

Posteriormente, la Dirección General de Políticas Ambientales y Sostenibilidad del Departamento de Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña informa que la propuesta última del LIC ES 5110017-4 no incluye la zona del dragado, dada la no existencia de praderas de Posidonia de entidad y concluye que el proyecto «Mejoras en el sistema de consolidación de las playas olímpicas de Barcelona» no supone efectos significativos sobre el medio ambiente, aunque se deberán incorporar las condiciones ambientales establecidas en la declaración de impacto ambiental de fecha 13 de abril de 2004 del proyecto «Extracción de áridos submarinos de la zona de Premià de Mar y recargas puntuales de arena en las playas de Premià de Mar, Vilassar de Mar y Cabrera de Mar».

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente y considerando las respuestas recibidas, se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación de impacto ambiental.

En cuanto a las características del proyecto, se distinguen dos actuaciones: la extracción de áridos del fondo marino y la defensa y alimentación de las playas olímpicas de Barcelona.

El tamaño del proyecto se puede considerar medio alto en cuanto al volumen de áridos a extraer (1.200.000 metros cúbicos) y a la longitud de costa afectada (casi 5 kilómetros) que incluye la remodelación y construcción de varias obras de defensa. No obstante, hay que tener en cuenta que se trata de un proyecto de reparación o mejora de una actuación ya existente que, debido a problemas en su construcción inicial, ha sido objeto de varias obras de mantenimiento, circunstancia que se pretende zanjar con el presente proyecto.

Como ha puesto de manifiesto la Dirección General de Pesca y Asuntos Marítimos de la Generalitat de Cataluña, en el frente costero de la ciudad Barcelona existen varias infraestructuras de diversa tipología, tales como el puerto comercial de Barcelona, el olímpico, arrecifes artificiales, actuaciones del plan Delta y el futuro parque zoológico. La acumulación del proyecto objeto de la presente resolución con los proyectos antes mencionados puede considerarse prácticamente nula dado que las actuaciones que se proyectan parten de unas infraestructuras ya existentes (playas olímpicas de Barcelona) cuyo objeto es recuperar un uso tradicional de la costa, como es el baño y esparcimiento de la población. De hecho, las obras de defensa proyectadas aprovechan la existencia de algunas de tales infraestructuras (dique del puerto de Barcelona) y se adaptan a la existencia de otras (arrecifes artificiales y futuro zoológico) tal como queda reflejado en las contestaciones a las consultas.

La utilización de recursos naturales consiste en el dragado de 1.200.000 metros cúbicos de arenas procedentes de un yacimiento ya estudiado y sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Aunque no viene reflejado en la memoria resumen, las escolleras y resto de áridos para construcción y reparación de las obras de defensa procederán de canteras que cuenten con los permisos y autorizaciones correspondientes, como no puede ser de otra manera.

La generación de residuos, contaminación y riesgo de accidentes pueden considerarse de escasa relevancia, habida cuenta que las actuaciones consisten básicamente en la extracción, transporte y colocación de áridos inertes, tanto desde el punto de vista químico como biológico.

La ubicación del proyecto es compatible con el uso del suelo y la capacidad de carga del medio natural. En primer lugar, el proyecto consiste en mejorar el uso tradicional de este tramo litoral como playa urbana, por lo que no cabe otra ubicación. Respecto a las obras de defensa proyectadas, son actuaciones que, aunque rigidizan y compartimentan la playa, son la única solución más o menos duradera al problema de la erosión costera en esta zona. En cuanto a la capacidad de carga del medio, ninguna de las zonas de actuación (dragado y playas) están incluidas en espacios protegidos. En efecto, los recientes estudios y cartografías de la zona de dragado han determinado que la propuesta inicial de la Dirección General del Medio Natural de la Generalitat de Cataluña se haya modificado en el sentido de excluir la zona de dragado del LIC ES5110017-4. En relación con la solicitud de la cofradía de pescadores de Barcelona, en la que expresan su preocupación por los recursos marinos al sur del delta del río Llobregat, este proyecto no afecta a esa zona por cuanto tanto el dragado como la alimentación de las playas, se realizan bastante al norte del delta mencionado.

Los impactos potenciales del proyecto se ciñen a la zona de actuación y vienen dados por el dragado de una superficie de fondo marino unos 700.000 metros cuadrados y por el vertido de unos 1.200.000 metros cúbicos en la línea de playa a lo largo de casi 5 kilómetros de longitud. La zona de dragado ya fue objeto de declaración de impacto ambiental (proyecto Extracción de áridos submarinos de la zona de Premià de Mar y recargas puntuales de arena en las playas de Premià de Mar, Vilassar de Mar y Cabrera de Mar) y las condiciones allí estipuladas para la zona de dragado serán aplicadas al presente proyecto, como así lo indica expresamente la documentación ambiental remitida por la Dirección General de Costas y demandado en varias de las respuestas a las consultas realizadas.

En la zona de las playas olímpicas los principales impactos potenciales se deben al aumento transitorio de turbidez y al enterramiento de los poblamientos bentónicos. Como señala la documentación ambiental, tanto el aumento de turbidez como la afección a la fauna bentónica son de escasa entidad, habida cuenta del carácter temporal del primero y la baja fragilidad ecológica de los fondos sedimentarios afectados (hasta la batimétrica de -15 metros). Las zonas de fragilidad ecológica media o media alta coinciden con las formaciones rocosas de la zona, las cuales son, en su gran mayoría, los espigones y escolleras introducidas por el hombre.

Otros impactos potenciales a tener en consideración son los señalados por los organismos e instituciones consultados, los cuales, en resumen, son la afección a las praderas de posidonia, situadas en el entorno de la zona de dragado, la interacción con los arrecifes artificiales, la afección sobre los recursos pesqueros y la coordinación constructiva del espigón que linda con el futuro parque zoológico.

Considerando los criterios que se han expuesto respecto del Anexo III del Real Decreto Legislativo, relativos a las características del proyecto, su ubicación y características del potencial impacto, teniendo en cuenta la documentación del expediente, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales importantes o notables que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, a la vista de las sugerencias contenidas en las respuestas a las consultas realizadas, se recomienda que los materiales de las escolleras que conforman las distintas tipologías de espigones y diques, así como su colocación, se realicen con vistas a su rápida colonización por distintas especies; que los diques exentos sumergidos se sitúen, al menos, a seis metros; que la tipología constructiva del espigón adyacente al futuro parque zoológico, guarde relación con éste y que, en cualquier caso, no dificulte o entorpezca la construcción del mismo; se vigile especialmente el diseño y acabado de las obras de defensa con vistas a minimizar el impacto paisajístico, y que se elabore un programa de vigilancia ambiental para la fase de obras y de explotación a medio plazo para la zona de alimentación, siguiendo las directrices de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Extracción de áridos submarinos de la zona de Premià de Mar y recargas puntuales de arena en las playas de Premià de Mar, Vilassar de Mar y Cabrera de Mar» (BOE núm. 116 del 13 de mayo de 2004), aunque adaptado a las exigencias y circunstancias del tramo de costa considerado.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 30 de enero de 2006, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el proyecto «Mejoras en el sistema de consolidación de las Playas Olímpicas de Barcelona».

