

Geotécnicamente el aeropuerto de Cuatro Vientos ocupa la zona geotécnica 17 formada por materiales denominados depósitos antrópicos, no ofrece problemas constructivos concretos.

El área de estudio se sitúa en la depresión de la fosa del Tajo, predominan los depósitos de arcosas terciarias. El tipo de suelo predominante en la zona es la tierra parda meridional sobre arcosas, son suelos silíceos de textura arenosa y pobres en bases.

En la actualidad las especies vegetales naturales están afectadas por la acción humana, solamente aparecen por la zona varios pies de *Retama sphaerocarpa*.

Predomina el cultivo de cebada en secano en los terrenos objeto de ampliación del aeródromo. La vegetación de ribera: sotos y riberas se restringe a los pequeños arroyos Butarque al sur y Valchico y Meagus al noroeste del emplazamiento y algunos canales y acequias y en lugares puntuales. Con carácter disperso, aparecen varias manchas de pinar en el monte las Presillas, presentan en general un suelo empobrecido. En cuanto a la fauna, el área de estudio se enmarca en una zona periurbana, lo cual no permite la pervivencia de comunidades faunísticas de especial valor.

En el medio perceptual se ha identificado una única unidad paisajística correspondiente entre los medios urbanos y de campiña cerealista, debido a los elementos urbanos, la calidad paisajística de la unidad es baja.

La fragilidad visual intrínseca de la unidad se clasifica como baja debido a los usos antrópicos y diferentes actividades en el terreno.

En relación a los yacimientos arqueológicos de la zona, se sitúa el yacimiento de arroyo Butarque declarado como Bien de Interés Cultural con la categoría de Zona Arqueológica, documentándose restos del Calcolítico, Edad del Bronce, época Visigótica y Prerromana. El yacimiento se encuentra en la finca de La Mora cuyos alrededores se ha delimitado una zona de protección por presencia probable de restos arqueológicos.

La identificación y valoración de impactos se realiza diferenciando cada una de las dos fases (construcción y operación). Entre los principales impactos se señalan los producidos por el aumento en los niveles de inmisión durante la obra en los núcleos habitados cercanos a la zona. Durante la fase de operación, el principal impacto que puede producirse en el entorno aeroportuario es el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves. Respecto a la calidad química, se prevé un aumento de emisiones fugitivas por abrasión de suelos y acción del viento así como gases contaminantes procedentes de combustión de combustibles y vehículos de apoyo en tierra.

Los principales impactos sobre el suelo en fase de construcción son los movimientos de tierras que llevan asociados alteración de las formas del relieve, pérdida del suelo fértil, erosión del suelo, necesidades de preséptamos o vertederos. La pavimentación y asfaltado implican una pérdida de suelo fértil, actualmente son terrenos de cultivo y eriales, afectando a toda la superficie requerida para la ampliación del aeropuerto. Como residuo de las demoliciones previstas, los escombros y los excedentes procedentes de movimientos de tierras se trasladarán a lugares adecuados para su depósito. Debido al desplazamiento y movimiento de maquinaria pesada el suelo sufre pérdida de estructura y propiedades debido a procesos de compactación.

En cuanto a la hidrología, los movimientos de tierras y relleno de la zona de ampliación tienen consecuencias en la escorrentía superficial favorecida por las elevadas pendientes de los taludes generados y la naturaleza de materiales. La impermeabilización produce alteraciones de la superficie de infiltración de las aguas de lluvia. A su vez los movimientos de tierras pueden suponer el enterramiento del patrimonio arqueológico allí existente.

Por lo que se refiere a la vegetación, el desbroce y eliminación de la vegetación afectan fundamentalmente a la arboleda que recorre la carretera de entrada al aeropuerto. Los movimientos de maquinaria pueden ocasionar elevadas cantidades de polvo y partículas en suspensión en la atmósfera afectando directamente sobre la fisiología vegetal. En cuanto a impactos sobre la fauna, las labores de desbroce, eliminación de la vegetación y procesos de demolición de las estructuras inciden en la vegetación teniendo consecuencia directa sobre la alteración y pérdida de los hábitats faunísticos asociados.

Los principales impactos sobre las infraestructuras y servicios son en la carretera de acceso al aeropuerto, el arroyo que bordea el límite sur del aeropuerto, afluente del arroyo Butarque y la línea aérea de distribución eléctrica de 45 Kv a lo largo del acceso al aeropuerto por ampliación del mismo.

La propuesta de medidas protectoras y correctoras que se realiza analiza las actuaciones propuestas para minimizar los impactos identificados. En cuanto a la calidad del aire se evitará concentraciones de partículas y contaminantes por encima de los límites establecidos en la legislación

vigente y reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y los equipos de apoyo.

