

En cuanto al sistema hidrogeológico durante la fase de explotación se harán reconocimientos del estado inicial de las aguas subterráneas, campañas de medición de los niveles freáticos, y un control de vertidos. En la fase de explotación se tratarán las aguas pluviales contaminadas con hidrocarburos procedentes de plataformas antes de su vertido a cauce y se tratará de forma adecuada las aguas de sentina.

Respecto a la vegetación se protegerá mediante jalonamientos, se prohibirá el vertido de sustancias y materiales en la zona radical de los árboles situados junto a la entrada del aparcamiento y junto a la casa taliótica reconstruida, a menos de un metro del tronco del árbol. Después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se procederá a realizar un tratamiento de restauración de la cubierta vegetal de las superficies afectadas y se revegetará las zonas afectadas por las obras.

Con objeto de proteger a las comunidades faunísticas, antes del desbroce del terreno se realizará un reconocimiento general del mismo mediante el barrido de las zonas de actuación por parte de un equipo de observadores experimentados a fin de detectar la presencia de nidos de aves, carnadas de mamíferos o puestas de anfibios y reptiles. Se prestará especial atención a las poblaciones de tortuga mediterránea, cernícalo vulgar, lechuga común, águila calzada y quirópteros. En la medida de lo posible, las obras serán programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna (de marzo a julio, ambos inclusive). Para garantizar la seguridad del tránsito aéreo se realizará el control de la fauna dentro del recinto aeroportuario en coordinación con el Servicio de Cetrería existente en la actualidad. Se analizará la posibilidad de emplear otros métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico, la disuasión mediante elementos visuales o la utilización de sustancias químicas o táctiles, métodos que minimizan la afección sobre la fauna.

Se realizará una gestión preventiva de los hábitats interiores al aeropuerto para evitar el desarrollo de hábitats atractivos, en especial para las aves de mayor riesgo, y en su caso, se concertará la creación de hábitats sustitutorios externos que eviten los desplazamientos de riesgo.

En cuanto a la protección del patrimonio cultural se jalonará todos y cada uno de los elementos catalogados del patrimonio etnográfico, arqueológico y arquitectónico. Se establecerá un control del patrimonio cultural durante todos los movimientos de tierra que se realicen en el área afectada por las obras. Se establecerá un control del patrimonio cultural durante todos los movimientos de tierra que se realicen en el área afectada por las obras.

ANEXO IV

Información pública

Realizado el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, no se han presentado alegaciones.

18153 *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del aeropuerto de Alicante», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).*

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, 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 determinadas obras, instalaciones y actividades.

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 realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 9 de septiembre de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto 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 a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de diciembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Alicante, 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 de fecha 22 de abril de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En el anexo II se describen los datos esenciales del proyecto y los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Alicante».

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Alicante se abrió al tráfico aéreo en 1967 y desde entonces ha mantenido un incremento de tráfico sostenido. Para atender a esta demanda han sido necesarias sucesivas ampliaciones de la infraestructura, cuya última reforma importante data de 1996.

Para adaptarse el crecimiento de la demanda previsto en el Plan Director de julio de 2001, Aena, como promotor, ha decidido acometer los proyectos, que se incluyen en el anexo II de esta declaración.

Por lo tanto, examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona afectada por el proyecto, se considera que para la realización del mismo, tanto en el proyecto de construcción que lo desarrolle, como en las fases de construcción y explotación se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir, además, las siguientes condiciones:

1. Protección de los suelos

Para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra y caminos de servicio se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación y se impermeabilizarán las superficies que sean necesarias a fin de garantizar la no afección. Se delimitarán también las zonas de tránsitos de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

2. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Los productos residuales generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de obra. El aeropuerto, por su parte, desarrollará un Plan para la Gestión de los Residuos generados en el

desarrollo de su actividad que detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino.

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre cauces, vaguadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Durante la fase de construcción se establecerán, además, las siguientes medidas:

Aunque escasos, existen en la zona algunos cursos semipermanentes entre los que destacan el río Vinalopó, así como los barrancos d'Aigua Amarga y de Las Ovejas, por lo que en su caso, se protegerán sus márgenes, 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.

