

23622 RESOLUCIÓN de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo de 2001, y su reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del reglamento, la Dirección General de Aviación Civil remitió, con fecha 19 de febrero de 2000, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del reglamento, con fecha 19 de julio de 2000, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) y a la Dirección General de Aviación Civil de las respuestas recibidas.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

El promotor, AENA, elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 62, de 13 de marzo de 2001, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del reglamento.

Con motivo de las solicitudes recibidas, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» número 92, de 17 de abril de 2001, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental amplió dicho período de información pública hasta el 18 de mayo de 2001.

Finalmente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 24 de mayo de 2001 dio traslado al promotor de las alegaciones recibidas y con fecha 29 de junio de 2001 el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe que contiene sus consideraciones ante las citadas alegaciones.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto. El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental y en el anexo IV se incluye un resumen de las alegaciones más significativas presentadas durante el período de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto-ley 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid.

Declaración de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental señala que el aeropuerto de Madrid-Barajas ha venido sufriendo en la última década graves problemas de congestión como consecuencia de que el crecimiento de la demanda de tráfico aéreo ha ido siempre por delante de la previsión de nueva capacidad. De hecho las previsiones realizadas en 1997 indicaban que el aeropuerto de Madrid-Barajas, tendría un nuevo horizonte de saturación en el entorno del año 2004.

Por esta razón, el Ministerio de Fomento y Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) entre 1997 y 1999 realizaron los estudios necesarios para ampliar la capacidad del sistema aeroportuario de Madrid con el proyecto denominado Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid (en

adelante, FSAM). Las alternativas posibles eran la construcción de un aeropuerto complementario o alternativo a Barajas, o el desarrollo de la capacidad máxima de Barajas.

De acuerdo con la información del promotor la experiencia internacional demuestra que la construcción y puesta en servicio de un nuevo aeropuerto requiere un plazo mínimo de doce años. Por ello, para evitar que Barajas opere en situación de saturación durante al menos un plazo que iría desde el año 2004 hasta el 2014 con el impacto socioeconómico que ello ocasionaría, la única alternativa viable a corto y medio plazo es el desarrollo de Barajas hasta su máxima capacidad.

Partiendo de esta hipótesis y teniendo en cuenta la configuración actual del aeropuerto de Barajas, Aviación Civil y AENA han estudiado cinco posibles configuraciones de ampliación del campo de vuelo. Tres de ellas contemplan la incorporación de una nueva pista paralela a cada una de las existentes (opciones A, B y C del estudio de impacto ambiental) y las otras dos configuraciones incluyen dos pistas adicionales paralelas a las ya existentes, quedando así una configuración final de cuatro pistas (opciones A+B y B+C del estudio de impacto ambiental).

Las conclusiones del estudio de alternativas descartan las opciones A, B y C porque no proporcionan el aumento de capacidad necesario para hacer frente a la demanda de los próximos años y son muy asimétricas, planteando problemas de explotación. Las dos opciones de ampliación a cuatro pistas ofrecen capacidad para satisfacer la demanda previsible hasta un horizonte situado entre los años 2020 y 2025, y de estas opciones, en el estudio de impacto ambiental se descarta la opción A+B por el mayor impacto acústico que se generaría en los municipios situados al sur del aeropuerto. Finalmente, el promotor selecciona la opción B+C, que consiste en la construcción de dos nuevas pistas, quedando el aeropuerto con una configuración final de cuatro pistas paralelas dos a dos con las orientaciones respectivas 15-33 y 18-36, abandonándose definitivamente la actual pista 18L-36R.

Ligado a la construcción de las dos nuevas pistas de vuelo y rodaduras asociadas, se desarrollan otras actuaciones como son la plataforma del edificio satélite y el sistema de calles de rodadura; el desvío de los arroyos de Tía Martina-La Plata y Valdebebas; la remodelación de la urbanización actual y el enlace con el nuevo edificio terminal; el centro de distribución de combustible; la prolongación del túnel de servicios aeroportuarios para comunicar los edificios terminales, y la vía de servicio de mercancías entre el nuevo área terminal y el centro de carga.

En consecuencia, para que la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas pueda llevarse a cabo deberán adoptarse las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental en lo que no se oponga a la presente declaración, y se cumpla, además, con las siguientes condiciones:

Primera. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.—Dado que la mayor afección que se produce sobre el sistema hidrológico se debe a las obras de protección que se llevarán a cabo sobre tres tramos, con una longitud aproximada de 1.000 m, y al desvío de un tramo aproximado de 1.700 m del río Jarama, el promotor tendrá que realizar un estudio de detalle que permita valorar las repercusiones que estas actuaciones pueden tener en el conjunto del sistema hidrológico de la zona e incluso aguas abajo.

De las conclusiones de este estudio se determinarán las medidas de acondicionamiento hidráulico a adoptar en el tramo comprendido entre la zona de protección y la zona de desvío, que deberán cumplir con los objetivos de protección hidrológica perseguidos y serán compatibles con el mantenimiento adecuado del ecosistema fluvial. Por ello, en el proyecto que se redacte deberán justificarse las soluciones adoptadas sobre la morfología del nuevo cauce, sección transversal, trazado, pendiente longitudinal, sustrato, medidas para mantener la conexión funcional de las riberas con el cauce, configuración de los taludes y revestimientos, determinación de la anchura mínima de la banda con vegetación riparia, medidas para la revegetación de las riberas, formación de rápidos y remansos o creación de zonas húmedas, entre otras actuaciones. La adecuación ambiental del río tendrá en cuenta lo establecido en la condición novena de esta declaración de impacto ambiental.

En previsión de que en la zona donde se llevarán a cabo las actuaciones correspondientes al proyecto de ampliación del Madrid-Barajas existan suelos contaminados, y dado que las obras podrían producir alteraciones en los flujos de agua subterránea, incrementándose los riesgos de contaminación, se deberá realizar un estudio de caracterización de los suelos, definiéndose el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas, si las hubiera, y una valoración sobre la posible afección a las aguas subterráneas e indirectamente al río Jarama. Como resultado de este estudio y en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Madrid, se definirá el programa de actuaciones a desarrollar, que deberá estar

finalizado en el plazo máximo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración.

En coordinación con el programa de actuaciones sobre suelos contaminados, en el caso de que fuera necesario desecar las charcas que se ubican en el interior del aeropuerto, de acuerdo a los resultados del estudio de aves indicado en la condición 5 de esta declaración, se caracterizarán previamente sus sedimentos y se determinarán las actuaciones de descontaminación a desarrollar, en el caso de que estuvieran contaminados. Este estudio estará finalizado en el plazo máximo de un año a partir de la publicación de esta declaración.

Para controlar la afección de las distintas obras subterráneas sobre el acuífero terciario y sus aportaciones al Jarama, se instalará una red de piezómetros antes del inicio de las obras, cuya ubicación y características se definirán en el estudio que se realizará según lo previsto en la condición 13 de esta declaración. Deberán además, realizarse, ensayos de bombeo y aforos en el tramo del Jarama afectado, al objeto de poder identificar y corregir el impacto ocasionado sobre los caudales circulantes del río y los riesgos de desecación de pozos. Esta red se mantendrá operativa como mínimo, durante los tres primeros años después de finalizar estas obras.

En todo caso, para disminuir el volumen de caudales a bombear, se programarán las obras para minimizar el efecto sobre el régimen hidráulico del río y en el ecosistema de ribera, estudiándose la zona donde es más adecuado restituir los caudales de bombeo.

Tanto los estudios sobre el acondicionamiento del cauce del Jarama, así como el diseño de la red de piezómetros y el estudio de soluciones sobre la restitución de caudales al río, se harán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Además de las medidas ya indicadas, para preservar las características de los cauces y de las aguas superficiales y subterráneas durante la fase de construcción se establecerán las siguientes medidas:

a) Se vallarán los márgenes de los arroyos en el ámbito de las obras y, en concreto, se vallarán los márgenes del río Jarama en el tramo que limita con el recinto aeroportuario, en la banda de 100 m que comprende la zona de policía según la Ley de Aguas, al objeto de evitar ocupaciones temporales por instalaciones auxiliares o maquinaria de obra, con excepción de lo indicado en la condición octava.

b) Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares, donde los vertidos ocasionales puedan afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de las aguas antes de su vertido al cauce, que de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas con un sistema de coagulación y floculación antes del vertido. Se definirá, asimismo, el sistema más adecuado para el tratamiento de las aguas sanitarias generadas en estas instalaciones.

c) En las zonas de obra próximas a cauces, se instalarán barreras de retención de sedimentos, o cualquier otro dispositivo de función análoga, que evite el arrastre de sólidos a los arroyos y al río Jarama.

d) De acuerdo con la legislación vigente, se definirán las medidas necesarias para la adecuada gestión y tratamiento, en su caso, de los aceites, combustibles, cementos y cualquier otro residuo sólido procedente de las zonas de instalaciones auxiliares, y se preverá las medidas a adoptar en caso de vertidos accidentales.

Con relación a la gestión de aguas residuales y las medidas que se adoptan para adecuar el sistema a las necesidades derivadas de la ampliación del aeropuerto, deberán definirse con mayor detalle y concreción y antes de la entrada en funcionamiento de las nuevas pistas, los siguientes aspectos:

a) Estaciones para la separación de hidrocarburos: número necesario en función de las ya existentes, localización, características y destino final de las aguas tratadas.

b) Soluciones para el tratamiento de las nuevas aguas residuales de tipo industrial.

c) Soluciones para reponer las partes que se vieran afectadas por las obras de ampliación del aeropuerto del actual sistema de gestión y control de los vertidos procedentes de las zonas de hangares y «catering».

Tal y como indica el estudio de impacto, según la legislación vigente (Real Decreto 1254/1999, sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas) se redactará un informe de evaluación de riesgos de las instalaciones de suministro de combustibles contempladas en el proyecto de ampliación del aeropuerto.

El programa de vigilancia ambiental al que se alude en la condición décimo segunda definirá las medidas necesarias para el control y segui-

miento de la calidad de las aguas durante las obras, antes de su vertido. Se definirá, también un plan de seguimiento y control de los niveles piezométricos y de la calidad de las aguas subterráneas en el entorno de la zona de obras, estableciendo umbrales admisibles y las medidas complementarias a ejecutar en el caso de que se superen los citados umbrales.

Segunda. *Protección y conservación de los suelos.*—En las zonas afectadas temporal o permanentemente por las obras y donde se haya comprobado que los suelos no están contaminados, se recuperará la capa superior de tierra vegetal para su posterior reutilización en las labores de revegetación. Esta tierra fértil se acopiara en zonas adecuadas, protegidas del movimiento de la maquinaria de obra, y en montones, definiéndose en el pliego de prescripciones técnicas particulares de los proyectos de construcción sus condiciones de acopio y conservación, al objeto de garantizar el mantenimiento de sus propiedades.

En aquellos proyectos de construcción en los que sea procedente se deberá incorporar un balance de tierra vegetal y definir las superficies que se restaurarán, estimándose, además, las necesidades de tierra vegetal suplementarias y su procedencia.

