

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 8115** *Resolución de 4 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Urbanización Parcelas Zona de Carga Fase II. Aeropuerto de Zaragoza».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 26 de noviembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de ENAIRE, en el que solicita el inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Urbanización Parcelas Zona de Carga Fase II. Aeropuerto de Zaragoza».

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

El proyecto tiene por objeto urbanizar las parcelas de la zona de carga del aeropuerto de Zaragoza, para que disponga de todas las acometidas y servicios necesarios que permitan abastecer a futuros edificios que puedan construirse en ella.

El promotor es AENA SME y el órgano sustantivo es ENAIRE del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 22 de diciembre de 2021, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta, se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Ayuntamiento de Zaragoza.	Sí
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Diputación Provincial de Zaragoza.	No
Delegación del Gobierno en Aragón.	Sí
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.	Sí
D.G. de Ordenación del Territorio Dpto. Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaria de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
D.G. De Salud Pública. Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.	Sí
Ecologistas en Acción. Aragón.	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente.	No

Relación de consultados	Respuestas recibidas
D.G. de Interior y Protección Civil. Dpto. de Presidencia y Relaciones Institucionales. Gobierno de Aragón.	Sí
D.G. de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. S. de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
D.G. de Patrimonio Cultural Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón.	No
Subdirección General de Patrimonio. Ministerio de Defensa.	Sí
D.G. Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte.	No

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 al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El proyecto de urbanización de las parcelas de carga Fase II del aeropuerto de Zaragoza, contempla las siguientes actuaciones necesarias para adecuar el espacio a un futuro crecimiento de las instalaciones de carga:

- Proyección de un vial de servicio en plataforma, de doble calzada, en dirección noroeste, que será continuación del vial existente.
- Ejecución de acera en la carretera hacia la Base Aérea Militar e iluminación de la misma mediante báculos con luminarias LED.
- Ampliación de las redes existentes del aeropuerto para acometidas eléctricas, de agua y de telecomunicaciones, mediante ejecución de las correspondientes canalizaciones independientes para las distintas redes y servicios.
- Ampliación de la red de pluviales para recogida de aguas de las parcelas y el vial proyectado, conectando con la red de recogida de pluviales existente.
- Ampliación de la red de hidrantes para dar servicio de protección contra incendios a la nueva zona a urbanizar.
- Ejecución de nuevo Centro de Transformación, y su conexión con el anillo n.º 4 de media tensión existente en el aeropuerto.
- Ejecución de tres nuevos centros de cableado de tal manera que se cubra toda la zona a urbanizar.
- Adecuación y reposición de todos los servicios que puedan verse afectados con la ejecución de las actuaciones anteriormente descritas.

Se trata de nuevos elementos que mejoran o amplían los existentes, y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, además se ha analizado la alternativa 0 de no actuación, que se descarta porque conllevaría no atender las necesidades planteadas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza, el cual propone aumentar la superficie urbanizada disponible para el tratamiento de la carga.

b) Ubicación del proyecto:

El aeropuerto de Zaragoza se localiza a unos 10 km al oeste de la ciudad, en terrenos pertenecientes al municipio de Zaragoza. El aeropuerto forma parte del aeródromo de Zaragoza, utilizado conjuntamente por una base aérea militar y un aeropuerto (aeródromo de utilización conjunta). Las coordenadas geográficas de su punto de referencia son: 41° 39' 58" N y 001° 02' 30" W. El proyecto se localiza en la

Zona de Servicio aeroportuario (120,54 ha), aprobada por el Plan Director de 2001 (Orden de 25 de julio de 2001, BOE n.º 184 del 2 de agosto de 2001). Este Plan Director, está en proceso de revisión. La revisión ha sido sometida a evaluación ambiental estratégica y cuenta con Memoria Ambiental aprobada.

c) Características del potencial impacto:

A continuación, se exponen los potenciales impactos más significativos y las medidas protectoras y correctoras recogidas en el documento ambiental para su prevención o minimización.

Población y salud humana.

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, y explanación.

El documento ambiental estima que, en el entorno afectado por el ruido generado por las obras, no existen usos sanitarios, docentes, residenciales, terciarios ni industriales expuestos a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica (OCA) aplicables, y las zonas de uso residencial más próximas (Urbanización Torre Francés) se sitúan a unos 180 m al norte de la zona de actuación aunque, al tratarse de suelo no urbanizable, la zonificación acústica no le asigna OCA característico de uso residencial, sino de industrial, que se correspondería con 75 dBA de Ld. Este nivel no se supera durante la construcción del proyecto. En cualquier caso, tampoco la isófona Ld=65 dBA, que sería el OCA de aplicación para uso residencial, alcanza las viviendas unifamiliares presentes, donde se obtienen niveles Ld del orden de 50 dBA.

