección de Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	
Dirección de Planificación, Participación y Control Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	
Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	
Dirección de Ordenación del Territorio. Viceconsejería de Ordenación del Territorio y Aguas. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.	
Viceconsejería de Cultura, Juventud y Deportes. Departamento de Cultura. Gobierno Vasco.	X
Viceconsejería de Obras Públicas. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gobierno Vasco.	X
Ayuntamiento de Loiu.	
Ayuntamiento de Sondika.	
Ayuntamiento de Erandio.	X
Ayuntamiento de Zamudio.	
WWF/ADENA.	
Ecologistas en Acción.	
Greenpeace.	
S.E.O.	
Plataforma Ekologista Erreka (EKI).	
Eroski.	
Lanius. Sociedad Ornitológica.	
Natur-Asociación Euskalhemia.	
Taller de Ecología de Guernica.	
Asociación Lur Maitea.	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señala que el estudio de impacto ambiental deberá incluir un estudio completo de ruido en la situación actual y una estimación para la fase de explotación del aeropuerto de Bilbao tras la ampliación prevista.

Por otra parte, indica una serie de medidas preventivas generales a incluir en el estudio de impacto ambiental: señalización y jalonamiento adecuados de las zonas de obras, realización de tareas de mantenimiento de maquinaria y vehículos en los hangares e instalaciones del aeropuerto para evitar riesgos de contaminación, y gestión adecuada de los residuos producidos, según establece la legislación vigente.

La Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco afirma que no tienen constancia de la existencia de ningún elemento de interés cultural que pueda verse afectado por las actuaciones del proyecto.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 5 de febrero de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado. El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 173, de 18 de julio de 2008.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 16 de diciembre de 2008, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, el cual comprendía el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del mismo.

Durante el proceso de información pública se recibieron dos informes procedentes de los siguientes organismos afectados: Dirección de Biodiversidad y Participación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio; y del Centro de Patrimonio Cultural Vasco de la Dirección de Patrimonio Cultural del Departamento de Cultura, del Gobierno Vasco. En el primero se indica que se considera que se realiza una adecuada valoración de las posibles repercusiones sobre la biodiversidad y el paisaje así como se plantean las necesarias medidas para prevenir, corregir y/o compensar los impactos que se prevén. En el segundo se comunica que en referencia al patrimonio cultural, no se ha identificado ninguna problemática para la aprobación del proyecto.

Por otra parte, se han recibido ocho alegaciones procedentes de los ayuntamientos de Loiu, Zamudio, Derio, Sondika y Erandio, de la asociación ecologista Lur Maitea, de la asociación de afectados por el aeropuerto de Bilbao Noiz Daino, y una alegación remitida por Francisco Javier Elorriaga Ibarrola y ocho firmantes más.

Los aspectos ambientales más destacados de las contestaciones recibidas son:

Aspectos alegados	Consideraciones del promotor
No estudia las afecciones sobre edificios que estén en la actualidad en fase de construcción.	Todas las viviendas con licencia de obras anterior a la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental, estarán incluidas en el Plan de Aislamiento Acústico.
Indican centros hospitalarios y educativos que están fuera de la zona delimitada por las isófonas pero en su proximidad.	El promotor analiza, la afección acústica en base a los objetivos de calidad más restrictivos «tipo e» (caracterizados por la presencia de usos sensibles de tipo sanitario, docente y cultural), limitados por las isófonas Ldía 60 y Lnoche 50. En caso de que se requiera otro límite lo definirá el órgano ambiental.

Aspectos alegados	Consideraciones del promotor
<p>Incorporar al estudio una relación concreta y específica sobre qué procedimientos operativos de reducción de ruido se deben realmente aplicar en el aeropuerto de Bilbao.</p>	<p>En el Estudio se incluyen medidas detalladas, orientadas hacia la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas.</p> <p>Se indica que la metodología del programa de cálculo de los niveles de inmisión mediante AERMOD, detallado en el Anexo III del EslA, tienen en cuenta entre otros parámetros, la rugosidad superficial, para analizar los efectos topográficos, así como las inversiones térmicas.</p> <p>Asimismo señala que AERMOD, desarrollado por la Agencia de Protección Ambiental de EEUU (EPA), está plenamente reconocido y se emplea mundialmente.</p>
<p>Los factores de emisión calculados para el tráfico de vehículos se estima que en su cálculo no se han contemplado las mejoras tecnológicas en los vehículos para el 2020.</p>	<p>Se han tenido en cuenta las mejoras tecnológicas de la flota automovilística en todos los escenarios, tal y como se observa en el EslA al comparar los factores de emisión presentados para los vehículos de transporte en accesos y aparcamientos del aeropuerto.</p>
<p>Se considera necesaria la instalación de otra estación de monitoreo en la zona este del aeropuerto y no se encuentra justificación en la limitación de las medidas de la calidad del aire únicamente en la primavera y otoño así como se considera necesario realizar una campaña de medidas periódicas.</p>	<p>Se ha recomendado la instalación de una estación fija complementaria a las ya existentes en la comarca del «Bajo Nervión».</p> <p>Se indica que los estudios realizados en el EslA concluyen que los vientos desfavorables provienen del sector Este, desplazando los contaminantes hacia el Oeste, por lo que es ésta la zona donde existe un mayor riesgo de que se produzcan superaciones de los límites legales establecidos de inmisiones. Asimismo, se justifica que es en otoño y primavera en los que se registran un mayor número de horas de estabilidad atmosférica y, por tanto, cuando se pueden registrar mayores concentraciones de contaminantes.</p>
<p>Se considera significativa la pérdida de suelo productivo, la artificialización del suelo y la pérdida de funciones ecológicas. Se estima necesario contemplar los suelos potencialmente contaminados y el análisis de riesgos para la valoración del impacto sobre el suelo así como sobre la hidrogeología, por vertidos accidentales.</p>	<p>Finalmente en el EslA se incluye un programa de control y vigilancia de la calidad química del aire para ejecutar durante la fase de explotación que incluye la realización de campañas periódicas de medición de la calidad del aire en el entorno del aeropuerto.</p> <p>En el EslA se ha valorado la pérdida de suelo como moderado aplicándose medidas correctoras y protectoras que permitan la reposición y el mantenimiento del suelo. También se ha realizado un Estudio de Caracterización de Suelos y Agua, cuyos resultados indican la no existencia de riesgo para la salud humana y para los usos del suelo.</p>
<p>Se solicita un estudio hidrológico sobre las aguas pluviales procedentes de las nuevas áreas pavimentadas.</p>	<p>Se considera que lo expresado en el EslA sobre el incremento de la escorrentía de las áreas pavimentadas es suficiente para concluir que no es necesario la elaboración de dicho estudio, ya que las alteraciones que se producirían están identificadas y las medidas correctoras y protectores contempladas serían suficientes.</p>