Por lo que se refiere a la afección acústica se tendrá en cuenta la Ordenanza general de protección del medio ambiente del Ayuntamiento de Madrid en los tajos más próximos al Hospital de San José, considerado como área de silencio. La maquinaria utilizada en la obra tendrá un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000.

Las medidas que se proponen para la protección del suelo durante la fase de construcción será la de retirar todas las instalaciones restituyendo el terreno a sus condiciones originales y recuperación, acopio y mantenimiento de tierra vegetal para su posterior reutilización. Se realizará un estudio de caracterización de estos suelos a fin de constatar el potencial contaminante de los mismos para su posterior gestión de acuerdo con la legislación autonómica y estatal. Con relación a los escombros y tierras sobrantes se estudiará la viabilidad de su reutilización.

Con respecto a la protección de la calidad de las aguas se pondrá barreras de sedimentos, control de vertidos para evitar cualquier vertido de sustancias contaminantes a los cauces fluviales o al terreno. Deberá dotarse con un sistema de saneamiento a los campamentos de obra que asegure que no se producirá contaminación de las aguas. Se reducirá al mínimo posible la posible anchura de la banda de actuación de la maquinaria y accesos para evitar impactos sobre la hidrología de la zona. Los vertidos de aguas hidrocarbonadas serán tratadas en separadores de hidrocarburos antes de su vertido a los cauces. Se reducirá adecuadamente la concentración de oxidantes de las aguas de sentina para su posterior vertido. En cuanto a la construcción de la nueva depuradora y depuración de aguas residuales, se estará a lo dispuesto en la Ley 10/1993 de vertidos al SIS de la Comunidad de Madrid.

* La vegetación se protegerá de forma general cubriendo vehículos o maquinaria y se hará un tratamiento de restauración vegetal al finalizar las actuaciones previstas. Se evitará acciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna, entre los meses de marzo y junio, en las proximidades del arroyo Butarque considerado como hábitat de mayor sensibilidad. Se realizará un control de las zonas importantes para aquellas especies que supongan riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Se realizará con carácter previo al inicio de las obras una prospección arqueológica de cobertura total sobre la superficie afectada, para verificar el estudio se completará con la realización de sondeos mecánicos.

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 periodo de vigilancia.

El estudio de impacto incorpora el preceptivo documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Realizado el trámite de información pública no se ha presentado ninguna alegación.

18151 *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 constructivo «nuevo campo de vuelos y área terminal en el Aeropuerto de Burgos», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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 6 de marzo 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 30 de julio 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 «Nuevo Campo de Vuelos y Área Terminal» en el aeropuerto de Burgos, 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 66, de 18 de marzo de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

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.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

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 «Nuevo Campo de Vuelos y Área Terminal» en el aeropuerto de Burgos.

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Burgos (Villafria) se localiza al noreste de la capital de la provincia, ocupando una amplia llanura del interfluvio de los ríos Vena y Pico. En el área de estudio, no se ubica ningún espacio natural protegido ni dentro del ámbito autonómico ni del nacional. Su historia se remonta al establecimiento, en la década de 1920, de un pequeño destacamento aeronáutico que se convirtió, por Real Decreto de la Presidencia del Consejo de Ministros 1927, en el Aeropuerto Nacional de Villafria de Burgos. Entre sus funciones principales ha estado la de aeródromo militar, que marca fuertemente su configuración, que ha compaginado, desde 1973 con la de actividades docentes y de entrenamiento derivadas de la constitución del Real Aeroclub de Burgos. En agosto de 1995, se firmó un convenio por el que el Ministerio de Defensa cedía sus instalaciones al Ayuntamiento de Burgos para uso exclusivamente civil. En febrero de 1999 se realiza la apertura oficial del aeropuerto con permiso de la Dirección General de Aviación Civil y en octubre de 2000 el aeropuerto de Burgos es declarado de interés general. Las actuales instalaciones del aeropuerto de Villafria, dadas las características derivadas de su uso predominantemente militar hasta escasas fechas, no son compatibles con las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo realizadas por el Plan Director de este aeropuerto, para el horizonte de estudio. El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del citado Plan Director, en 15 años período para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria de Burgos que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

Las principales deficiencias encontradas en el actual aeropuerto de Burgos para su adaptación a las necesidades de desarrollo previstas son: escasa longitud de pista para la operación de aeronaves de calibre medio, falta de espacio para estacionamiento de aeronaves y graves carencias en el área terminal. Teniendo como objetivo la superación de las mismas, se presentaron dos posibles alternativas, estudiadas en el Plan Director del aeropuerto de Burgos:

Alternativa 1: ampliación de las infraestructuras actuales que supondría la ampliación de la pista 06-24, la ampliación de la plataforma actual y la construcción del edificio terminal de pasajeros.

