

de rapaces, siendo la distancia a sus nidos similar a la prevista en el Proyecto Básico. Dentro de estas especies destacan por su importancia el águila real, águila perdicera, halcón común, búho real, gavián ratonero común, halcón abejero y mochuelo común, todas ellas protegidas por el Real Decreto 439/1990. El paisaje afectado por el nuevo trazado de la impulsión es el mismo que el afectado por el Proyecto Básico. La impulsión discurre igualmente por el límite Norte del lugar de Importancia Comunicaria propuesto «Muela de Cortes», que a su vez es ZEPA, aunque la solución constructiva lo atraviesa de forma subterránea con menor afectación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó sobre el impacto ambiental del proyecto, con fecha 14 de julio del 2003, al Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, de la Consejería de Territorio y Urbanismo de la Generalidad de Valencia, al objeto de recabar su opinión sobre el impacto ambiental del proyecto de modificación.

El informe favorable del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural, recibido el 19 de agosto del 2003 en respuesta a la consulta realizada, indica que las modificaciones planteadas no cambian sustancialmente la actuación valorada inicialmente, presentando una problemática similar con ventajas ambientales como es el enterramiento en túnel de gran parte del trazado.

Se va a aplicar el conjunto de medidas preventivas y correctoras así como acciones de restauración, referidas en el epígrafe 7, y resumidas en el Anexo IV, de la Resolución de 21 de Diciembre de 2000, de la Secretaría General de Medio Ambiente.

Considerando el informe del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Territorio y Urbanismo de la Generalidad de Valencia y los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos, por emisiones a la atmósfera, vertidos a cauces, generación de residuos, utilización de recursos naturales, o afectación a áreas de especial protección pertenecientes a la Red Natura 2000, que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, y teniendo en cuenta que el objetivo de la actuación es dar solución a un aspecto técnico constructivo del trazado perteneciente al tramo I de la conducción, teniendo en cuenta que se prevé la ejecución de las medidas correctoras aplicables contenidas en el expediente correspondiente a la Resolución de 21 de diciembre de 2000, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de Transferencia de recursos hídricos del Júcar al Vinalopó, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental la «Modificación del tramo I, con respecto al Proyecto Básico de la conducción Júcar-Vinalopó», de Aguas del Júcar, Sociedad Anónima.

Madrid, 22 de agosto de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

## 18587

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

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

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

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

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

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

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

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de La Palma, que posteriormente remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 85 de fecha 9 de abril de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento.

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

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

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

### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

El aeropuerto de Málaga se localiza al suroeste de la capital de la provincia, ocupando un sector de la amplia llanura aluvial de la desembocadura del Guadalhorce, en su margen derecha. El horizonte de desarrollo previsible se ha establecido, por parte del Plan Director, en el año 2015, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario se descomponen en varios proyectos cuyas principales actuaciones son las siguientes:

Subsistema de movimiento de aeronaves:

- Apartaderos de espera.
- Ampliación de plataforma de la zona este.
- Plataforma de pruebas contra incendios.
- Área de pruebas de motores y puesto de estacionamiento aislado.
- Calles de salida rápida.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

- Ampliación área terminal.
- Nuevo edificio de aparcamientos y accesos provisionales.
- Urbanización de zona de carga y edificio operadores carga aérea.
- Centro de seguridad y servicios.
- Nueva terminal para aviación general.
- Nueva central eléctrica.
- Edificio rent a car.
- Drenaje general del aeropuerto.
- Soterramiento de líneas eléctricas.

Otros proyectos.

- Nuevo acceso Sur.
- Nueva acometida eléctrica a 66 Kv.