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 accidentales y aguas de lavado pudieran afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de estas 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 depuración primaria-balsas de decantación con separador de hidrocarburos y zanjas filtrantes.

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.

Los campamentos de obras se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que evite la contaminación de las aguas.

Durante la realización de las obras y mediante la instalación de piezómetros, se determinarán mensualmente los niveles piezométricos con el fin de poder constatar las fluctuaciones en el nivel freático del acuífero aluvial y los cambios en las direcciones de flujo, así como la posible afección al saladar d'Aigua Amarga, saladar natural incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana. Igualmente, se tomarán y analizarán muestras para controlar la potencial afección a su calidad como consecuencia de posibles vertidos accidentales. El diseño de esta red de piezómetros se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares, la presencia de posibles puntos de abastecimiento y perímetros de protección y la localización de espacios naturales protegidos. Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizará un mínimo de dos controles de medida de niveles freáticos, toma de muestras y analítica, realizados con una diferencia de tiempo no inferior a tres meses ni superior a seis.

Una vez finalizadas las obras, cada contratista verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes y entregará un informe que incorpore los resultados junto con la síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En caso de afección, se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Se elaborará un proyecto específico de medidas de protección de las aguas subterráneas para los sectores de almacenamiento de hidrocarburos, redes subterráneas de distribución de hidrocarburos y mantenimiento, talleres, área de prueba de motores, pista, zonas de estacionamiento de aeronaves y área terminal, donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pueden producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas. En dicho proyecto se establecerá justificadamente, en función de un estudio hidrogeológico específico efectuado de acuerdo a la definición detallada del proyecto de construcción de dichas instalaciones, las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar la alteración de las condiciones naturales y se definirá el programa de actuaciones a desarrollar en el que se contemplarán medidas de impermeabilización. Se instalará una red piezómetros que se mantendrá operativa una vez se hayan puesto en marcha las nuevas instalaciones con el fin de poder controlar la calidad de las aguas subterráneas mediante muestreos con periodicidad trimestral para el conjunto de instalaciones y mensual para las instalaciones de almacenamiento y distribución de combustibles líquidos.

De acuerdo con 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.

Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del drenaje de la pla-

taforma y aparcamientos, así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. Las aguas provenientes del citado drenaje se canalizarán de manera previa a su vertido a separador/es de hidrocarburos. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la norma DIN 1999, en la que se basa la normativa europea sobre tratamiento con hidrocarburos.

Antes de que comience la explotación de las nuevas instalaciones aeroportuarias, se informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sobre el número y la localización de los separadores de hidrocarburos así como del destino final de las aguas tratadas.

El aeropuerto dispondrá de un sistema adecuado para el tratamiento de las aguas de sentina, que consistirá bien en la dilución previa hasta alcanzar el nivel adecuado para no alterar las condiciones de funcionamiento de la depuración biológica, bien en el tratamiento previo físico-químico hasta la reducción adecuada de la concentración de oxidantes.

En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado del lugar de procedencia de la misma. En caso de no corresponderse con puntos de abastecimiento urbano, se comprobará que su obtención no afecte ostensiblemente a la red natural de drenaje.

En el caso de que existan pozos en la zona de estudio, el proyecto de construcción deberá analizar su posible afección, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3. Protección de la vegetación

Se llevará a cabo la descompactación del suelo y la reposición de especies vegetales herbáceas en toda la superficie que, en la fase final de ejecución de la obra, haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

Inmediatamente después de finalizar las actuaciones previstas en cada obra, se realizará un subsolado del sustrato previo al semillado con especies herbáceas con el fin de reponer la cubierta vegetal en el menor plazo de tiempo posible.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de las nuevas instalaciones y minimizar su afección, se adoptarán las siguientes medidas:

Se llevará a cabo el vallado en el nuevo recinto aeroportuario que se genere como consecuencia de las obras de ampliación del aeropuerto evitando así el paso de la fauna a zonas donde sería frecuente su afección debido a la actividad aeroportuaria.