Alternativa 2: construcción de un nuevo campo de vuelos y área terminal que implicaría la construcción de una nueva pista 04-22, construcción de una nueva plataforma de estacionamiento y la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros.

Las conclusiones del estudio de alternativas en el que se ha tenido en cuenta aspectos medioambientales, de operatividad y desarrollo del lado aire, operatividad y desarrollo del edificio y área terminal, así como criterios económicos, señalan como la opción más favorable la Alternativa 2. Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario de Burgos, siguiendo la alternativa seleccionada, se descompone en dos proyectos cuyas principales actuaciones se recogen en el anexo II de esta declaración.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la Alternativa 2 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto 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 además se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de los elementos ambientales identificados en el estudio de impacto ambiental que deben ser protegidos. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Los suelos contaminados que se pudieran encontrar en las operaciones de demolición, desbroce o excavación o los que se pudieran producir por vertidos ocasionados serán caracterizados y gestionados según la legislación vigente, ya sea por tratamiento, «in situ» o traslado a planta de tratamiento o depósito autorizado.

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.

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

Una vez finalizadas las obras, deberán desmantelarse todas las instalaciones temporales. El terreno ocupado por las mismas, así como todos los suelos compactados como consecuencia del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos deberá ser objeto de laboreo previo a su restauración vegetal. Deberá restituirse el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal.

Se conservará la vegetación que no sea afectada por las obras y que se halle dentro de la zona de las actuaciones proyectadas, evitándose la destrucción de áreas que no sean ocupadas de una manera definitiva para su uso en las tareas derivadas de las acciones de construcción.

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.

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.

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.

En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

En la zona de obra que afectará al río Pico, donde será necesario realizar un nuevo encauzamiento, se instalarán barreras de retención de sedimentos tales como láminas filtrantes o balas de paja, entre la zona afectada por las obras y el cauce de este río, para evitar los aportes de

partículas sólidas al canal fluvial. Las barreras deberán estar instaladas con anterioridad al inicio de cualquier trabajo que suponga movilización de sedimentos. Se tomarán las medidas pertinentes para la no afección de dos pequeños regatos que tienen su cabecera en el paraje denominado Fuente del Cura, ubicados en zonas cercanas a las obras y que indican la presencia de un nivel de descarga local del acuífero cuaternario que ocupa esta área.

Se evitará cualquier tipo de vertido a los cauces fluviales.

Dentro de la zona aeroportuaria existe una zona húmeda estacional, sin protección ambiental alguna y de origen antrópico, su desecado durante las obras, en caso de ser necesario, se efectuará de tal modo que afecte lo menos posible a los cauces, ciclo hidrológico y procesos erosivos en la zona de actuación.

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

Se tomarán y analizarán muestras de agua superficiales y subterráneas (mediante la instalación de una red de piezómetros) en la parcela donde se almacenará el combustible con el fin de supervisar la posible existencia de fugas en los tanques y poder evitar posibles contaminaciones al sistema hidrológico e hidrogeológico, tanto en la fase de construcción como en la de explotación del aeropuerto.

3. 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:

Con relación a la iluminación de exteriores, se seleccionará adecuadamente el tipo, intensidad y ubicación de focos, en el sentido de evitar los accidentes por deslumbramientos nocturnos de las aves que pueblan la zona, intentando compatibilizar la adecuación en este sentido, con los ajustes necesarios para asegurar la navegación aérea.

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 informe en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para minimizar la afección, especialmente en el caso de que se identifiquen especies que presentan un rango de protección estatal o autonómica.

Se deberá establecer un programa de obras para evitar, en la medida de lo posible, la realización de aquellas de mayor impacto acústico en las épocas de cría de la avifauna.

Una vez dé comienzo la fase de operación, se deberá establecer un control de las zonas de alimentación y cría de las especies de avifauna con objeto de evitar, riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Este control deberá completarse con informes periódicos de las afecciones de la avifauna a las operaciones aeronáuticas y viceversa.

Se gestionarán de manera preventiva los hábitats interiores del aeropuerto a fin de evitar el desarrollo de áreas atractivas para las aves, especialmente las que presentan un mayor riesgo para el tráfico de aeronaves, creándose hábitats sustitutivos en el exterior del recinto que eviten los desplazamientos de riesgos.

4. 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 mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados. 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.

Respecto a la maquinaria y vehículos de obra, se deberán realizar inspecciones periódicas de los mismos, en las que se contemplarán los siguientes

aspectos: correcto ajuste de los motores; ajuste de la potencia al trabajo a desarrollar; correcto estado de los tubos de escape; uso de catalizadores; cumplimiento de los periodos de revisión y condiciones técnicas de las inspecciones técnicas de vehículos.