Madrid, 31 de enero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## 4674

*RESOLUCIÓN de 2 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria», 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 553/2004, de 17 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación 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 18 de marzo de 2004 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la correspondiente memoria resumen 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 fechas 28 de abril y 11 de mayo de 2004, 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 durante la fase de consultas previas 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 Gran Canaria», que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara 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 246, de 12 de octubre de 2004 en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento. El estudio de impacto ambiental estuvo expuesto en la oficina de la Delegación del Gobierno en Las Palmas de Gran Canaria durante el plazo de información pública.

Con fecha 30 de noviembre de 2004, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió al promotor información complementaria relativa a determinados aspectos contenidos en el estudio de impacto ambiental y en concreto:

Tratamiento previsto de todas las aguas generadas en el aeropuerto, tanto durante la fase de obras como de explotación, incluyendo datos del volumen a tratar, características del sistema de tratamiento y concentraciones previstas de los principales contaminantes en el punto de vertido. Puntos de control, parámetros a controlar, técnicas de análisis y periodicidad del control propuestos en el plan de vigilancia ambiental.

Sistema de drenaje y datos utilizados en su diseño.

Análisis del posible riesgo de contaminación de las aguas subterráneas y, en su caso, medidas propuestas para su control, tanto en lo que respecta a su calidad como a las posibles fluctuaciones del nivel freático.

Programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica, parámetros que se van a controlar, necesidades mínimas de estaciones, posibles ubicaciones, periodicidad de los controles para cada uno de los parámetros y tratamiento y análisis de los datos obtenidos.

Datos sobre el número de viviendas que están en huella, situación actual y posibles medidas de aislamiento así como datos sobre el plan de aislamiento acústico.

Predicción del posible impacto acústico derivado de los movimientos de tierra y, en su caso, propuesta de medidas correctoras.

Análisis sobre la necesidad de implantar una red de control del ruido y, en su caso, criterios de diseño, número de sonómetros, características, posible ubicación y periodicidad del control.

Plan de gestión de residuos y destino final de cada uno de ellos, vertederos y canteras a utilizar y cartografía de las zonas de exclusión.

Programa de vigilancia ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Como resultado del trámite de información pública se formuló una alegación por parte de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canaria cuyo contenido se recoge en el anexo IV.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 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, y por los artículos 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 1 de febrero de 2006, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria».

#### *Declaración de impacto ambiental*

El aeropuerto de Gran Canaria se halla situado en la Bahía de Gando, ocupando terrenos pertenecientes a los municipios de Ingenio y Teide, en la Isla de Gran Canaria. El aeropuerto forma parte del aeródromo militar de utilización conjunta denominado Gran Canaria/Gando, según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

El aeropuerto dispone de dos pistas paralelas dotadas de rodaduras, plataforma de planta irregular subdividida en tres zonas de estaciona-

miento con una superficie total de unos 443.000 m<sup>2</sup>, edificio terminal para el tratamiento de pasajeros y diez posiciones asistidas para pasarelas, edificio de aparcamiento de vehículos, además de otras zonas de aparcamiento, terminal de mercancías, edificio de correos, parcela de agentes handling y zona industrial.

Las obras de ampliación del aeropuerto de Gran Canaria se justifican en el marco del Plan Director vigente, aprobado mediante orden de 20 de septiembre de 2001 el cual establece como horizonte de desarrollo el año 2015, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias que permitan absorber el crecimiento sostenido de la demanda.

Las actuaciones necesarias para alcanzar la nueva configuración del sistema aeroportuario desarrollan parte de las determinaciones previstas en el citado Plan Director, y se descomponen en varios proyectos cuya principales actuaciones son las siguientes:

Ampliación de plataforma y reconstrucción de calles de rodaje.  
Aparcamiento de vehículos en el terminal actual.

En el estudio de impacto ambiental se indica que no se han analizado alternativas para estas actuaciones y lo que se ha pretendido es que la ampliación resulte completa y coherente en su forma y funcionamiento y permita acometer sin complicaciones las ampliaciones sucesivas que se demanden en las futuras fases. Por ello, para el nuevo aparcamiento se ha optado por un diseño modular que permita anexionarlo al edificio actual y para la ampliación de la plataforma se ha propuesto pavimentar la isleta situada frente a la calle de rodaje R3, R4, R5 para poder obtener una plataforma rectangular unida a la calle de rodaje en su totalidad.

Todas las actuaciones proyectadas se circunscriben al interior del recinto aeroportuario y aunque está muy próximo, apenas 500 m, al LIC ES7010048 Bahía de Gando, el estudio de impacto ambiental concluye que con las medidas correctoras previstas para llevar a cabo los movimientos de tierras y drenajes, así como la retirada y eliminación de estériles y recogida de potenciales derrames, no se considera previsible que el proyecto cause perjuicios apreciables sobre los valores ambientales que motivaron su designación como LIC. El resto de los impactos identificados en el estudio de impacto ambiental han sido valorados como compatibles o moderados con las medidas correctoras o protectoras propuestas para cada uno de ellos.

Por todo ello, examinada 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 las actuaciones propuestas por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las 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 se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación Ambiental.—Aena dispondrá las medidas necesarias para evitar que la actual desigualdad en la ratio de utilización del aeropuerto entre los distintos días de la semana, implique el planteamiento de futuras ampliaciones que podrían suponer una importante afección ambiental.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.—Se aplicarán las medidas propuestas por el promotor para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares, jalonamiento de las zonas afectadas por obras y las de tránsito de maquinaria, gestión de suelos contaminados, en el caso de que durante las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, tratamiento de la tierra vegetal y reutilización en la restauración ambiental, y reutilización de escombros y tierras excedentes.

Fuera de la zona de obras no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase.

La recogida, transporte y eliminación de los residuos, tanto los generados durante la fase de obras como de explotación, se realizará atendiendo a lo especificado en el Plan de Gestión de los Residuos elaborado por el promotor. Se deberán cumplir las normas de recogida y almacenamiento así como las buenas prácticas propuestas en dicho plan en relación con los escombros, tierra vegetal, material sobrante de excavación y gestión y minimización de residuos peligrosos.

Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada y desinstalación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, restituyendo el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal, mediante el semillado con especies herbáceas.

Debido a la afección que la construcción del nuevo edificio de aparcamiento supone a una zona ajardinada existente en el aeropuerto, el promotor propone el trasplante de los pies de palmeras afectados a un nuevo emplazamiento en el que se pondrán las condiciones para el desarrollo de un hábitat similar al sustituido.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.—Las aguas residuales que se generarán como consecuencia de la explotación del nuevo edificio de aparcamiento de vehículos verterán a la red de



saneamiento general para su tratamiento en la depuradora general instalada en la zona norte del recinto aeroportuario, donde también vierten las aguas de sentinas tras haber sido sometidas a un pretratamiento físico químico en una planta existente en la zona sur del recinto aeroportuario. Las aguas tratadas en la depuradora serán reutilizadas para el riego de las zonas verdes del recinto aeroportuario. El aeropuerto dispone de autorización para dicha reutilización otorgada por el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

Las aguas pluviales procedentes de los sistemas de recogida y canalización de la plataforma norte de estacionamiento de aeronaves son recogidas en un imbornal canalizado hacia a un separador de hidrocarburos y, una vez tratadas en dicha instalación, son vertidas a la depuradora norte del aeropuerto. Como parte de las actuaciones previstas en el proyecto de ampliación de la plataforma, se instalará otro separador de hidrocarburos para el tratamiento de las aguas pluviales procedentes de la plataforma sur de estacionamiento de aeronaves y otras aguas residuales procedentes de operaciones de limpieza. Estas aguas actualmente se vierten directamente al barranco de Marfú. Como consecuencia del cambio en las condiciones de vertido, será necesario consultar al Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria sobre la necesidad de modificar la actual autorización de vertido.