Tercera. *Protección de la calidad del aire.*—En el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración se realizarán los estudios necesarios para caracterizar la situación previa a la entrada en servicio de las dos nuevas pistas, teniendo en cuenta las emisiones procedentes de la zona exterior al aeropuerto, para predecir las inmisiones, incluyendo todas las actividades asociadas al proyecto de ampliación, en los distintos escenarios comprendidos entre la fecha de puesta en funcionamiento de las nuevas pistas y el año 2025.

El resultado de estos estudios determinará las necesidades de ampliación de la red actual de estaciones de vigilancia de la calidad del aire, tanto en el interior del recinto aeroportuario como en el exterior, incluyendo como mínimo las rutas de entrada y salida de aviones.

Las estaciones que hayan de instalarse deberán disponer de analizadores de dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, partículas en suspensión (PM10 y PM2,5), monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, plomo y ozono. No obstante, las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las Directivas 96/62/CE, 1999/30/CE, 2000/69/CE, y la propuesta de directiva en posición común sobre ozono.

Tanto la red exterior como la red interior del aeropuerto se conectarán con la estación central de la Red de Vigilancia, Predicción e Información de la Contaminación Atmosférica del Ayuntamiento de Madrid y con la Red Automática de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de la Comunidad de Madrid. Corresponderá al promotor financiar la ampliación de la red de vigilancia de la calidad del aire y sus conexiones a las redes del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad de Madrid.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento, de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

El promotor, en el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración, realizará los estudios necesarios para diseñar un programa de actuaciones sobre las operaciones de las aeronaves para el control de las emisiones de NOx y diseñará un programa que promueva la sustitución progresiva de los motores diesel de los vehículos de servicio en tierra (GSE) a motores propulsados por gas natural o energía eléctrica. Asimismo, promoverá medidas para optimizar el empleo de las unidades auxiliares de suministro de energía a las aeronaves (APU), al objeto de minimizar las emisiones contaminantes de estos equipos.

Sin perjuicio de que el proyecto de ampliación no contempla actuación alguna en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor elaborará un plan de reducción de la actividad aeroportuaria, respecto a la situación actual, en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, buscando un emplazamiento alejado de cualquier núcleo de población. Dicho plan incluirá, al menos, el cese de las operaciones nocturnas, desde las 23:00 a las 7 horas, en las plataformas R5 y R6, a partir de la entrada en servicio de las nuevas pistas.

Transitoriamente y hasta que entre en funcionamiento el plan de reducción previsto en el párrafo anterior, el promotor determinará, en el plazo de dos meses a contar desde la publicación de esta declaración, las mejoras operativas y/o constructivas y las limitaciones a las actividades desarrolladas desde las 0:00 a las 24:00 horas en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, al objeto de minimizar los posibles impactos que los olores procedentes de las emisiones de hidrocarburos ocasionan sobre la población que reside en el barrio de Embajada y en las urbanizaciones colindantes. En particular se determinarán las posiciones de estacionamiento, en el

dique sur y en las plataformas R5 y R6, en las que se limitará la actividad a desarrollar y se establecerán también los procedimientos que se utilizarán en las maniobras de salida, de llegada y en la actividad de escala.

En el plazo de seis meses a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor realizará los estudios y mediciones necesarias para comprobar la eficacia de las medidas adoptadas, sobre lo que informará a la «Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM)», quien decidirá si se continúa con el nuevo sistema adoptado o se modifica.

La aprobación de los estudios de emisiones e inmisiones, de ampliación de la red de vigilancia de la calidad del aire, de los programas de actuaciones sobre los equipos de tierra, sobre las operaciones de aeronaves para el control de las emisiones de NOx y sobre el sistema de gestión de la actividad en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, y en general, de cualquier actuación sobre el control de la calidad del aire, corresponderá a la «Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM)» que deberá constituirse, de acuerdo a lo indicado en la condición décimo primera de esta declaración de impacto ambiental.

Durante el período de obras, para prevenir las emisiones de partículas y polvo en la zona de obras, a consecuencia del movimiento de tierras y la circulación de maquinaria, se realizarán riegos periódicos, que se intensificarán durante los periodos mas secos, y los materiales de obra susceptibles de emisiones fugitivas se transportarán y acopiarán tapados.

Cuarta. *Protección acústica.*—En los proyectos que desarrollen cada una de las actuaciones que engloba la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas, se definirán las medidas preventivas y correctoras a adoptar en relación con el incremento de los niveles sonoros que se producen a consecuencia de las distintas actividades de obra.

Los proyectos de construcción de los nuevos accesos y de remodelación de la urbanización actual estudiarán la necesidad de instalar protecciones acústicas. Para lo cual, se realizarán los correspondientes estudios de predicción valorando el incremento de ruido por las nuevas actuaciones y el impacto acumulado por las principales infraestructuras viarias existentes en la zona, con el fin de definir las medidas de protección necesarias para que no se superen los niveles acústicos que establece el artículo 26 sobre tráfico rodado del Decreto 78/1999, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid.

En relación al ruido producido por las operaciones aeroportuarias, se atenderá a las siguientes cuestiones:

a) AENA, como promotor del proyecto, elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas ubicadas en las nuevas áreas de afección que se produzcan en los diferentes escenarios, al objeto de conseguir que se cumpla en su interior los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

El plan de aislamiento acústico deberá quedar ejecutado en el plazo de cuatro años a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración.

En el plazo de un año desde la fecha de publicación de la presente declaración, se elaborarán las isófonas definidas por $Leq_{\text{día}}$ 65 dB(A) entre 7:00 y 23:00 horas y la Leq_{noche} 55 dB(A) entre las 23:00 y 7:00 horas, para cada uno de los escenarios siguientes: Escenario de puesta en funcionamiento de las nuevas pistas; escenario del año 2014 y escenario de máxima capacidad. Las nuevas isofonas deberán ser aprobadas por la «Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM)».

Las Comisiones Técnica y de Gestión del Plan de Aislamiento Acústico, constituidas por Resolución de 10 de abril de 1996 de la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, seguirán desarrollando las funciones que tenían encomendadas en la Resolución de 4 de noviembre de 1998 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El nuevo plan de aislamiento acústico incluirá, para los distintos escenarios, las viviendas que estando ubicadas dentro de las zonas delimitada por las isofonas $Leq_{\text{día}}$ 65 dB(A) o Leq_{noche} 55 dB(A), dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, y que no estuvieran ya incluidas en la huella de ruido de la situación de referencia -huella de ruido aprobada por la Comisión Interministerial de Vigilancia del Ruido el 28 de junio de 1999-, salvo que se constate que en estas últimas se supera en el interior de las viviendas los niveles de inmisión sonora máximos citados anteriormente.

Para que el plan de aislamiento acústico pueda estar finalizado en los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la aprobación de las nuevas isófonas.

Las solicitudes de aislamiento se tramitarán a través de la Comisión de Gestión del Plan de Aislamiento Acústico. La financiación del plan de aislamiento acústico correrá a cargo del promotor.

La Comisión de Gestión de Plan, durante el desarrollo del plan de aislamiento acústico podrá aprobar, a solicitud expresa de los afectados, medidas compensatorias a viviendas y a edificaciones de equipamientos públicos que, por estar situadas muy próximas a las nuevas pistas, como es el caso de Belvis de Jarama, estén sometidas a niveles equivalentes de ruido en los distintos escenarios, superiores a Leq (7-23) 80 dB(a) y/o Leq (23-7) 70 dB(A).

b) En cumplimiento a lo establecido en la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre navegación aérea, dentro del plazo de un año desde la publicación de la presente declaración, la Dirección General de Aviación Civil y AENA estudiarán las restricciones horarias para los diferentes tipos de aeronaves y rutas aéreas de entrada y salida utilizadas, al objeto de minimizar el impacto acústico. Así mismo, por parte de la Dirección General de Aviación Civil y AENA se estudiarán y propondrán rutas de aproximación y despegue basadas en las técnicas de navegación aérea disponibles que permitan compaginar los objetivos expuestos en la introducción de esta declaración de impacto ambiental con la minimización del impacto acústico sobre las urbanizaciones situadas en el entorno del aeropuerto.

En cualquier caso, siempre que las condiciones de seguridad aeronáutica lo permitan, las maniobras de aproximación en configuración sur se basarán en el VOR situado en San Sebastián de los Reyes, así como en las diferentes ayudas a la navegación aérea actuales o futuras situadas en el área terminal de Madrid, a fin de reducir los niveles de contaminación acústica en las urbanizaciones situadas al norte del aeropuerto.

c) Como ya se ha señalado en la condición anterior, en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor elaborará un plan de reducción de la actividad aeroportuaria, respecto a la situación actual, en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, buscando un emplazamiento alejado de cualquier núcleo de población. Dicho plan incluirá, al menos, el cese de las operaciones nocturnas, desde las 23:00 a las 7 horas, en las plataformas R5 y R6, a partir de la entrada en servicio de las nuevas pistas. También transitoriamente y en el plazo de dos meses a contar desde la publicación de esta declaración, además de las soluciones que se adopten para minimizar el posible impacto producido por la emisión de olores al que se refiere la condición tercera, el promotor determinará las mejoras operativas y/o constructivas y las limitaciones a las actividades desarrolladas en el dique sur y en las plataformas R5 y R6 desde las 23:00 a 7 horas, al objeto de minimizar el impacto acústico que se ocasiona en la población del Barrio de Embajada y las urbanizaciones colindantes. En particular se determinarán las posiciones de estacionamiento, en el dique sur y en las plataformas R5 y R6, en las que se limitará la actividad a desarrollar y se establecerán también los procedimientos que se utilizarán en las maniobras de salida, de llegada y en la actividad de escala.

En el plazo de seis meses a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor realizará los estudios y mediciones necesarias para comprobar la eficacia de las medidas adoptadas, sobre lo que informará a la «Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM)», quien decidirá si se continúa con el nuevo sistema adoptado o se modifica.

Asimismo, el promotor realizará los estudios necesarios para que en el plazo de un año a partir de la publicación de esta declaración, se pueda dar solución al impacto acústico que sobre la población del entorno produce la plataforma de pruebas de motores, contemplándose su posible traslado, cambio de orientación o cerramiento de la plataforma actual.

d) Con respecto al seguimiento, control y vigilancia del ruido, el promotor en el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración finalizará los estudios necesarios para reordenar y ampliar el Sistema de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo (en adelante, SIRMA), que, además, deberá coordinarse con las redes del Ayuntamiento de Madrid y de la Comunidad Autónoma de Madrid y de aquellos otros ayuntamientos que dispongan de soporte técnico e infraestructura suficiente para poder interpretar los datos. El programa operativo de seguimiento y control de ruido que se viene llevando a cabo, se modificará y adaptará a las nuevas condiciones que se derivan de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas.

El resultado de los estudios y propuestas a los que se refieren los apartados b), c) y d) de esta condición, deberán ser aprobados por la «Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM)» que se constituirá de acuerdo con lo

indicado en la condición décimo primera de esta declaración de impacto ambiental.

La Comisión de Gestión, al objeto de agilizar la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico, podrá acordar que el promotor, previa conformidad con los afectados de las viviendas incluidas en el citado plan, lleve a cabo la realización del proyecto y la ejecución de las actuaciones de aislamiento acústico necesarias para que en el interior de las viviendas se cumplan los niveles sonoros de inmisión previstos en la presente declaración.