Previamente al inicio de las obras, se llevará a cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, así como nidos y madrigueras. Posteriormente, se elaborará un Programa de Gestión del Hábitat, en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para evitar y minimizar riesgos en las operaciones aeronáuticas, ocasionar las menores molestias a la fauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística en el entorno del proyecto. El programa incluirá un inventario de los lugares que pueden resultar atractivos para la fauna silvestre (zonas encharcables, humedales, vertederos, etc.) y, en el caso de que supongan riesgos para las operaciones aeroportuarias, las medidas a adoptar para evitar la permanencia de estos lugares y su sustitución por hábitats alternativos similares en el entorno cercano.

En la medida de lo posible y con objeto de minimizar la afección sobre la avifauna, durante la época de cría se evitarán las actuaciones de despejes, movimientos de tierra, levantamiento de pilares o estructuras así como de actividades que impliquen la presencia de maquinaria pesada o sean generadoras de ruido.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de que se asegure que los niveles resultantes de concentración de partículas en el aire, en las zonas externas habitadas próximas al aeropuerto o en las zonas internas del recinto aeroportuario donde se desarrollen actividades al aire libre, no superen los límites establecidos por el Real Decreto

1321/1992, de 30 de octubre, por el que se establecen valores de calidad para las partículas en suspensión y el dióxido de azufre.

Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se llevarán a cabo todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental para reducir las emisiones procedentes de los motores de combustión durante la fase de obras y para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo de tierra y se elaborará un Programa de Control y Vigilancia de la Contaminación del Aire que se ejecutará durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con la Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono, Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente y el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono.

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.

Todos los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la Directiva 97/68/CE (modificada por la Directiva 2002/88/CE) sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Aena, como promotor del proyecto, impulsará un programa voluntario y consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

6. Protección acústica

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población. Se limitará en lo posible la utilización y movimiento de maquinaria o vehículos pesados en los periodos (de 22 h a 7h). Las acciones de demolición se deberán efectuar durante el periodo diurno.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto en especial Torrellano, El Altet y la urbanización Urbanova, así como aquellas viviendas dispersas que se sitúan cerca del recinto aeroportuario, Aena, como promotor del proyecto, elaborará las isófonas para el escenario futuro, definidas por Leq_{día} 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 55 dB(A) (23h-7h), en relación con las operaciones de despegue, aterrizaje, así como de las operaciones en tierra. En función de los resultados obtenidos, se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las citadas isófonas, en orden a conseguir el objetivo de que en su interior, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.

En el plazo de un año desde la fecha de publicación de la presente declaración, se elaborarán las citadas isófonas las cuales deberán ser aprobadas por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

El plan de aislamiento acústico se elaborará en el plazo de seis meses a contar desde la fecha de aprobación de la huella acústica y deberá ser, igualmente, aprobado por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. El plazo de ejecución de dicho plan será de tres años a contar desde su aprobación y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración

de impacto ambiental. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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 dicho plan.

A efectos de seguimiento del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, como autoridad ambiental; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo y representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), en calidad de promotor del proyecto.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, Aena enviará una copia del citado estudio acústico a la Consellería de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana y a los ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

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

En todo caso, se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y el Real Decreto 111/1986 de desarrollo parcial de dicha Ley. En el caso de que se localicen indicios de la existencia de restos arqueológicos, que se supongan de interés, este hecho será comunicado a la Consellería de Cultura, Educació i Esport de la Generalitat Valenciana y al ayuntamiento afectado, para su conocimiento y efectos oportunos.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, será señalado adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base a los contratistas para la ubicación de posibles vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (vaguadas y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía, y respetarán las zonas de exclusión definidas en ella.