Se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo 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 las directivas 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 2003/3/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.

5. 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.

El promotor del proyecto Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) planificará las operaciones de despegue, ascenso y aproximación de las aeronaves, de tal forma que las rutas empleadas por el tráfico aéreo, en las citadas operaciones, afecten lo menos posible a las poblaciones cercanas, entre otras Burgos, Villafraja, Castañares.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, 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 Comisión Provincial de Urbanismo 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.

6. *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. Antes del inicio de las obras se procederá a realizar prospección superficial y sistemática del terreno con el fin de prevenir las afecciones a posibles yacimientos no inventariados.

Respecto al yacimiento Calcolítico y Bronce Antiguo, conocido como Sacaterra, que se verá afectado directamente durante la construcción de la nueva pista, se realizará una intervención arqueológica de urgencia, en cualquier sector del mismo donde se vaya a producir movimiento de tierras relacionado con el proyecto. En el resto de la zona de posible afección indirecta sobre este yacimiento, se realizará un seguimiento arqueológico de toda la línea de obra proyectada colindante con dicho yacimiento.

Si durante la ejecución de las obras, aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se pondrá rápidamente en conocimiento de la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Educación y Cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y de los ayuntamientos afectados, para su conocimiento y efectos oportunos.

Los pequeños tramos del Camino de Santiago que se verán afectados por el desarrollo de este proyecto en concreto por la construcción de la nueva pista de vuelo en la cabecera 22, deberán ser restituidos completamente, acorde con la normativa vigente en la Comunidad Autónoma de Castilla y León respecto a la protección de esta emblemática ruta.

7. *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, se señalará adecuadamente.

Las principales infraestructuras que deberán reponerse, por verse afectadas durante el desarrollo del proyecto son: 2 líneas eléctricas aéreas propiedad de Iberdrola; 1 línea aérea de telefonía propiedad de Telefónica; la carretera BU-V-7011; vía de servidumbre a terrenos de labor limítrofes con el recinto aeroportuario y los tramos del Camino de Santiago ya citados en la condición 6.

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.

8. *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 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.

Como medida preferente se estudiará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentarias en otras obras próximas que requieren aportes de tierra. De no ser así, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados. 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 Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Si fuera necesaria la extracción de áridos, como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en sus documentos, planos donde se localizarán los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

9. *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.

Los criterios que primarán a la hora de la restauración ambiental serán: favorecer la estabilización de las superficies afectadas, evitando en lo posible la erosión y restituir o establecer una cubierta vegetal resistente, de escaso mantenimiento y no atractiva para las aves que pudieran ocasionar problemas en la navegación aérea.

Las plantaciones en zonas ajardinadas se deberán realizar siguiendo los criterios de selección de especies existentes en la actualidad en esas zonas, ajustándose en todo caso a los condicionantes ambientales del territorio, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras.

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. Los taludes se revegetarán mediante hidrosiembra, utilizando especies herbáceas autóctonas, de tal modo que se logre el objetivo de una fijación rápida del sustrato y se creen condiciones adecuadas para la pervivencia de la flora del lugar.

10. *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 para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras 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 del 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 Plan 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.

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 exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

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, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia 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.

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.

Estudio sobre la caracterización y programa de actuaciones a desarrollar con relación a la posible existencia de suelos contaminados, a los que se refiere la condición 1.

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

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 2.

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

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo previo al inicio de las obras y las medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna, tal y como se indica en la condición 3.

Programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 4.

Mapa acústico elaborado, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 5.

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 6.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y «proyecto de integración ambiental» para lograr la recuperación y regeneración del entorno de las piscinas naturales que recojan lo previsto en la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de la obra a que se refiere 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. 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 2, 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 de Castilla y León.

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

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Castilla y León (Valladolid)	X
Subdelegación del Gobierno en Burgos (Burgos)	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid). Confederación Hidrográfica del Duero (Valladolid)	—
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (Valladolid).	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León (Valladolid).	—
Dirección General de Vivienda Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León (Valladolid)	—
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León (Valladolid)	—
Diputación Provincial de Burgos (Burgos)	X
Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León (Valladolid)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	X
A.D.E.N.A. (Madrid)	—
Ecologistas en Acción (Madrid)	—
F.A.T. (Madrid)	—
Greenpeace (Madrid)	—
S.E.O. (Madrid)	—
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid)	—
Colectivo Ecologista de Burgos (Burgos)	—
Grupo de Estudios para la Defensa de Ecosistemas Burgaleses (GEDEB)	—
Grupo Naturalista C.I.E. (Burgos)	—
Ayuntamiento de Burgos	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Castilla y León acusa recibo de la memoria resumen e indica la remisión de copia de la información recibida a la Dirección del Área de Fomento de Valladolid para su conocimiento y efectos oportunos.

