

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

- 618** *Resolución de 15 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Nuevo edificio terminal, urbanización y plataforma en el Aeropuerto de León.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Nuevo edificio terminal, urbanización y plataforma en el Aeropuerto de León se encuentra en este supuesto por estar encuadrado en la letra k del grupo 9 del referido anexo II.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Las previsiones realizadas en el Estudio de Planeamiento de la zona civil de la Base Aérea de Virgen del Camino, aprobado por el CIDETRA (Comisión Interministerial de Defensa y Transportes), en marzo de 2002, y actualizadas en octubre de 2007, estiman que los pasajeros totales en el año 2020 alcanzarán los 382.750 pasajeros y 12.300 aeronaves totales. Por todo ello, para atender la demanda estimada con los niveles de calidad y seguridad esperados, consideran necesaria la ejecución de un nuevo edificio terminal, una urbanización y una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves en el aeropuerto de León.

Las actuaciones propuestas se localizan en los términos municipales de San Andrés del Rabanedo y Valverde de la Virgen, al oeste de la provincia de León (Comunidad Autónoma de Castilla y León). Los terrenos, donde se pretenden llevar a cabo las actuaciones, se ubican dentro del ámbito aeroportuario del aeropuerto de León, una parte de la actuación se desarrolla sobre zona civil y otra parte sobre zona militar.

Se pretende realizar las siguientes actuaciones:

Construcción de un nuevo edificio terminal destinado al tratamiento del tráfico doméstico ampliando y complementando el actual. Estará ubicado al oeste del edificio existente y presenta una planta rectangular de 110 x 44 m, compuesto por un módulo central y dos módulos laterales de menor altura, tendrá una superficie en planta de 4.840 m² y contará con dos alturas.

Nuevo aparcamiento en superficie de vehículos que se ubicará frente al nuevo edificio terminal proyectado, en el lugar en el que se encuentra el aparcamiento actual que dispondrá de 275 plazas para vehículos y 8 plazas para autobuses cubiertas mediante marquesinas.

La urbanización se completará con la construcción de un vial de acceso al nuevo aparcamiento, que comunique al aeropuerto con la carretera N120 y la ejecución de dos zonas verdes de 1.050 m² y 2.950 m².

Nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves que tendrá una superficie de 30.250 m², en los terrenos frente al aparcamiento de vehículos actual y al noroeste del edificio actual de pasajeros.

El proyecto supondrá la ocupación de 63.734 m², de los cuales 48.150 m² cambiarán de uso. Para ejecutar la obra serán necesarios 62.435 m³ de material procedente de préstamos, mientras que 96.479 m³, procedentes de desmontes y excavación, serán transportados a vertedero autorizado.

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 29 de abril de 2008, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 13 de junio de 2008, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Duero.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	–
Subdelegación del Gobierno en León.	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Turismo de la Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Urbanismo y Política del Suelo de la Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.	–
Área de Ecología de la Facultad de Biología. Universidad de León.	–
Ayuntamiento de León (León).	X
Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo (León).	X
Ayuntamiento de Valverde de la Virgen (León).	X
WWWF/ADENA.	–
S.E.O.	–
GREENPEACE.	–
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	–

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal determina que no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental siempre y cuando se incluyan las siguientes recomendaciones:

Es importante realizar una prospección de la flora y fauna potencialmente afectada por el proyecto, incluyendo las zonas de préstamo y la fase de funcionamiento del aeropuerto. Con esta información, en el programa de vigilancia ambiental se establecería la situación preoperacional con la cual se compararía la evolución de la afección a la fauna y flora derivada de las posibles intensificaciones, cambios de rutas, etc., si llegaran a producirse. De esta forma se podrán desarrollar medidas específicas adaptadas a las afecciones que se vayan detectando durante el desarrollo de los objetivos del proyecto.

Los cálculos de las estimaciones de emisiones de gases contaminantes deberán realizarse para la fase de obras, el gasto energético de la terminal y también para las

expectativas de vuelos en 2020, contando con los nuevos destinos y aumento del tamaño de las aeronaves. En función de ellos, se deberán contemplar medidas adicionales que también podrían adoptarse de forma progresiva y pueden consistir en la reforestación de zonas apropiadas (evitando por ejemplo las áreas esteparias) con especies adecuadas o en la participación en algún tipo de programa que esté realizando éstas o similares actuaciones con garantías de ejecución. También será conveniente la instalación de paneles fotovoltaicos para la generación de energía y/o la instalación de paneles solares para las necesidades de agua sanitaria caliente.

Los cálculos de isófonas y las medidas preventivas de afección acústica deberían incluir la zona de hangares, aterrizaje y despegue. Las aeronaves deberán de estar informadas de los valores ambientales de la zona y evitar en lo posible las maniobras en la cercanía de zonas sensibles.