Aspectos alegados	Consideraciones del promotor
<p>Se estima que no se detalla suficientemente el impacto sobre la fauna y que es necesario incluir medidas de protección, especialmente sobre los nidos de chorlitojo chico, y la fragmentación de hábitats.</p>	<p>Se han propuesto distintas medidas minimizadoras genéricas, de protección de fauna y específicamente la creación de varias plataformas artificiales para que críe el chorlitojo chico, cuya ubicación será consensuada con el Servicio de Control de Fauna del aeropuerto.</p> <p>En relación a la fragmentación de hábitats, este está tratado en el EsIA, donde se menciona que el pastizal será el hábitat que sufrirá en mayor grado los procesos de fragmentación, si bien se considera de escasa relevancia, dado que las especies dominantes presentan una alta movilidad en un entorno ya fragmentado al cual se han adaptado.</p> <p>Finalmente, se señala que el Servicio de Control de Fauna, será el encargado de establecer y aplicar procedimientos que eviten colisiones entre aves y aeronaves.</p>
<p>El estudio de impacto indica que se establecerá una RESA delante del localizador de pista, sin saber en cual de las cabeceras se construirá. También consideran que la nueva RESA producirá un vuelo a más baja altura sobre los edificios del núcleo urbano de Arteaga (Derio).</p>	<p>La adecuación del Aeropuerto a las NTAC, además de construir una RESA de 90x90 metros, lo que obliga a desplazar el extremo de pista, 60 metros hacia la cabecera 12, también provoca la necesidad de reducir en 60 metros la distancia efectiva de despegue disponible, por lo que los aviones sobrevolarán a más altura el núcleo urbano de Arteaga, en comparación con la situación actual.</p>
<p>No se aborda adecuadamente el estudio del paisaje y el análisis del impacto sobre el suelo en cuanto a los usos del mismo, precio de suelo y por ello, sobre los planeamientos urbanísticos de la zona.</p>	<p>El estudio del paisaje se realiza en base al Catálogo de paisajes singulares de Euskadi, realizado por el Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, cuya metodología se ha considerado apropiada. Asimismo, el análisis de impactos sobre el paisaje ha sido apoyado gráficamente en el EsIA.</p> <p>Las actuaciones definidas en el proyecto se van a realizar dentro del sistema general aeroportuario, por lo que están marcadas por las directrices del Plan Director. Los usos del suelo de la zona, definidos por los planeamientos urbanísticos, están ligados necesariamente a la existencia de la infraestructura aeroportuaria, por lo que la ejecución de las actuaciones proyectadas, no modifica significativamente el impacto que tiene el aeropuerto sobre el uso o precio de estos suelos.</p>
<p>El estudio de impacto ambiental no ha realizado una estimación cuantitativa aproximada del incremento en el consumo de agua potable y la generación de aguas residuales.</p>	<p>El abastecimiento de recursos hídricos se realiza por la acometida de la red general del Consorcio de Aguas de Bilbao, y no se estima un incremento de la demanda significativa derivado de las actuaciones previstas. Asimismo, se cuenta con un pozo de captación de aguas subterráneas utilizado para el riego y de dos aljibes, como reserva de agua en caso de avería o restricciones en la red urbana. En caso de que se superasen los caudales autorizados, se realizaría una petición previa al organismo competente. Finalmente se señala que el sistema de gestión medioambiental del aeropuerto tiene establecidos unos valores de consumo máximos para que no existan desviaciones excesivas en el consumo de agua y se realiza una reutilización de aguas tratadas para el riego de zonas ajardinadas.</p>
<p>Se plantea la preocupación sobre el vertido de las aguas procedentes e la plataforma de estacionamiento de aeronaves en el arroyo Aiarza, solicitándose un estudio hidráulico que analice el drenaje del aeropuerto y el dimensionamiento de las obras de fábrica hasta la desembocadura del río Ásua para prevenir posibles inundaciones futuras.</p>	<p>Se indica que en el EsIA se identifican, describen y valoran las afecciones sobre la hidrología superficial, los flujos naturales de la escorrentía y los cambios producidos en los procesos de infiltración natural. En este sentido, no se prevé que los cambios que puedan provocarse, alteren los flujos naturales de la escorrentía y favorezca los procesos de erosión hídrica, dado que las aguas de escorrentía serán recogidas por una red de pluviales.</p>