La Subdelegación del Gobierno en Burgos comunica que no hay inconvenientes al proyecto, no emitiendo ninguna sugerencia medioambiental.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León adjunta informe elaborado por su Servicio de Protección Ambiental en el cual se indica que el estudio de impacto ambiental deberá contener informes relativos a:

- ruidos producidos por las aeronaves y medidas correctoras para su atenuación
- red de recogida de aguas hidrocarburadas con estación separadora, punto de vertido y autorizaciones necesarias.
- gestión de residuos peligrosos producidos en las labores de mantenimiento y de repostado de aeronaves.
- estudio arqueológico previo con el fin de poder identificar posibles yacimientos.
- estudio sobre la posible afección a la avifauna de la zona.

Del mismo modo, adjunta informe elaborado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos en el que se comunica que durante las fases de planificación, de construcción y de funcionamiento del aeropuerto, se deberá considerar como medida correcta un Sistema de Gestión de Residuos, adecuado a la normativa vigente. Menciona a su vez, que se

deberán tomar medidas de prevención para evitar la contaminación accidental del suelo, y en el caso que esto ocurriera se deberán realizar operaciones de descontaminación, limpieza y recuperación de los suelos afectados. Respecto a la contaminación atmosférica, informa que deberán tenerse en cuenta y catalogarse los focos de emisión, así como las medidas de minimización de las emisiones. Informa, que en relación con la contaminación acústica y vibraciones, se deberán realizar estudios de niveles sonoros principalmente sobre las zonas habitadas próximas a las actuaciones, diseñando las medidas correctoras necesarias para que los niveles sonoros y las vibraciones durante cualquier fase de desarrollo del proyecto, se mantengan dentro de los límites marcados como admisibles en la normativa vigente.

La Diputación de Burgos no plantea ninguna sugerencia sobre aspectos medioambientales, no obstante informa que con el desarrollo del proyecto se producirá la ocupación de un tramo de la BU-V-7011, Villaval por Orbaneja, perteneciente a la red provincial de carreteras, sin que se haya concretado su reposición.

La Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León informa que es imprescindible la realización de una prospección arqueológica intensiva previa del área afectada, por parte de técnico arqueólogo competente, que complete el estudio de impacto ambiental y que garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico. Los resultados de esta prospección permitirán posteriormente establecer, si fueran necesarias, las oportunas medidas correctoras.

El Ayuntamiento de Burgos informa que se debería incluir como afección al medio físico, la producida en las vías pecuarias y en los caminos tanto locales como rurales que están protegidos por el artículo 2.1.1. de las Normas Urbanísticas del vigente Plan General de Ordenación Urbana. Hace hincapié en que se deben precisar los niveles sonoros previstos para la fase de funcionamiento, en el exterior de la zona de servicio aeroportuario, marcando las áreas donde se superen los niveles máximos de inmisión permitidos, previendo si fuera necesario las medidas de protección que se consideren más adecuadas.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la memoria resumen e indica que esta información ha sido comunicada a sus asociados al objeto de que aporten a título personal sus sugerencias.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto constructivo del nuevo campo de vuelos y área terminal en el Aeropuerto de Burgos, tiene como objetivo el poder alcanzar una capacidad de 122.653 pasajeros anuales (pasajeros estimados para el año 2015), llegando a las 17.555 operaciones totales estimadas para ese mismo año; de igual manera, se pretende potenciar las actividades de tráfico de carga de aviación general y de mantenimiento y asistencia de aeronaves y mejorar las infraestructuras relacionadas con la gestión interna y operativa del aeropuerto. El aeropuerto de Burgos (Villafria) hasta hace pocos años, ha tenido un uso predominantemente militar, por ello ni su configuración ni su nivel de equipamiento actuales son los más idóneos para la consecución de los objetivos anteriormente citados, por ello se hace necesario el desarrollo de este proyecto constructivo. Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario de Burgos se descomponen en dos proyectos, uno denominado nuevo campo de vuelos y otro llamado área terminal. Las principales actuaciones que implicarían el desarrollo de cada uno de ellos son:

Nuevo Campo de Vuelos:

Construcción de la nueva pista 04-22, con una longitud de 2100 m y una anchura de 45 m, con márgenes pavimentados de 7.5 m en cada uno de sus lados. La pista está comprendida dentro de una franja de 2.200 m de longitud y 300 m de anchura. En cada uno de sus extremos se dispone de un Área de Seguridad de Extremo de Pista (RESA), con unas dimensiones de 90 m de longitud y 150 m de ancho. Se ha proyectado su construcción en pavimento flexible.