En la fase de operación, la puesta en funcionamiento de estas instalaciones no supondrá una variación apreciable en los niveles de ruido globales en el entorno del Aeropuerto de Zaragoza. Además, como medidas preventivas, el documento ambiental señala que toda la maquinaria móvil dispondrá de silenciadores para minimizar la generación de ruido y que toda la maquinaria contará con el marcado CE, así como sus respectivas revisiones técnicas. Añade, también, que se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes, y se procurará que todas las actividades de obra se realicen en horario diurno, con el fin de no sobrepasar los niveles nocturnos máximos de ruido permitidos. En el plan de obra, se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria, que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

El Ayuntamiento de Zaragoza establece que se deberá comprobar que no se sobrepasan los niveles sonoros para áreas industriales según Ley 7/2010, de protección contra la contaminación acústica de Aragón y la ordenanza municipal para la protección contra ruidos y vibraciones.

La Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa, subraya que no se ven reflejados los niveles de ruido provenientes de las actividades militares que se desarrollan en la Base Aérea de Zaragoza, debido a esto, envía un mapa con los niveles de ruido provenientes de sus actividades, para que sean incluidos en el proyecto. Este hecho ha motivado la inclusión de la prescripción número 1 en el apartado d) de la presente resolución.

Cambio climático y calidad del aire.

En la fase de ejecución del proyecto, se origina la liberación de emisiones difusas de polvo y partículas. El documento ambiental expresa que los valores de estas emisiones para esta fase resultan moderados, que se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obra. Con relación a los potenciales efectos sobre el cambio climático, no se prevén impactos significativos con motivo de la implementación de las actuaciones previstas.

El documento ambiental propone aplicar riegos sobre las superficies de trabajo, pistas de circulación y accesos no pavimentados, las explanaciones, y todas las superficies expuestas al viento y a la desecación. Además, si las actividades de la maquinaria hubieran de realizarse necesariamente en condiciones venteadas, deberán emplearse cortinas cortavientos. Añade, que, para evitar el transporte de barro y polvo en las conexiones con la red viaria local, se procederá a la limpieza previa de los camiones que salgan de la zona de obras. También establece que el firme de los caminos de acceso de nueva creación se realizará con materiales adecuados para limitar la emisión de polvo, e indica que la emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas.

El Ayuntamiento de Zaragoza informa que el proyecto incorpora medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo y que, para la fase de explotación, la afección es reducida.

La Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que la reducción de emisiones de GEI's de combustión (maquinaria) se controlará con las medidas adaptativas reflejadas en el documento ambiental, por lo que dichas emisiones no serían relevantes.

Suelo.

En la ejecución del proyecto, se realizará una excavación total de tierras de 2.567,65 m³, de los cuales, el 42% (1.470,37 m³) serán trasladados a vertedero autorizado y el resto será reutilizado. Dado que el movimiento de tierras representa un volumen pequeño, el documento ambiental considera que la intensidad de este efecto es baja, ya que no supone aporte de gran cantidad de material a la obra desde la zona de préstamo. Además, señala que, durante las tareas de mantenimiento pueden producirse vertidos accidentales, pero, según el documento ambiental, el riesgo de que se produzcan impactos de esta naturaleza hay que calificarlo de poco relevante, ya que las medidas protectoras recomendadas minimizan el riesgo de manera notable.

Entre las medidas preventivas, el documento ambiental señala: la zona de actuación deberá ser delimitada mediante un jalonamiento en todo su perímetro, las instalaciones auxiliares deberán situarse fuera del límite de protección de 200 metros del BIC «Canal Imperial de Aragón», que deberá impermeabilizarse convenientemente y se adecuará el espacio para la recogida de depósito de materiales potencialmente contaminantes. Una vez finalizadas las obras, se dismantelarán todas las instalaciones temporales, se retirarán todos los elementos auxiliares de obra y se gestionarán los residuos, restituyendo la zona a su estado inicial tanto en topografía como en vegetación.

El Ayuntamiento de Zaragoza informa que los residuos domésticos y los residuos no peligrosos pueden ser tratados o almacenados en las mismas instalaciones de residuos domésticos, residuos peligrosos y residuos de demolición. Los residuos, independientemente de su tipo, son segregados en origen y gestionados por gestor autorizado.

Agua.

El drenaje y la red de pluviales de la zona del proyecto verterá a dos plantas separadoras de hidrocarburos (PSH) en la zona oeste que el Aeropuerto de Zaragoza dispone, con suficiente capacidad para tratar las aguas pluviales del nuevo desarrollo de la urbanización de las parcelas de carga.