Quinta. Protección de la vegetación, la fauna y los hábitats naturales.—En los proyectos de construcción de las distintas actuaciones que comprende el proyecto de ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas se delimitarán las superficies que serán ocupadas o alteradas por cada una de las obras, al objeto de determinar el alcance de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias a adoptar, referidas en la condición novena. Así, con objeto de preservar los hábitats de interés comunitario (Real Decreto 1997/1995), se vallará durante el replanteo la zona de ocupación estricta de cada actuación y de los caminos de obra, con el fin de restringir la circulación de los operarios y de la maquinaria de obra.

El promotor realizará un estudio sobre los movimientos de aves con relación a las operaciones aéreas de las nuevas pistas, que justifique si es necesario desecar las charcas que se sitúan en el interior del recinto aeroportuario y cuales serán las medidas que, en su caso, deberán adoptarse para compensar la desecación de las citadas charcas.

Para evitar la afección a la avifauna durante el periodo de cría, se evitarán las operaciones de desbroce y relleno de charcas desde mediados de marzo hasta finales de julio. Estas limitaciones temporales quedarán reflejadas en los planes de obra de los distintos proyectos de construcción.

Se redactará un proyecto de restauración de márgenes y de la vegetación de ribera del tramo del río Jarama afectado por las obras, ajustándose a los criterios establecidos en las condiciones primera y novena.

Asimismo, se diseñarán las medidas de restauración de la vegetación de ribera para los tramos a cielo abierto de los arroyos Tía Martina-La Plata-Valdebebas, la Vega y las Zorreras, con el criterio de implantación de las mismas especies que caracterizan los hábitats de interés comunitario que allí se desarrollan en la actualidad.

En cualquier caso, las afecciones derivadas de la pérdida de hábitats para la fauna, como son los medios acuáticos, los pinares y la vegetación de ribera, serán compensadas con medidas de recreación de hábitats para las especies afectadas (ardeidas, martinete, garceta común, galápago leproso, sapillo moteado, etc.), según las especificaciones de la condición novena.

El programa de vigilancia ambiental definirá, el seguimiento de la eficacia de las medidas sobre recreación de hábitats, adaptación de las especies reintroducidas, eficacia de lugares de refugio y nidificación y progreso de los humedales de compensación.

Sexta. Protección del Patrimonio Cultural.—Debido a la presencia de numerosos yacimientos arqueológicos y paleontológicos en el ámbito de afección del proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, se realizarán prospecciones intensivas, con las técnicas necesarias que permitan documentar totalmente los yacimientos y proponer las actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico y paleontológico. Estas actuaciones se llevarán a cabo, una vez aprobadas por la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Artes de la Comunidad de Madrid, y serán ejecutadas con carácter previo al desarrollo de las obras.

En el caso de aparición de un yacimiento no inventariado previamente, se llevarán a cabo las medidas preventivas que considere dicha Dirección General, de forma que los planes de obra sean compatibles con el programa de dichas actuaciones.

Séptima. Reposición de servicios y vías pecuarias.—Se redactará un proyecto de reposición de las vías pecuarias afectadas, según las determinaciones que establece la Ley 8/1998, de 15 de junio, sobre Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, que tendrá que ser aprobado por la Dirección General de Agricultura de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Octava. Ubicación de canteras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.—De acuerdo a lo indicado en el estudio de impacto ambiental, las zonas de préstamos y vertido de tierras sobrantes para el conjunto de actuaciones que comprende el proyecto de ampliación de Barajas, se ubicarán dentro del recinto aeroportuario, por lo que se deberá realizar un estudio que estime el balance de tierras global y justifique que los emplazamientos previstos para esos usos, tienen suficiente capacidad.

En el caso de que sea necesario obtener materiales de otras zonas exteriores, se identificarán las canteras seleccionadas, que deberán estar autorizadas y contar con los preceptivos planes de restauración.

Si se precisaran otros vertederos, se solicitará autorización a la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. En cualquier caso, se fomentará la recogida selectiva y el reciclado de los residuos de obra, según los principios de gestión contenidos en el Plan Nacional de Residuos de Construcción y Demolición, aprobado por acuerdo del Consejo de Ministros de 1 de junio de 2001, y en los Planes Regionales de Residuos.

Además, los distintos proyectos de construcción incluirán, en su documento de planos y por tanto, con carácter contractual, la localización de las instalaciones auxiliares de obras, zonas de préstamos y de vertederos, así como las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Se considerarán zonas excluidas el LIC de la Cuenca de los ríos Jarama y Henares, las formaciones de vegetación de ribera, los cauces y la banda de 100 metros a cada lado de los cursos de agua, los yacimientos arqueológicos y paleontológicos, y, en general, todas las zonas de interés ecológico, paisajístico, cultural o socioeconómico descritas en el estudio de impacto ambiental.

No obstante se considerarán las siguientes excepciones a lo indicado en el párrafo anterior:

a) Para aquellos proyectos que tengan actuaciones en el Dominio Público Hidráulico el promotor incluirá, en el programa de vigilancia ambiental, las instrucciones técnicas para trabajar en estas zonas.

b) En el caso de los yacimientos arqueológicos y paleontológicos se acordarán, cuando sea necesario, las medidas adecuadas con la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Artes de la Comunidad de Madrid, que permitan compatibilizar la ocupación del terreno con la preservación del yacimiento.

Novena. Medidas compensatorias sobre la afección al LIC de la Cuenca de los ríos Jarama y Henares.—El proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Barajas afecta al río Jarama, que está propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria («Cuencas de los ríos Jarama y Henares») de acuerdo al artículo 4 del Real Decreto 1997/1995 que transpone la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, para su inclusión en la Red ecológica europea «Natura 2000».

La ocupación del río por la franja de seguridad de la pista 15L/33R requiere su desvío y la creación de un nuevo cauce de aguas bajas en una longitud de 1.700 m. También, para la protección de la franja de seguridad de la nueva pista 18L/36R se proyecta el encauzamiento de la margen derecha del río en un tramo de 1.000 m de longitud.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE y del Real Decreto 1997/1995, el estudio de impacto ambiental ha evaluado las repercusiones en el LIC y valorado que, a pesar de la afección que se causará, la solución sobre la configuración de pistas es la única alternativa posible para lograr el objetivo del proyecto, una vez expuestas las razones de interés público de primer orden que justifican la necesidad de este proyecto.

Al objeto de dar cumplimiento a la citada Directiva y al Real Decreto 1997/1995, además de las condiciones sobre protección del sistema hidrológico y sobre la vegetación, la fauna y los hábitats naturales impuestas en esta declaración, y de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, el promotor elaborará un proyecto de medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación de LIC y garantizar la coherencia global de la red «Natura 2000».

De acuerdo con la propuesta de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, órgano competente de la conservación y gestión del espacio afectado, el proyecto de medidas compensatorias incluirá al menos las siguientes prescripciones:

a) Adquisición de la propiedad o de la posesión de fincas.

Para compensar el impacto ocasionado, el promotor adquirirá una serie de fincas dentro del LIC o en otras zonas de interés de la Cuenca de los ríos Jarama y Henares en la Comunidad de Madrid, que posteriormente serán objeto de trabajos de restauración y mejora para recuperar en lo posible las condiciones naturales de la zona, con objeto de compensar los impactos ecológicos producidos que afectan de forma directa a unas 1250 hectáreas, y en particular, compensar la afección al LIC.

Por ello, se proponen las siguientes actuaciones:

1. Adquisición por parte del promotor de aproximadamente 750 hectáreas de terreno, de fincas situadas de manera preferente, total o parcialmente, en la banda definida por la zona de policía de los ríos Jarama y Henares, en una superficie tal que asegure la compensación de la pérdida ecológica que el proyecto genera. De no ser así, la adquisición de fincas que tengan continuidad con el Dominio Público Hidráulico correspondiente

a dichos ríos, a través de otras fincas gestionadas por la Comunidad de Madrid o cuyo proceso de adquisición haya sido comenzado.

En cualquier caso, de manera previa a su adquisición, la propuesta, el calendario de adquisiciones y la fórmula de gestión deberán ser aceptados por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

2. Adquisición por parte del promotor de aproximadamente 500 hectáreas de terrenos situados en otros lugares de la cuenca del Jarama en la Comunidad de Madrid, preferentemente en zonas que reúnan alguna de las siguientes características:

Zonas que alberguen hábitats de especial importancia para la fauna (humedales, zonas de reproducción de especies catalogadas).

Fincas que presenten actualmente problemas de degradación por procesos erosivos, susceptibles de actuaciones de repoblación forestal, particularmente aquellas señaladas por el Plan Forestal de la Comunidad de Madrid como ZES 1 y ZES 2.

Terrenos incluidos en la Red Natura 2000, y particularmente en las zonas C «Degradadas a Regenerar» del Parque Regional en torno a los Cursos Bajos de los ríos Manzanares y Jarama.

Fincas de interés forestal que no presenten actualmente vegetación arbolada y sean susceptibles de repoblación.

También en este caso, de manera previa a su adquisición, la propuesta, el calendario y la fórmula de gestión deberán ser aceptados por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

b) Actuaciones de restauración de hábitats y protección de fauna.

Las actuaciones indicadas dentro de este grupo y su calendario deberán ser aprobadas previamente a su ejecución por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Recuperación de las márgenes del arroyo de San Román (Torremocha del Jarama) y restauración de las márgenes del arroyo de la Galga (TM Talamanca del Jarama y Valdatorres del Jarama).

Repoblación de frondosas en la finca Soto de la Heredad de las Torres (TM Algete).

Repoblación forestal de las laderas de Paracuellos del Jarama (180 hectáreas).

Construcción de un Centro de Recuperación de Fauna Silvestre: La ubicación y características del centro deberán ser determinados por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

Décima. *Integración ambiental.*—En los distintos proyectos de construcción se incluirá, como parte del mismo y en coordinación con el resto de las obras, un proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística, que identifique las zonas objeto de tratamiento especial, entre las que se considerarán, al menos, las siguientes: vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria, zona de instalaciones auxiliares, viarios de acceso a las obras, desmontes, terraplenes, márgenes de arroyos, áreas marginales entre el aeropuerto y el río y zonas de accesos.

Se describirán las labores previas para la preparación de los terrenos antes de la revegetación. Las siembras y plantaciones dentro del recinto aeroportuario se realizarán con especies vegetales que no resulte atractivas para las aves y las actuaciones en las áreas externas se orientarán a reproducir las características particulares de las zonas de vega y márgenes fluviales.

En los proyectos se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de la revegetación.

Las medidas diseñadas en los distintos proyectos de construcción sobre la restauración de las zonas de préstamos y de los vertederos de tierras sobrantes deberán coordinarse, de forma que se eviten contradicciones o incompatibilidades entre las soluciones propuestas.

Undécima. *Comisión de seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM).*—La CSAM deberá estar constituida en el plazo de dos meses a partir de la publicación de la presente declaración y asumirá las funciones que en la actualidad realiza la Comisión de Vigilancia del Ruido que fue creada por Resolución de 10 de abril de 1996 de la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, y que a partir de la fecha de la constitución de la nueva Comisión quedará disuelta.

