

miento de la pista de vuelo, mangas de viento, canalizaciones bajo la pista, luces de aproximación, calle de rodaje y plataforma.

Las características más significativas del proyecto se recogen en la siguiente tabla:

	Situación actual	Situación prevista
<b>Pista de vuelo:</b>		
Longitud (M) .....	1.642	2.100
Ancho (M) .....	30	45
Márgenes (M) .....	7,5	7,5
Franja (M) .....	1.762 x 150	2.100 x 300
<b>Calle de rodaje:</b>		
Ancho (M) .....	25	38
<b>Plataforma:</b>		
Superficie (m <sup>2</sup> ) .....	12.000	16.680
<b>Total aeropuerto/proyecto:</b>		
Superficie pavimentada (m <sup>2</sup> ) .....	100.000	170.000

Se estudió la alternativa de prolongar los 458 metros por la cabecera 05 hacia la autopista A-66. Dicha solución se descartó porque no permitiría la declaración en el futuro de una RESA de 240 metros de longitud en el umbral 05, sin afectar a las servidumbres de la citada autopista.

### 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 en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio incluye una descripción del proyecto donde resume las características de las principales actuaciones, así como una justificación de la necesidad de la ampliación.

En el inventario ambiental se analizan los diferentes factores del medio: clima, geología y geomorfología, hidrología, vegetación, fauna, paisaje, espacios naturales y patrimonio cultural.

La obra se desarrollará sobre conglomerados terciarios y gravas de la terraza media-alta. El modelado del terreno se caracteriza por la existencia de amplias superficies escalonadas y valles amplios de fondo plano, con laderas verticalizadas en la red secundaria. Las cabeceras de pista están asentadas sobre los materiales que forman las terrazas de los ríos, presentan un nivel freático alto, asientos diferenciales por la heterogeneidad de materiales, encharcamientos periódicos (laguna en la cabecera 05) y expansividad moderada.

La zona pertenece a la cuenca del río Esla, afluente del Duero. Ambas cabeceras de pista están limitadas por cauces con sus vaguadas correspondientes: arroyos de las Fontanillas y del Truébano, son cursos de carácter temporal pero con caudales apreciables en los días de lluvia. En los alrededores de la cabecera 05 ya se ha comentado la existencia de una laguna temporal, cuyo origen se debe en parte al bloqueo que ejerce la autovía A-66 sobre la salida natural de las aguas cercanas al arroyo del Truébano.

La vegetación presente en el área de estudio puede agruparse en tres unidades fisionómicas:

Pastizal y rebollar: son pequeños rodales de rebollo de hasta 4 metros de altura acompañados por otras especies de porte arbustivo y subarbustivo, que se sitúan en la cabecera 23.

Pastizal con matorral: vegetación más degradada que la zona anterior consecuencia del aprovechamiento ganadero y los incendios. Las especies principales son «Genista florida», «Cytisus scoparius», «Cistus salvifolius», «Cistus populifolius», «Lavandula stoechas», «Thymus sp» y otras labiadas y gramíneas.

Vegetación de ribera: en las cercanías del arroyo al pie de la cabecera 05 se encuentra, como especie arbórea «Ulmus minor» con numerosos renuevos procedentes de raíces de ejemplares muertos por la grafiosis, además de ejemplares de sauces, chopos, álamos y fresno; respecto a los arbustos se citan el majuelo, rosales silvestres, zarzas y endrinos.

Las especies de fauna más representativas son cigüeñas, córvidos, paseiformes, lechuza, palomas, roedores y animales domesticados. Estas espe-

cies proceden de la zona de matorral del aeropuerto, núcleo de radiación de fauna hacia el resto de las instalaciones, donde se alimentan.

Paisajísticamente se describe la zona como una única unidad caracterizada por la ausencia de grandes contrastes, con la mancha de la vegetación de ribera como único elemento notable frente a la monotonía del entorno.

No existe ningún espacio protegido por la legislación en el entorno inmediato del emplazamiento. La vía pecuaria más cercana discurre a más de un kilómetro de distancia.

En el ámbito del proyecto están catalogados dos yacimientos del Inventario Arqueológico de Castilla y León, se sitúan en las inmediaciones de la cabecera 05. Son el número 10, El Truébano, y el número 11, Zarzales. El Camino de Santiago discurre por la N-120 en el tramo más cercano al Aeropuerto.