Aspectos alegados	Consideraciones del promotor
No se aborda adecuadamente la estimación del incremento del número de vehículos que accederán al aeropuerto y la modificación en los patrones de movilidad que esto supone	Se señala que el Sistema General Aeroportuario se desarrolla a través de un Plan Especial, tramitada y aprobada por la administración urbanística competente, e incluye las medidas y previsiones necesarias para una gestión y explotación eficiente del aeropuerto y el desarrollo y conexión con los sistemas generales de transporte.
Se solicita la eliminación del puente sobre Txorierrri Etorbidea para acceder a la terminal de carga y descarga y contruir en su lugar una rotonda de acceso.	Se indica que la ejecución de estas actuaciones no depende de AENA sino de la administración con competencias al respecto. Asimismo, se hace referencia al Plan Especial que desarrolla el Sistema General Aeroportuario, donde se determinan las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto.
No se ha tenido en cuenta la afección sobre las cubiertas de los edificios debida a los flujos turbulentos de masas de aire, denominados vórtices.	Se llevará a cabo un estudio que permita determinar la influencia de las operaciones de las aeronaves, al objeto de determinar si hay interrelación y de ser así, el alcance de la misma.

Con respecto a la alegación sobre la existencia en el aeropuerto de Bilbao, de una celda de seguridad de residuos tóxicos, el Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y AENA firmaron el 9 de febrero de 1996 un convenio de colaboración para «conseguir que los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto reunieran las condiciones adecuadas desde un punto de vista de salud y medio ambiente». La celda se sitúa en terrenos de los términos municipales de Loiu (80%) y de Sondika (20%). De las alternativas planteadas se optó por la construcción de una celda de seguridad en la cabecera 12 de la pista 12-30.

El 1 de agosto de 1996 la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco autoriza el proyecto constructivo.

Con fecha 30 de julio de 2004, la Dirección del aeropuerto de Bilbao solicitó informe a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sobre los cauces a seguir a fin de dar cumplimiento a la sentencia n.º 405/03, relativa a la impugnación de licencias de obras para la construcción de la celda de seguridad en el aeropuerto, en la que se solicitaba a AENA la evaluación de impacto ambiental del proyecto constructivo de la celda de seguridad.

Dado que la citada celda, según se pudo constatar, se encontraba ya construida, desde el año 1998 y teniendo en cuenta que la evaluación de impacto ambiental es un instrumento de carácter preventivo, es decir, se aplica antes de la realización de los proyectos, se consideró que en aquel momento no tenía sentido acometer dicha evaluación.

No obstante lo anterior, y con el fin de asegurar la idoneidad del proyecto ejecutado se consideró conveniente la realización de una auditoría que garantizara la correcta ejecución del proyecto, tanto desde el punto de vista constructivo como ambiental, para lo cual AENA tendría que llevar a cabo cuantas actuaciones fueran necesarias para el aseguramiento de la instalación.

A partir de los análisis y revisión efectuados a través de la citada auditoría, se concluye que la celda se adecua técnicamente a las características que han de cumplir las infraestructuras de este tipo y que no genera ningún impacto negativo sobre los medios evaluados.

Teniendo en cuenta que la competencia de vigilancia y seguimiento, corresponde, como órgano sustantivo, a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, organismo que en su momento autorizó el proyecto, es el citado organismo el que deberá establecer, en su caso, la necesidad de nuevos controles, la periodicidad de los mismos, así como cualquier otra actuación futura.

c. Fase previa a la declaración de impacto. Petición de Información realizada por el órgano ambiental. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a la vista de que la Dirección de Planificación, Evaluación y Control Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, no había respondido a las

consultas efectuadas, con fecha 9 de febrero de 2009, reiteró la petición de información, sin haberse obtenido respuesta al respecto.

4. Integración de la evaluación.

Impactos significativos de la alternativa elegida:

Afecciones acústicas. El estudio de impacto ambiental ha realizado una modelización acústica de la situación previsible utilizando la versión 7.0 del software INM (Integrated Noise Model), para determinar las afecciones acústicas en la fase de operación del proyecto, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto de modo que permite determinar la afección a las edificaciones existentes en el entorno del aeropuerto.

En los cálculos se ha seguido la metodología e hipótesis de partida adoptadas en el documento de criterios para la determinación de las isófonas a incluir en los estudios de impacto ambiental, acordados entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el Ministerio de Fomento y AENA.

La valoración de los resultados consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad fijados por el anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Área acústica	Uso característico	Ld	Le	Ln
Tipo e	Sanitario, docente y cultural	60	60	50
Tipo a	Residencial	65	65	55
Tipo d	Terciario	70	70	65
Tipo c	Recreativo y de espectáculos	73	73	63
Tipo b	Industrial	75	75	65
Tipo f	Infraestructuras de transporte	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Ld: nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos día (7.00-19.00 h) de un año.

Le: nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos tarde (19.00-23.00 h) de un año.

Ln: nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los periodos noche (23.00-7.00 h) de un año.

Analizando el impacto acústico reflejado por las huellas acústicas correspondientes al escenario de puesta en funcionamiento de las nuevas instalaciones (2012), así como al escenario futuro (2020), se puede concluir que la distribución espacial de la afección acústica es muy similar a la actual pero abarcando superficies más elevadas, fundamentalmente en dirección longitudinal a la pista.

Durante el periodo día (7.00-19.00 h), en ambos escenarios de simulación, se detectan tres equipamientos educativos sometidos a niveles superiores a Ld 60 dB(A), al igual que ocurría al estudiar la situación existente en la actualidad.

Desde el punto de vista de la afección a suelo residencial en el periodo diurno, en el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones la afección es similar a la de la situación actual, con un ligero incremento de viviendas afectadas, mientras que la superficie afectada aumenta significativamente en el horizonte futuro simulado.