Esta Comisión tendrá las funciones de seguimiento y control del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollen durante las fases de construcción y operación del proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas.

La Comisión estará formada por tres representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental, dos de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo, uno de AENA, en calidad de promotor, uno de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, responsable de la gestión territorial ambiental en

la zona de actuación, y un representante de cada uno de los ayuntamientos afectados por las obras de ampliación, que son: Madrid, San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Paracuellos del Jarama y San Fernando de Henares. Asimismo, el resto de los ayuntamientos afectados por la huella de ruido tendrán un representante para el conjunto de todos ellos elegido por los mismos.

La presidencia será conjunta y corresponderá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. La secretaría corresponderá al promotor del proyecto.

Con carácter informativo y de forma puntual, el resto de los ayuntamientos afectados por el ruido podrán participar en las reuniones de la Comisión, siempre que previamente así lo soliciten.

Duodécima. *Seguimiento y vigilancia.*—El promotor redactará un programa de vigilancia ambiental, incluido en el sistema de gestión medioambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y establecidas en las condiciones de esta declaración. El programa de vigilancia ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El programa de vigilancia determinará la forma en la que se llevará a cabo el seguimiento y definirá el tipo de informes, su frecuencia y el periodo de emisión. Por tanto, el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes aspectos:

Objetivo de control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Parámetros sometidos a control.

Lugar de inspección.

Periodicidad de los muestreos.

Umbrales críticos para el parámetro sometido a control.

Medidas preventivas y correctoras complementarias a adoptar en caso de que se alcance los umbrales críticos.

Necesidades de personal técnico, método de trabajo y material necesario.

Tipo de documentación generada sobre cada control.

Los informes deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones. Será una excepción a este criterio general la vigilancia del cumplimiento del proyecto de medidas compensatorias, que también será competencia de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

AENA como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra integrada para el conjunto de las actuaciones que comprenden la ampliación del aeropuerto, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de la obra, se responsabilizará de la ejecución de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y la emisión de los informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, desde la fase de oferta hasta la finalización de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa de vigilancia incluirá la remisión de los siguientes informes, además de los que, en su caso, determine el proyecto de medidas compensatorias:

Antes del inicio de las obras:

a) Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

b) Programa de vigilancia y seguimiento ambiental para la fase de obras, indicando expresamente los recursos humanos y materiales asignados.

c) Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de las obras, indicando los recursos humanos y materiales asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

Informes semestrales durante la fase de obras en relación a los siguientes aspectos:

a) Actuaciones realizadas sobre descontaminación de suelos, a las que se refiere la condición 1.

b) Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico y resultados del seguimiento sobre la calidad de las aguas y control de los niveles piezométricos, a las que se refiere la condición 1.

c) Medidas sobre gestión de la tierra vegetal, a las que se refiere la condición 2.

d) Medidas sobre protección de la calidad del aire durante las obras, a las que se refiere la condición 3.

e) Medidas sobre protección acústica durante las obras, a las que se refiere la condición 4.

f) Vallado para la protección de la vegetación y los hábitats naturales, y medidas para la protección de la fauna, a las que se refiere la condición 5.

g) Resultados del seguimiento arqueológico y paleontológico de las obras, al que se refiere la condición 6.

h) Medidas para la reposición de servicios y vías pecuarias, a las que se refiere la condición 7.

i) Ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares conforme a las zonas de exclusión, según se refiere en la condición 8.

j) Evolución del movimiento de tierras y de las necesidades de préstamos y vertederos, según se refiere en la condición 8.

Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberá detallar, al menos, los siguientes aspectos:

a) Actuaciones desarrolladas en relación al programa de descontaminación de suelos, al que se refiere la condición 1.

b) Medidas desarrolladas sobre la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, y control de los niveles piezométricos, a las que se refiere la condición 1.

c) Medidas sobre protección de la calidad del aire realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 3.

d) Medidas sobre protección acústica realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 4.

e) Medidas desarrolladas sobre la protección de la vegetación, la fauna y los hábitats, a las que se refiere la condición 5.

f) Actuaciones de protección del patrimonio arqueológico y paleontológico realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 6.

g) Medidas de reposición de servicios y vías pecuarias realmente ejecutadas, a las que se refiere la condición 7.

h) Medidas compensatorias ejecutadas, a las que se refiere la condición 9.

i) Actuaciones realmente ejecutadas en relación al proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística, al que se refiere la condición 10.

j) Programa de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

Informes semestrales durante tres años a partir del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán los siguientes aspectos:

a) Evolución de las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico adoptadas, y control de los niveles piezométricos, a las que se refiere la condición 1.

b) Evolución y resultados de los programas de actuaciones sobre el seguimiento y control de la calidad del aire, a los que se refiere la condición 3.

c) Estado y efectividad de las medidas de protección acústica realizadas y del plan de aislamiento acústico desarrollado, según indica la condición 4.

d) Evolución de las labores de revegetación de riberas, recreación de hábitats y en general de todas las medidas contempladas en las condiciones 5 y 9.

e) Evolución de las labores de revegetación definidas en la condición 10.

Trimestralmente desde la puesta en funcionamiento de las dos nuevas pistas:

a) Datos de la red de medidores de contaminación atmosférica.

b) Datos de la red SIRMA.

Se emitirán informes especiales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de operación.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

Decimotercera. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Aviación Civil remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de cada uno de los proyectos constructivos en los que el proyecto de ampliación se divida, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de las prescripciones que se establecen en la presente declaración de impacto ambiental. También remitirá dentro de los plazos establecidos en las corres-

pondientes condiciones de esta declaración toda la documentación que se refiere a continuación:

a) Estudio sobre la caracterización y programa de actuaciones a desarrollar en relación a la posible existencia de suelos contaminados y programas de actuación en relación a la desecación de las charcas, en su caso, a los que se refiere la condición 1.

b) Estudio sobre las medidas de acondicionamiento hidráulico del río Jarama, estudio hidrogeológico, medidas para la protección de las aguas durante la fase de obras y el plan de gestión de aguas residuales, a los que se refiere la condición 1.

c) Medidas para la gestión de la tierra vegetal, a las que se refiere la condición 2.

d) Estudio y delimitación de los hábitats prioritarios afectados por las obras, al que se refiere la condición 5.

e) Estudio de detalle sobre los movimientos de aves en el entorno de las charcas del interior del aeropuerto, al que se refiere la condición 5.

f) Programa de actuaciones compatible con el plan de obras sobre la protección del patrimonio arqueológico y paleontológico, al que se refiere la condición 6.

g) Proyecto de reposición de vías pecuarias, al que se refiere la condición 7.

h) Delimitación de las zonas excluidas y estudio sobre la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones de obra, al que se refiere la condición 8.

i) Plan de medidas compensatorias, al que se refiere la condición 9.

j) Proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, al que se refiere la condición 10.

k) Programa de vigilancia ambiental, al que se refiere la condición 12.

La Dirección General de Aviación Civil remitirá para su aprobación por parte de la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM), en los plazos determinados por el condicionado de esta declaración de impacto ambiental, la siguiente documentación adicional:

a) Estudio de emisiones e inmisiones, estudio de diseño de la red de vigilancia de la calidad del aire, programas de actuaciones sobre los equipos de tierra, medidas para el control de las emisiones de COVs y el plan de gestión de la actividades en las plataformas R5 y R6 y en el dique sur, a los que se refiere la condición 3.

b) Estudio acústico sobre los nuevos viarios de acceso y la remodelación de la urbanización actual, al que se refiere la condición 4.

c) Plan de aislamiento acústico y programas de actuaciones en relación al ruido producido por las operaciones de las aeronaves, operaciones en tierra y pruebas de motores, y el plan de gestión de las actividades en las plataformas, a los que se refiere la condición 4.

d) Estudio sobre la reordenación y ampliación de la red SIRMA y programa operativo de seguimiento y control del ruido, a los que se refiere la condición 4.

Adicionalmente se remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la entrada en funcionamiento de las nuevas pistas, el estudio de evaluación de riesgos de las instalaciones de suministro de combustibles, contempladas en el proyecto de ampliación del aeropuerto.

Decimocuarta. *Financiación de las Medidas Protectoras, Correctoras y Compensatorias.*—Todos los datos y criterios relacionados con la ejecución de las medidas preventivas y correctoras, tanto los contemplados en el estudio de impacto ambiental como en la presente declaración de impacto ambiental, figurarán en los proyectos de construcción, justificadas en la memoria, definiendo su diseño y localización en los planos, exigencias técnicas en el pliego de prescripciones y su definición económica en el presupuesto.

Las medidas compensatorias, de acuerdo con lo indicado en la condición novena, serán objeto también de un proyecto específico.

También se valorarán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la Ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 30 de noviembre de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid.	—
Confederación Hidrográfica del Tajo	X
Instituto Tecnológico Geominero de España	—
Dirección del Gabinete de la Presidencia de la Comunidad de Madrid	—
Dirección General de Turismo de la Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Comercio de la Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Infraestructuras del Transporte de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Educación de la Comunidad Autónoma de Madrid.	—
Dirección General de Educación y Promoción Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	—
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid	X
Área de Contaminación Atmosférica. Centro Nacional de Sanidad Ambiental del Ministerio de Sanidad y Consumo	—
Cátedra de Ingeniería Ambiental. E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad Politécnica de Madrid ..	—
Cátedra de Planeamiento Urbanístico. Escuela Técnico Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid	—
Centro de Investigación de Espacios Naturales Protegidos	—
Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas	—
Asociación Española de Limnología. Facultad de Biología. Departamento de Biología Vegetal y Ecología	—
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias Biológicas. Universidad Autónoma de Madrid	—
ADENA	—
AEDENAT	—
Ecologistas en Acción	—
FAT	X
Greenpeace	—
SEO	X
Asociación Ecologista «El Soto»	—
Comaden (Coordinadora Madrileña Defensa de la Naturaleza).	—
La Casa Verde	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Ayuntamiento de Madrid	X
Ayuntamiento de Alcobendas	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes	X
Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama	X
Ayuntamiento de Colmenar Viejo	X
Ayuntamiento de Tres Cantos	X
Ayuntamiento de El Molar	—
Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix	X
Ayuntamiento de Valdetorres de Jarama	X
Ayuntamiento de Fuente El Saz de Jarama	—
Ayuntamiento de Algete	X
Ayuntamiento de Cobeneja	X
Ayuntamiento de Ajalvir	—
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de San Fernando de Henares	—
Ayuntamiento de Mejorada del Campo	X
Ayuntamiento de Velilla de San Antonio	—
Ayuntamiento de Pedrezuela	—
Ayuntamiento de Valdeolmos	—
Ayuntamiento de Loeches	—
Ayuntamiento de Arganda del Rey	X
Ayuntamiento de Coslada	X
Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid	X
Ayuntamiento de Campo Real	X
Entidad Local Menor Belvis de Jarama (Ayuntamiento de Pedáneo de Paracuellos de Jarama)	—
Ayuntamiento de Santos de la Humosa	—
Ayuntamiento de Santorcaz	—
Ayuntamiento de Pozuela de las Torres	—
Ayuntamiento de Alcalá de Henares	X
Ayuntamiento de Villalbilla	X
Ayuntamiento de Valverde de Alcalá Anchuelo	X
Ayuntamiento de Corpa	—
Ayuntamiento de Olmeda de las Fuentes	—
Ayuntamiento de Villar del Olmo	X
Ayuntamiento de Nuevo Baztán	X
Ayuntamiento de Pozo de Guadalajara	—
Áyuntamiento de Pioza	—
Ayuntamiento de Loranca	—
Ayuntamiento de Valderachas	—
Asociación de Vecinos de la «Urbanización la Granjilla»	X
Mancomunidad de Propietarios «Urbanización Embajada»	X
Asociación de Vecinos de «San Roque»	—
Urbanización Prado Norte. Att. D. Alejandro Gregorio Sánchez.	X
Asociación de Vecinos de Tres Cantos	—
Asociación de Vecinos El Fresno de Fuente del Fresno	X
Asociación de Vecinos «La Espasión de San Lorenzo»	—
Plataforma Contra El Ruido de Barajas	—
Entidad de Conservación de La Moraleja	X
Comunidad de Propietarios «Urbanización Los Porches»	—
Federación Regional de Asociaciones de Vecinos	X
Asociación Española Contra El Ruido de los Aviones	—
Asociación Contra El Ruido de Ciudad Santo Domingo	X
Cooperativa de Viviendas Los Berrocales del Jarama	X
Asociación Amigos de la Tierra	X
Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA)	X

En el conjunto de informes recibidos se han identificado algunos que únicamente expresan opiniones sobre cuál es la mejor alternativa FSAM, otros que realizan reclamaciones, y por último otros que plantean estudios o informaciones que debieran ser incluidos en el estudio de impacto ambiental.