Las plantas de tratamiento de las aguas hidrocarburadas provenientes del drenaje de las calles de rodaje, plataformas, talleres y aparcamientos deberán cumplir con los requisitos determinados en la Norma DIN 1999, en la que se basa el borrador de la normativa europea sobre tratamiento de agua con hidrocarburos.

En la información complementaria presentada por el promotor se incluyen los cálculos hidrológicos con los que se ha diseñado la red de drenaje, así como una descripción del proceso de cálculo.

En relación con los controles y mediciones de los vertidos de aguas residuales y pluviales, se continuará realizando lo establecido al respecto en las autorizaciones de vertido del aeropuerto así como en los procedimientos establecidos por el Sistema de Gestión Ambiental de Aena/aeropuerto certificado por Aenor, conforme a la UNE-EN ISO 14.001, entre ello el PEM00005 (Procedimiento de control de vertidos), PEM00001 (Procedimiento de gestión de residuos), PEM00002 (procedimiento de almacenamiento de sustancias peligrosas), PEM00006 (Procedimiento de contaminación de suelos y aguas subterráneas), PGM00004 (Procedimiento de identificación y respuesta a accidentes potenciales y situaciones de emergencia) e ITM 00002 (Instrucción técnica de actuación en caso de derrame accidental de combustibles y otros hidrocarburos).

En cuanto a las nuevas medidas de control, durante la fase de explotación se realizarán análisis periódicos del vertido (DQO, aceites y grasas, pH e hidrocarburos) procedente del nuevo separador de hidrocarburos, con una frecuencia mínima anual, o la que establezca el Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria.

En la información complementaria se incluye un estudio hidrológico cuyos objetivos han sido caracterizar espacial y temporalmente la calidad de las aguas subterráneas en el área de estudio y caracterizar los factores que pudieran incidir negativamente en dicha calidad teniendo en cuenta la vulnerabilidad del medio, con el fin de poder determinar las medidas preventivas de protección a efectos de evitar o minimizar los eventuales impactos. Para ello se ha utilizado el método DRASTIC (Aller et al., 1987) que permite establecer la vulnerabilidad de acuíferos y determinar la potencial contaminación del agua subterránea. Los valores que asigna DRASTIC para el recinto aeroportuario varían entre vulnerabilidad insignificante, muy baja, baja y moderada. El promotor, a la vista de los resultados obtenidos no juzga necesaria la instalación de una red piezométrica para el control de las aguas subterráneas ni durante la fase de construcción ni de explotación.

No obstante será necesario llevar a cabo las medidas correctoras y protectoras para minimizar la afección al sistema hidrológico en general propuestas, tanto en el estudio de impacto ambiental, como en la información complementaria al mismo:

Las aguas procedentes de las plantas de hormigón se recogerán en balsas de decantación y en el reciclado del hormigón se recuperarán áridos y agua que siempre que sea posible se reutilizará. En caso de que esto no sea posible, esta agua será gestionado por un gestor autorizado o sometida a un tratamiento físico químico antes de su vertido, el cual deberá contar con autorización del Consejo Insular.

Los parques de maquinaria no se ubicarán en ninguna de las zonas identificadas en el estudio de impacto ambiental como de mayor vulnerabilidad a la contaminación de las aguas subterráneas y estarán lo más alejado posible de los barrancos cercanos al recinto aeroportuario. Se instalarán balsas de decantación y recogida y las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria.

Si fuera necesario el almacenamiento de combustible, se contará con las medidas de seguridad necesarias y, en caso de derrame accidental, se

procederá a su limpieza y retirada del suelo potencialmente contaminado.

No se llevará a cabo el acopio de materiales y los movimientos de tierra en las proximidades de los barrancos. Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que garantice la no contaminación de las aguas.

Por otro lado, se realizará un estudio hidrogeológico específico para los sectores de almacenamiento de hidrocarburos y redes subterráneas de distribución donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pueden producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas. Este estudio permitirá determinar la necesidad de establecer una red de control así como las medidas correctoras y protectoras necesarias para minimizar la alteración de las condiciones naturales.

4. Protección de la fauna.—De acuerdo con lo recogido al respecto en el estudio de impacto ambiental, se programarán las obras de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna. Además, antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados.

En el caso de que se localice alguna especie recogida en alguna de las categorías de protección establecidas por la normativa europea, nacional o autonómica, se establecerán las actuaciones a realizar en colaboración con la autoridad competente del Gobierno de Canarias.

5. Espacios protegidos.—Durante la fase de obras se evitará la afección ambiental al LIC «Bahía de Gando» en lo referente al trasiego de la maquinaria, localización de instalaciones de obra, acopios de materiales y accesos a la obra.

6. Protección atmosférica.—Con el fin de asegurar 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 reglamentariamente, el promotor propone las siguientes medidas correctoras para la fase de obras: cubrición con lonas de la carga de los volquetes de forma que se evite la incidencia directa del viento; utilización del riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierras (la frecuencia de riego se determinará experimentalmente en función de las distintas condiciones meteorológicas); cubrición con toldos de los acopios de materiales sueltos; revegetación de las superficies denudadas una vez que las obras queden terminadas y establecimiento de los lugares adecuados para el lavado de maquinaria, dentro de la planta de instalaciones, con plataformas de lavado de las ruedas para evitar el transporte de barro y polvo.

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera, el promotor propone la aplicación de la normativa vigente en lo que se refiere al control de las emisiones de dióxido de nitrógeno, partículas, humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono, reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico, NOx e hidrocarburos, así como el cumplimiento estricto de los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Con el fin de poder establecer un programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica, parámetros que se van a controlar, necesidades mínimas de estaciones, posibles ubicaciones, periodicidad de los controles para cada uno de los parámetros y tratamiento y análisis de los datos obtenidos, en el estudio de impacto ambiental se ha realizado el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera. De este análisis se obtienen curvas de isoconcentración medias anuales que dan una idea de la situación media a lo largo del año, pero no permiten establecer una relación con la legislación en lo que al análisis de superaciones se refiere. Para cubrir esa limitación se ha llevado a cabo un análisis cualitativo de los datos meteorológicos horarios que permite establecer las zonas y periodos del día en que existe un mayor riesgo de que dichas superaciones se produzcan. Posteriormente, a la vista de los resultados de ambos análisis y de información acerca de la situación actual de la red de control de la calidad del aire de la Comunidad Autónoma de Canarias, se ha analizado la necesidad de nuevas estaciones de vigilancia de la calidad del aire.