En el periodo tarde (19.00-23.00 h) al número de equipamientos educativos en el caso del indicador Ld, se suma otro centro docente en la zona expuesta a niveles superiores a Le 60 dB(A), si bien en el horario tarde no se suelen desarrollar actividades docentes.

En este caso, el número de viviendas expuesta a niveles superiores a 65 dB(A), en el escenario de puesta en servicio de las instalaciones, aumenta con respecto al año 2007. En el horizonte futuro (2020), el aumento de viviendas afectadas será más acusado.

En relación a los centros educativos sometidos a niveles superiores a 50 dB(A), en el periodo noche (23.00-7.00 h), para el escenario de puesta en marcha de las instalaciones,

perdura la afección existente en los centros educativos descritos para el indicador Le, es decir, se incrementa en uno los equipamientos expuestos en relación a la situación actual.

En lo que respecta a las viviendas expuestas a niveles superiores a 55 dB(A) para el periodo nocturno en ambos escenarios, se amplía la superficie afectada.

El número de viviendas afectadas en cada uno de los periodos estudiados, y para los tres escenarios estudiados en el estudio de impacto ambiental, se adjuntan en la siguiente tabla:

Escenario	Ld 65 dB(A)	Le 65 dB(A)	Ln 55 dB(A)
2007	27	296	455
2012	89	538	682
2020	992	1.169	1.262

Las medidas para hacer frente al problema del ruido del aeropuerto en la fase de operación van orientadas hacia la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas.

Durante la fase de construcción, los efectos sobre el ruido se derivan de las emisiones debidas a las actividades de obra y los movimientos de maquinaria. Para minimizar estos impactos el promotor propone: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE (modificada por la Directiva 2005/88/CE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre; planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma de tal forma que se minimicen las afecciones; y realizar un cerramiento rígido y fonoabsorbente en periodo nocturno en las inmediaciones de la demolición de hangares y adecuación a las NTAC, ya que es previsible que se produzca impacto acústico sobre las viviendas cercanas.

Afecciones sobre la calidad del aire. Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de construcción los posibles efectos sobre la calidad del aire se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra. El promotor propone una serie de medidas, entre las que se incluyen: medidas de control del transporte de escombros y tierras que serán cubiertas con toldos; riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, etc.

Para valorar la afección durante la fase de operación se ha realizado, tanto el inventario de emisiones una vez que la ampliación del aeropuerto se encuentre operativa (2012), como un análisis de los niveles de inmisión medios generados sobre su entorno. El inventario proporciona la cantidad anual de los principales contaminantes de origen aeroportuario, mientras que el análisis de las concentraciones permite una visualización del área de afección del aeropuerto, así como valorar su adecuación a la normativa vigente.

Para la elaboración del inventario se ha utilizado el software EDMS (versión 4.5), una herramienta de evaluación de la calidad del aire específica para aeropuertos. Las fuentes de contaminación consideradas han sido aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía, así como vehículos en aparcamientos y accesos al aeropuerto, y fuentes estacionarias. Se han calculado las emisiones anuales de los siguientes compuestos, expresados en toneladas/año:

Año	CO	HC	NO _x	SO _x	PM ₁₀	CO ₂
2007	301,67	34,41	204,99	24,49	5,78	38.386
2012	324,35	34,27	226,23	28,48	8,31	35.434

Para el cálculo de los niveles de inmisión para la situación de puesta en servicio de la ampliación del aeropuerto (año 2012) se ha utilizado el programa Aermod, en el que se introduce información detallada de datos meteorológicos, y de la actividad, localización y naturaleza de las fuentes de contaminación. Para conocer la distribución espacial de los niveles de inmisión medios anuales se han representado los resultados mediante curvas de isoconcentración de NO_x , PM_{10} e hidrocarburos (HC). Para el análisis de los máximos diarios, octohorarios y horarios en el entorno del aeropuerto se han simulado 7 puntos sobre las zonas urbanizadas en el entorno del aeropuerto, en los que se obtienen los correspondientes máximos para cada contaminante.

En la siguiente tabla se recogen los valores obtenidos en la simulación de los niveles de inmisión para el año 2012, así como los valores y umbrales vigentes a partir de 2010, de acuerdo con el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO_2 , NO_2 , NO_x , partículas, plomo, benceno y CO.

Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación	Valores límite para la protección de la salud humana
CO octohorario	91,63 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	10 mg/m^3
C_6H_6 anual	4,92 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO_2 anual	46,84 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO_2 horario	368,30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 18 superaciones anuales)
SO_2 diario	5,43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 3 superaciones anuales)
SO_2 horario	89,04 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 24 superaciones anuales)
PM_{10} anual	9,81 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (2)	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10} diario	3,53 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (1)	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (hasta 7 superaciones anuales)

(1) Máximo obtenido en uno de los 7 receptores simulados.

(2) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la zona de estacionamiento de aeronaves.

Los resultados de dichos análisis muestran como la ampliación del aeropuerto de Bilbao conlleva un leve incremento sobre la afección a la calidad química del aire, obteniéndose unos valores de inmisión inferiores al valor límite establecido por la legislación vigente para todos los contaminantes atmosféricos excepto para el valor de concentraciones máximas horarias de NO_x , donde en función del receptor se registran algunas superaciones (entre 1 y 4), si bien dentro del número de superaciones permitidas por la legislación vigente (cifrada en 18). Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de operación se aplicarán medidas recomendadas por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y la FAA (Federal Aviation Administration) para la minimización de los impactos, previamente estudiadas para determinar su viabilidad en las condiciones particulares del aeropuerto, consistentes en: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores, minimización del tiempo de espera de aeronaves, planificación trayectorias de los vehículos de apoyo en tierra, restricción del uso de la reversa, etc.