El aeropuerto en su localización actual, tiene un escaso margen de desarrollo como consecuencia de las limitaciones orográficas y de la escasa disponibilidad de terrenos debido a la existencia de numerosas infraestructuras, núcleos urbanos e industriales y accidentes naturales situados en el entorno inmediato del aeropuerto. Por todo ello, la mejor opción para el desarrollo del nuevo área terminal es el entorno del edificio actual, tanto para posibilitar la absorción de la demanda en los próximos 15 años, como para la planificación de futuras fases de ampliación del aeropuerto. Los resultados del análisis funcional realizado sobre el área terminal, muestran que el resto de las actuaciones proyectadas están supe-

En el área de estudio no se ubica ningún espacio natural protegido por la Junta de Andalucía. El espacio natural más cercano es la Desembocadura del río Guadalhorce, que ha sido catalogado como Paraje Natural, situado muy cerca de la zona de estudio, al este de la urbanización Guadalmar. El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Málaga, no tiene catalogado dentro del área de estudio ningún espacio sometido a protección especial integral o especial compatible, únicamente los llamados Regadíos del Guadalhorce que están sometidos a una protección cautelar. Según la normativa del propio Plan Especial se incluyen bajo este tipo de protección «aquellos espacios provinciales con valores naturalísticos o ambientales muy semejantes a los espacios protegidos y catalogados, pero que se encuentran sometidos en la actualidad a una dinámica de usos y ocupaciones del tal complejidad que hace necesario demorar el establecimiento de un régimen de protección específica hasta tanto no se encuentre redactado el planeamiento urbanístico adecuado. El PGOU de Málaga incluye este espacio dentro de la categoría de Suelo No Urbanizable Protegido Especialmente (SNUPE).

Teniendo en cuenta estas circunstancias, examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

#### 1. *Protección de los suelos*

Para la ubicación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado asfáltico y hormigones, áreas de acopio de materiales, oficinas de obra y caminos de servicio se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación. Se delimitarán también las zonas de tránsitos de vehículos y maquinaria y los caminos auxiliares de acceso.

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

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

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

Los productos residuales generados, tanto durante la fase de obras como de explotación, se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable. El proyecto especificará la obligación del contratista de elaborar y ejecutar un Plan de Gestión de los Residuos de obra. El aeropuerto, por su parte, desarrollará un Plan para la Gestión de los Residuos generados en el desarrollo de su actividad que detallará las disposiciones adoptadas para la separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino.

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

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

En su caso, se protegerán las márgenes de los arroyos Bienquerido, Ciriano y Cañuelo y del río Guadalhorce en el ámbito de las obras, en la banda de 100 m que comprende la zona de policía, según la Ley de Aguas, al objeto de evitar ocupaciones temporales por instalaciones auxiliares o maquinaria.

Se construirán balsas de decantación provisionales durante las obras para las aguas procedentes de los parques de maquinaria y otras instalaciones auxiliares donde los vertidos accidentales y aguas de lavado pudieran afectar la calidad de las aguas. Se realizará el seguimiento analítico de estas aguas antes de su vertido al cauce, que de no cumplir con los valores establecidos en la legislación vigente, deberán ser tratadas

con un sistema de depuración primaria-balsas de decantación con separador de hidrocarburos y zanjas filtrantes.

En las zonas de obra próximas a cauces, se instalarán barreras de retención de sedimentos, o cualquier otro dispositivo de función análoga que evite el arrastre de sólidos.

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

Durante la realización de las obras y mediante la instalación de piezómetros, se determinarán mensualmente los niveles piezométricos con el fin de poder constatar las fluctuaciones en el nivel freático del acuífero aluvial y los cambios en las direcciones de flujo, así como la posible afección al río Guadalhorce. El diseño de esta red de piezómetros se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de parques de maquinaria e instalaciones auxiliares, la presencia de puntos de abastecimientos y perímetros de protección y la localización de espacios naturales protegidos. Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizará un mínimo de dos controles de medida de niveles freáticos, toma de muestras y analítica, realizados con una diferencia de tiempo no inferior a tres meses ni superior a seis.

En las zonas donde se ubiquen los parques de maquinaria, mensualmente se tomarán y analizarán muestras de agua subterránea para poder controlar la potencial afección a su calidad como consecuencia de posibles vertidos accidentales.