En algunos casos, se trata de informes muy similares, o incluso iguales, pero se formulan indicaciones de procedimiento, indicaciones de carácter técnico general y otras indicaciones de carácter local.

Han presentado un documento común las siguientes entidades:

Algete, Coslada, Mejorada del Campo, Paracuellos del Jarama (grupos municipales de IU y PSOE), Rivas-Vaciamadrid, San Fernando de Henares, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Valdetorres del Jarama. Nuevo Baztán, Pozuelo del Rey, GAN-Ecologistas en Acción. Talamanca del Jarama, Tres Cantos.

Amigos de la Tierra, Federación Regional de Asociaciones de Vecinos, Asociación de Vecinos de la Granjilla, Asociación «Alonso Ojeda».

Asociación de Propietarios «El Fresno», Entidad de Conservación de La Moraleja.

Asociación contra el ruido de Ciudad Santo Domingo, Mancomunidad «Monte Albillo».

En cuanto a temas específicos es el ruido el tema más tratado. La contaminación atmosférica y las afecciones a recursos naturales les siguen.

Ha sido objeto de crítica desde distintos puntos de vista la consideración inadecuada del modo ferroviario, de optimación gestión infraestructuras, hipótesis incorrectas sobre tamaños de aeronaves, etc.

Se han mostrado rechazos al proceso de selección de emplazamientos; rechazos del proceso de generación alternativas, falta de concreción de impactos en Campo Real/Santorcaz (especialmente ruido), etc.

En el tema del ruido son múltiples y variadas las cuestiones suscitadas, destacando:

Rechazo a la utilización de los índices Leq y criterios de calidad.

Exigencia de estudios sobre percepción subjetiva de molestias y afectación a propiedades.

También se sugiere que en caso de seguir utilizando los actuales índices se rebajen los umbrales considerados y se establezcan limitaciones operativas para cumplir con criterios de calidad ambiental.

La contaminación atmosférica es otro tema de preocupación recurrente en muchos de los escritos presentados.

El estudio de impacto ambiental ha tratado detalladamente este tema, en la comparación de alternativas (capítulo 4) y en la descripción de impactos del proyecto de ampliación de Barajas (capítulos 7 y anexos II, VI y VII). Se ha modelizado las emisiones de partículas de polvo y emisiones contaminantes de los vehículos de obra, durante la construcción, y las emisiones procedentes de aeronaves, vehículos de obra, durante la construcción, y las emisiones procedentes de aeronaves, vehículos de tierras, equipos de apoyo en tierra, aparcamientos y tráfico en accesos, para la fase de operación. También se ha realizado un estudio de emisiones de olores procedentes de hidrocarburos.

Se ha suscitado la realización de estudios de riesgos de instalaciones de almacenamiento y distribución de hidrocarburos y de operaciones de aeronaves.

En varios escritos se incluye la sugerencia del estudio del desmantelamiento del aeropuerto de Barajas.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas comprende las siguientes actuaciones principales:

Pista de vuelo 15L-33R y rodaduras asociadas: La nueva pista de vuelo 15L-33R tendrá una longitud de 3.500 metros, anchura de 45 metros y márgenes de 7,5 metros. La pista es protegida por una franja de 300 metros de anchura (150 metros a cada lado del eje) extendiéndose 60 metros antes (en el sentido de alejamiento de las pistas) de cada una de las cabeceras.

Pista de vuelo 18L-36R y rodaduras asociadas: La nueva pista de vuelo 18L-36R tendrá una longitud de 3.500 metros, anchura de 60 metros y márgenes de 7,5 metros. La pista es protegida por una franja de 300 metros de anchura (150 metros a cada lado del eje) extendiéndose 60 metros antes (en el sentido de alejamiento de las pistas) de cada una de las cabeceras. En este proyecto se incluye la construcción de una plataforma de deshielo de aeronaves.

Plataforma del Satélite, remotos y rodaduras: El objetivo de este proyecto es dotar al edificio satélite de una plataforma de estacionamiento y servicio de aeronaves hasta categoría F con capacidad para 26 estacionamientos asistidos por pasarela y 16 estacionamientos remotos.

La plataforma cuenta con un sistema de calles de rodadura de conexión con las pistas de vuelo, dos calles de rodadura alrededor de la plataforma, dos salidas rápidas en la pista 15R-33L para aterrizajes en configuración Norte, tres salidas rápidas en la pista 18R-36L para aterrizajes en configuración Sur y una plataforma de deshielo para despegues en configuración Norte.

La ejecución de estas tres obras implica la realización de otros proyectos e instalaciones complementarias. Los principales son:

Desvío de los arroyos de Tía Martina-La Plata y Valdebebas: La finalidad de estas actuaciones es el encauzamiento de corrientes superficiales como consecuencia de que el edificio satélite y la plataforma afectan a los cauces actuales a cielo abierto de estos tres arroyos.

Prolongación del túnel de servicios aeroportuarios (TSA): Con el fin de comunicar a los futuros edificios terminales a través del APM (Automated People Mover), SATE (Servicio Automatizado de Transporte de Equipajes) y tránsito rodado de vehículos de servicios aeroportuarios, se ha previsto la prolongación del túnel de servicios aeroportuarios existente en una longitud aproximada de 1.270 metros atravesando la plataforma del Satélite y con salida en sentido Sudoeste. Es necesaria la ejecución adicional de tres embocaduras de abordaje a las edificaciones de Dique y Satélite.

Remodelación de la urbanización actual y enlace con el Nuevo Edificio Terminal: El enlace de Nuevo Edificio Terminal con los terminales existentes consiste en conectarlo por el lado tierra mediante la prolongación de la Avenida de la Hispanidad (N-100) hasta el Eje Transversal con un túnel en la Zona Industrial Nº 1 de IBERIA y la prolongación de la vía de servicio existente hasta la glorieta de Paracuellos.

Centro de distribución de combustible: Su función es garantizar el suministro de combustible a las 101 aeronaves que estacionen en el Nuevo Área Terminal.

Vía de servicio de mercancías: El objetivo es dotar al aeropuerto de un vial para canalizar el transporte de mercancías entre el Nuevo Área Terminal y el Centro de Carga. Dicho vial discurrirá por el interior del aeropuerto, principalmente entre la actual pista 15-33 y la futura 15L-33R.

Otros proyectos complementarios o auxiliares al proyecto principal pero cuya titularidad no corresponde a AENA son:

Segundo tramo del desvío-soterramiento de la carretera M-111, cuyo promotor es la Comunidad de Madrid.

Desvío-soterramiento de líneas eléctricas de alta tensión, que corresponden a distintas compañías eléctricas.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El proyecto nace a partir de los trabajos de planificación conocidos genéricamente como el Proyecto Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid (FSAM), cuya principal conclusión es la ampliación del aeropuerto de Barajas, y el reemplazo posterior por un nuevo aeropuerto, ya que los plazos necesarios para la entrada en servicio de un nuevo aeropuerto no serían inferiores a 12 años, con lo que a partir del año 2004 el aeropuerto de Barajas se encontraría en situación de grave congestión con pérdida de competitividad y de mercado.

Como alternativas para la configuración de la ampliación se consideraron cinco posibilidades, a partir de las cuales se optó por la consistente en la construcción de dos nuevas pistas con orientaciones 15-33 y 18-36, quedando una configuración final de cuatro pistas paralelas dos a dos.

El Estudio incluye una descripción del proyecto donde resume las características de las principales actuaciones y las de otras instalaciones complementarias; además de señalar las acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, tanto en la fase de construcción como en la fase de operación.

En el inventario ambiental se analizan los diferentes factores del medio: clima, calidad del aire, geología, hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje, usos del suelo, arqueología y aspectos socioeconómicos. En el ámbito de estudio se ve afectada un área que forma parte de un LIC (Lugar de Interés Comunitario) propuesto por la Comunidad de Madrid; denominado «Cuenca de los ríos Jarama y Henares», que se concreta en una banda de 100 m de anchura en ambas márgenes del río Jarama.

Toda la zona objeto de estudio está declarada como área de máximo interés arqueológico y, concluidas las prospecciones previas se constató también la existencia de al menos trece yacimientos paleontológicos.

En el Estudio de impacto se identifican los impactos ambientales más significativos, utilizando técnicas cuantitativas para la evaluación de algunos impactos parciales (acústico, emisiones atmosféricas, concentración y deposición de partículas de polvo procedente de maquinaria de obra y emisión y dispersión de olores).

También se definen los criterios de valoración de los impactos parciales (signo, intensidad, extensión, interacción, duración, reversibilidad, recuperabilidad) y su clasificación en las categorías que determina el anexo I del Real Decreto 1131/1988 (compatibles, moderados, severos o críticos).

Seguidamente se elabora una matriz de relaciones entre acciones de proyecto y factores ambientales para las fases de construcción y operación del aeropuerto, y para cada factor ambiental se describen los impactos ocasionados por las acciones del proyecto con incidencia potencial significativa.

La mayoría de los impactos en la fase de construcción se valoran como compatibles y moderados, aunque los impactos sobre el desvío y soterramiento del río Jarama y los arroyos, la alteración de la red de drenaje natural, la pérdida de la potencialidad agrológica de los suelos, el desbroce y despeje de la vegetación por desvío de cauces y nuevos encauzamientos, la afección y pérdida de hábitats faunísticos y la afección a los usos forestales, vías pecuarias y yacimientos arqueológicos y paleontológicos, se estiman severos. Se considera positivo el efecto sobre el empleo.

Durante la fase de operación la mayoría de los impactos previsible se valoran como moderados o compatibles, exceptuando el impacto sobre el empleo, la actividad económica y el sistema territorial, que se consideran positivo.