Como horizonte de evaluación se ha fijado el año de puesta en servicio de las nuevas instalaciones, situación prevista para el año 2009.

El programa informático utilizado para llevar a cabo este estudio ha sido el EDMS 4.12 que ha permitido determinar los niveles de inmisión para NOx, CO y SOx obteniéndose las correspondientes curvas de isoconcentración donde se identifican las zonas donde la concentración media anual derivada de la actividad aeroportuaria varían: para el NOx entre 10-15 µg/m<sup>3</sup>, 15-20 µg/m<sup>3</sup> y > 20 µg/m<sup>3</sup>, para el CO entre 0,01-0,02 mg/m<sup>3</sup>, 0,02-0,04 mg/m<sup>3</sup> y >0,04 mg/m<sup>3</sup> y para el SOx entre 1-2 µg/m<sup>3</sup>, 2-3 µg/m<sup>3</sup> y >3 µg/m<sup>3</sup>. En el caso del NOx no se superan los 20 µg/m<sup>3</sup> en ningún punto exterior al aeropuerto y, en ningún caso en poblaciones circundantes,

tratándose del contaminante más problemático desde el punto de vista de la contaminación aeroportuaria. El valor puntual máximo registrado por el programa se sitúa en la plataforma de aeronaves que sería la zona con más riesgo de alcanzar niveles altos debido a la circulación de los vehículos de apoyo en tierra. Para el SOX y CO todos los intervalos de concentración estudiados se circunscriben al recinto aeroportuario. Para el caso del CO la concentración máxima se encuentra sobre la zona de aparcamiento de vehículos.

El riesgo de superaciones horarias se ha realizado de forma cualitativa por medio del análisis de horas al año en que se da concurrencia de factores que contribuyen a mantener una concentración alta de contaminantes en una zona concreta. La conclusión de este análisis es que, en las poblaciones de Las Majoreras y el Carrizal, el riesgo de superación es bajo ya que los vientos predominantes son los alisos que son vientos generalmente fuertes que dispersarían rápidamente los contaminantes. Por otra parte, en las poblaciones de Ojos de Garza y Goro, se engloban las llamadas invasiones de aire sahariano que se corresponden con condiciones meteorológicas muy estables y que pueden provocar episodios de contaminación atmosférica. Así pues estas poblaciones del noroeste del aeropuerto son las que tendrían un riesgo mayor de superación, en caso de darse las condiciones que favorecieran una elevada concentración de contaminantes atmosféricos. A la vista del perfil operacional diario de aeronaves, el estudio de impacto ambiental concluye que a lo largo del día hay dos periodos en los que se den simultáneamente alta estabilidad atmosférica, direcciones de viento desfavorables y una actividad aeroportuaria importante: uno por la mañana de 7 a 10 y otro que abarca de 7 de la tarde hasta las 11 de la noche.

A la vista de los resultados el promotor propone llevar a cabo las siguientes medidas:

Realización de campañas anuales de medición con equipos móviles en los núcleos de población situados en las inmediaciones del aeropuerto de todos los contaminantes que regula la legislación vigente: dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), partículas (PM<sub>10</sub>), plomo, benceno, monóxido de carbono (CO) y ozono (O<sub>3</sub>). Se prestará especial atención a los núcleos urbanos de Ojos de Garza y Goro y a los periodos en los que hay mayor probabilidad de que se den episodios de contaminación.

Seguimiento de la evolución de los niveles de los contaminantes registrados en las sucesivas campañas con el fin de prever la necesidad de instalar una estación fija de control, encaminada a registrar la contaminación de origen aeroportuario y proponer medidas en el caso de que se superasen los criterios de calidad del aire.

De acuerdo con la sectorización realizada por la Dirección General de Salud Pública de la Consejería de del Gobierno de Canarias y en cumplimiento del Real Decreto 1073/2002, de 28 de octubre, sobre evaluación 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, la zona donde se ubica el aeropuerto debería ser objeto de una monitorización en continuo. Será necesario que para el año de entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones aeroportuarias, se cumpla con los requerimientos de la legislación con relación al número de estaciones de control de la calidad del aire con el fin de que se pueda comprobar la incidencia real de las emisiones producidas en los valores de inmisión de los contaminantes emitidos.

Se atenderá a lo especificado en el estudio de impacto ambiental referente a la programación de actividades, en la que se recogen los pasos a seguir en la realización de las campañas de medida, y referente al programa de control y vigilancia de la calidad del aire, en el que se establecen los parámetros de control, método de muestreo y análisis, periodicidad del seguimiento y emisión de informes.

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, sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra, se aplicarán las medidas propuestas en el estudio de impacto ambiental y recomendadas por la OACI y la FAA para reducir las emisiones y el consumo de carburantes en relación con los procedimientos de operación de las aeronaves: utilización de la reversa, control de la potencia en el despegue y reducción uso de motores en el rodaje. Asimismo, el estudio de impacto ambiental propone la sustitución de las unidades de potencia auxiliar por un suministro eléctrico y de aire acondicionado en la pasarela producido de forma centralizada y la implantación de planes de renovación de flotas de equipos de tierra con el fin de incorporar motores de tecnologías más evolucionadas y menos contaminantes.

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 legislación vigente en relación con las emisiones. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

7. Protección acústica.-El estudio realizado por el promotor para determinar la afección acústica derivada de la fase de obras utiliza como método de cálculo el descrito en la norma ISO 9613 1/2, «Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente» y como software Predictor 4.11 desarrollado por Brüel&Kjaer. En las conclusiones de dicho estudio se pone de manifiesto que los mayores niveles de ruido se producirán en las inmediaciones de las obras de plataforma y en el tráfico de camiones asociados a las mismas y que el ruido generado en la zona de obras del edificio de aparcamiento, al ser reducido y focalizado, no afectará a núcleos de población, únicamente a los usuarios del aeropuerto. Con objeto de asegurar que los niveles de ruido se ajusten a lo previsto en el estudio, el promotor propone las siguientes medidas:

Se evitará el tráfico por el núcleo de Las Puntillas.

Los contratistas garantizarán que toda la maquinaria de obra cumplirá con los requisitos de máxima potencia acústica establecidos en la Directiva 2000/14/CE del Parlamento y del Consejo de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

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 la realización de trabajos molestos para las personas como excavaciones, movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el periodo de 22 h a 8 h.

Para el cálculo de las afecciones acústicas producidas por las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves, el promotor ha utilizado el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 6.1 desarrollado por la FAA. Los criterios utilizados para la determinación de las isófonas han sido los acordados entre el Ministerio de Fomento, Ministerio de Medio Ambiente y Aena, en los cuales se establece como día tipo a simular el 90% del día punta anual para los escenarios de simulación considerados: año 2005 (445 op/día punta) y año 2009 (513,4 op/día punta) de puesta en servicio de las instalaciones objeto de la presente resolución. Para conocer el número de operaciones estimadas en este horizonte, se ha dispuesto de pronosis de tráfico lo más actualizadas posibles. Como indicador se ha utilizado el nivel sonoro continuo equivalente LAeq referido a dos periodos temporales: periodo diurno (07 h-23 h) y periodo nocturno (23 h-07 h) y se ha realizado el cálculo de las isófonas correspondientes a los umbrales 65, 70, 75 y 80 dB(A) para el periodo diurno y 55, 60, 65 y 70 dB(A) para el periodo nocturno.