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

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

Se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del drenaje de las calles de rodaje, ampliación de la plataforma y aparcamientos, así como los efluentes generados en el área de prácticas del S.E.I. Dichas aguas, exceptuando las procedentes de las calles de rodaje, se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido, incluyendo un sistema de decantación de sólidos y separador/es de hidrocarburos. Las plantas de tratamiento deberán cumplir con los requisitos determinados en la Norma DIN 1999, en la que se basa el borrador de normativa europea sobre tratamiento de aguas con hidrocarburos. El vertido cumplirá con los requisitos recogidos en el Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico y será autorizado por la Confederación Hidrográfica del Sur.

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

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

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

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

### 3. *Protección de la vegetación*

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

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

### 4. *Protección de la fauna*

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

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

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

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

Se evitará el tránsito de aeronaves a baja altura sobre el Paraje Natural Desembocadura del Guadalhorce, donde se dan importantes concentraciones de aves a lo largo de la mayor parte del año.

### 5. *Protección atmosférica*

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

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

Se llevarán a cabo todas las medidas recogidas en el estudio de impacto ambiental para reducir las emisiones procedentes de los motores de combustión durante la fase de obras y para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo de tierra y se elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire que se ejecutará durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE

sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono, Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente y el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

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

### 6. *Protección acústica*

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

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

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará las isófonas definidas por  $Leq_{día}$  65 dB (A) (7h-23h) y  $Leq_{noct}$  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 isófonas para el escenario futuro 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.

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

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

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

#### 7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

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

Antes del inicio de las obras se procederá a realizar prospecciones superficiales y sistemáticas del terreno con el fin de prevenir las afecciones a los siguientes yacimientos:

Vía del ferrocarril Málaga-Torremolinos 35-C (Zona de Vigilancia Arqueológica).

Loma Gamberiense 39-C (Zona de Vigilancia Arqueológica).

Guadalhorce (sin protección específica).

Vía Férrea (sin protección específica).

Loma Cotrina (sin protección específica).

Cortijo Cotrina (sin protección específica).

En el caso del Cortijo Zapata 14-B (Protección de Servidumbre Arqueológica), en la zona de afección directa sobre el yacimiento, se realizará una intervención arqueológica de urgencia, en cualquier sector donde se vaya a producir movimiento de tierras relacionado con el proyecto.

En el resto de la zona de posible afección indirecta sobre el yacimiento, se realizará un seguimiento arqueológico de toda la línea de obra proyectada colindante con dicho yacimiento.

Si durante la ejecución de las obras, aflorará algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Delegación Provincial de Málaga de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

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

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

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

Se elaborará una cartografía de las zonas de exclusión que servirá de base al contratista para la 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 sobrantes serán vertidas en vertederos legalmente autorizados, dándose prioridad a la utilización del vertedero municipal existente en el Puerto de la Torre. En el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta las zonas de exclusión y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados, no se utilizarán los yacimientos granulares del río Guadalhorce de las inmediaciones del aeropuerto.

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

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

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

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

#### 11. *Documentación adicional*

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

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

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

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

Programa de actuaciones a desarrollar en relación con la protección de las aguas subterráneas y análisis de la posible afección a los pozos existentes en la zona como se indica en la condición 2.

Programa de Gestión del Hábitat recogido en la condición 4.

Programa de control y vigilancia de la contaminación del aire recogido en la condición 5.

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

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

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

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

#### 12. *Seguimiento y vigilancia*

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

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

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

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

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

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

El programa 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.