En el Estudio de Impacto Ambiental se indica una serie de medidas protectoras, correctoras y compensatorias. Entre ellas, para compensar la afección al LIC del río Jarama, se propone recuperar los hábitats fluviales y revegetar las riberas del Jarama entre Belvis y el puente de San Fernando sobre la N-II. Respecto a la pérdida de hábitats faunísticos, adoptarán

medidas de manejo de la fauna durante la fase de obras, la reposición de lugares de refugio y nidificación; y para compensar la afección a poblaciones singulares de aves por la desecación de charcas, se construirá un nuevo humedal en la margen derecha del río Jarama, al norte del puente de la carretera M-110. Otras medidas son la reposición de las vías pecuarias afectadas, la realización de numerosas intervenciones arqueológicas y paleontológicas, el tratamiento de las aguas residuales y las aguas pluviales en separadores de hidrocarburos antes de su vertido a cauce y, para corregir los impactos acústicos, se establecerá un procedimiento de disciplina del tráfico aéreo y se elaborará un plan de aislamiento acústico.

El estudio concluye con el Programa de Vigilancia Ambiental, el cual define los criterios generales y los objetivos de vigilancia y control para las fases de construcción y la fase de operación, así como la tipología de informes que serán emitidos durante el período de vigilancia.

El Estudio de Impacto se acompaña del preceptivo Documento de Síntesis.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones de carácter ambiental más significativas presentadas durante la información pública

Resumen del informe sobre las alegaciones presentadas al estudio de impacto ambiental correspondiente al proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid.

Se han recibido en total 454 alegaciones, de las que algunas están firmadas por más de un alegante.

La relación de alegantes que han remitido escritos es la siguiente:

Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid.
Ayuntamiento de Alcobendas.
Ayuntamiento de Algete.
Ayuntamiento de Arganda del Rey.
Ayuntamiento de Cobeña.
Ayuntamiento de Colmenar Viejo.
Ayuntamiento de Coslada.
Ayuntamiento de Fuente el Saz de Jarama.
Ayuntamiento de Loeches.
Ayuntamiento Madrid. Rama de Medio Ambiente, Salud y Consumo.
Ayuntamiento de Mejorada del Campo.
Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.
Ayuntamiento de Pedrezuela.
Ayuntamiento del Real Sitio de San Fernando de Henares.
Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid.
Ayuntamiento de San Agustín de Guadalix.
Ayuntamiento de San Fernando de Henares.
Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.
Ayuntamiento de Talamanca de Jarama.
Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz.
Ayuntamiento de Tres Cantos.
Ayuntamiento de Valdetorres de Jarama.
Ayuntamiento de Velilla de San Antonio.
Mancomunidad Caraquiz, Sociedad de Pescadores Río Sorbe (Uceda-Guadalajara), Asociación para la recuperación del bosque autóctono (Madrid), Asociación Ecologista del Jarama «El Soto», Asociación de Vecinos «la Unión» (Coslada) y Plataforma Jarama Vivo (Madrid-Región).
Grupo Municipal Izquierda Unidad (Madrid).
Grupo Municipal Izquierda Unidad (Cobeña).
Grupo Municipal Izquierda Unidad (Paracuellos de Jarama).
Grupo Municipal PSOE (Paracuellos de Jarama).
Grupo Municipal Socialistas-Progresistas del Ayuntamiento de Madrid (Madrid).
Grupo Socialistas-Progresistas de la Asamblea de Madrid (Madrid).
Izquierda Unida Comunidad de Madrid (Madrid).
Unión Sindical de Madrid-Región de Comisiones Obreras (Madrid).
ADEMPA Asociación para la Defensa del Medio de Palacios (Burgos).
Amigos de la Tierra-España (Madrid).
Asociación Contra el Ruido de Ciudad Santo Domingo (Ciudad Santo Domingo).
Asociación Ecologista del Jarama «El Soto» (Mejorada del Campo).
Asociación Española Contra el Ruido de Aviones (Madrid).
Asociación Centro Cultural «La Bufanda» (Coslada).
COAGRET Coordinadora de Afectados por Grandes Embalses y Traveses (Zaragoza).
Ecologistas en Acción (Madrid).
Ecologistas en Acción de San Fernando-Coslada.
Entidad de Conservación de La Moraleja (La Moraleja).
Plataforma Medioambiental del Municipio de Algete (Algete).

Asociación de Propietarios de Chalets y Parcelas de Fuente del Fresno.
Asociación de Vecinos Parque Henares (San Fernando de Henares).
Asociación de Vecinos «Federación Regional» de Madrid.
Asociación para la Defensa de Belvis de Jarama (Paracuellos de Jarama).

Asociación de Vecinos Fleming (Coslada).
Asociación de Vecinos Jarama (San Fernando de Henares).
Comunidad de Propietarios de Ciudad Santo Domingo (Ciudad Santo Domingo).
Comunidad de Propietarios de la Urbanización La Granjilla (La Granjilla).
Comunidad Propietarios de la «Urbanización La Embajada».
Cooperativa de Viviendas «Los Berrocales del Jarama» (Paracuellos de Jarama).
Federación Regional Asociación de Vecinos de Madrid (Madrid).
Dos empresas (Sociedades Anónimas).

Trescientas ochenta y nueve alegaciones de particulares, algunas firmadas por más de una persona, con lo que el número total de particulares alegantes asciende a 700.

En las 454 alegaciones hay un cierto número de ellas iguales por lo que agrupando las alegaciones con igual contenido, se han diferenciado 45 alegaciones con distinto contenido.

Entre los aspectos ambientales más significativos de las alegaciones están los siguientes:

La Consejería de Medio ambiente de la Comunidad de Madrid hace referencia a los siguientes aspectos: En relación a las excavaciones y rellenos, la DIA deberá indicar aquellas medidas que se consideren necesarias para aminorar los previsibles efectos negativos que estas actividades producirán sobre el medio e incluir claramente los emplazamientos propuestos para verter.

Respecto a las afecciones a cauces, señala que debería haberse incluido un resumen del estudio aeronáutico que justifique la adopción de la solución elegida para la nueva pista 15/33. La actuación de encauzamiento del río Jarama se deberá plantear, no como una actuación dura de encauzamiento rígido, sino con soluciones más blandas que permitan el crecimiento de la vegetación en la zona de riberas. Deberá realizarse un estudio hidrológico que determine la afección de las obras al sistema hidrológico en su conjunto. Igualmente deberá estudiarse en profundidad el funcionamiento hidráulico de la superficie ya transformada para el caso que sea necesario la apertura prolongada de las presas de cabecera, con objeto de prevenir inundaciones en la zona. Los proyectos de construcción deberán tener estudios de detalle de la afección a cada uno de los arroyos afectados, con objeto de establecer medidas correctoras concretas para cada caso. Con objeto de compensar las afecciones al río Jarama deberá plantearse la restauración integral del río en este tramo, en ambas márgenes, y en una superficie suficiente que la Consejería de Medio Ambiente podrá establecer.

La afección al acuífero deberá analizarse en el estudio hidrológico mencionado en el punto anterior para conocer con mayor detalle dicha afección y las consecuencias que tendrá sobre el medio, incluyendo las alteraciones que se produzcan sobre la vegetación y sobre el río. Deberá considerarse el establecimiento de todas aquellas medidas que aminoren la intensidad de los impactos detectados. Se estudiará la posibilidad de disminuir el tiempo de afección de las obras sobre el acuífero. Dado que las obras previstas van a producir alteraciones del flujo de las aguas subterráneas, ante la posibilidad de que se produzcan migraciones de la contaminación histórica de hidrocarburos, se indica que se considera aconsejable, de manera previa a la ejecución de los trabajos, la realización de un proyecto de caracterización de suelos, para que en base a los modelos hidrológicos de la zona se realice una valoración de la potencial migración de estos contaminantes. Pide mayor definición sobre el destino final de las aguas pluviales susceptibles de producir contaminación, tras ser tratadas en un separador de hidrocarburos.

En cuanto a la vegetación, los proyectos constructivos deberán redactar los correspondientes Planes de Restauración de las áreas afectadas, la vegetación existente de ribera deberá respetarse siempre que sea posible y en el cauce artificial del río Jarama se procederá a la reconstrucción del ecosistema ripícola. Respecto a la fauna, es necesario plantear medidas compensatorias que no deben restringirse exclusivamente a la zona de obras, sino que deberán ejecutarse a lo largo del río Jarama, con la finalidad de reconstruir el hábitat faunístico ofreciendo alternativas a las especies que lo perderán como consecuencia del proyecto.

Se indica que es necesario tener en consideración las Directivas Europeas de Calidad del Aire Ambiente, así como los umbrales establecidos en las Directivas hijas, entre ellas las de los óxidos de nitrógeno, respecto

a las emisiones contaminantes. La DIA debería articular medidas correctoras para la planta de cogeneración. Deberá establecerse una Comisión de Control Atmosférico, donde estará representada la CAM, con objeto de controlar y adoptar medidas adecuadas en relación con el control de la calidad del aire y se habilitará una Red de Control de Calidad del Aire, que quedará conectada a la Red de control existente en la Consejería de Medio Ambiente, estableciendo nuevas medidas de control, y nuevas estaciones, que se ubicarán y cuantificarán tras un estudio de localización de dichas estaciones, previamente aprobado por la citada Comisión de Control Atmosférico, y que cubrirán, como mínimo, las zonas afectadas por las rutas de entrada y salida de aviones.

En relación con la contaminación acústica, propone elaborar un Plan de Aislamiento Acústico indicando que será de cumplimiento lo establecido en la Directiva 92/14/CEE, de 2 de marzo de 1992, relativa al uso de aviones objeto del anexo 16 del convenio relativo a la aviación civil internacional y la Directiva 80/51/CEE, del Consejo, de 20 de diciembre de 1979, relativa a la limitación de las emisiones sonoras de las aeronaves subsónicas. Propone que las medidas de aislamiento acústico de viviendas propuestas en el EsIA se hagan extensivas a todas aquellas zonas que se delimitarán en un Mapa de Ruido, confeccionado con el condicionante de que los niveles de inmisión de ruido en el ambiente interior, debido al ruido de aviones, se sitúe por encima de los 35 dB(A) en período diurno y 30 dB(A) en período nocturno, de acuerdo con la normativa vigente, y cuya clasificación de suelo sea suelo urbanizable y esté aprobada con anterioridad a la fecha de publicación de la DIA. Se establecerá un Plan de Vigilancia de Ruido, elaborado por la Comisión de Control Atmosférico, donde estará representada la CAM. Se habilitará una Red de Control de Ruido, tras un estudio de localización de estaciones, previamente aprobado por la citada Comisión de Control Atmosférico.

Por último, señala que como las actuaciones afectarán al LIC ES3110001 «Cuenca de los ríos Jarama y Henares», en cumplimiento del artículo 6.º de la Directiva 92/43/CEE, deberá procederse a la adopción de medidas compensatorias que garanticen la integridad del lugar.