Construcción de rodaduras asociadas con un ancho de 23 m y disponen de 7.5 m de márgenes pavimentados a cada lado. La calle de rodadura paralela está situada a 176 m del eje de la pista y se extiende desde el umbral 04 hasta la plataforma. También se proyecta una calle perpendicular de acceso a la pista, situada a 400 m del umbral 04. Se ha proyectado su construcción en pavimento flexible.

Construcción de plataforma de estacionamiento de aeronaves con una superficie de 22031 m², dotada de un puesto de estacionamiento tipo V, dos puestos de estacionamiento tipo VIII, superficie para estacionamiento

de aviación general y un puesto de estacionamiento para helicópteros. El pavimento para la plataforma será rígido.

Desvío del cauce del río Pico se realiza por la interferencia entre el actual cauce del río y el terraplén de la cabecera 04, que obliga al desvío y encauzamiento de un tramo del curso bajo de este río. El tramo afectado tiene una longitud de 1640 m y comienza a unos 300 m aguas arriba de la entrada al campo de vuelo, hasta la obra de fábrica existente bajo la carretera de conexión de la A-1. Se diseñan a su vez, dos pasos bajo el camino perimetral de servidumbre, con holgura hidráulica suficiente para el paso grandes avenidas.

Traslado de instalación de almacenamiento de combustible existente a una parcela de 500 m², adyacente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y a la que se accede mediante un vial de 7x25 m. La parcela se solará con placas de hormigón hidráulico.

Reposición de los siguientes servicios afectados por el desarrollo del proyecto: 2 líneas eléctricas aéreas propiedad de Iberdrola (soterramiento); línea aérea de telefonía propiedad de Telefónica (soterramiento); carretera BU-V-7011 será repuesta en una longitud de 1431 m, con un ancho de calzada de 9 m, quedando el nuevo trazado entre el vallado del aeropuerto y el límite de los terrenos que serán propiedad de Aena;

Camino de Santiago que será repuesto en un tramo de 793 m, y que discurrirá por terrenos propiedad de Aena, tendrá una pavimentación de 30 cm. de zahorra artificial y una anchura de 9 m.; Vía de Servidumbre que permitirá el acceso a los terrenos de labor situados fuera del actual aeropuerto y que no serán expropiados. Discurrirá por terrenos propiedad de Aena y tendrá una longitud. De 1277 m y un ancho de calzada de 5 m.

Construcción de una planta de separación de hidrocarburos, donde se tratarán las aguas de escorrentía susceptibles de ser contaminadas por hidrocarburos. Se localizará en el lado oeste de la plataforma. Las aguas recogidas de la escorrentía serán conducidas mediante redes de drenaje hasta los equipos de tratamiento para ser vertidas después al río Pico.

Realización de obras auxiliares tales como un camino de mantenimiento; vallados de seguridad y del sistema de aproximación de balizamiento; plantaciones proyectadas.

Área Terminal:

Construcción del edificio terminal de planta rectangular, con unas dimensiones aproximadas de 71 m X 30 m, en el que se distribuyen las dependencias necesarias para el tránsito de pasajeros. Cuenta con una superficie construida de 2.326,70 m² en una sola planta. Su objetivo prioritario será la ordenación del flujo de pasajeros en un espacio reducido. Los materiales empleados para el recubrimiento exterior combinan la piedra natural en el edificio, con el hormigón visto con recubrimiento de chapa de zinc de la estructura de cubierta.

Construcción del edificio multiservicios de una sola planta con una superficie construida de 1922,05 m² y que albergará las instalaciones de Servicio de Extinción de Incendios (SEI), centro de carga aérea, central eléctrica y otras dependencias destinadas al personal de servicio. Se priorizará la horizontalidad, chapando los muros de cerramiento con piedra y el acabado de la cubierta con chapa de zinc.

Construcción de los viales de acceso y aparcamientos, que se organizan desde una rotonda distribuidora con unos diámetros interior y exterior de 20 a 27 m, respectivamente, dividido en dos carriles. Se configura con tres ejes de viales entradas/salidas: el procedente de la N-I, el acceso al terminal de pasajeros y el acceso al edificio multiservicios. El aparcamiento del edificio terminal se descompone en tres bloques: uno de uso público de 88 plazas sencillas y 4 para minusválidos situado frente al edificio, otro también público de 80 plazas contiguo al anterior y el destinado a personal de Aena, con 35 plazas. El aparcamiento del edificio multiservicios tendrá 10 plazas para los vehículos que acceden al centro de carga y 4 plazas para camiones diversos.

Nivelación y movimientos de tierras, que incluyen la retirada previa de la tierra vegetal existente.