La zona de estudio se sitúa sobre la masa de agua subterránea «Aluvial del Ebro: Zaragoza». Esta masa de agua subterránea se ha diagnosticado en mal estado químico debido a incumplimiento de Nitratos. Se trata de una masa de agua muy vulnerable a la contaminación superficial, y que ha estado sometida a una notable presión agrícola en casi toda su extensión.

Por ello, el documento ambiental propone que las tareas de limpieza de la maquinaria de obra se realicen exclusivamente en un sector acotado, situado en la zona

de instalaciones auxiliares, que estará totalmente impermeabilizada y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En este caso, todo el perímetro estará dotado de una canaleta prefabricada de hormigón que dirija las aguas de lluvia, recogidas en la zona, hasta la balsa de decantación/sedimentación. Además, se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos a los cursos de agua o al terreno. Así mismo, el campamento de obra se dotará de un sistema de saneamiento adecuado. Dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante conexión a la red de aguas residuales del aeropuerto, mediante váteres químicos o por cualquier otro sistema propuesto por el contratista que asegure que no se producirá contaminación de las aguas, debiendo recabar en cualquier caso la autorización de vertido de aguas residuales del Organismo competente en materia de aguas. Añade que se adecuará el paquete de firmes proyectado para la correcta protección de los acuíferos existentes en el ámbito intervenido y también se dispondrá en la obra de material absorbente (serrín, arena, polímeros para hidrocarburos...) para contener y recoger los derrames de residuos y productos peligrosos líquidos que puedan producirse.

El Ayuntamiento de Zaragoza indica en su informe que el agua utilizada en la ejecución de las obras se emplea principalmente en tareas propias de construcción, riegos antipolvo y tareas de limpieza en general pero que no se especifica el origen de esta. Además, señala que la actividad aeroportuaria se abastece a través de agua de pozo y de agua del Canal Imperial de Aragón previamente potabilizada en las instalaciones, que los vertidos sanitarios irán a un nuevo colector y los pluviales a un separador de hidrocarburos, y en cuanto a la hidrología que la instalación se encuentra pavimentada y cuenta con sistema de recogida de pluviales.

La Dirección General de Salud pública del Gobierno de Aragón informa que la nueva red de agua de abastecimiento deberá cumplir el Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, así como la red de hidrantes contraincendios, deberá cumplir, el Real Decreto 865/2003, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis. Añade que el apartado protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas debería incluir el control de las captaciones destinadas a agua de consumo humano, lo que ha motivado la inclusión de la prescripción número 2 en el apartado d) de la presente resolución.

La Confederación Hidrográfica del Ebro informa que, de acuerdo con el Reglamento del dominio público hidráulico (DPH), queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del DPH, salvo que se cuente con la previa autorización. Por otro lado, advierte al promotor que el aprovechamiento privativo de recursos hídricos procedentes del DPH requiere previa concesión o autorización administrativa, de acuerdo con lo establecido en la legislación de aguas.

Flora.

La vegetación presente en el entorno del proyecto está muy modificada por las actividades humanas, con especies de bajo valor de conservación, que no se encuentran catalogadas ni protegidas por ninguna norma.

El impacto que la construcción y puesta en servicio cause sobre la vegetación de la zona vendrá dado, principalmente, por la eliminación o destrucción de la vegetación por el desbroce y despeje de la zona a ocupar. Entre las medidas preventivas para reducir los impactos sobre la vegetación, se encuentran los siguientes: se realizarán jalonamientos precisos de las zonas de obra, se conservará la vegetación que no sea necesario eliminar; y se evitará la destrucción de áreas que no sean ocupadas de forma definitiva por la obra. Además, en caso de detectarse afección por deposición de partículas de polvo (o gases de combustión de la maquinaria) sobre el sistema foliar de

la vegetación, se procederá a la aplicación de riegos de limpieza y lavado de la vegetación afectada.

Fauna

El estudio ambiental destaca por su grado de protección, la presencia de Milano real (*Milvus milvus*), catalogada como en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas y sensible a la alteración de su hábitat en el Catálogo regional de Aragón. Esta especie fue avistada durante el inventario de fauna en los meses de febrero y mayo, pero dado que no fue avistada en los meses siguientes (junio y julio), se considera que estos datos aislados son asignables a individuos invernantes o en paso migratorio. El resto de la fauna de la zona de servicio aeroportuaria y sus inmediaciones está condicionada por la intensa humanización del territorio, lo que conlleva un importante dominio de las especies con vocación rural y urbana, donde las especies más abundantes observadas casi todos los meses son: Paloma torcaz (*Columba palumbus*), Golondrina común (*Hirundo rustica*), Gorrión común (*Passer domesticus*), Urraca (*Pica pica*) y conejo (*Oryctolagus cuniculus*), todas ellas especies ubiquestas, propias de ambientes urbanos y antropizados.