Se implantará una planta de machaqueo «in situ» que permita reutilizar los escombros procedentes de las demoliciones para la ejecución de obras y se estudiará la posibilidad de reutilizar el resto de los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística. De no ser así, los materiales sobrantes y los residuos de obras, cumplirán con el artículo 11.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y, en su caso, se depositarán en vertederos debidamente autorizados por el órgano ambiental de la Generalitat Valen-

ciana. En el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta las zonas de exclusión y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

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

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, mediante repoblación con especies autóctonas, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

11. *Documentación adicional*

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de los distintos proyectos constructivos, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Plan de Gestión de Residuos de Obra y Plan de Gestión de los Residuos generados durante la fase de explotación de las nuevas instalaciones, de acuerdo con la condición 2.

Características de la red piezométrica, informe con los resultados y síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras y, en su caso, medidas a adoptar para lograr la recuperación de los suelos y aguas subterráneas contaminados tal y como se recoge en la condición 2.

Proyecto de medidas de protección para las aguas subterráneas en las zonas de posibles vertidos durante la fase de explotación y características de la red piezométrica, tal y como se indica en la condición 2.

Análisis de la posible afección a los pozos existentes en la zona y, en su caso, medidas que garanticen los actuales niveles de extracción como se indica en la condición 2.

Programa de Gestión del Hábitat recogido en la condición 4.

Programa de Control y Vigilancia de la Contaminación del Aire recogido en la condición 5.

Huella acústica y, en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 6.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 7.

En su caso, estudio específico para la ubicación de vertederos como se recoge en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recojan lo previsto en la condición 10.

Toda esta documentación servirá a Aena para, en su caso, proponer nuevas medidas correctoras y protectoras que deberán considerarse en la elaboración del programa de vigilancia ambiental.

12. *Seguimiento y vigilancia*

El proyecto de construcción incorporará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista de obra sometida a la declaración de impacto ambiental nombrará un responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

Complementariamente Aena, dispondrá de una dirección ambiental de obra que desarrollará una labor de control y seguimiento global de todos los proyectos sometidos a la declaración y que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de la obra, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión de las obras, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa constructora en virtud de su certificación ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá ser aprobado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, e incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

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

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

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

Informe sobre la situación preoperativa en las aguas subterráneas antes del comienzo de las obras.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto

ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

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

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la fase de obras, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Materiales y técnicas de revegetación. Recuperación de la cubierta vegetal, control de procesos erosivos e integración paisajística.

Eficacia del modelo acústico.

Datos de la red piezométrica para el control de la calidad de las aguas subterráneas.

Se emitirá un informe especial 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 explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

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.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la alternativa desarrollada en dicho proyecto, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma Valenciana.

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, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 2 de septiembre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana.	
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Subdelegación del Gobierno en Alicante	X
Dirección General de Educación y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid).	
Instituto de Hidrología y Medio Ambiente de la Universidad de Valencia.	
E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción.	
F.A.T.	
Greenpeace.	
S.E.O.	
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME).	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	
Ayuntamiento de Alicante.	
Ayuntamiento de Elche (Alicante)	X
Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante).	
Ayuntamiento de El Altet (Alicante).	

La Subdelegación del Gobierno en Alicante. Unidad de Fomento indica que no existe ninguna objeción al proyecto considerando que es de gran interés y necesidad para la provincia.

La Confederación Hidrográfica del Júcar realiza una serie de recomendaciones para mantener la calidad de las aguas superficiales, sus cauces y la vegetación de ribera. Asimismo, considera necesario realizar estudios previos de hidrogeología a efectos de detectar los posibles impactos sobre las aguas subterráneas.

La Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consellería de Cultura i Educació de la Generalitat Valenciana informa favorablemente el proyecto considerando necesario que se contemple la incidencia en el Patrimonio Etnológico.

La Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana recomienda hacer un estudio más exhaustivo, que el que aparece en la memoria-resumen, de la vegetación y la fauna, teniendo en cuenta las posibles afecciones sobre éstas por la repercusión indirecta de las obras y el aumento de tráfico.