Construcción de la red de drenaje del área terminal, que recogerá las aguas pluviales de las cubiertas de los edificios y de la urbanización para conducir las al cauce del río Pico. Dos colectores principales canalizarán las aguas procedentes de las diversas líneas y ramales que sirven a edificios y aparcamientos.

Construcción de la caseta de bombas que incluyen los grupos de presión correspondientes a las instalaciones de agua fría sanitaria, agua fría de fluxómetros, riego y fecales. Se localizará al norte del edificio terminal.

Construcción de emulsores y de un depósito elevado que se situarán en el lado oriental del Servicio de Extinción de Incendios (SEI).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: climatología, calidad atmosférica, geología, geomorfología, edafología, hidrología superficial, hidrología subterránea, vegetación, fauna, espacios naturales protegidos, paisaje, demografía, territorio y usos del suelo, indicadores socioeconómicos, planeamiento urbanístico, infraestructuras y patrimonio cultural.

El aeropuerto de Burgos (Villafraja) está situado al este del casco urbano de la capital burgalesa en una posición netamente periurbana. El ámbito aeroportuario está delimitado al norte por la vía del ferrocarril y la carretera N-I. Entre ambas infraestructuras se encuentra un área industrial y el casco antiguo del núcleo de Villafraja, perteneciente al término municipal de Burgos. Al oeste limita con los desarrollos urbanos más orientales de la ciudad de Burgos y tan sólo hacia el sur y el este los terrenos que delimitan la zona aeroportuaria no han sido todavía ocupados por los procesos de expansión urbana. Allí todavía aparecen sectores cultivados en régimen de secano extensivo, alternando con otras actividades primarias como la extractiva que, en algunos sectores del borde del recinto aeroportuario, llega a ser intensa.

De la información del inventario de la situación preoperacional, el estudio destaca como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: la red hidrográfica superficial existente en el sector analizado tiene una vía de drenaje importante como es el río Arlanzón, al que tributa por su margen derecha el río Pico, cuyo curso bajo se verá afectado durante el proyecto constructivo; en el área estudiado se encuentra el acuífero UH 02.09 Burgos -Aranda con buena calidad de sus aguas para el consumo, por su contenido en sales y su no contaminación, la existencia de este sistema acuífero es la causa directa de la aparición de ciertas zonas de descarga en el área de estudio; respecto a la fauna, en el área aeroportuaria se observa la presencia del Cernícalo común (*Falco tinnunculus*) como ave más importante muy bien adaptada a la presencia humana; respecto a la red de espacios naturales protegidos no existe ninguno en el área de estudio; en relación con el patrimonio cultural; la Dirección General del Patrimonio Cultural tiene inventariados dos yacimientos en la zona: uno en el Paraje de Castañares, que queda fuera del área de actuación y otro en el lugar conocido como Sacatierra, que sí se verá afectado en la construcción de la nueva pista., de igual manera el tramo del Camino Santiago que existe en la zona se verá afectado por la actuación.

La identificación de los impactos se ha realizado con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones del proyecto y los parámetros ambientales seleccionados.

La mayoría de los impactos identificados se han valorado como compatibles, se califican como moderados los originados por algunas actuaciones, generalmente durante la fase de construcción, tales como la pérdida de suelo productivo, los procesos erosivos y la contaminación de los suelos; la alteración de la escorrentía superficial; la eliminación de comunidades vegetales; la destrucción de hábitats y las molestias ocasionadas durante el período de cría, que afectarían a la fauna de la zona.

En el estudio de impacto se indican una serie de medidas correctoras y protectoras tendentes a atenuar o minimizar los impactos que pudieran derivarse de la ejecución del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Burgos, tanto en la fase de construcción como en la posterior de explotación. Las más representativas pueden ser: control de emisiones contaminantes a la atmósfera, gestión de residuos, protección de la calidad de las aguas, revegetación de los márgenes del encauzamiento del río Pico, gestión de fauna, protección del patrimonio cultural, reposición de servicios afectados y la restauración ambiental y paisajística de la zona de actuación.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, la determinación de su grado de eficacia real y, en su caso, el establecimiento de los mecanismos necesarios para corregir las posibles desviaciones que se pudieran producir. Este plan ha de establecer los controles necesarios, su frecuencia y los informes a realizar.

En el estudio de impacto se incluyen como anexos un reportaje fotográfico, las consultas a la memoria-resumen y sus respuestas y un estudio faunístico de la zona afectada por el proyecto.