Se recomienda que se valore y planifique el incremento de consumo hídrico y que se realice un tratamiento previo de las aguas residuales generadas y de los desagües antes del vertido a la red general de Virgen del Camino. También sería aconsejable implementar un sistema de reciclado de aguas para el riego de zonas ajardinadas.

El sistema de seguimiento y gestión ambiental de los residuos peligrosos generados por la planta de separación de hidrocarburos deberá tener un control de calidad que pueda ser evaluado externamente.

Aunque se empleen canteras autorizadas para los préstamos y vertederos, la gestión de los residuos tenderá a maximizar el reciclaje, minimizar los préstamos y finalmente se deberá asegurar la integración paisajística del mismo.

La selección de las plantas de las zonas verdes deberá atender a diversos criterios, además de que sean autóctonas, como evitar la producción de frutas y semillas que atraigan a las aves, evitar la creación de áreas que por su densidad puedan proporcionar sitios de cobijo o evitar las grandes necesidades hídricas de los céspedes.

La Confederación Hidrográfica del Duero determina que el estudio de impacto ambiental deberá contener una descripción detallada de los cauces que se puedan ver afectados por la actividad, así como las actuaciones previstas y las medidas correctoras propuestas. Además se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos en la ejecución de las obras:

Se establecerán medidas que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en los cauces y sus inmediaciones. Se propondrán medidas encaminadas a minimizar el impacto de las obras sobre la calidad de las aguas, evitando el incremento de sólidos en el cauce.

Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier posibilidad de vertido, ya sea directamente, o por escorrentía o erosión sobre los cauces públicos. En ningún caso aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cauces de agua, estableciéndose las medidas necesarias para ello.

El resto de respuestas recibidas durante el periodo de consultas determina que no es necesario que el proyecto se someta al trámite de evaluación de impacto ambiental.

El promotor, en noviembre de 2008, envió información complementaria en la que amplía ciertos aspectos de la documentación ambiental. Por una parte, indica una serie de medidas correctoras que amplían las ya previstas en dicha documentación:

Medidas destinadas a la reducción de la afección sobre la fauna y flora existente, tales como el jalonamiento de la zona y la descompactación de los terrenos, entre otras. Se asegura que las zonas desbrozadas que no hayan sido ocupadas permanentemente por las construcciones, serán revegetadas mediante siembra e hidrosiembra, empleándose además especies autóctonas arbustivas y arbóreas.

Se contempla la utilización de paneles de captación solar así como elementos constructivos encaminados a cumplir las prescripciones determinadas por el Código Técnico de la Edificación en su Documento Básico sobre «Ahorro de Energía», aprobado

por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, para cumplir la eficiencia energética de los edificios.

Para reducir el volumen de escombros de las demoliciones, el promotor asegura que se estudiará la posibilidad de su reutilización en la ejecución de las obras. En todo caso, los materiales sobrantes y los residuos de obra se depositarán en vertedero autorizado.

Por otra parte, en la información complementaria facilitada por el promotor se detallan los siguientes aspectos:

Inclusión de un análisis exhaustivo de la fauna y flora potencialmente afectada por las actuaciones, así como de los impactos de las obras sobre la calidad de las aguas.

Realización de una estimación de las emisiones de gases contaminantes para la fase de obras, del gasto energético de la terminal y para las expectativas de vuelos en el 2020, llegando a la conclusión de que las concentraciones de contaminantes se encuentran por debajo de los límites determinados por la legislación.

Se precisa que para el cálculo de las isófonas realizado en el estudio acústico, se ha incluido la zona de aterrizaje y despegue, indicando además que el aeropuerto de León no tiene previsto instalar hangares para aviación en el horizonte de estudio.

La planta separadora de hidrocarburos, ubicada al sur del edificio terminal, garantizará que las aguas de drenaje de las nuevas instalaciones sean conducidas a la red de alcantarillado municipal con la calidad adecuada. Asimismo, se indica que se va a utilizar una red separativa de saneamiento para un futuro aprovechamiento de las aguas pluviales para riego.

Los residuos generados en la planta de separación de hidrocarburos serán analizados por empresas acreditadas ENAC o por la Confederación Hidrográfica del Duero, cumpliendo todas ellas con los parámetros marcados en la autorización de vertidos.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Características del proyecto.

Para atender la demanda estimada hasta el año 2020, con los niveles de calidad y seguridad esperados, se pretende la ejecución de un nuevo edificio terminal, una urbanización y una nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves.

El nuevo edificio terminal se ubicará al oeste del actual, quedando entre ambos un vial de acceso restringido. Tendrá una planta rectangular de 110 x 44 metros y estará compuesto por un módulo central y dos módulos laterales de menor altura. La superficie en planta del nuevo edificio será de 4.840 m² y contará con dos alturas.