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

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

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

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

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Alternativa 1, desarrollada en el estudio informativo, 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 Andalucía.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

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

## ANEXO I

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente .....	—
Dirección General de Costas. Ministerio de Medio Ambiente ...	—
Confederación Hidrográfica del Sur de España .....	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía .....	—
Subdelegación del Gobierno en Málaga .....	—
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía .....	X
Dirección General de Instituciones del Patrimonio Histórico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía .....	—
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía .....	X
Dirección General del Instituto Tecnológico Geominero de España (Madrid) .....	—
Departamento de Ecología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Málaga .....	—
A.D.E.N.A. ....	—
Ecologistas en Acción .....	—
F.A.T. ....	—
Greenpeace .....	—
S.E.O. ....	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ANDALUS. Asociación para la Supervivencia de la Naturaleza y el Medio Ambiente en Sevilla .....	—
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza en Málaga .....	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .....	X
Ayuntamiento de Málaga .....	X
Ayuntamiento de Torremolinos (Málaga) .....	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa que a la vista de la documentación remitida, la zona afectada por el proyecto, presenta en la actualidad una localización de interés arqueológico conocida o recogida en documentación, este yacimiento se denomina Cortijo de Zapata. Al estar ubicado junto a la zona delimitada del proyecto, podría verse afectado directa o indirectamente por la ejecución de las obras. Por ello indica la necesidad de adoptar unas medidas de carácter preventivo, destacando las siguientes:

En la zona de afección directa sobre el yacimiento, se deberá realizar una intervención arqueológica de urgencia, en cualquier sector donde se vaya a producir movimiento de tierras relacionado con el proyecto.

En el resto de la zona de posible afección indirecta sobre el yacimiento, se deberá realizar un seguimiento arqueológico de toda la línea de obras proyectada del proyecto colindante con el yacimiento arqueológico, consistente en una vigilancia arqueológica durante la fase de obra.

Todas las actividades arqueológicas, que se deban llevar a cabo, tendrán que ser autorizadas por la Dirección Provincial de Cultura y ejecutadas por el técnico competente.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que la memoria-resumen no presenta una cartografía adecuada que permita delimitar las zonas de actuación de proyecto.

El Ayuntamiento de Málaga informa sobre la necesidad de tener en cuenta, las especificaciones que, en materia de medio ambiente (desde calificaciones de suelos hasta medidas correctoras, etc.), contiene el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga.

## ANEXO II

### Resumen del Proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Málaga, cuyo objetivo es permitir una capacidad de unos 15 millones de pasajeros en el año 2015, comprende las siguientes actuaciones:

Ampliación del apartadero de espera existente en la cabecera 32 y creación de un apartadero en la cabecera 14. El objetivo es que tres aeronaves tipo D puedan permanecer al mismo tiempo en las posiciones de espera situadas a 90 m. del eje de la pista con una separación entre ellas de 15 m. y que una aeronave tipo E pueda adelantar a las ya estacionadas y ocupar la posición más alejada.

Ocupación de la actual plataforma A1 por su lado este, en unos 45.000 m<sup>2</sup>. La actuación también incluye la regeneración de una superficie colindante de la plataforma actual, de unos 90.000 m<sup>2</sup>, cuyo pavimento se encuentra en mal estado y sólo se usa para aviación general.

Actualmente esta zona se encuentra ocupada por el bloque Norte, los viales de acceso al terminal de carga y la zona de estacionamiento de vehículos de alquiler.

Plataforma de pruebas contra incendios. En la actualidad, las prácticas contra incendios se realizan en un lugar situado junto al S.E.I. próximo a la vía de servicio perimetral oeste. Se trata de dar una solución definitiva al problema de derrames sobre el terreno de hidrocarburos inquemados y espumantes, construyendo una instalación estanca que evite la contaminación de suelos y recupere el agua y el combustible no utilizado.

Área de pruebas de motores y puesto de estacionamiento aislado. La superficie proyectada consta de un área de prueba de motores, un puesto de estacionamiento aislado y las calles de acceso a los mismos. El proyecto se desarrolla en dos fases, contempladas ambas en la siguiente descripción:

El área de prueba de motores es un área rectangular, cuyas dimensiones interiores son aproximadamente de 66 × 82 m, donde se podrán efectuar las pruebas de motores. Se podrá acceder a ella desde la calle del apartadero

de espera, para seguir luego a través de calle de acceso al área de prueba de motores.