El Ayuntamiento de Alcobendas hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, y entre sus comentarios cabe destacar los siguientes: la afección a los arroyos de Las Zorreras y de la Vega; indica el deterioro que va a suponer en el paisaje y proponen como medida compensatoria con objeto de minimizarlo, disponer una pantalla arbórea desde la actual depuradora del arroyo de la Vega hasta la ribera del río Jarama; señala que la reposición de la vegetación afectada debería tratar de restablecer las condiciones iniciales y hace mención al efecto que esa alteración tendrá en la fauna; indica que la afección sobre vías pecuarias es irrecuperable y que el municipio pierde las alternativas de sustitución, sustituyéndose unos terrenos de alto valor ecológico del municipio por otros de mucho menos valor e inferior superficie en los municipios colindantes y también que en la reposición del resto de caminos y pasos tradicionales, los nuevos trazados suponen varios kilómetros más de rodeo y desaparecen todos los usos y costumbres tradicionales asociados a estas rutas; pide que se mantenga una vía de acceso entre la nueva pista 18L/36R y el río Jarama. En cuanto a la contaminación atmosférica y acústica, propone la instalación de estaciones automáticas que incluyan nuevos parámetros y que se respeten las rutas establecidas.

El Ayuntamiento de Algete hace referencia en su alegación a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien destaca su exposición en relación al ruido las siguientes solicitudes: Certificación de las rutas y pistas y cierre de la Base Aérea de Torrejón, utilización de los indicadores establecidos en la propuesta de directiva (LDEN, LNIGHT, relación dosis-efecto, y además L_{max} , L_5 y L_{10}) y se expresará el número de personas afectadas a partir de Leq_{noche} 45 dB(A) y Leq_{den} 55 dB(A). Asimismo se expresará la superficie afectada y realización de mapas, planes e informes de ruido según lo indicado en la futura Directiva de ruido y compensación económica por pérdida del valor patrimonial y uso del suelo.

El Ayuntamiento de Arganda del Rey, indica que se debería apostar por la opción de ampliación de una sola pista en orientación 18/36 y, en todo caso efectuar la ampliación de forma escalonada de forma que sólo si se demostrara que es insuficiente, se hiciera la paliación de la segunda pista. Se solicita que se efectúe un estudio pormenorizado de los niveles sonoros presentes y futuros. De superarse determinados niveles, se debería solicitar las compensaciones económicas necesarias para acometer aislamientos acústicos en las edificaciones de Arganda del Rey.

El Ayuntamiento de Fuente el Saz de Jarama solicita una declaración negativa como consecuencia del incremento de la afección acústica y de los graves impactos al medio natural y al patrimonio cultural y arqueológico.

El Ayuntamiento de Madrid, Rama de Medio Ambiente, Salud y Consumo requiere la realización de ensayos de bombeo y aforos en el río Jarama al objeto de poder estimar con mayor precisión los caudales de bombeo y la detracción que se producirá en los caudales circulantes por el río. Indica que dado que existe dentro del PGOUM-97 un Plan PET.13, sería deseable que el proyecto compensatorio para la recuperación de las riberas del Jarama, se realizara en este marco. Señala que no se analiza el impacto derivado de la contaminación lumínica y que la falta de detalle en la definición de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, así como en el PVA, cuestiona su posible ejecución y viabilidad en muchos casos.

El Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama pide que se adecue el estudio de la huella sonora a la flota de aeronaves que se encuentre realmente en vuelo y que se realicen las medidas de insonorización de acuerdo ese estudio; que se controle la contaminación atmosférica y que se instalen en el término municipal estaciones automáticas de control. También propone que se evite la afección al río Jarama modificando la distancia entre las pistas y en cualquier caso que se establezcan medidas correctoras compensatorias en coordinación con el Ayuntamiento.

El Ayuntamiento del Real Sitio de San Fernando de Henares ratifica las alegaciones del resto de los municipios afectados.

El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes también hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien profundiza en conceptos tales como el impacto sobre el paisaje y relieve, la contaminación del suelo debidos a las plantas de hormigón y de aglomerado asfáltico y plantas de maquinaria, así como a la pérdida de suelo y su calidad, la aportación de contaminantes del tráfico rodado en N-II, M-40, y futuras M-45, M-50 y radial a Guadalajara que junto con las de los aviones, puede provocar niveles de NOx y COx que podrían superar los valores mínimos de calidad del aire. Propone como medida compensatoria liberar otros yacimientos de igual rango de la cuenca del Jarama, aguas arriba y aguas abajo del área de influencia.

El Ayuntamiento de Talamanca de Jarama alega en relación al ruido, mostrándose en desacuerdo con el indicador Leq utilizado y con el hecho de estar fuera de la huella sonora a pesar de la incidencia que tiene el ruido de los aviones en su municipio.

El Ayuntamiento de Tres Cantos alega únicamente en relación al ruido, mostrándose en desacuerdo con el indicador Leq utilizado y solicitando un mayor control sobre la dispersión de las rutas ya que municipios que en teoría no resultan afectados lo son en la práctica. Pide que se realice un Plan de Vigilancia sobre la incidencia acústica.

Los Ayuntamientos de San Agustín de Guadalix y de Pedrezuela alegan en relación al ruido, mostrándose en desacuerdo con el indicador Leq utilizado y solicitando un despegue mas vertical, la supresión de vuelos nocturnos y que se apliquen las sanciones previstas en caso de incumplimientos. Concluyen con la petición de que se suprima el pasillo aéreo entre San Agustín de Guadalix y Pedrezuela.

Los Ayuntamientos de Cobeña, de Loeches, de Mejorada del Campo y de San Fernando de Henares, señalan que se producirán impactos críticos sobre el entorno natural por desaparición de ecosistemas, transformaciones drásticas del territorio, impactos críticos por la población afectada por el ruido y contaminación atmosférica y deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos. Indican que los impactos sobre la hidrología constituyen una de las acciones de mayor trascendencia, que la actuación prevista producirá la desaparición de vegetación riparia, cambios en la dinámica fluvial, variación de las áreas de inundación con consecuencias sobre las comunidades faunísticas bentónicas, etcétera, y en cuanto al agua subterránea que se producirán alteraciones de los procesos de recarga del acuífero por impermeabilización de las superficies afectadas por las construcciones previstas y alteración de los flujos de aguas subterráneas por la construcción de la M-111, el TSA y el edificio satélite que se realizará por debajo del nivel freático. Además el relleno del sistema lagunar entre las pistas con tierras sobrantes de la explanación de las obras podrá provocar contaminación de las aguas subterráneas ya que este complejo se trata de un afloramiento freático en conexión con el cauce del Jarama. Hacen notar que sus planes urbanísticos quedan colapsados con las consiguientes pérdidas en el ámbito económico y de empleo. Además los beneficios del aeropuerto no redundarán en el municipio frente a los evidentes perjuicios.

El Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid, el Ayuntamiento de Velilla de San Antonio, la Mancomunidad de Caraquiz y cinco Asociaciones más, el Grupo Municipal de IU del Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama, el Grupo Municipal del PSOE del Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama, el Grupo Municipal de IU del Ayuntamiento de Cobeña, la Unión Sindical de Madrid-Región de CC.OO., Amigos de la Tierra-España, Ecologistas en Acción de San Fernando-Coslada, la Asociación Defensa del Medio de Palacios (Burgos), la Coordinadora de afectados por grandes embalses y tras-

vases de Zaragoza (COAGRET), la Asociación de Vecinos del Jarama (S. Fernando de Henares), la Asociación de Vecinos Fleming (Coslada) y la Asociación Centro Cultural «La Bufanda» de Coslada, alegan que el EsIA no recoge como van a afectar las modificaciones de los trazados de determinados arroyos a los procesos de erosión-sedimentación de los propios arroyos ni sobre el río Jarama y que la descripción sobre la caja de desvío del río Jarama es insuficiente. Consideran que uno de los aspectos más importantes será la disminución de las aportaciones en los sistemas lagunares río abajo del Parque Regional del Sureste. Indican que el proyecto admite que como consecuencia de las obras se producirán alteraciones de los procesos de recarga con posterioridad a la finalización de las obras. Hacen una revisión de los efectos sobre la vegetación, la fauna y los espacios protegidos, así como de la afección al patrimonio arqueológico y al paisaje. Consideran como conclusión que la carga de afecciones al medio, y a los recursos naturales y culturales es tan alta que supondría un impacto global muy importante, persistente e irreversible, que la realización de proyecto es incompatible con la supervivencia del ecosistema del río Jarama y que no se dispone de datos sobre la influencia del proyecto en los caudales circulantes por los tramos del río afectados y aguas abajo, una vez ejecutado el proyecto.

El Ayuntamiento de Coslada, el Ayuntamiento de Torrejón de Ardoz, el Ayuntamiento de Valdetorres de Jarama y el Grupo Municipal Socialistas-Progresistas del Ayuntamiento de Madrid, indican que se incumple lo establecido en la DIA, en relación con las alternativas de localización y que la solución adoptada basa su justificación en una demanda que no considera el desarrollo del ferrocarril. Tampoco se ha considerado el uso del aeropuerto de una forma más distribuida durante el período diurno y no de incremento de oferta «punta». Señalan que se producen afecciones y condicionantes urbanísticos en varios municipios donde además se producirán efectos sociales, ambientales y económicos negativos, y que como consecuencia de los graves impactos al medio natural, del incremento de la afección acústica, de los daños económicos a las poblaciones del entorno, de los riesgos de accidentes, y de la falta de garantía técnica y jurídica de todo el proceso planificador, se oponen a la ampliación.

El Grupo Municipal de IU del Ayuntamiento de Madrid, revisa el EsIA indicando deficiencias en cuanto al estudio de alternativas y la descripción del proyecto, así como que no se define el ámbito del estudio, ni se evalúan las modificaciones en el uso del suelo y que no se analizan los riesgos de accidentes de aeronaves. Muestra su desacuerdo con los estudios y valoraciones efectuadas y con las medidas correctoras en relación al ruido, a las aguas superficiales y subterráneas, indicando que no se incluyen medidas correctoras que garanticen la recarga del acuífero -río, al paisaje y a la contaminación atmosférica y señala que actualmente las aguas presentan contaminación por diclorometano. Indican que falta información en cuanto a tipologías, cantidades, plan, estrategias de reducción y reciclaje y que no se da información sobre el tratamiento de vertidos incluidos los derrames accidentales, y la correcta canalización y tratamiento antes de su entrada en la red de saneamiento. También indica que no se ha considerado la tramitación prevista en la legislación vigente sobre la alteración de los términos municipales de Madrid y San Fernando de Henares como consecuencia del desvío del río Jarama.

Izquierda Unida de la Comunidad de Madrid indica que no se analizan alternativas y que no se evalúa correctamente la evolución de la demanda. Revisa los impactos, indicando la no conformidad con su estudio o valoración, entre otros en el caso de la contaminación atmosférica y de la contaminación acústica. Indica que no se tiene en cuenta la pérdida del valor patrimonial de los bienes situados en la huella sonora ni se evalúan las pérdidas por las restricciones de usos urbanísticos. Como conclusión, por los impactos que puede generar, como el incremento de la contaminación acústica, los impactos en el medio natural y los perjuicios económicos, rechaza la ampliación prevista.