La primera planta se dedicará a zona de llegadas y salidas, oficinas, cafetería, tiendas, sala de operaciones y sala de autoridades. Dispondrá de dos hipódromos de recogida de equipajes, cinco mostradores de facturación, dos puestos de control de seguridad y un centro de transformación que se localizará en el noroeste del edificio, repartido en cuatro locales con apertura la vial de servicio entre los dos edificios terminales y que contará con una doble acometida de 13,2 kV desde la central eléctrica del aeropuerto.

La segunda planta se destinará al tratamiento del tráfico doméstico, ampliando y complementando el actual edificio terminal de pasajeros.

El nuevo aparcamiento en superficie de vehículos se ubicará frente al nuevo edificio terminal, en el lugar en que se encuentra el aparcamiento actual, y dispondrá de 275 plazas para vehículos y 8 plazas para autobuses. Todas las nuevas plazas de aparcamiento estarán cubiertas mediante marquesinas.

La urbanización de esta zona se llevará a cabo mediante la construcción de un vial de acceso al nuevo aparcamiento, que comunique el aeropuerto con la carretera N120. En este vial se instalará un puesto de control de accesos al aparcamiento de doble entrada.

Entre el nuevo aparcamiento y el nuevo edificio terminal se habilitará una zona verde de unos 1.050 m² de superficie. Frente a la nueva plataforma de estacionamiento, se establecerá también una zona verde de unos 2.950 m², que flanqueará el acceso peatonal de los viajeros a la plataforma.

La nueva plataforma de estacionamiento de aeronaves tendrá una superficie de 30.250 m². Los terrenos donde se llevará a cabo esta actuación se encuentran situados frente al aparcamiento de vehículos actual y al noroeste del edificio actual de pasajeros. La calle de rodaje paralela a la pista se integrará a la plataforma como calle de acceso al puesto de estacionamiento de aeronaves.

La plataforma contará con un vial de servicio de dos carriles de 4,5 m cada uno, que recorrerá el perímetro de la plataforma.

Ubicación del proyecto.

Las actuaciones propuestas se localizan en los términos municipales de San Andrés del Rabanedo y Valverde de la Virgen, al oeste de la provincia de León (Comunidad Autónoma de Castilla y León). Los terrenos, donde se pretenden llevar a cabo las actuaciones, se ubican dentro del ámbito aeroportuario del aeropuerto de León, una parte de la actuación se desarrolla sobre zona civil y otra parte sobre zona militar, sobre terrenos en parte ya urbanizados.

La zona de actuación no coincide con espacios incluidos dentro de la Red Natura 2000, hábitats de interés comunitario (según la Directiva 92/43/CEE), otros espacios naturales protegidos, Áreas de Importancia para las Aves (IBA), ni a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar.

En el entorno aeroportuario existen diversos yacimientos arqueológicos, catalogados en el Inventario Arqueológico de Castilla y León, pero ninguno de ellos se encuentra en el interior del Sistema General Aeroportuario, tampoco ninguna vía pecuaria lo atraviesa.

Características del potencial impacto.

La principal afección se produce por la pérdida de suelo derivada del sellado de una superficie correspondiente a 48.150 m².

Parte de los terrenos que van a ser ocupados se encuentran ya urbanizados y el resto se trata de una zona colindante a la propia área urbanizada, dentro del recinto aeroportuario, por lo que la afección es menor al tratarse de un medio fuertemente antropizado.

También se produce afección a la geomorfología y por consiguiente a la red de drenaje superficial, debido a los movimientos de tierra que se van a llevar a cabo.

Procedentes de las obras, serán enviados al vertedero autorizado de la Collada de Ferral del Bernesga (San Andrés de Rabanedo), un total de 98.174 m³ de tierras sobrantes, mientras que 9.359 m³ de tierra vegetal procedente de la excavación de la plataforma serán reutilizados en la ejecución del propio proyecto.

El promotor propone una serie de medidas encaminadas a la reducción de dicha afección como son el balizamiento de la zona de obras, realización de estudios de reutilización de los excedentes producidos en las demoliciones, movimientos de tierra, etc., colocaciones de barreras para la retención de sedimentos durante el desarrollo de las obras en las zonas en que sea necesaria, etc.

Se produce, asimismo, un aumento del consumo hídrico en el riego de zonas ajardinadas y en las nuevas instalaciones, así como afección a la hidrología por la generación de residuos.

Según el proyecto, se empleará una red de saneamiento separativa para permitir en un futuro el aprovechamiento de las aguas pluviales para el riego. Asimismo, antes del vertido a la red de saneamiento municipal se llevará a cabo un tratamiento de las aguas residuales, en la planta separadora de hidrocarburos.