Afecciones sobre el suelo. Los principales afecciones que se producirán sobre el suelo se derivan de la alteración del relieve actual con la nivelación de terrenos (se actuará sobre una superficie total de 574.161,71 m^2), por lo que es necesario un movimiento de tierras que se prevé en un volumen total de 618.627,94 m^3 (420.263,10 m^3 en desmontes y 198.384,84 m^3 en terraplén). Respecto a las demoliciones previstas, éstas se estiman en 16.200 m^3 .

Para minimizar estos impactos, el promotor propone la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado

asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, etc., en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible, así como señalizar y balizar toda la zona de actuación con anterioridad al inicio de las obras. Asimismo, se vigilarán las tareas de recuperación, acopio, conservación y utilización de la capa superficial de tierra vegetal.

Por otra parte, la utilización de la maquinaria de obra y la gestión de residuos pueden llevar asociada la contaminación de los suelos debido al vertido accidental de sustancias contaminantes.

Por ello, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establecen los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Además, los materiales sobrantes y los residuos de obras cumplirán con el artículo 11.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y, en su caso, se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el órgano ambiental del Gobierno Vasco. Para la gestión de los residuos peligrosos generados, se cumplirán todos los requisitos impuestos en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Afecciones sobre la hidrología. Durante la fase de construcción, debido al riesgo de que se produzcan arrastres de sólidos hacia los cauces de los arroyos presentes en el sistema aeroportuario, se prevendrá el transporte de sedimentos mediante parapetos, entramados vegetales o muretes de contención que retengan los sedimentos durante las obras, e impidan su depósito en el cauce de arroyos. Igualmente, se construirán balsas de decantación que serán desmanteladas tras la finalización de las obras.

Se originarán impactos debidos a las acciones de desmontaje y demolición, labores de despeje y desbroce de vegetación, movimientos de tierras, etc., dado que pueden originarse vertidos accidentales o modificaciones puntuales de la morfología y, por tanto, de la red de drenaje natural del terreno. En la fase de operación, se prolongan en el tiempo estas afecciones.

Entre las medidas a adoptar, se encuentran la instalación de sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales, y la instalación de separadores de hidrocarburos para las aguas pluviales potencialmente contaminadas con posibles vertidos accidentales que se pudieran dar en las nuevas plataformas, para posteriormente incorporarse a la red general del aeropuerto.

Es previsible un incremento de la demanda de agua o de las aguas residuales debido a la ampliación del aeropuerto de Bilbao. Este aumento de las necesidades de recursos hídricos se podrá satisfacer mediante una mayor extracción de agua superficial o subterránea.

Las afecciones sobre la hidrología subterránea durante la ejecución de las obras se deben a: modificaciones en la escorrentía superficial como consecuencia de la ocupación permanente de nuevos terrenos o alteración en la dinámica y recarga de los caudales hídricos subterráneos debido a variaciones en la recarga por infiltración o aumento de las necesidades del recurso o por la contaminación de las aguas subterráneas por vertidos accidentales. Por ello, se ha previsto el mantenimiento de una red de monitoreo utilizando la red de piezómetros actualmente existente sin excluir la incorporación de otros nuevos que sean necesarios.

Afecciones sobre la vegetación. Con relación a la afección sobre la vegetación de las actuaciones a ejecutar, destacan la plataforma de pruebas contra incendios, que afectará aproximadamente a 1.800 m² de bosque mixto y matorral, y el nuevo camino perimetral, que incide sobre 9.719,7 m² de matorral y algunos pies de bosque mixto (*Populus alba*, *Populus nigra*, *Fraxinus excelsior* y *Pinus sylvestris*). La eliminación de la vegetación generada por el resto de proyectos se limitará, en mayor o menor medida, al despeje y desbroce de pastizales y/o prados de siega, siendo esta formación vegetal la más afectada, dado que se estima en 574.161,71 m² la superficie total sobre la que es necesario actuar.

Con objeto de minimizar la afección sobre la vegetación, se evitará alterar aquellas zonas que no vayan a ser ocupadas de manera permanente, mientras que en las áreas ocupadas temporalmente se descompactarán y se repondrá la cubierta vegetal mediante hidrosiembras.

Respecto a la superficie arbolada y arbustiva afectada durante las obras, se trasplantarán los ejemplares que sean posibles, mientras que aquellos que sean talados se sustituirán por nuevos ejemplares autóctonos a plantar dentro del sistema general aeroportuario, de tal modo que la superficie reforestada sea aproximadamente un 20% superior a la eliminada.

Afecciones sobre la fauna. Las principales afecciones a la fauna en la fase de construcción, se producen de forma directa por la alteración y destrucción de los hábitats de las especies animales asociadas a ellos y por las molestias derivadas de las obras.

Entre las especies de fauna presentes como potencialmente afectadas, además de ánade azulón y de alcaudón dorsirrojo, destaca el chortilejo chico (*Charadrius dubius*), catalogado como vulnerable según el Decreto 167/1996, de 9 de julio, por el que se regula el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas de la Fauna y Flora, Silvestre y Marina, dado que sus áreas de reproducción son afectadas por la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en el caso de una pareja, y por la instalación de la plataforma contra incendios en el caso de las otras dos parejas.

Entre las medidas propuestas por el promotor destacan: batida para la identificación en la zona de obras de especies protegidas; programación temporal de las obras adaptada a la fenología de las especies; planificación espacial, ubicando las instalaciones auxiliares junto a edificaciones del aeropuerto, empleando caminos de acceso ya alterados o evitando afectar a superficies que no serán ocupadas de manera permanente; instalar el nuevo vallado de seguridad de manera previa a eliminar el existente; instalar elementos disuasorios antiposada y salvapájaros; no generar lugares atractivos para la fauna, como láminas de agua o acopios de residuos orgánicos.