El estudio ambiental establece que, con el objeto de reducir las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, a efectos de segregar las más ruidosas de los períodos de reproducción e interferir lo menos posible en las épocas de cortejo y nidificación de las especies del entorno. Además, antes del inicio de las obras se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna, con el objetivo de establecer, si fuera necesario, las medidas a adoptar antes del inicio de las obras.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental informa de que las actuaciones se ubican en el ámbito del Plan de conservación del cernícalo primilla; señala que el documento ambiental analiza los potenciales efectos del proyecto sobre el citado Plan de conservación del cernícalo primilla, sin que se haya constatado su presencia en la cuadrícula UTM a la que pertenece el ámbito de estudio. Es previsible que esta rapaz no sea afectada ni directa ni indirectamente, por la actuación, al ser la mayor parte de las actuaciones soterradas, y al presentar la parcela de actuación y su entorno inmediato ausencia de hábitats característicos de esta especie. Por otra parte, identifica que el Canal Imperial de Aragón se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Plan de recuperación de la almeja perlífera, sin que las obras vayan a afectar al ámbito del Canal Imperial ni de otros cauces con presencia de la especie, por lo que considera que las actuaciones a desarrollar por el proyecto no supondrán efectos significativos sobre los valores naturales del medio dado que la totalidad de las actuaciones están incluidas dentro de los límites de la Zona de Servicio vigente del aeropuerto, sin ocupar nuevas zonas naturales o con presencia de especies de fauna amenazada, que pudiera suponer afecciones directas o fragmentación de sus territorios de expansión o cría.

Red Natura 2000 y Espacios Protegidos.

Las actuaciones y obras proyectadas no se encuentran en ningún espacio natural protegido, ni en la Red Natura 2000. No obstante, el documento ambiental señala como espacios más próximos al proyecto el LIC «Sotos y Mejanas del Ebro» (ES2430081), y el LIC «El Castellar» (ES2430080) ubicado a 7,18 km y a 8,16 km respectivamente ambos al norte del ámbito del futuro proyecto. A mayor distancia del emplazamiento, se encuentran otros espacios de la Red Natura 2000: ZEPA «Río Huervas y Las Planas», el LIC «Planas y Estepas de La Margen derecha del Ebro» y el LIC y ZEPA «Dehesa de Rueda - Montolar».

A este respecto, la Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón indica que las parcelas en las que se ubica el proyecto no afectan a Espacios Naturales Protegidos, Planes de Ordenación de Recursos Naturales, Humedales Singulares, Red Natura 2000 o Lugar de Interés Geológico (LIG). Sin embargo, si se

sitúa sobre los siguientes espacios medioambientalmente sensibles: Ámbito de aplicación del Decreto 233/2010, del Gobierno de Aragón, por el que se establece un nuevo régimen de protección para la conservación del Cernícalo Primilla (*Falco naumanni*) y se aprueba el plan de conservación de su hábitat.

No obstante, como se ha descrito en el apartado de fauna, no se ha detectado que el proyecto pueda causar perjuicio a la especie.

Paisaje.

El entorno de la parcela del proyecto presenta un valor de calidad visual baja. Habrá una afección sobre el paisaje debido a los movimientos de tierras, demoliciones y acopios temporales. El documento ambiental señala que se evitarán las morfologías regulares y los cortes rectos y que en el caso de realizar taludes se procurará suavizar las aristas tendiendo a dejarlas redondeadas con cambios de pendientes graduales, además, la superficie deberá ser lo más rugosa posible. Así mismo, en los desmontes, se evitarán los canales paralelos a favor de pendientes producidas por los dientes de las palas al refinar los taludes, reduciendo así la posibilidad de aparición de cárcavas. Se deberán efectuar restauraciones en aquellas zonas que hayan podido ser muy alteradas por la ubicación de instalaciones de obra, movimientos de tierra, paso de maquinaria, etc. Para ello será suficiente proceder a la descompactación del suelo y el extendido de tierra vegetal.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón informa que, según el Mapa de Paisaje elaborado por esta Dirección General para la comarca Central, el proyecto afecta a la Unidad de Paisaje denominada «ZW 03. Aeropuerto de Zaragoza», con calidad homogeneizada muy baja (1 sobre 10) y fragilidad homogeneizada media (3 sobre 5). Así pues, en cumplimiento de la Estrategia 5.2.E3. Integración paisajística de proyectos de la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón, aprobada por Decreto 202/2014 del Gobierno de Aragón, el promotor deberá velar por la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, tanto en las fases de diseño y ejecución de las obras como en la explotación y en la restauración del medio afectado. Además, añade que el promotor ha realizado un análisis de visibilidad del proyecto estableciendo un radio de acción de 1 km, a través del cual se desprende que la actuación no será visible desde el 76,9% del territorio. Por lo cual la actuación no tendrá incidencia territorial negativa siempre y cuando se ejecute de manera compatible con la normativa aplicable y se lleven a cabo todas las medidas anteriores. Este informe ha motivado la inclusión de la prescripción número 3 en el apartado d) de la presente resolución.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental informa de que las medidas preventivas y correctoras establecidas en el documento ambiental se consideran suficientes para asegurar la compatibilidad de las obras previstas con la conservación del medio natural y paisaje. En cualquier caso, deberán evitarse afecciones innecesarias sobre la vegetación natural existente en el interior de la Zona de Servicio, ubicando los parques de maquinaria, acopios o vertidos temporales de tierras u otros materiales sobre zonas desprovistas de vegetación natural.