La identificación de los impactos se realiza con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto, en la que se interrelacionan las acciones del proyecto y los parámetros ambientales seleccionados.

La mayoría de los impactos se valoran como compatibles; se califican como moderados los originados por algunas acciones que conllevan la compactación del suelo o su contaminación accidental, la alteración de la escorrentía superficial e infiltración natural o la degradación de la vegetación y alteración de los hábitats faunísticos.

En el estudio de impacto se indican una serie de medidas correctoras y protectoras para la minimización de los impactos, tanto durante la fase de construcción como la fase de operación. El estudio incluye asimismo un plan de vigilancia ambiental y el perceptivo documento de síntesis.

Por último se incluyen como anexos un estudio faunístico, las consultas a la memoria-resumen y sus respuestas y los límites legales de contaminación atmosférica.

### ANEXO IV

#### Información pública

No se han presentado alegaciones.

**18150** *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Ampliación del Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid)», 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 el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización, o en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 5 de agosto de 2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 17 de diciembre de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

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

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aero-

puerto de Madrid-Cuatro Vientos, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 8 de mayo de 2003, en virtud de lo dispuesto en el artículo 17 del citado Reglamento. No habiéndose recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto Madrid-Cuatro Vientos».

### Declaración de impacto ambiental

En el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos se localizan básicamente las escuelas de vuelo, instalaciones de la Dirección General de la Policía y de la Dirección General de Tráfico, empresas de trabajos aéreos, de mantenimiento, de formación de técnicos en mantenimiento, representantes (instalaciones de fabricantes de aeronaves y equipos), así como empresas de servicios asociados.

El análisis comparado, realizado por el promotor en el Plan Director del aeropuerto, aprobado mediante orden ministerial de 5 de septiembre de 2001, entre la capacidad actual de los distintos subsistemas del sistema aeroportuario y la demanda actual y futura concluye que, para satisfacer las necesidades futuras, las medidas a adoptar deben incluir aspectos operativos y de inversión en infraestructuras.

Estas actuaciones se concretan en el anexo II de la presente declaración.

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

#### 1. Protección y conservación de los suelos

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 m. de altura, con objeto de facilitar su aireación y sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades. Entre las zonas a restaurar se prestará especial atención a los terraplenes que se generan al sur del aeropuerto.

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

Las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra, etc., se localizarán preferentemente, tal y como se señala en el estudio de impacto ambiental, en el extremo occidental de la parcela de ampliación.

En relación con los suelos potencialmente contaminados, éstos serán delimitados y caracterizados, en función de los focos contaminantes, con anterioridad a la realización de cualquier actuación que conlleve excavación o movimientos de tierras. Para ello, se realizará un estudio de caracterización de estos suelos a fin de constatar el potencial contaminante de los mismos para su posterior gestión de acuerdo con la legislación vigente.

El proyecto estima un volumen de 17.295,3 m<sup>3</sup>. de escombros que resultarán de las actuaciones a realizar en el subsistema de actividades aeroportuarias y 5.500 m<sup>3</sup>. de la demolición de los hangares.

Este tipo de residuos, al igual que los excedentes procedentes de los movimientos de tierras, se considerarán Residuos de Construcción y Demolición (R.C.D.), debiéndose ser gestionados de acuerdo con el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid 2002-2011, aprobado por Acuerdo de 21 de febrero de 2002, del Consejo de Gobierno.

Asimismo, el proyecto estima la necesidad de disponer de 1.730.337 m<sup>3</sup>. de materiales para relleno y construcción, estas necesidades, de acuerdo con el Plan de Gestión Integrada antes citado, deberán ser satisfechas a través de zonas de vertido de este tipo de tierras, procedentes de otras grandes obras de infraestructuras. En este sentido, el estudio de impacto ambiental recoge algunas de las zonas del entorno del aeropuerto donde se han vertido estas tierras, dicha información deberá ser actualizada en función del momento en el que se realicen las obras.

#### 2. Protección de la fauna y la vegetación

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

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

Previamente al inicio de las obras, se llevará a cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies significativas que pudieran verse afectadas, así como nidos y madrigueras. Posteriormente, se elaborará un informe en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo y las medidas a adoptar para minimizar la afección, especialmente en el caso de que se identifiquen especies que presentan un rango de protección estatal o autonómica.