De manera específica, para minimizar las afecciones sobre el chortilejo chico, se instalarán, en la zona oeste del aeropuerto y junto al nuevo vallado de seguridad, tres plataformas de grava de aproximadamente 5.000 m² y con una separación de 50-100 m.

Afecciones sobre el patrimonio cultural. De acuerdo a la información recopilada en la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno Vasco, en el interior del recinto aeroportuario están catalogadas dos áreas de interés arqueológico si bien ambas ya fueron afectadas por obras ejecutadas en el pasado.

Aunque las obras objeto de la presente Declaración, no inciden en estas dos áreas, dada su relativa proximidad a ellas y como labor preventiva se elaborará un informe que permita verificar la ausencia de patrimonio arqueológico en la zona directamente ocupada por estas nuevas obras. Asimismo se contará con un arqueólogo a pie de obra durante el periodo de remoción de la capa superficial del suelo, con el fin de poder detectar potenciales hallazgos de interés, que serían comunicados a la Delegación foral de Bizkaia del Departamento de Cultura del Gobierno Vasco.

Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán

Impactos ambientales	Medidas correctoras
----------------------	---------------------

Afecciones acústicas

Afección acústica debido a las obras y al funcionamiento de la ampliación del aeropuerto.	<p>Fase de construcción: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE; cerramiento rígido y fonoabsorbente en periodo nocturno, en las inmediaciones de la demolición de hangares y adecuación a las NTAC.</p> <p>Fase de operación: reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricciones operativas. Ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Calidad del aire

<p>Aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra.</p> <p>Emisiones de contaminantes de origen aeroportuario.</p>	<p>Fase de construcción: medidas de control del transporte de tierras y escombros mediante cubrición con toldos; riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, etc.</p> <p>Fase de operación: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores, minimización del tiempo de espera de aeronaves, planificación trayectorias de los vehículos de apoyo en tierra, restricción del uso de la reversa, etc.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Suelo

<p>Alteración del relieve actual (nivelación del terreno).</p> <p>Pérdida de suelo productivo.</p> <p>Contaminación del suelo.</p>	<p>Concentración y delimitación de instalaciones y elementos auxiliares de obra. Reutilización de material de los desmontes que sea posible. Acopio, mantenimiento y reutilización de tierra vegetal. Gestión adecuada de residuos. Se llevará acabo un Plan de Gestión de Residuos.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Hidrología

<p>Arrastres de sólidos hacia los cauces.</p> <p>Alteración de la calidad de las aguas.</p> <p>Alteración de los caudales hídricos subterráneos.</p>	<p>Instalación de parapetos, entramados vegetales o muretes de contención que retengan los sedimentos durante las obras.</p> <p>Instalación de sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales y de separadores de hidrocarburos.</p> <p>Mantenimiento de la Red de monitoreo compuesta por la red de piezómetros actualmente existente o por la que pueda incorporarse.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Vegetación

Eliminación de vegetación debido a las obras.	<p>Reposición de la cubierta vegetal mediante hidrosiembras.</p> <p>Trasplante del mayor número de ejemplares posibles y viables y plantación en número superior al 20% de los ejemplares talados.</p>
-----------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Impactos ambientales	Medidas correctoras
<i>Fauna</i>	
Molestias a la fauna y alteración de hábitats.	Programación temporal y planificación espacial de las obras. Instalar el nuevo vallado de seguridad de manera previa a eliminar el existente. Instalar elementos disuasorios antiposada y salvapájaros. No generar lugares atractivos para la fauna. Instalación para el caso específico del chorlitejo chico de tres plataformas de grava.
<i>Patrimonio cultural</i>	
Afección a yacimientos no descubiertos.	Arqueólogo a pie de obra durante el periodo de remoción de la capa superficial del suelo, para verificar la ausencia de posibles hallazgos.

5. Condiciones al proyecto.

Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones:

1. Condición protección acústica. Dado que en el estudio de impacto ambiental correspondiente al proyecto de ampliación del aeropuerto de Bilbao se ha constatado la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, el promotor elaborará un plan de aislamiento acústico de su entorno.

Dicho plan de aislamiento acústico, se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estando incluidas dentro de la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de puesta en funcionamiento (año 2012) e incorporada como Anexo a la presente declaración de impacto ambiental, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la misma, en orden a conseguir que en su interior, se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor remitirá la citada envolvente a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha envolvente, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente resolución.

Dicha envolvente será considerada isófona de referencia en lo que respecta a la ejecución del citado Plan de Aislamiento Acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente declaración, aun considerando que la isófona de referencia tiene suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de que en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

El plan se regirá por las normas de actuación para la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico (PAA) del aeropuerto de Bilbao, de 13 de marzo de 2009, acordadas entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y el Promotor.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Plan de Aislamiento Acústico recogido en la presente declaración de impacto ambiental, se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las

correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).

2.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la envolvente Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este plan deberá haber concluido sus actuaciones de insonorización antes de la finalización del año 2020.

Las isófonas serán revisadas cada cinco años, a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, o cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

A iniciativa de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Bilbao y sus efectos sobre el medioambiente, integrada en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, dos representantes de AENA, un representante del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, un representante de la Diputación Foral y un representante de cada uno de los municipios afectados por las citadas isófonas, así como una representación de las ONGs que tengan implantación en el entorno del aeropuerto y que en el proceso de evaluación realizado, se hayan acreditado como interesadas.

La Presidencia de la citada Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y AENA, correspondiendo la Secretaría a AENA.

La composición definitiva de la Comisión se establecerá, en el plazo antes fijado, mediante Orden Ministerial. Orden que será elaborada por el Ministerio de Fomento.