Patrimonio cultural.

El documento ambiental indica que, en la zona de actuación, no se localiza ningún elemento de interés arqueológico. Por otra parte, en las inmediaciones del aeropuerto destaca el Canal Imperial de Aragón, colindante por el norte con la Zona de Servicio del aeropuerto, ya que se trata de un elemento patrimonial incoado Bien de Interés Cultural (BIC).

El proyecto propone para el campamento de obra una zona aledaña a la parcela de actuación fuera del límite de protección de 200 metros del BIC «Canal Imperial de Aragón», en el que se podrán ubicar las instalaciones provisionales de obra y zona de acopios. Además, el proyecto constructivo deberá replantear la ubicación de la caseta

para la instalación del depósito de agua de modo que quede fuera de la banda de 200 m desde el borde del cauce del Canal Imperial de Aragón. Así mismo, y en el caso de la prolongación de la acera del vial que llega a la base aérea, única actuación dentro de la franja de protección de 200 m que requiere algo de pavimentación, el proyecto constructivo deberá contemplar las condiciones necesarias para su adaptación en diseño, materiales y cromatismo a los paisajes característicos del valle del Ebro, y minimizar así su potencial impacto.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón destaca que en las inmediaciones del aeropuerto se sitúa el Canal Imperial de Aragón, colindante por el norte con la Zona de Servicio del aeropuerto, ya que se trata de un elemento patrimonial declarado Bien de Interés Cultural (BIC) por la Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de 20 de septiembre de 2000. Añade, que el promotor ha tenido en cuenta las servidumbres de 50 y 200 m.

Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto, donde se analizan los riesgos naturales (incendios, inundación, fenómenos sísmicos), riesgos tecnológicos (transporte y almacenamiento de sustancias peligrosas), concluyendo que no genera impactos severos o críticos sobre el medio natural.

La Dirección General de Ordenación del Territorio del Gobierno de Aragón informa que al amparo de la Orden DRS/1521/2017, por la que se clasifica el territorio de la Comunidad Autónoma de Aragón en función del riesgo de incendio forestal, el proyecto se declara en zonas de alto y medio riesgo de incendio forestal. Por ello en este ámbito se tendrán en cuenta las disposiciones normativas del Consejero de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente, sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón, así como las disposiciones normativas por la que se adoptan medidas para facilitar la tramitación de los usos del fuego sobre prevención y lucha contra los incendios forestales en la Comunidad Autónoma de Aragón que se encuentren vigentes en el momento de la ejecución de las obras.

d) Prescripciones al Proyecto:

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

1. El promotor deberá incluir en la documentación del proyecto el mapa de ruidos donde se vean reflejados los niveles de ruido provenientes de las actividades militares que se desarrollan en la Base Aérea de Zaragoza
2. El promotor deberá realizar el control de las captaciones destinadas al agua de consumo humano, según la actual normativa vigente
3. El promotor deberá velar por la conservación de los valores paisajísticos mediante la integración de todos los elementos del proyecto en el paisaje, tanto en las fases de diseño y ejecución de las obras como en la explotación y en la restauración del medio afectado.

Fundamentos de derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto «Urbanización Parcelas Zona de Carga Fase II. Aeropuerto de Zaragoza» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Urbanización Parcelas Zona de Carga Fase II. Aeropuerto de Zaragoza», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 4 de mayo de 2022.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Urbanización parcelas zona carga, fase II, aeropuerto de Zaragoza