Las obras serán programadas, en la medida de lo posible, de forma que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna, establecida entre los meses de marzo y junio, en especial en las proximidades del arroyo Butarque considerado como hábitat de mayor sensibilidad. Estas actuaciones son las demoliciones y, principalmente, el desplazamiento de maquinaria y vehículos asociados al movimiento de tierras por ese espacio desde las zonas de préstamos.

Asimismo, se realizará un control de las zonas de alimentación (verederos, zonas húmedas, etc.) de las especies que supongan riesgos para la seguridad de las operaciones aeronáuticas. En este sentido, se adoptarán las medidas que habitualmente se toman en los aeropuertos para el control de las aves que utilicen temporal o permanente, como hábitats, algunas de las zonas del recinto aeroportuario.

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

Las formaciones vegetales más importantes corresponden a la vegetación de ribera del arroyo de La Canaleja (Butarque) y, la zona conocida como Las Presillas. Dichas zonas pueden verse afectadas por el transporte de tierras desde zonas de préstamos. Los vehículos o maquinaria que transporten tierras por estas zonas, deberán ir cubiertos con lonas u otros sistemas que eviten su afección por polvo.

Una vez finalizadas las actuaciones previstas, se procederá a realizar un tratamiento de restauración de la cubierta vegetal. Este tratamiento se realizará tanto en los taludes y superficies desnudas o erosionadas, como en las zonas ajardinadas previstas en el proyecto.

#### 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

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

En las operaciones de relleno y construcción de los taludes al sur del aeropuerto puede producirse arrastre de sólidos hacia el arroyo que actualmente se encuentra encauzado y vierte sus aguas al arroyo Butarque.

Por lo tanto, en las zonas de obras próximas a dicho encauzamiento se dispondrán barreras de sedimentos tales como láminas filtrantes, balas de paja, barreras de ramas, etc.

Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria. Esta zona estará totalmente impermeabilizada y, además de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, contará con sistemas de depuración primaria-balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Se definirán, igualmente, lugares específicos para el lavado de cubas, que contarán también con los sistemas de depuración primaria necesarios.

En todo caso, se tomarán las medidas de prevención adecuadas para evitar cualquier vertido de sustancias contaminantes a los cauces fluviales

del entorno del aeropuerto, por donde discurran vehículos y maquinaria de obra, o al terreno.

Tal y como la Confederación Hidrográfica del Tajo ha manifestado, en su contestación en fase de consultas, no se podrán construir, montar o ubicar instalaciones destinadas a albergar personas dentro del dominio público hidráulico.

En previsión a posibles impactos sobre la hidrología de la zona, arroyo encauzado que atraviesa la parcela de ampliación, debida principalmente a movimientos de tierras, se deberá reducir al mínimo, la anchura de la banda de actuación de la maquinaria y de los accesos y caminos de servicios que puedan afectarlo.

Toda actuación que se realice en la zona de policía (100 metros de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce), deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo, de acuerdo con la legislación vigente y, en particular con el artículo 9 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

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

a) Soluciones al vertido de aguas hidrocarbonadas. El proyecto deberá prever el tratamiento de las aguas pluviales contaminantes con hidrocarburos procedentes de las plataformas. Los parámetros mínimos de calidad de estos efluentes serán los que fije la Confederación Hidrográfica del Tajo en el procedimiento de autorización de estos vertidos.

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

c) Soluciones para el tratamiento de las aguas de sentinas.

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

El programa de vigilancia al que se alude en la condición 11 definirá las medidas necesarias para el control y seguimiento de la calidad de las aguas durante las obras, antes de su vertido.

#### 4. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de las condiciones climáticas con el fin de que se asegure que los niveles resultantes de concentración de partículas en el aire, en las zonas externas habitadas próximas al aeropuerto o en las zonas internas del recinto aeroportuario donde se desarrollen actividades al aire libre, no superen los límites establecidos por el Real Decreto 1321/1992, de 30 de octubre, por el que se establecen valores de calidad para las partículas en suspensión y el dióxido de azufre.

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

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

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles,

se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

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

#### 5. Protección acústica

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

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

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

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

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

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

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

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

Dada la localización del aeropuerto, y con el fin de minimizar el impacto sobre la población más cercana, el promotor optimizará las operaciones de aterrizaje y despegue, así como las de aproximación. Con el mismo fin, la espera se realizará preferentemente sobre zonas deshabitadas.