El estudio de impacto ambiental concluye proponiendo la Alternativa 2 como la más favorable en función de aspectos medioambientales, de operatividad y criterios económicos.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas en el trámite de información pública

Durante el período de información pública se han presentado un total de 3 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

Ecologistas en Acción en Burgos representada por D. Luis Oviedo Mardones solicita que se dicte una declaración de impacto negativa y se acuerde no llevar a cabo la obra de ampliación del aeropuerto. Basa su solicitud en los siguientes puntos:

Considera que, de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, un estudio de impacto ambiental no puede dar lugar a declaración alguna si no existe en el mismo una identificación clara y concreta de todas las afecciones del proyecto, si no existe una justificación adecuada del mismo y si no existe una valoración real y efectiva de las distintas alternativas.

Afirma que en la documentación presentada no se exponen razones suficientes que justifiquen la realización de la obra que se pretende realizar, considera que la decisión de desarrollar este proyecto no tiene fundamento alguno y es arbitraria.

Alega que no existe una verdadera valoración de las posibles alternativas. Comenta, que el emplazamiento de este aeropuerto podría ocasionar molestias por ruidos a zonas habitadas, que se encuentran en zonas cercanas, por ello se deberían valorar otros posibles emplazamientos. Sugiere la posibilidad de optar por la alternativa 0, es decir, no realizar el proyecto basándose en la no necesidad del mismo.

Informa que el estudio de impacto ambiental adolece de varios defectos que lo hacen nulo, cita los principales defectos detectados:

- el Camino de Santiago verá alterado su recorrido en los dos ramales que acercan a los peregrinos desde Orbaneja-Riópico a Burgos.

- no se menciona nada ni sobre el ruido generado por las instalaciones ni sobre los previsible impactos acústicos que afectarán a los alrededores del aeropuerto, donde se encuentran los barrios de Villafraja, Castañares y La Ventilla, ya que los valores establecidos sobre contaminación acústica sólo se concentran en el área de la pista de despegue y de aterrizaje.

- el desarrollo del proyecto afectará al trazado del FFCC. Minero Villafraja-Bezares, sin embargo en el proyecto se le considera, como un antiguo ramal ferroviario de acceso al polvorín de Orbaneja-Riópico. La destrucción del ferrocarril afectaría a una posible conexión con los yacimientos de Atapuerca.

- el encauzamiento del río Pico a lo largo de 1640 m y su enterramiento al paso por la pista, originará un nuevo cambio en la dinámica fluvial, además de que repercutirá negativamente en las nuevas instalaciones proyectadas.

- el volumen de material que se va a mover como consecuencia de este proyecto, será mucho mayor del que se especifica, ya que no se ha tenido en cuenta la presencia de zonas encharcadas que dificultarán el asentamiento de la infraestructura. Por ello, se producirán grandes impactos tanto en las áreas de préstamos como en los vertederos de tierras.

- no se contempla nada relacionado con las vías pecuarias que existen en la zona afectada.

D. Jesús Alejandro del Campo García solicita se reconsidere la ubicación del proyectado aeropuerto para situarlo unos kilómetros más alejados de la ciudad. Basa su solicitud en unos argumentos, de entre ellos los de carácter ambiental son:

- el impacto acústico sobre la localidad de Castañares será muy importante.

- incremento en los niveles de contaminación atmosférica y de peligrosidad física sobre el núcleo de Castañares.

- impacto negativo sobre el desarrollo socioeconómico de la zona.

- el impacto ambiental sobre tierras, plantas y animales será muy negativo, al igual que sucede con el Camino de Santiago, cuyo tramo a su paso por el aeropuerto quedará tapado.

- durante la ejecución del proyecto, se producirá una grave alteración de la vida de los vecinos en el núcleo de Castañares.

D. Jesús M.^a Preciado González presenta una alegación muy similar a la presentada por D. Luis Oviedo Mardones en nombre de la asociación «Ecologistas en Acción Burgos» que ya ha sido resumida en párrafos anteriores.

18152 *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 «actuaciones en el Aeropuerto de Menorca», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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 26 de marzo 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 23 de septiembre 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 «actuaciones en el aeropuerto de Menorca», 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 124, 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 «Actuaciones en el aeropuerto de Menorca».

Declaración de impacto ambiental

Las actuaciones previstas en el presente proyecto responden a las necesidades contempladas a corto y medio plazo en el Plan Director del Aeropuerto de Menorca, con el fin de adecuar las instalaciones aeroportuarias a la creciente demanda. El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del Plan Director, en el año 2015.

El proyecto de ampliación del aeropuerto desarrolla parte de las actuaciones contempladas en el citado Plan Director, y sus principales actuaciones son las que se recogen en el anexo II.

El aeropuerto de Menorca se sitúa a 4,5 km al sudoeste de la ciudad de Mahón. En el área de estudio no se ubica ningún espacio natural protegido por la legislación autonómica aunque a una distancia de 2,5 km aproximadamente se encuentra el Área Rural de Interés Paisajístico (ARIP)