Describe el tipo de vegetación que rodea al aeropuerto y recomienda integrar los ejemplares arbóreos en las zonas de ajardinamiento que se proyecten, asimismo, indica que los residuos generados deben retirarse a vertedero controlado.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente señala que en el LIC «L'Illa de Tabarca» situado a menos de 1 kilómetro de distancia del recinto aeroportuario existen ejemplares de Porrón Pardo especie que se encuentra en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Por otro lado, identifica los Hábitats Naturales de Interés Comunitario en las Salinas El Saladar que lindan con el aeropuerto.

Indica que deben considerarse las posibles afecciones a estos emplazamientos.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El aeropuerto, en su localización actual, tiene un escaso margen de desarrollo debido a las limitaciones de la orografía circundante: especialmente la Sierra de Colmenar y la presión que sobre él ejercen las edificaciones de su parte sur además de las impuestas por los núcleos urbanos de El Altet y Torrellano.

El condicionante físico principal para el desarrollo de la ampliación del aeropuerto, ha sido la disponibilidad de terrenos propiedad del aeropuerto, la ubicación del actual edificio terminal y los edificios de aparcamientos existentes, así como la necesidad de mantener en todo momento la operatividad del aeropuerto.

Estas limitaciones han condicionado la construcción del nuevo sistema aeroportuario de Alicante.

A continuación se resumen las actuaciones que conforman el proyecto de ampliación del aeropuerto:

Subsistema de movimiento de aeronaves.

Las obras se desglosan en cuatro bloques de actuación: a) construcción de una calle de salida rápida, b) ampliación de plataforma de carga, c) ampliación de la plataforma y calle de rodaje y d) pavimentación de isletas de la plataforma.

Calle de salida rápida.

Se instalará una nueva calle de salida rápida a 30°, que complementa las tres existentes, para asistir a los aterrizajes por la cabecera 10.

Ampliación de plataforma zona de carga.

Se proyectó la ampliación de la plataforma y la eliminación de la isleta adyacente a ella, con el fin de permitir el acceso directo de entrada o salida de las aeronaves a los puestos remotos con maniobras autónomas.

La plataforma se ampliará aproximadamente 219 m., por el lado oeste, manteniendo su anchura actual. También se pavimentará el tacón comprendido entre el SEI, el área de servicios aeroportuarios y el vallado exterior del aeropuerto.

En el borde norte, la ampliación de la plataforma ocupará la actual vía de servicio, por lo que se constituirá una nueva de 7 m. de ancho con una pendiente transversal del 1%.

Además, se construirá una planta separadora de hidrocarburos para el tratamiento de las aguas recogidas en la plataforma.

Ampliación plataforma y calle de rodaje.

El objetivo fundamental de la ampliación de la plataforma y calle de rodaje es el de incrementar la capacidad de estacionamiento de aeronaves. Para ello, se pavimentará la zona contigua al actual edificio terminal con la continuación de la calle de rodaje que transcurre a lo largo de la plataforma y se construirán dos conexiones con la rodadura existente.

Dentro de esta actuación se incluyen la ampliación de plataforma frente a las calles de salida rápida C-2, C-3 y C-4, la construcción de un túnel bajo la plataforma y la elevación y nivelación de las calles de rodaje y de las isletas.

La ampliación de plataforma consiste en la pavimentación del área existente en la prolongación de la actual calle de rodaje en plataforma, hasta situarse en la perpendicular a la pista de vuelo en la intersección de las salidas C-4 y C-5, situando una calle de acceso a rodadura en esa zona, de forma que cumpla las especificaciones del anexo 14 de OACI.

También se pavimentará la zona que estará situada frente al nuevo terminal de pasajeros, en la cual se construirá una nueva calle de rodaje perpendicular a la actual y una zona de estacionamiento de aeronaves.

Pavimentación isletas en plataforma.

Se pavimentarán las isletas de la plataforma, con el fin de permitir el acceso directo de entrada o salida de las aeronaves a los puestos remotos con maniobras autónomas.