La plataforma contará con un sistema de drenaje que conducirá las aguas a un separador de hidrocarburos, donde éstas serán tratadas antes de ser vertidas a la red. Este área quedará delimitada por las barreras antirruido para mitigar la afección acústica al entorno. La altura de las barreras será de unos 15 m lográndose con ello un adecuado rendimiento y protección acústica. A su vez, en el fondo opuesto a la entrada a dicho área se instalará una barrera deflectora e chorro para conducir los gases de escape del motor y dirigirlo fuera del alcance de las pantallas antirruido. Con ello se evita que éstas puedan ser dañadas.

Junto a la zona de pruebas, y entre ésta y el apartadero de la cabecera 14, se construirá un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves de categoría E. Sus dimensiones serán aproximadamente de unos 72 × 89 m y su pavimento será de hormigón hidráulico permitiendo el uso de un puesto de estacionamiento adicional a los disponibles, para situaciones de congestión de tráfico.

El vial perimetral del aeropuerto circula por las proximidades del área; para modificar su trazado actual se ha tenido en cuenta una cierta distancia de seguridad. El ancho del camino es de 5 m y el nuevo tramo conecta perimetralmente con el vial actual que discurre junto a la pista. La unión en esa parte se hace a la altura de la cabecera 14.

En el tramo más al norte, conectado con el margen de la plataforma, se construirá un sobreancho en su trazado, allí donde se prevé el emplazamiento y maniobra del tractor que debe introducir a la aeronave para que se realice las pruebas.

Alrededor de la zona de trabajos se dispone un margen pavimentado de unos 10,5 m.

Dos salidas rápidas: una a 1.600 m para la pista 14 la salida que se ha de diseñar de manera que posibilite el giro de aeronaves hacia el área terminal y otra a 1.600 m para la pista 32, de las mismas características que la de la pista 14.

Subsistema de actividades aeroportuarias:

Ampliación área terminal aproximadamente 70.000 m<sup>2</sup> de planta, anexo al Terminal Picasso.

La obra contempla los siguientes elementos:

El nuevo edificio procesador tendrá forma de L, con una fachada en el lado tierra de unos 223 m. Uno de los lados será construido siguiendo la alineación de las fachadas lado aire y lado tierra del terminal actual hasta que se conecte con el nuevo dique, y el otro lado presenta un cambio en la dirección de crecimiento del área terminal de 90°, de manera que no se hipotecan futuros crecimientos del área terminal.

El nuevo dique de embarque nace en el edificio procesador y es una prolongación del área de espera de salidas.

La anchura del nuevo dique será de unos 34 m, entre paredes interiores, con una longitud de unos 241 m. Su superficie total será aproximadamente 10.350 m<sup>2</sup>.

Nuevo edificio de aparcamientos y accesos provisionales. Las obras incluidas en este proyecto son:

La nueva estación de autocares. La nueva estación de autobuses estará situada bajo el nuevo edificio procesador, su superficie aproximada será de unos 52.271 m<sup>2</sup>.

La remodelación del aparcamiento existente (P2) se realizará para adecuar su funcionamiento y hacerlo compatible con el nuevo edificio de aparcamiento P1 y la pasarela de conexión de ambos, tendrá una superficie de unos 3.172 m<sup>2</sup>.

El nuevo edificio aparcamiento (P1) con una superficie construida de unos 51.500 m<sup>2</sup>.

Otra de las actuaciones previstas es la construcción de una pasarela que conectará la nueva área terminal, a la altura de las salidas, con los edificios de aparcamientos.

Los nuevos viales y accesos al aeropuerto de Málaga, hasta que se desarrolle por el Ministerio de Fomento el nuevo acceso Sur, consiste en un anillo de circulación interna, enlazado por dos glorietas de conexión en sus extremos. La existente de acceso a la antigua N-340 y a las fincas colindantes al aeropuerto, y no se modifica manteniendo su estructura actual, y una nueva, proyectada junto a la futura zona de servicios aeroportuarios, que enlazará el eje troncal del proyecto (eje de túnel y estación de autobuses) con el área de servicios aeroportuarios y el acceso a la zona industrial de San Isidro.