#### 6. *Protección del Patrimonio Arqueológico*

La zona donde se realiza el proyecto de ampliación está considerada por la Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Comunidad de Madrid, como de alto potencial arqueológico, por lo que las obras proyectadas podrían suponer el enterramiento o destrucción del patrimonio arqueológico allí existente.

Por ello, con el fin de prevenir impactos no identificados, conforme se indica en el estudio de impacto ambiental, se realizará antes del inicio de las obras, una prospección arqueológica de cobertura total sobre la superficie afectada.

Asimismo, para verificar los resultados de la prospección antes mencionada, se realizarán sondeos mecánicos conforme a las indicaciones que al respecto realice la Dirección General de Patrimonio Histórico, de la Consejería de las Artes de la Comunidad de Madrid.

Si durante las obras, aflorará algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico, se comunicará asimismo a la citada Dirección General.

#### 7. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes*

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

#### 8. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

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

Se implantará una planta de machaqueo «in situ» que permita reutilizar los escombros procedentes de las demoliciones para la ejecución de obras y se estudiará la posibilidad de reutilizar el resto de los excedentes de obra para la realización de rellenos y terraplenes, siempre que estos materiales tengan unas condiciones aceptables para dicho uso, y para acometer el relleno y la restauración paisajística. De no ser así, las tierras y materiales sobrantes deberán ser gestionados de acuerdo con el Plan de Gestión Integrada de los Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid.

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

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

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

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea

técnicamente viable, de 3H:2V con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos compensasen las ventajas de éstos.

#### 10. *Documentación adicional*

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

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

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

Informe en el que se recoge el resultado del trabajo de campo realizado por técnico competente, con el fin de identificar la presencia de especies faunísticas significativas que pudieran verse afectadas por las obras, así como nidos y madrigueras y las medidas a adoptar para minimizar la afección de acuerdo con la condición 2.

Soluciones al vertido de aguas hidrocarbonadas, aguas residuales de tipo industrial y aguas de sentina tal y como se recoge en la condición 3.

Programa de Control y Vigilancia de la Contaminación del Aire recogido en la condición 4.

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

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 6.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que recojan lo previsto en la condición 9.

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

#### 11. *Seguimiento y vigilancia*

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

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

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

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

Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la contrata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista de obra sometida a la declaración de impacto ambiental nombrará un responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán

los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

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

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

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

a) Antes del inicio de las obras:

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

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

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

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

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

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

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

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

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

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

Eficacia del modelo acústico.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

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

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

## 12. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

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

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto,

deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

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

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Madrid.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Ampliación del Aeropuerto de Cuatro Vientos (Madrid)».

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la Ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de Junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

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

## ANEXO I

### Resumen de las consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Delegación del Gobierno en Madrid .....	—
Confederación Hidrográfica del Tajo .....	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid ..	X
Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Las Artes de la Comunidad de Madrid .....	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid .....	—
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid) .....	—
Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Madrid) .....	X
A.D.E.N.A. ....	X
Ecologistas en Acción .....	—
F.A.T. ....	—
Greenpeace .....	—
S.E.O. ....	—
Amigos de la Tierra España .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X
Ayuntamiento de Leganés (Madrid) .....	X
Ayuntamiento de Alcorcón (Madrid) .....	X

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Patrimonio Histórico-Artístico de la Consejería de Las Artes de la Comunidad de Madrid informa que tras el análisis detallado de la memoria-resumen, consultada la carta arqueológica y documentos de planeamiento de los municipios afectados, se comprueba que este proyecto, afecta a un área de alto potencial arqueológico. Por lo tanto, sugiere que durante el proceso previo a la ejecución de la obras y de proyecto, se proceda a la realización de una actuación arqueológica por parte de un arqueólogo autorizado por esta Dirección General de Patrimonio Histórico.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid informa que a

la vista de la documentación remitida, desde el punto de vista ambiental, cabe reseñar que las ampliaciones propuestas no afectan a Espacios Naturales Protegidos, Lugares de Importancia Comunitaria (LICs), Zona de Especial Protección para Aves (ZEPAs), o Monte Preservado alguno establecido en la Ley Forestal, siendo su influencia sobre el paisaje insignificante, dada la antropización existente en el entorno, no obstante insiste en que para la elaboración del estudio de impacto ambiental se tenga en cuenta las siguientes sugerencias:

Es conveniente la elaboración de un mapa acústico con las fuentes de ruido actuales, para estimar el posible aumento sonoro imputable a esta actuación y poder diseñar las medidas protectoras y correctoras adecuadas.