Respecto a la afección acústica y a la contaminación por emisiones contaminantes a la atmósfera, tras los cálculos efectuados en el estudio de impacto ambiental, se concluye que en el entorno del aeropuerto de León no se superan los niveles de calidad acústica y de emisiones de partículas contaminantes establecidos en la normativa.

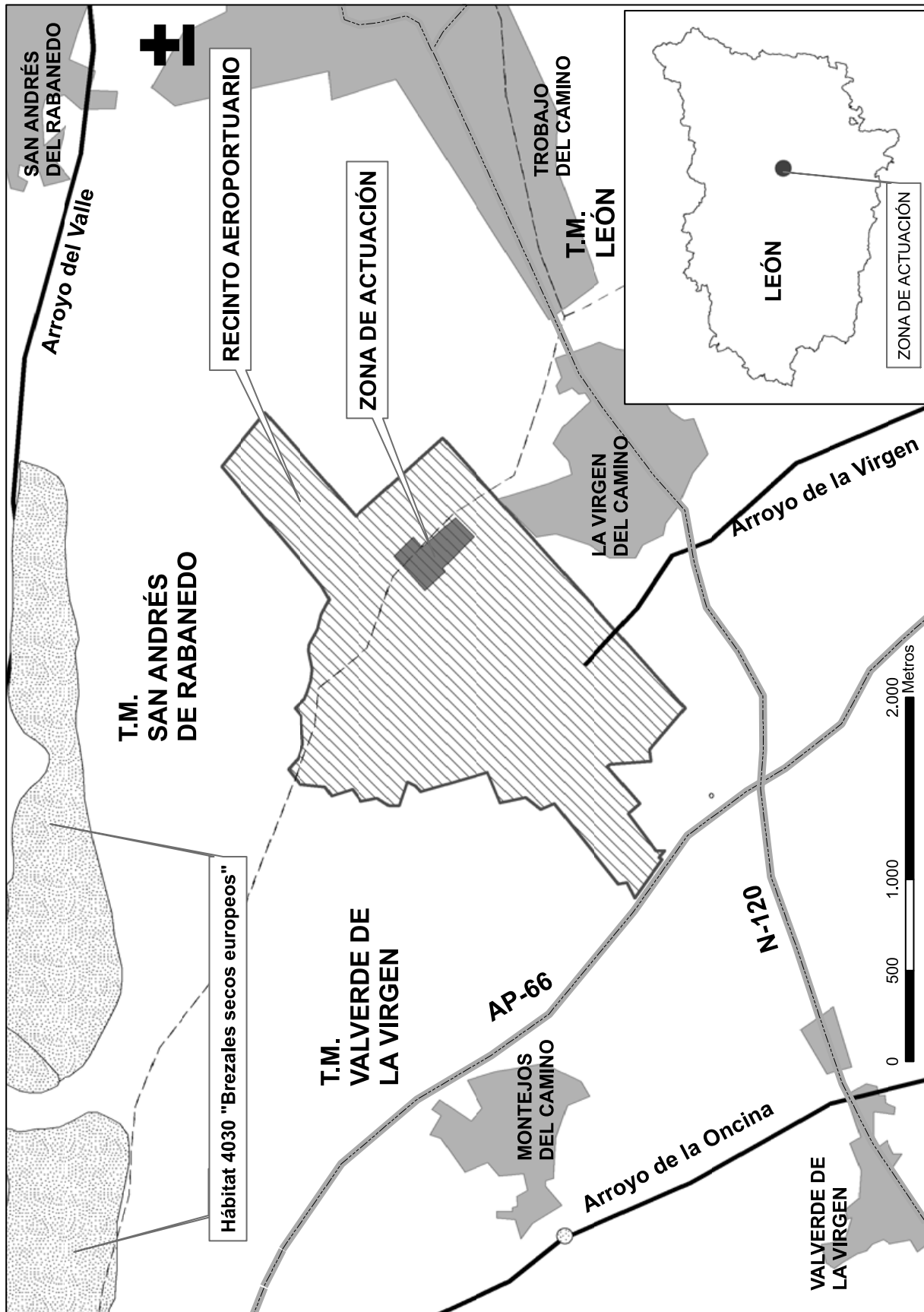
El promotor recoge un plan de vigilancia ambiental para verificar la ejecución de las medidas correctoras planteadas y asegurar su correcta aplicación y, en caso necesario, proponer medidas adicionales que corrijan posibles afecciones no previstas con anterioridad.

Las actuaciones previstas en el aeropuerto de León mejorarán los niveles de calidad y seguridad respecto a las previsiones realizadas en el tráfico aéreo del aeropuerto. Por consiguiente, en la realización del proyecto «Nuevo edificio terminal, urbanización y plataforma en el aeropuerto de León», no cabe prever la generación de impactos apreciables sobre los valores naturales del área, tal y como manifiesta la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Madrid, 15 de diciembre 2008.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2009-618