La superficie aproximada a pavimentar es de unos 36.000 m², con pavimento rígido de losas de hormigón hidráulico. Así se aumenta la anchura de la plataforma, consiguiendo que la calle central de rodaje de 65 m de anchura tenga 72 m., en el tramo donde deban rodar los aviones de categoría D, y 85 m., en el tramo de rodaje de aeronaves de categoría E.

La nivelación del pavimento de las isletas mantiene la pendiente actual de la plataforma (1,8%).

Se instalará un equipo depurador de aguas hidrocarburadas con capacidad para toda la plataforma, incluida la futura ampliación en la zona oeste, además de la sustitución del colector que atraviesa las isletas por uno de mayor capacidad.

Subsistema de actividades aeroportuarias.

La nueva área terminal ha sido diseñada pensando en el máximo desarrollo, tanto de la edificación, como del campo de vuelos, que se avanza en el Plan Director del aeropuerto de Alicante. Esta configuración final contempla las siguientes actuaciones: a) nuevo edificio procesador, b) dique de embarque, c) un nuevo edificio de aparcamientos, d) remodelación de la terminal actual para adaptarla a la nueva configuración y e) urbanización necesaria para estas actuaciones.

El conjunto de edificios se desarrolla sobre una superficie aproximada de 145.000 m², dentro de los límites actuales del aeropuerto. El funcionamiento del conjunto será unitario, con un procesador único para todo el tráfico de viajeros y equipajes, integrando el edificio existente como parte de las zonas de embarque.

Edificio procesador.

El edificio procesador tendrá tres niveles principales destinados al tratamiento de viajeros y equipajes: la planta de salidas, una entreplanta técnica destinada a la clasificación de equipajes y conexión con los aparcamientos, y el nivel de llegadas situado a la altura de la plataforma. Existirá también un sótano dedicado a instalaciones y una zona de oficinas sobre el hall de salidas y finalmente, la cubierta del edificio que estará formada por cúpulas de 36 metros apoyadas en un pilar central.

Dique de embarque.

El dique de embarque, de 2 plantas, se ubicará en el lateral sur del procesador y será paralelo a la dirección de la pista existente, conectándose

con el edificio actual en su extremo oeste con una superficie aproximada de 10.750 m².

Edificio de aparcamientos.

El nuevo edificio de aparcamientos consta de dos módulos de 6 niveles con una capacidad total de unos 4.210 vehículos que se comunicará con el edificio terminal mediante pasarelas dotadas de pasillos mecánicos evitando todo cruce con las viales. La superficie en planta del aparcamiento es de aproximadamente 14.560 m².

Se ha proyectado también una estación de autobuses con una superficie aproximada de 15.455 m² que contará con 74 dársenas para aparcamiento. La estación se considera aparcamiento en superficie y la evacuación del mismo se realiza a través de los viales y la urbanización que lo rodean.

La urbanización incluye diversos aparcamientos en superficie con unas estimaciones de 15600 m² y viales con una longitud aproximada de 3.531 m. El edificio actual quedará como dique de embarque de la NAT.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7.

El estudio incluye una descripción del proyecto donde se resumen las características de las principales actuaciones; 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, medio abiótico, hidrología, vegetación, fauna, espacios protegidos, paisaje, usos de suelo y población. A modo de síntesis del inventario se destacan las siguientes características principales:

El Aeropuerto de El Altet se sitúa a 9 km. al suroeste de la ciudad de Alicante, en la zona costera central de la provincia. El territorio de Elche forma parte de una extensa franja precostera de la cuenca baja del río Vinalopó.

El clima del área se caracteriza por inviernos poco rigurosos de corta duración, con veranos cálidos y prolongados y una temperatura media anual de 18,1 °C.

El marco geológico del territorio está dominado por la estructura de las Cordilleras Subbéticas, de dirección predominante SW-NE. Está, por tanto, muy determinado por las condiciones geológicas y estructurales de este arco montañoso y, especialmente, por la depresión intramontañosa Segura-Vinalopó. Así la mayor parte del territorio objeto de estudio aparece relleno de materiales, tanto marinos como continentales, del Mioceno superior, Plioceno y Cuaternario.