Deberán estudiarse las emisiones a la atmósfera de sustancias contaminantes que se van a producir con el desarrollo de la actuación, comparándolas con la situación inicial tanto en el ámbito territorial del aeropuerto, como en zonas que puedan verse afectadas. Se estudiará la necesidad de instalaciones de recuperación de vapores.

Respecto a los vertidos líquidos, el estudio deberá contemplar el destino final de las aguas potencialmente contaminadas, y recoger la depuración obligatoria de las aguas pluviales de las pistas.

Se debería definir con exactitud los posibles volúmenes de tierra correspondientes a préstamos, o a tierra de vertido, definiendo la zona de obtención y en su caso las zonas de vertido.

Se estudiará la afección a las aguas subterráneas cuyo nivel freático se supone próximo a la superficie en el entorno del arroyo que cruza la finca. Se debe estudiar el tratamiento de protección que se dará a este cauce en el desarrollo de la actuación.

La Confederación Hidrográfica del Tajo propone la construcción de una nueva depuradora de aguas residuales, que se ubicará en el recinto aeroportuario, debiéndose solicitar la preceptiva autorización de vertidos de aguas residuales a este Organismo. El suministro de agua necesario para el funcionamiento de la instalación se hará desde la red general. Asimismo, menciona que en la zona de actuación discurren varios arroyos, por ello, hace varias sugerencias tales como que en ningún caso se autorizarán, dentro del dominio público hidráulico, la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas; toda actuación que se realice en dominio público hidráulico deberá contar con la preceptiva autorización de este organismo; en previsión a posibles impactos sobre la hidrología de la zona, por la remoción de tierras, se indica la necesidad de reducir al mínimo la posible anchura de banda de actuación de la maquinaria y de los accesos, para afectar sólo al terreno estrictamente necesario.

El Instituto de Acústica del Consejo Superior de Investigaciones Científicas informa que en la memoria-resumen no aparecen referencias al impacto acústico que pueda representar dicha ampliación, ni en cuanto a las obras a realizar para la misma, ni en cuanto al futuro uso de dicho aeropuerto, por ello se sugiere la necesidad de realizar un estudio de impacto acústico.

El Ayuntamiento de Alcorcón, informa que en la memoria no se ha tenido en cuenta la existencia de una zona denominada las Presillas, que dispone de un bosque bien desarrollado y que se considera de vital importancia para esta localidad. También comenta que en lo referente a la identificación de fauna, no se han incluido especies que habitan la zona de las Presillas. Respecto al tema de la emisión de ruidos solicita que en el estudio de impacto ambiental se realice un estudio exhaustivo sobre todas las actividades que puedan incrementar los niveles de ruido.

El Ayuntamiento de Leganés informa que debido al incremento significativo del número de operaciones previstas, número de aeronaves, actividad horaria, es imprescindible que se haga un estudio de la afección acústica (mapa de ruidos) de las zonas afectadas por esta ampliación, comenta también la necesidad de realizar estudios de zona de seguridad de vuelo y accidentes en la ampliación, informa de igual modo que respecto a la depuración de aguas residuales, residuos y previsión de generación de los mismos debe adecuarse a legislación vigente. El estudio de impacto ambiental deberá incluir un estudio de contaminación atmosférica, también debe mencionar los residuos inertes generados, los movimientos de tierras y las zonas de depósito.

## ANEXO II

### Descripción del proyecto

El aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos está situado a 8,5 km. al Suroeste del centro de la ciudad, localizándose en su entorno los municipios de Leganés, Alcorcón, Móstoles y Fuenlabrada.