El Grupo Socialistas Progresistas de la Asamblea de Madrid indica que de la información disponible en el EsIA se deducen afecciones a los cauces, al acuífero y a la vegetación y la existencia de lugares de interés, planteando que la ampliación del aeropuerto es incompatible con la supervivencia de los recursos y del patrimonio de la zona afectada.

La Asociación Amigos de la Tierra-España presenta dos alegaciones, la ya citada y otra donde hace mención a aspectos medioambientales no repitiéndose aquí ya que no hace mención a contenidos que no hayan sido tratados en la otra alegación. Dentro del contexto legal indica que existen infracciones de Normas y Principios Constitucionales, Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental de 10 de abril de 1996, vulneración de los principios constitucionales rectores de la política social y económica, vulneración de disposiciones sobre espacios naturales, inexistencia de autorización de desarrollo del proyecto, incumplimiento del procedimiento de evaluación, imposibilidad de cumplir los estándares de calidad ambiental, expolio posesorio del entorno natural a la población por

el impacto del proyecto de ampliación, y diversos aspectos de índole político-económico.

La Asociación contra el ruido de la Ciudad Santo Domingo indica omisiones en el EsIA, alega la imposibilidad de cumplir los estándares acústicos indicando que el estudio del EsIA no es válido; señala el expolio del entorno natural para los vecinos de la Ciudad Santo Domingo y pide como medidas correctoras la prohibición de sobrevuelo de la urbanización, dispersión de rutas y limitación de operaciones nocturnas.

La Asociación para la defensa de Belvis de Jarama indica que el EsIA incluye unas huellas sonoras que no van acompañadas de una descripción pormenorizada de las poblaciones afectadas. Solicitan la instalación de una estación de control de ruido y control de la calidad del aire de su pedanía y un estudio del riesgo de accidentes. Manifiestan que como consecuencia de la ampliación se violan los artículos 43, 45 y 47 de la Constitución. Solicitan unas compensaciones justas y adecuadas por un lado por el deterioro de la calidad de vida, así como de aislamientos y por otro por la pérdida de valor patrimonial, así como la integración de este Ayuntamiento en la Comisión de gestión del PAA. Realiza también una revisión de las afecciones a la población del entorno, cuestionando las evaluaciones efectuadas en el EsIA, especialmente en relación con la contaminación atmosférica y el impacto acústico, indicando que las medidas correctoras son insuficientes.

La Entidad de Conservación de La Moraleja señala que no se hace mención a los criterios de salubridad de la OMS: Reglamento sanitario internacional, 1983 y Guía de higiene y salubridad en los transportes aéreos, 1978 y que se han tenido en consideración las Directivas europeas de contaminación atmosférica.

La Plataforma Medioambiental del Municipio de Algete, revisa el EsIA y expone sus críticas a su desarrollo indicando como debería haberse realizado.

La Asociación de Vecinos de la Granjilla y la Comunidad de Propietarios de la Urbanización de La Granjilla, hacen referencia en su alegación a principalmente a la afección acústica cuestionando los datos utilizados para el cálculo de la afección, que se consideran insuficientes. Piden que se considere la Granjilla como suelo urbano y que se evite su sobrevuelo, que se establezcan medidas correctoras. Consideran insuficiente el Programa de vigilancia ambiental con respecto al ruido e indican que no existe un plan de emergencia. Solicitan la no autorización del proyecto.

La Asociación de vecinos «Parque Henares», la Asociación de vecinos «Federación Regional de Madrid» y la Asociación Española Contra el Ruido de Aviones, indican que debería haberse realizado un estudio de alternativas, que no se ha considerado la entrada en servicio del AVE a Barcelona, y que el impacto acústico y la contaminación atmosférica hacen que la ampliación sea insostenible.

La Comunidad de Propietarios de Chalets y Parcelas de Fuente del Fresno hace referencia en su alegación a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, si bien destaca en su exposición el incumplimiento de la normativa siguiente: Directivas: 97/11; 80/51d; 84/360; 96/62, Decisiones: 92/72, artículo 8 del Convenio de Roma, Decretos: 78/1999; 833/1975, Leyes: 38/1972; 4/1989; 2/1991; 48/1960; 14/1986, Orden de 18 de octubre de 1976, Plan de saneamiento atmosférico de la CAM y Real Decreto 88/1988.

La Comunidad de Propietarios de Ciudad de Santo Domingo en su alegación hace referencia a la casi totalidad de aspectos medioambientales que supone llevar a cabo el proyecto, indicando las omisiones o errores que observa en el estudio de impacto si bien destaca su exposición con relación al ruido y a la normativa legal. Indica que no se justifica la alternativa, que se elabora la huella sonora a partir de datos erróneos, que los datos que aporta el proyecto sobre la población que se verá afectada son erróneos, que no se justifican aspectos relevantes como los socio-ambientales y los de rentabilidad económica, y que el proyecto no contempla el previsible volumen de litigios de las servidumbres acústicas. También alega que la realización del proyecto es incompatible con la supervivencia del ecosistema del río Jarama e hipotecará cualquier recuperación ambiental en el futuro, y que es incompatible con la supervivencia de los recursos y el patrimonio natural de la zona afectada. Indica que la evaluación del impacto por ruido no se corresponde con el impacto acústico real de la población. Asimismo indica que se incumple la Directiva 85/331/CEE al no haberse seguido el procedimiento establecido en la misma y en la normativa interna que la traspuso y que no se ha identificado el número de ciudadanos sujetos a la afección ambiental. Solicitan que la DIA sea negativa y en caso de que no fuera así, que se paralice la ampliación hasta que se realice un estudio de alternativas, que se efectúe una huella acústica nueva en relación con su población y que se incorpore el estudio y propuesta de un sistema de responsabilidad automática y por vía abreviada, y el estudio y propuesta de un sistema de imposición de tasas a las líneas aéreas, que se estudien medidas para acometer la revisión

catastral de las viviendas afectadas y medidas para indemnizar a los afectados así como que se elabore una propuesta de sanciones para las compañías áreas que incumplan las rutas y límites establecidos en el estudio de impacto. Solicitan que se incorpore una propuesta a la CAM de las medidas a adoptar para la prevención de la seguridad de las personas y bienes afectados. Piden que la alegación se traslade a la Comisión Europea para que emita su preceptivo informe, paralizándose entre tanto cualquier tipo de decisión o actividad de las previstas en el proyecto de ampliación aeroportuaria sometido a evaluación de impacto ambiental.

La Comunidad de Propietarios integrados en la Urbanización «La Embajada», se refiere en su alegación a actuaciones realizadas en 1996 cuya incidencia no ha sido resuelta: Cuestionan la gestión de AENA en cuanto al cumplimiento del condicionado de la DIA de 1996; en relación con la contaminación acústica, aportan estudios y mediciones de ruido y en cuanto a la contaminación atmosférica, aportan los valores facilitados por AENA y mediciones efectuadas por la patrulla ecológica del Ayuntamiento de Madrid. Critican el ruido producido por los accesos al aeropuerto. Lo anterior se refiere a actuaciones o situaciones no comprendidas en el EsIA objeto de esta DIA. Por último, solicitan que se estudie la forma de que los accesos nuevos no afecten al área sur de la misma forma que lo hacen los accesos actuales.

La Cooperativa de viviendas «Los Berrocales del Jarama» hace una referencia casi exclusiva a aspectos relacionados con el ruido, destacando lo siguiente: pide el desplazamiento de la pista 15-33 unos 600 m hasta la existente en la actualidad y establecer un sistema de mediciones en la proximidad de la urbanización «Los Berrocales del Jarama», capaz de tomar valores relativos a niveles de ruido y de calidad del aire y la realización de un nuevo Estudio de Impacto Acústico.

«Sepiol, Sociedad Anónima», expone que se vería afectada la Concesión BELEN. También exponen la importancia que tiene la sepiolita en la economía nacional, ya que España es la principal productora del mundo. El EsIA no ha analizado la repercusión que tendrá la ampliación en el aprovechamiento del yacimiento de sepiolita que se halla en el subsuelo.

Doscientos vecinos de la Urbanización «Ciudad Santo Domingo» presentan alegaciones planteando que se modifique el proyecto y en caso contrario que deberán contemplarse medidas compensatorias e indemnizatorias si no se evita el sobrevuelo encima de la urbanización y por crear una nueva ruta hacia el norte-oeste. Indican que deben estipularse unas restricciones severas al tráfico nocturno desde las 23:00 a las 7:00 horas.

Ciento nueve vecinos de San Fernando de Henares presentan alegaciones indicando que el EsIA no ha tenido en cuenta todos los efectos directos e indirectos derivados del proyecto; plantean la incompatibilidad del proyecto con la calidad de vida y la salud de la población circundante y con la supervivencia de los recursos y del patrimonio de la zona afectada. Solicitan el cierre nocturno del aeropuerto entre las 23:00 horas y las 7:00 horas.

Trescientos sesenta alegantes presentan alegaciones indicando que de la información disponible en el EsIA se deducen afecciones a los cauces, al acuífero y a la vegetación y a lugares de interés, planteando que la ampliación del aeropuerto es incompatible con la supervivencia de los recursos y del patrimonio de la zona afectada.

La Asociación Ecologista del Jarama «El Soto» indica consideraciones respecto a la DIA de resolución 8242 de 1996 y al edificio satélite, actuaciones que no son objeto de esta DIA.

El resto de las alegaciones versan sobre aspectos tratados por las ya comentadas.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

23623 *RESOLUCIÓN de 22 de noviembre de 2001, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses, correspondientes a las emisiones de fecha 23 de noviembre de 2001.*

La Orden de 26 de enero de 2001 de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2001 y enero de 2002 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas de Letras del Tesoro a doce y dieciocho meses por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 26 de enero de 2001, y una vez resueltas las convocadas para el pasado día 21 de noviembre, es necesario hacer público su resultado.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace público:

1. Letras del Tesoro a doce meses.

1.1 Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 23 de noviembre de 2001.

Fecha de amortización: 8 de noviembre de 2002.

1.2 Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 1.832,024 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 317,504 millones de euros.

1.3 Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 97,035 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 97,063 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 3,142 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 3,112 por 100.

1.4 Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones de euros	Precio de adjudicación Porcentaje
97,035	103,500	97,035
97,040	9,500	97,040
97,045	2,000	97,045
97,050	2,000	97,050
97,055	1,000	97,055
97,060	2,000	97,060
97,065 y superiores	197,504	97,063

2. Letras del Tesoro a dieciocho meses.

2.1 Fechas de emisión y de amortización de las Letras del Tesoro que se emiten:

Fecha de emisión: 23 de noviembre de 2001.

Fecha de amortización: 23 de mayo de 2003.

2.2 Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 2.284,270 millones de euros.

Importe nominal adjudicado: 477,270 millones de euros.

2.3 Precios y tipos efectivos de interés:

Precio mínimo aceptado: 95,215 por 100.

Precio medio ponderado redondeado: 95,231 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio mínimo: 3,285 por 100.

Tipo de interés efectivo correspondiente al precio medio ponderado redondeado: 3,274 por 100.

2.4 Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido Porcentaje	Importe nominal Millones de euros	Precio de adjudicación Porcentaje
95,215	103,000	95,215
95,220	200,000	95,220
95,225	15,000	95,225
95,230	100,000	95,230
95,240 y superiores	59,270	95,231