Como valores límites de referencia se han considerado 55 dB(A) para el periodo diurno y 65dB(A) para el periodo nocturno.

El estudio acústico pone de manifiesto que, tanto durante el periodo diurno, como nocturno, la superficie que se encuentra expuesta a niveles superiores a los 65 dB(A) y 55 dB(A), respectivamente, excede los límites del Sistema General Aeroportuario y que la afección a zonas habitadas comprende tres núcleos poblacionales denominados Tufía, Las Puntillas y El Oasis pertenecientes a los términos municipales de Telde, Ingenio y Agüimes, respectivamente.

El número de viviendas afectadas es: entre 80 y 100 en Tufía; entre 100 y 120 en Las Puntillas y entre 40 y 50 en El Oasis. Con el fin de minimizar la afección a la población derivada del incremento sonoro, el promotor propone la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico que contemple actuaciones de aislamiento de fachadas, parte ciega de fachadas y cubiertas de los edificios que aseguren que en el interior de las viviendas se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la norma Básica de Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios vigentes. Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en los que las medidas de aislamiento acústico citadas anteriormente, no resulten técnicamente eficaces.

A efectos de seguimiento y ejecución 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; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos afectados. Asimismo, formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de la huella.

En el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, el promotor remitirá a dicha Comisión las curvas isófonas definidas por Leq<sub>día</sub> 65dB(A) (7h-23 h) y Leq<sub>noche</sub> 55dB(A) (23 h-7h) en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje a una escala

adecuada para poder determinar con exactitud el número de viviendas y equipamientos de uso público afectados, así como el plan de aislamiento acústico, para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la condición «Protección acústica» de la presente declaración de impacto ambiental. La Comisión será la encargada de proponer al órgano sustantivo para su adopción las medidas compensatorias citadas anteriormente.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad.

Una vez entren en servicio las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en los puntos que proponga el plan de vigilancia ambiental y en aquellos puntos que justificadamente proponga la Comisión. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra y los accesos.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003 del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

En relación con la red de control del ruido, el promotor considera que el número de viviendas afectadas es muy reducido en comparación con la importancia y el número de operaciones anuales del aeropuerto por lo que no considera necesario la dotación de una red permanente de control de inmisiones acústicas en el entorno del aeropuerto. Para evaluar la posible afección acústica derivada de las operaciones en plataforma, el promotor propone la realización de mediciones en el núcleo urbano de Las Puntillas cuando entren en servicio las instalaciones previstas, revisándose, en su caso, el plan de aislamiento acústico. Además, 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 correctoras realizadas.

8. Medidas de protección del patrimonio cultural.—Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al Servicio de Patrimonio Histórico del Cabildo de Gran Canaria y se atenderá en todo momento a las directrices que determine este organismo.

9. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante las fases de construcción y explotación de las nuevas infraestructuras 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.

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.

10. Localización de préstamos y vertederos.—En relación con la gestión de las tierras sobrantes, se actuará de acuerdo con lo recogido en la documentación adicional al estudio de impacto ambiental aportada por el promotor que propone la utilización de los siguientes vertederos:

Vertedero de Juan Grande  
Vertedero de Salto del Negro

Si se necesitaran zonas de vertedero distintas a las propuestas por el promotor, se realizará un estudio ambiental de los condicionantes ambientales existentes en el ámbito de las posibles localizaciones con el fin de evitar las zonas de alta fragilidad o con grandes méritos de conservación, entre ellas, tal y como indica la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias, las praderas de *Cymodocea nodosa* (anexo II Directiva 92/43/CE).

No está previsto el uso de materiales de canteras en ninguno de los proyectos de las actuaciones analizadas.

11. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.—De acuerdo con la propuesta hecha por el promotor en el estudio de impacto ambiental, todos los proyectos constructivos deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental» en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas,

su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras. En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de 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.

12. Seguimiento y vigilancia.—Aena ejecutará el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental y completado en la documentación adicional, con el fin de poder llevar a cabo el control y seguimiento de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos así como de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras previstas. Si se observara que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente contempladas se procederá a la propuesta de nuevas medidas. En relación con el programa de vigilancia ambiental de la fase de explotación el promotor indica que se realizará por el propio aeropuerto según sus métodos y sistemas de gestión medio ambiental. No obstante, será necesario que además de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y en la documentación adicional, contemple los propuestos en la presente declaración. El plan de vigilancia ambiental de la fase de explotación será remitido a la Dirección General de Aviación Civil previo a la entrada en servicio de las instalaciones proyectadas para su estudio y consideración como responsable del seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la declaración de impacto ambiental.

En el programa de vigilancia propuesto por el promotor se plantea la designación de un Director Ambiental de Obra integrada que se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos. Por otro lado, las contratistas ejecutoras de los proyectos, deberán entregar antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad (PACA) 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 nombrará un Responsable de Medio Ambiente cuya misión será la ejecución del PACA, que estará en obra de forma permanente, realizará los controles previstos, elaborará los informes periódicos medioambientales y proporcionará al promotor toda la información que éste le demande sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. En el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica, si la hubiese, nombrará también un Responsable de Medio Ambiente.

Se llevarán a cabo todos los pasos propuestos por el promotor en el estudio de impacto ambiental para la aplicación del programa de vigilancia ambiental en relación con la inclusión de requisitos medioambientales en los expedientes, Plan de Aseguramiento de la Calidad, diario ambiental de obra, inspecciones y control y remisión de informes, así como el procedimiento propuesto para el control de los parámetros ambientales de obra para la protección de los suelos, protección de la vegetación, protección de la fauna, protección de la calidad del aire, protección acústica, protección de la calidad de las aguas, gestión de residuos, protección del patrimonio cultural, mantenimiento de la permeabilidad territorial, localización de préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

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 las actuaciones propuestas en



el proyecto, 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 del Gobierno de Canarias.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre por el que se aprueba el 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 febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Canarias.	
Dirección General para la Biodiversidad (Madrid).	X
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente (Madrid).	X
Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	X
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Aguas. Consejería de Infraestructuras, Transportes y Viviendas del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias.	
Dirección General de Fomento Industrial e innovación Tecnológica. Consejería de Industria, Comercio y Nuevas Tecnologías del Gobierno de Canarias.	
Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación. Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias.	X
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid).	
A.D.E.N.A (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
F.A.T (Madrid).	
Greenpeace (Madrid).	
S.E.O. (Madrid).	
A.S.C.A.N. (Asociación Canaria para la Defensa de Naturaleza) (Las Palmas).	
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN) (Tenerife).	
Colectivo Ecologista Palmero Adijirja (Tenerife.)	
Asociación Española de Evaluación Ambiental (Madrid).	X
Ayuntamiento de Telde (Las Palmas).	
Ayuntamiento de La Villa de Ingenio (Las Palmas).	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas, algunas de ellas procedentes de organismos no consultados directamente por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en relación con la memoria resumen es el siguiente:

La Dirección General para la Biodiversidad indica que el proyecto se encuentra dentro de los límites del sistema general aeroportuario pero muy próximo, apenas 500 m, al LIC ES7010048 Bahía de Gando. La afección que pudiera producirse sería de forma indirecta y podría venir provocada por los movimientos de tierras y drenajes a efectuar en la zona, así como la retirada y eliminación de estériles y recogida de potenciales derrames, que si no se realiza de forma adecuada podrían genera algún

impacto. Indica que estos aspectos deberán considerarse en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente informa que las obras proyectadas no afectarán al Dominio Público Marítimo Terrestre ni a su zona de servidumbre definida en la Ley de Costas.

La Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial indica que resulta necesario, con carácter previo a la culminación del procedimiento de aprobación y evaluación ambiental, aprobar el instrumento de ordenación territorial exigido por el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, en su dimensión de Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, dadas las significativas variaciones que el Plan Territorial Especial del Sistema Aeroportuario a desarrollar pudiera establecer sobre los proyectos en tramitación y por tanto sobre sus efectos ambientales, construyendo entre tanto las actuaciones a realizar exclusivamente a las de inaplazable urgencia requeridas por la seguridad o el mantenimiento o funcionamiento de elementos esenciales del aeropuerto.

La Agencia de Protección del Medio Urbano y Natural indica que no existe abierto expediente de infracción alguna en relación con el proyecto.

La Dirección General de Aguas de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias informa que no se detectan elementos de infraestructura y ambientales que vulneren ni interfieran en sus competencias. Comunica el traslado de la consulta al Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria como órgano competente en la gestión y protección del Dominio Público Hidráulico de la isla, policía de aguas y sus cauces, además de la ejecución de los programas de calidad de las aguas y lo dispuesto en el Plan Hidrológico de Gran Canaria.

La Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial indica que el ámbito del proyecto no está incluido en ningún espacio natural protegido según el Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, aprobado por DL 1/2000 de 8 de mayo. Con respecto a los espacios que integran la Red Natura 2000, no afecta a ZEPA's ni a LIC's. No obstante, el LIC ES7010048 Bahía de Gando se localiza a escasos 200 m del límite oriental del aeropuerto aunque no considera previsible que el proyecto cause perjuicios apreciables sobre los objetivos de conservación. Solicita que se considere como zona de exclusión para la localización de vertederos las praderas de *Cymodocea nodosa* (Anexo II Directiva 92/43/CE) y sugiere que, dado el interés ornamental de las especies vegetales presentes en la parcela donde se va a realizar el aparcamiento, se plantee la creación de otra zona ajardinada o, en última instancia, realizar un trasplante a otros sectores ajardinados.

La Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación propone que el estudio de impacto ambiental contenga medidas de protección contra el ruido que se genera en la población afectada, que recoja las referencias urbanísticas y el planeamiento territorial y urbanístico, que aporte datos sobre las necesidades de utilizar préstamos y vertederos y soluciones al respecto, que concrete los materiales de construcción y sus calidades y que incluya información sobre las posibles obras e instalaciones auxiliares.

La Dirección General de Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico remite un informe elaborado por el Cabildo de Gran Canaria en el que se indica que las actuaciones previstas no implicarán afección alguna sobre elementos de interés patrimonial conocidos a fecha de redacción de dicho informe, no obstante, caso de localizarse cualquier bien de interés arqueológico durante la fase de ejecución de las obras previstas será de aplicación lo recogido en el artículo 70 de la Ley 4/99 de Patrimonio Histórico de Canarias relativo al Régimen de hallazgos casuales.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental indica que la memoria resumen del proyecto ha sido comunicada a sus asociados al objeto de que aporten sus sugerencias.

El Ayuntamiento de La Villa de Ingenio sugiere que el estudio de impacto ambiental contenga los siguientes aspectos: estudio de la contaminación del aire, tanto en las inmediaciones del aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos, estudio acústico y plan para minimizar la afección en los núcleos de población más cercanos y plan de vigilancia ambiental. Por otro lado, considera que el estudio de impacto ambiental deberá recoger todas las afecciones sobre el núcleo urbano de El Carrizal.

## ANEXO II

### Resumen del proyecto

El proyecto «Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria» desarrolla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director, aprobado por Orden Ministerial de 20 de septiembre de 2001, publicado en el BOE el 29 de septiembre de 2001:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

Ampliación de la plataforma y reconstrucción de calles de rodaje:

La finalidad de esta actuación es aumentar la capacidad de estacionamiento de las aeronaves en el aeropuerto. Las actuaciones que engloban este proyecto son:

Ampliación de la plataforma frente a R3, R4, R5: consiste en la pavimentación de la isleta situada frente a la calle de rodaje R3, R4, R5, área que actualmente separa la calle de rodaje del área de estacionamiento, hasta una superficie de 53.000 m<sup>2</sup> obteniéndose una plataforma rectangular unida a la calle de rodaje en su totalidad.

Elevación y nivelación de la calle de rodaje en R3, R4, R5: al ampliar la plataforma de acuerdo con las recomendaciones de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) se produce una importante diferencia de cotas entre la calle de rodaje y la plataforma. Para subsanar esta diferencia se elevará y nivelará la calle de rodaje en los tramos afectados.

Desplazamiento de la calle de salida rápida S1: debido a la actuación anterior es necesario levantar el entronque de la calle de rodaje con la calle de salida S1 para que supere el 1,5% de pendiente. La solución adoptada consiste en eliminar la actual salida S1 y trasladarla a las inmediaciones de la calle de salida rápida S2. Esta nueva salida será utilizada por las aeronaves de menor tamaño. Una vez ejecutadas estas actuaciones, se nivelarán las isletas que separan la pista 03L-21R de la calle de rodaje y que se encuentran a ambos lados de la calle de salida S1. Esta actuación incluye la demolición del pavimento dañado el movimiento de tierras y la nivelación para darle una pendiente del 1%, pavimentación y señalización.

Subsistema de actividades aeroportuarias: Aparcamiento de vehículos en el terminal actual.

Se ha proyectado un nuevo edificio de planta rectangular y superficie de aproximadamente 6.000 m<sup>2</sup>, compuesto de tres plantas de aparcamiento cubiertas y una planta descubierta, ideado como una ampliación del edificio actualmente existente ya que está adosado a él y todas las cotas de nivel de plantas son coincidentes: planta sótano, planta de llegadas, planta segunda y planta de salidas. Las conexiones peatonales con el edificio terminal se realizarán cruzando el vial en la planta de llegadas y en la planta de salida a través de la cubierta del aparcamiento actual y se construirá una nueva pasarela peatonal con una anchura doble de la existente por lo que será necesario demoler la pasarela situada en el aparcamiento actual. Los accesos de vehículos se realizarán por las mismas plantas que en el aparcamiento existente. El centro de transformación existente se situará en el aparcamiento actual en la planta de llegadas con acceso desde el vial en la fachada este.