Si por cualquier circunstancia, la citada Orden, no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del Plan de Aislamiento Acústico, de manera transitoria la Comisión se establecerá con la representación antes citada. Una vez establecida, mediante Orden, la citada Comisión, las actuaciones realizadas hasta ese momento, serán asumidas por la misma, continuando con las funciones de seguimiento que establece la presente DIA.

AENA informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental, de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.

2. Se instalará en el entorno del aeropuerto una estación de medición de contaminantes atmosféricos de origen aeroportuario. En los mismos plazos y condiciones en que se presenten las revisiones de la huella acústica del aeropuerto, se presentarán modelizaciones de las inmisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, que se compararán con los datos reales de los compuestos mencionados en esta condición.

3. En caso de requerirse una mayor extracción de agua superficial o subterránea, se requerirá una nueva autorización previa del organismo competente en la materia del Gobierno Vasco.

4. Previo al inicio de las obras, se determinará en el proyecto constructivo el tipo y la ubicación exacta de las balsas de decantación para las aguas pluviales del aeropuerto, que eviten el arrastre de vertidos accidentales y de sedimentos procedentes de los movimientos de tierra durante las obras.

5. Se utilizarán preferentemente las vías de acceso existentes.

6. En el trámite de información pública, se han presentado alegaciones en las que se mencionan posibles afecciones a los tejados de las viviendas, como consecuencia de las maniobras de aproximación y despegue de las aeronaves. En relación con lo expuesto, AENA, a petición de los interesados, realizará las comprobaciones oportunas para verificar el alcance de tales deficiencias, y si están motivadas por la operación aeroportuaria. De ser así, previo informe a la Comisión de Seguimiento, procederá a su reparación.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental.*

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido preverse en la fase de estudio. Los principales controles previstos son:

Control de las medidas de minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria de obra, planificación de las actuaciones de obra y verificación de las medidas de cerramiento en las operaciones de obra correspondientes a las demoliciones de los hangares y adecuación de las NTAC.

Control de las medidas de minimización de las emisiones atmosféricas durante el periodo de obras, así como control y vigilancia de la calidad del aire en la fase de operación.

Seguimiento de las actuaciones relacionadas con la recuperación, acopio, conservación y utilización de la capa superficial de tierra vegetal para la restauración ambiental de las superficies afectadas temporal o permanentemente por las obras.

Seguimiento de las medidas para proteger la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, además de la calidad del suelo.

Seguimiento de las medidas de control de erosión, recuperación ambiental e integración paisajística. Se realizará un seguimiento y exhaustivo control de los ejemplares que deben ser trasladados y la viabilidad de aquellos nuevos ejemplares que deban ser plantados para sustituir los ejemplares talados.

Seguimiento de la adecuada localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, así como el desmantelamiento de estos últimos.

Control de las afecciones a la fauna y flora y seguimiento de su estado de conservación.

Control del desbroce a realizar, y del jalonamiento de la superficie de ocupación.

Vigilancia de la aparición de restos arqueológicos durante las obras. En caso de aparición de restos arqueológicos, éstas se deberán detener y se informará a la administración competente. En todo caso, se estará a lo dispuesto en lo especificado en la legislación vigente en materia de protección del patrimonio cultural.

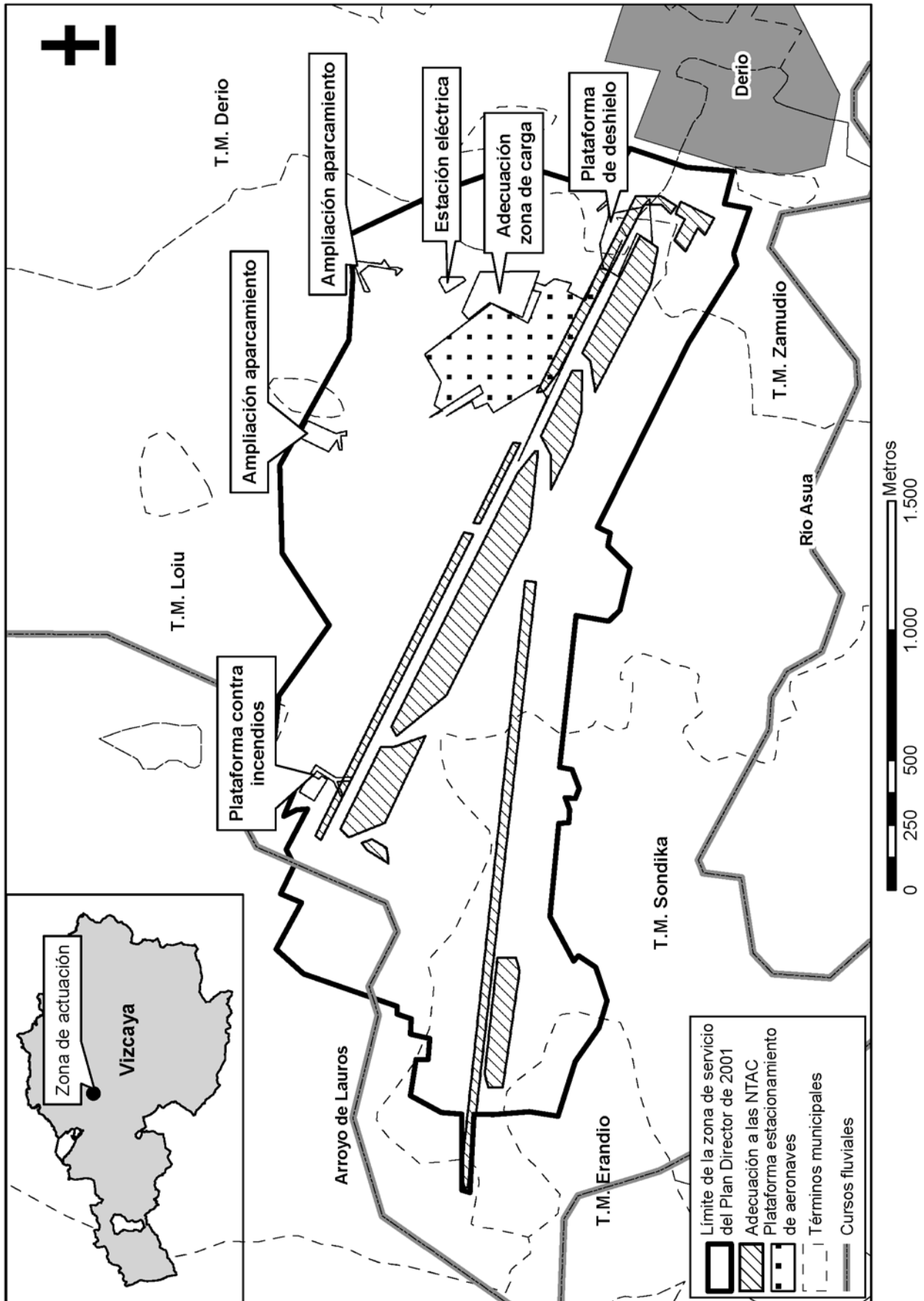
El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