Las características litológicas y geomorfológicas del área en el que se emplaza el aeropuerto de Alicante determinan la existencia de una serie de condicionantes a la construcción, por un lado el terreno tiene una capacidad de carga media a baja y por otro lado la existencia de un nivel freático a escasa profundidad y la agresividad derivada de la posible presencia de sulfatos o cloruros, capaces de dañar a los aglomerados hidráulicos ordinarios. A estos riesgos hay que añadir los derivados de su localización en una de las áreas de mayor actividad sísmica de la Península.

La hidrología del área responde perfectamente a los rasgos de las zonas costeras de clima mediterráneo de la Península, donde los cursos de agua son generalmente cortos y rápidos debido a la proximidad de la montaña al mar.

La llanura en la que se sitúa el aeropuerto se localiza en el extremo meridional de la cuenca del Júcar, en su límite con la del Segura, en un área en el que las características del relieve y de la climatología así como la juventud geológica condicionan la hidrología de una zona en la que las redes de drenaje tienen escasa definición.

Aunque escasos, existen en la zona algunos cursos semipermanentes de entre los que el más importante de la zona es el río Vinalopó.

Hay que mencionar, en el entorno cercano del aeropuerto la zona húmeda del Saladar d'Aigua Amarga. Es un saladar litoral incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana con el número 38, de 208 ha. de superficie, alimentado directamente por las precipitaciones y, en menor medida, por la escorrentía superficial.

La mayor parte de las especies que forman la vegetación de estas áreas tiene escaso interés en orden a su conservación ya que están constituidas por especies de amplia distribución y de bajo valor ecológico.

Todas las comunidades inventariadas son ruderales, no estando ninguna de ellas incluida en el listado de hábitats a proteger recogidas en la Directiva de Hábitats.

La fauna de vertebrados analizada se limita, a excepción de las aves, a especies no sólo con tolerancia por la presencia humana sino especies netamente antropófilas y elevado eclecticismo en cuanto al uso del hábitat se refiere.

Una de las escasas especies de interés nidificantes en el área del aeropuerto es el chorlito patinegro (*Charadrius alixandrinus*), especie que tiene la consideración de «interés especial» en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. Como se ha visto, el número de parejas reproductoras es muy reducido y sus nidos se ubican fuera de las áreas donde se realizarán actuaciones.

De los espacios naturales protegidos el único que merece una reseña por su proximidad es el Humedal de Saladar d'Aigua Amarga nombrado anteriormente.

No se han detectado zonas en las que pudieran suponerse la existencia de vestigios de carácter arqueológico en el entorno inmediato al aeropuerto de El Altet.

Los elementos del paisaje que caracterizan la zona del aeropuerto están definidos por una notable homogeneidad y un alto grado de antropización que no muestra rasgos intrínsecos de valor.

En el estudio de impacto se identifican los impactos ambientales más significativos, así como los criterios para valorarlos (signo, intensidad, interacción, duración, reversibilidad y recuperabilidad) y su clasificación en las categorías que determina el anexo I del Real Decreto 1131/1988 (compatible, moderado, severo y crítico).

Las principales acciones del proyecto en la fase de obras, desde la perspectiva de sus repercusiones ambientales puede sintetizarse en:

La necesidad de realizar demoliciones y desmontajes de edificios e infraestructuras existentes, en el área que será ocupada por parte de las nuevas infraestructuras aeroportuarias.

La obra civil necesaria, especialmente en lo que respecta al movimiento de tierras y construcción de firmes y pavimentos.

Además de la generación de residuos, la demolición de estructuras implica algunas acciones susceptibles de ocasional impactos ambientales, especialmente en lo relacionado con la generación de partículas de polvo, de emisiones atmosféricas procedentes de la combustión de los motores de la maquinaria de obra y vehículos de transporte, así como con el consumo de combustibles fósiles.

Las principales demandas ambientales del proyecto en la fase de operación se derivan directamente del incremento de las operaciones aeronáuticas y pueden sintetizarse en el ruido generado por las aeronaves en las operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue, las emisiones contaminantes, el consumo de recursos naturales y las emisiones de efecto invernadero.