### 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.

En la realización del estudio de impacto ambiental se procede al análisis detenido del proyecto y ejecución de las obras considerando las distintas fases de actuación (construcción y explotación) con el objeto de identificar las acciones de proyecto susceptibles de producir impacto. Posteriormente, se desarrolla el inventario ambiental referido al ámbito de posibles afecciones del proyecto para lo cual se ha analizado y caracterizado cada factor ambiental, encuadrando los mismos en tres grandes apartados: Medio Físico (climatología, calidad química y física del aire, geología y geomorfología, edafología e hidrología superficial y subterránea), Medio Biótico (vegetación, fauna, espacios naturales protegidos y paisaje) y Medio Socioeconómico (población, patrimonio histórico, planeamiento urbanístico, mercado de trabajo, sectores económico e infraestructuras).

La identificación de impactos se ha realizado con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones de proyecto susceptibles de generar impacto y los factores del medio donde se inserta la actuación y seguidamente, se ha realizado su descripción y caracterización según las definiciones recogidas en la legislación vigente: signo, intensidad, extensión, tipo de interacción, duración, reversibilidad y recuperabilidad. El estudio de impacto ambiental incluye las medidas correctoras y preventivas adoptadas por el proyecto para la reducción de impactos y establece un programa de control y vigilancia que permitirá garantizar el mantenimiento de los impactos dentro de los umbrales admisibles.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

**Geología y geomorfología:** el aeropuerto se enmarca dentro del denominado ambiente desértico costero, con una topografía de áreas llanas bien diferenciada en dos sectores: la plataforma lávica, formada por las coladas emitidas desde los conjuntos volcánicos, y el otro sector que constituye una de las escasas llanuras aluviales existentes.

**Edafología:** en el entorno del recinto aeroportuario aparecen fundamentalmente suelos con régimen de humedad árido (tórrico), que se corresponden con superficies marcadamente áridas. Predomina el orden Aridisol, cuya capacidad de uso es mediana y sus factores limitantes son pendientes acentuadas y afloramientos rocosos. La mayoría de los suelos tienen baja capacidad de uso. Los Entisoles que aparecen también son suelos con capacidad de uso mediana por ser muy pobres. No son utilizables para el cultivo debido a su gran inclinación y por que presentan un contacto lítico a poca profundidad.

**Hidrología:** dentro de la zona de estudio, el curso fluvial más importante es el barranco de Aguatona con un coeficiente de escorrentía próximo al 0,4%. El resto de barrancos, Esquila y Cabral, en el norte, y Malfú y Gaila, en el sur del recinto aeroportuario, son de escasa entidad con coeficientes de escorrentía inferiores al 0,05%. La estacionalidad y variación de los caudales de dichos barrancos está supeditada en gran medida a las precipitaciones y exigencias climáticas de la isla, que presenta una acusada sequía en los meses estivales y escasas precipitaciones en los meses de otoño e invierno.

**Hidrogeología:** la Isla de Gran Canaria constituye una unidad hidrogeológica, heterogénea y anisótropa, cuyos límites son: la superficie libre del nivel piezométrico, el fondo impermeable del tramo inferior de la serie Basáltica Antigua y el mar, en la superficie de equilibrio agua dulce-agua salada. La recarga está constituida por la infiltración de la lluvia y los retornos de regadío, preferentemente en medianías y zonas costeras, las descargas se producen por las extracciones de las obras de captación y el flujo subterráneo del mar. La calidad química del agua subterránea es buena a cotas elevadas, empeorando sensiblemente hacia las cotas más bajas y muy drásticamente en aquellas zonas costeras de explotación intensiva que ha originado problemas de intrusión marina. En las zonas bajas y costeras, el agua que se explota corresponde al acuífero basal que, al ser las aguas más antiguas, presentan una mayor salinidad. La hidrogeología de la zona donde se asienta el aeropuerto está condicionada por la compleja distribución de los materiales en profundidad con intercalación de rocas detríticas entre lavas y priroclastos volcánicos. La zona ha sido sometida a una explotación intensa, existiendo en la actualidad muchos pozos, de los cuales un porcentaje elevado se encuentra abandonado.

**Vegetación:** la vegetación presente en el territorio donde se encuentra ubicado el aeropuerto, corresponde a un mosaico irregular de cultivos agrícolas y terrenos improductivos que presenta pequeñas inclusiones de áreas en proceso de urbanización, desiertos y semidesiertos y tabaibales. Las formaciones vegetales presentan una grave alteración de sus características originales debido a la explotación actual y pasada y a la colonización de la zona por especies ubiquestas e introducidas. El sector Este del aeropuerto limita con la base militar seguida de la Bahía de Gando LIC ES710048 que por sus condiciones singulares contiene la mejor población de alga verde endémica de Canarias *Avrainvillea canariensis*. En el sector Oeste las formaciones vegetales son casi inexistentes debido al gran desarrollo de infraestructuras, polígonos industriales y usos del suelo de tipo urbano o urbanizable. Dentro del recinto aeroportuario la vegetación está compuesta por zonas ajardinadas, predominando las praderas de césped con palmeras diseminadas.

**Fauna:** los diferentes hábitats existentes en el entorno aeroportuario, hábitat costero, hábitat de llanos xéricos y tabaibales, hábitat urbano, zonas agrícolas y barrancos, poseen comunidades específicas asociadas a cada uno de ellos. En el hábitat costero, constituido por las playas, dunas, acantilados, islotes, arrecifes rocosos y la propia masa de agua, abundan las comunidades de avifauna, en los fondos rocosos, las especies como lebrachos (*Chelon labrosus*), lisas (*Liza aurata*), barrigüas (*Parablennius parvicornis*) o salmas o panchotas (*Sarpa salpa*) y en el fondo marino, los seba-dales y las praderas submarinas de gramíneas donde se cría y alimentan numerosas especies de peces e invertebrados. Los llanos xéricos y tabaibales son zonas prácticamente desiertas que soportan gran insolación, temperaturas diurnas elevada y un régimen de precipitaciones escaso donde abundan los vertebrados, en concreto los coleópteros y los reptiles, como la lisa dorada (*Alcides viridianus viridanus*), las aves que nidifican en el suelo como la terrera marisma (*Calandrella rufescens polatzeki*), la ortega (*Pterocles orientalis*) o la hubara (*Chlamydotis undulata*). El hábitat urbano cuenta con una fauna específica antropófila y oportunista, especialmente invertebrados. En las zonas agrícolas la fauna es pobre en general y aunque el número de aves presente es elevado, no son específicas de esta zona. Dada la escasa entidad y la estacionalidad de los cursos de agua se considera que no existe una fauna asociada específicamente a este tipo de hábitat. De las especies presentes en el entorno aeroportuario el corredor (*Cursorius cursor*) está considerado dentro del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 439/90) como «Sensible a la alteración de su hábi-

«t», como «Vulnerable» se encuentra el pisño de Madeira (*Oceanodroma castro*) y la musaraña canaria (*Crocidura canariensis*), la Buhara (*Chlamydotys undulata*) y el halcón de Berbería (*Falco pelerinoides*) están considerados como «en Peligro de Extinción».