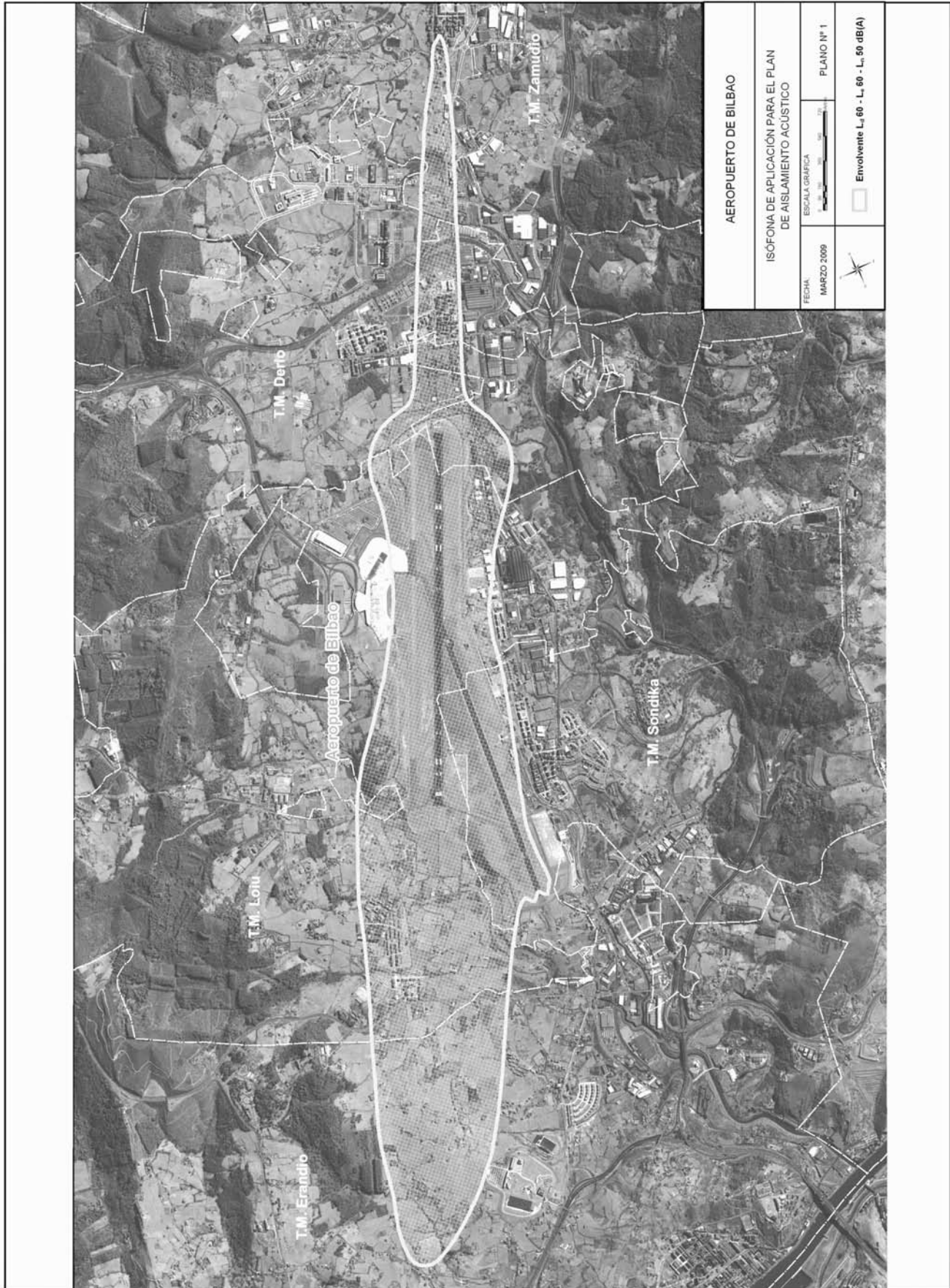
Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación Aeropuerto de Bilbao concluyendo que no producirá impactos adversos significativos siempre y cuando se realice conforme se establece en el Estudio de Impacto Ambiental y se cumplan las condiciones señaladas en la presente propuesta, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) Dirección de Planificación de Infraestructuras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 29 de abril de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BILBAO





cve: BOE-A-2009-8651