Con objeto de suprimir o atenuar los impactos o, en su caso, corregir sus afecciones al medio, en el estudio de impacto ambiental se diseñan una serie de medidas protectoras y correctoras. Entre ellas se destacan las siguientes:

Medidas de control y prevención sobre las fuentes generadoras de polvo y sobre los motores de combustión, prevención del ruido en la maquinaria de obra y disciplina del tráfico aéreo en materia de ruido.

Evitar la dispersión de los efectos de ocupación de estas instalaciones de obra, se procederá a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal necesaria para su posterior reutilización en la restauración de las superficies afectadas por la ejecución de la obra. Además, posteriormente a ésta se realizará la descompactación del suelo y la reposición de especies vegetales.

Reutilización, es viable, de las tierras excedentarias en otras obras próximas que requieren aportes de tierra sino se llevarán a vertederos autorizados.

Medidas de prevención para evitar vertidos, instalación de separadores de hidrocarburos antes del vertido a cauces.

Programación de las obras para no afectar a la fauna y recuperación de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras.

Si aparecen indicios de restos arqueológicos y culturales se pondrá el hecho en conocimiento de la Consejería de Educación y Cultura de la Generalitat Valenciana, que establecerá las determinaciones necesarias para rescatar los materiales de los yacimientos.

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 de operación, así como la tipología de los informes que serán emitidos durante el periodo de vigilancia. En este programa se establece la forma y frecuencia de control sobre las medidas propuestas en el capítulo anterior.

El estudio se acompaña del preceptivo Documento de Síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Realizado el trámite de información pública no se han presentado alegaciones.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

18154 RESOLUCIÓN de 9 de septiembre de 2003, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de las subastas correspondientes a las emisiones del mes de agosto de Bonos y Obligaciones del Estado.

La Orden del Ministerio de Economía ECO/43/2003, de 14 de enero, de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2003 y enero de 2004 establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el B.O.E. de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas correspondientes a las emisiones del mes de septiembre de 2003 de Bonos y Obligaciones del Estado a cinco, diez y treinta años por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera de 20 de agosto de 2003, y una vez resueltas, es necesario hacer público los resultados.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace públicos los resultados de las subastas de Bonos y Obligaciones del Estado celebradas los días 3 y 4 de septiembre de 2003:

1. Bonos del Estado a cinco años, al 4,25 por 100, vencimiento 31 de octubre de 2007:

a) Importes nominales solicitados y adjudicados.

Importe nominal solicitado: 2.084,876 millones de euros.
Importe nominal adjudicado: 1.014,876 millones de euros.

b) Precios, cupón corrido y rendimiento interno.

Precio mínimo aceptado (excupón): 102,67 por 100.
Precio medio ponderado (excupón): 102,684 por 100.
Importe del cupón corrido: 3,63 por 100.
Rendimiento interno correspondiente al precio mínimo: 3,544 por 100.
Rendimiento interno correspondiente al precio medio ponderado: 3,540 por 100.

c) Importes a ingresar para las peticiones aceptadas:

Precio ofrecido (%) — excupón	Importe nominal — Millones de euros	Precio de adjudicación — Porcentaje
Peticiones competitivas:		
102,67	495,000	106,300
102,68	90,000	106,310
102,69 y superiores	380,012	106,314
Peticiones no competitivas:		
	49,864	106,314

d) Segunda vuelta:

Importe nominal adjudicado: 188,671 millones de euros.
Precio de adjudicación: 106,314 por 100.

2. Obligaciones del Estado a diez años al 4,20 por 100, vencimiento 30 de julio de 2013:

a) Importes nominales solicitados y adjudicados.

Importe nominal solicitado: 2.779,015 millones de euros.
Importe nominal adjudicado: 1.069,015 millones de euros.

b) Precios, cupón corrido y rendimiento interno.

Precio mínimo aceptado (excupón): 98,50 por 100.
Precio medio ponderado (excupón): 98,525 por 100.