Está declarado como de utilización conjunta civil-militar, y tanto la explotación como el mantenimiento del aeropuerto son responsabilidad del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

El proyecto de ampliación del aeropuerto desarrolla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director aprobado por O.M. de 5 de septiembre de 2001, BOE de 11 de septiembre de 2001. El proyecto comprende las actuaciones que se enumeran a continuación:

Ubicación y ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves, así como las calles de acceso desde la calle de rodaje paralela a la actual, contemplándose la urbanización de los nuevos márgenes. La actual plataforma cuenta con 51.740 m<sup>2</sup>, proponiéndose una ampliación aproximada de unos 78.000 m<sup>2</sup> con pavimento flexible, requiriéndose asimismo, la demolición de una zona de hangares.

Construcción de una plataforma para helicópteros y la urbanización de su margen Sur. Se propone la creación de una plataforma que dé cabida a unos 18 puestos de estacionamiento, así como la construcción de calles de rodaje interiores; franja perimetral para zona de seguridad y vías de servicio; calles de acceso desde la calle de rodaje paralela y superficie para prueba de motores.

Nueva Terminal que albergue el bloque técnico, incluyendo la urbanización del área afectada. Consistirá en un edificio de planta rectangular de 60 m. de longitud aproximada de fachada de aire y tierra, y 30 m. de fondo aproximado de fachadas laterales. Constará además del sótano y de la planta de cubiertas, que será transitable, de otras dos, la baja y la primera, esta última destinada al Bloque Técnico.

Remodelación de hangares y talleres. Está previsto un espacio dentro de la ampliación de la plataforma para la construcción de estas instalaciones y edificaciones.

Modificación de los accesos de entrada al Aeropuerto. Se crea una nueva entrada, comenzando en una rotonda en la carretera de La Fortuna hacia la M-40. Accediéndose al aeropuerto por una vía de dos carriles por sentido que recorre el límite Sur de la Zona de Servicio, y desde la que se accede a través de rotondas a otros viarios perpendiculares y que conducen a las distintas áreas del aeropuerto. Se señalará y urbanizará la parcela sobre la que se expandirán sus instalaciones.

El nuevo aparcamiento se situará frente al nuevo Edificio Terminal. Los viales de circulación interiores serán de doble dirección. Se ampliará y mejorará el control de accesos. El Sistema de Control de Accesos comprende: accesos; intercomunicación; circuito cerrado de TV; control y gestión de alarma.

Asimismo, el proyecto contempla la construcción de un Edificio de Escuelas, así como de una nueva depuradora de aguas residuales.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental se estructura conforme se establece en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de ejecución legislativa 1302/1986, de 28 de junio, de estudio de impacto ambiental, concretamente lo establecido en el artículo 7.

El citado estudio tras mencionar los antecedentes y describir el proyecto realiza un inventario del medio donde se localiza el mismo en el que destaca lo siguiente:

La geología de la zona distingue dos grandes complejos geológicos: la sierra, formado por rocas ígneas y metamórficas y la Depresión del Tajo, zona donde se sitúa el aeropuerto de Madrid-Cuatro Vientos formado por arenas, gravas, yesos y calizas. La edad de los materiales en el término municipal de Madrid, corresponde a los periodos Terciario y Cuaternario, siendo los materiales para el terciario del Mioceno medio con una antigüedad comprendida entre trece y veinte millones de años.

La zona de estudio se sitúa entre los ríos Guadarrama y Manzanres, el área del aeropuerto está incluida dentro de la zona hidrológica 5. Los arroyos más cercanos son el arroyo de Butarque al sur del aeropuerto, el arroyo de la Canaleja, arroyo de la Fuente del Sapo, de Pradolongo, al oeste, el arroyo de Meaques, Valchico, Prado del Rey, Retamares, de las Cabeceras, de la Zorra y de la Zarza. Es de destacar el Canal de Oeste que llega hasta el depósito de Retamares.

El área estudiada se encuentra en las proximidades del sistema hidrogeológico de las vegas entre los cauces de los ríos Guadarrama y Manzanres. Se trata de acuíferos de reducido espesor y las calidades químicas de las aguas están controladas por el tipo de substrato, detrítico o yesífero. En las zonas del Terciario Detrítico la calidad de las aguas subterráneas se califica de potables a tolerables. En los substratos de yesos la calidad es no potable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El estudio de impacto incorpora el preceptivo documento de síntesis.

## ANEXO IV

### Información pública del estudio de impacto ambiental

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

**18151** *RESOLUCIÓN de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto constructivo «nuevo campo de vuelos y área terminal en el Aeropuerto de Burgos», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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

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