Espacios naturales: en las inmediaciones del recinto aeroportuario se encuentra el LIC ES7010048 Bahía de Gando que contiene una destacada población de alga verde de Canarias *Avrainillea canarinseis*, así como una importante zona de cría y reproducción de numerosas especies de interés pesquero detectándose la presencia esporádica de Carreta Careta durante sus rutas migratorias. También está presente en la zona de estudio el LIC ES7010028 Tufia a designado como consecuencia de la existencia de dos endemismos vegetales chaparro (*Convovulus caputmedusae*) y la piña de mar (*Attractylis preauxiana*), así como sus hábitats respectivos y el paisaje.

Hábitats naturales: en las inmediaciones del recinto aeroportuario se encuentran inventariados hábitat natural de interés comunitario y dos hábitat naturales prioritarios de acuerdo con la directiva 92/43/CE de 21 de mayo relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestre.

Paisaje: se caracteriza por zonas antrópicas con polígonos industriales, así como por la existencia de cultivos de regadío, tanto al aire libre como en invernaderos.

Medio socioeconómico: el aeropuerto se encuentra enclavado en un entorno antropizado, especialmente en los sectores situados al oeste y sur del mismo, como consecuencia de la elevada densidad poblacional y de infraestructuras existentes. El acceso al aeropuerto se realiza a través de la autovía GC-1 y entre los principales núcleos existentes se encuentra el Carrizal, a 800 m del aeropuerto, Ingenio a 3,5 km y Telde a 5 km. Existen también numerosas zonas industriales que rodean al aeropuerto en los sectores norte y oeste, así como cultivos bajo plástico.

Patrimonio: en las inmediaciones del recinto aeroportuario se han inventariado los siguientes elementos: Cuevas de Tufia, Almogaven Cuatro Puertas, Cuevas de los Pilares, Cuevas de los Papeles y Cuevas de la Audiencia todos ellos declarados como Bien de Interés Cultural.

Planeamiento urbanístico: las franjas de terreno situadas al norte del límite de la zona de Sistema General Aeroportuario, se halla definida como suelo de protección natural por tratarse del Sitio de Interés Científico de Tufia. Continuando en sentido antihorario, los terrenos se clasifican como suelo urbano sectorizado no ordenado, una pequeña zona de suelo rústico de protección hidrológica debida al Barranco de Pueste y la amplia zona a la altura de la ampliación de la plataforma, clasificado como Sistema General Aeroportuario hasta la intersección con la autovía GC-1. Prosigue una zona de suelo urbano consolidado, Las Majoreras, otra de suelo urbanizables sectorizada y en la zona sur suelo rústico de protección agraria. La parte oriental del límite del Sistema General Aeroportuario linda con la zona de seguridad de la Base Aérea de Gando y ésta con la Bahía de Gando catalogada como LIC.

Los impactos identificados en el estudio de impacto ambiental hacen referencia a la alteración de la calidad química del aire derivada, en la fase de obras, principalmente del aumento de partículas en suspensión originados en las diversas operaciones de la obra y en la fase de explotación de las emisiones de los procesos de combustión de los motores de las aeronaves y de los motores de los vehículos de apoyo; alteración de la calidad física del aire, como consecuencia del aumento de los niveles sonoros provocado por las operaciones de aterrizaje y despegue, movimientos de aeronaves en plataforma y pruebas de motores; alteración de la hidrología superficial y subterránea como consecuencia de modificaciones en la escorrentía y posibilidad de ocurrencia de vertidos accidentales; alteraciones sobre las características geológicas y geomorfológicas del entorno, derivados esencialmente de los movimientos de tierras, excavaciones y demoliciones; ocupación del suelo, compactación de las zonas de acopio, caminos, e instalaciones temporales; contaminación del suelo por vertidos incontrolados o accidentales; alteración de la vegetación debido al desbroce y ocupación del suelo; afección a la fauna por incremento de las molestias y destrucción de recursos tróficos; impactos sobre el territorio el paisaje y los usos del suelo, por intrusión visual durante las obras y alteración de la accesibilidad al territorio; incremento del empleo y del desarrollo económico.

Todos los impactos negativos identificados se han valorados como compatibles y moderados siempre y cuando se lleven a cabo todas las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio de impacto ambiental. Entre las medidas protectoras y correctoras de la fase de construcción destacan las siguientes: jalonamiento y señalización de las obras y caminos de accesos; cubrimiento de los vehículos de transporte de materiales; riego de los caminos de obra y zonas de préstamos; control de las emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria; reutilización de los materiales extraídos; gestión de residuos y de posibles suelos contaminados y tratamiento de efluentes líquidos. Se establecen también medidas para la protección de la fauna como puede ser la programación de las obras y la recuperación de individuos afectados. Otras medidas correctoras son la vigilancia en la fase de construcción para la protección

del patrimonio cultural; la restauración ambiental e integración paisajística, consistente en la adecuación topográfica de las superficies afectas, restauración edáfica y ejecución de plantaciones y siembras; y la reposición de servicios.

En la fase de explotación, y con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra, se establecen medidas relativas a procedimientos de operación y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra, programa de vigilancia de la contaminación atmosférica y plan de aislamiento acústico.

El estudio de impacto ambiental incluye un presupuesto estimado de ejecución de las medidas protectoras y correctoras propuestas para la protección de los suelos, retirada, acopio, mantenimiento y reutilización de la tierra vegetal protección de la calidad de las aguas, balsa de decantación en las instalaciones de obra y plantas de tratamiento de hidrocarburos; protección de la vegetación, transplante de especies arbustivas; restauración ambiental de la zona de obras, siembra y plantaciones; y protección de la calidad del aire, medidas reducción de emisión de contaminantes.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que tiene por objeto el aseguramiento de 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.

## ANEXO IV

### Resumen de la información pública

Como resultado del trámite de información pública, se ha formulado una alegación por parte de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias. En dicha alegación se informa:

Que la zona donde se pretende ejecutar el proyecto se encuentra fuera de los límites de los espacios que integran la Red Natura 2000 en Canarias, aunque se localiza en las inmediaciones de dos lugares de Importancia Comunitaria LIC ES7010028 Tufia y LIC ES7010040 Bahía de Gando. El ámbito de afección directa del proyecto dista del primero de los LICs señalados en 1.715 m y tan solo 400 m del otro.

Con base a la información analizada consideran que no es previsible que se produzcan afecciones negativas relevantes sobre los objetivos de conservación de los LIC's ni que se observe una posible transmisión espacial de repercusiones negativas. Por otro lado indica que en el entorno cercano se ha inventariado la presencia de distintas especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias aunque consideran que no es previsible que el proyecto tenga una afección relevante sobre el estado de conservación de las mismas.

### 4675

*RESOLUCIÓN de 6 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Modernización del riego en la Comunidad de Regantes n.º 53, del Canal de Aragón y Cataluña, término municipal de Espiús y Binaced (Huesca)», promovido por la Sociedad Estatal de Infraestructuras Agrarias del Nordeste, S.A.*

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, establece en el artículo 1.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Modernización del riego en la C.R. n.º 53 del canal de Aragón y Cataluña, Espiús en los TT.MM. de Espiús y Binaced (Huesca)» se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 1 del Anexo II de la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.