El túnel se ha proyectado con una longitud de unos 826 m. La sección tipo corresponde a una calzada compuesta de dos carriles de unos 7 m, un arcén interior de 1 metro, 2,50 metros de arcén exterior y una mediana de 2,50 metros.

Urbanización zona de carga y edificio operadores carga aérea consiste en la urbanización, para su uso como zona de servicios aeroportuarios, de la zona anexa a la actual terminal de carga y a la actual central eléctrica.

Centro de seguridad y servicios. El objeto de este proyecto es centralizar las dependencias de las fuerzas de seguridad que atienden al aeropuerto. Consiste en la construcción de un edificio de unos 1.200 m<sup>2</sup> situado en la zona sur del aeropuerto, próximo a la zona de aviación general.

Nueva terminal para aviación general. Se ha proyectado un edificio con tres plantas, que se ubicará en la zona sur del aeropuerto. El nivel que permite el acceso desde tierra y aire al terminal, se realizarán las actividades comerciales y de control.

El nivel superior, está destinado a escuela y a actividad comercial de las agencias de handling y empresas aeronáuticas. El nivel inferior se reserva para las instalaciones y locales de uso a determinar por Aena.

Nueva central eléctrica. Esta actuación contempla la reforma de la central actual.

Se construirán dos edificios rent a car de tres plantas cada uno, con una superficie construida total de aproximadamente 60.000 m<sup>2</sup> ubicados en la zona de actividades aeronáuticas.

Drenaje general del aeropuerto. La zona del aeropuerto es atravesada por dos cauces principales, los arroyos Bienquerido y Ciriano, además de pequeñas vaguadas recorridas por acequias pertenecientes a la red de riegos del río.

La mayor parte del caudal que discurre por la zona proviene de las cuencas de los arroyos y su sección en la zona del aeropuerto es insuficiente, por lo que se producen con relativa frecuencia episodios de desbordamiento y ocupación de una superficie amplia.

La Junta de Andalucía ha proyectado el encauzamiento del arroyo Bienquerido y el trasvase a éste de parte de la cuenca alta del arroyo Ciriano. Por su parte, el Plan Especial de Infraestructuras Básicas de Churriana, redactado por el Ayuntamiento de Málaga, prevé la solución de drenaje de la cuenca del Ciriano no trasvasada.

Soterramiento de líneas eléctricas. El actual sistema eléctrico del aeropuerto de Málaga cuenta con doble acometida eléctrica en 20 kV (LP1 y LP2) con orígenes en las subestaciones de la Compañía Sevillana de Electricidad situadas en el Polígono Guadalhorce y El Viso, respectivamente.

Ambas acometidas aéreas se unen en un poste y discurren posteriormente de esta forma hasta su entrada a la central eléctrica, que está situada en el lado norte de la zona de servicio.

De ambas acometidas la LP1 está dedicada exclusivamente al aeropuerto y la LP2 es compartida con las instalaciones de Iberia y con parcelas del polígono industrial próximo al aeropuerto.

Existe además un circuito cuyo objeto es el suministro de energía eléctrica a Churriana y que transcurre soterrado por las instalaciones actuales del aeropuerto, pero en aéreo por los terrenos exteriores.

Todas estas líneas atraviesan los terrenos que ocuparán las obras proyectadas, por lo que se proyecta el soterramiento de todas estas conducciones en todos los terrenos delimitados por la zona de servicio ampliada.

La reposición contemplada garantiza el mantenimiento de la transmisión de potencia así como la prestación de servicios de estas líneas al aeropuerto y a las parcelas no sujetas a expropiación.

Por último, a los efectos exclusivos de la toma en consideración de posibles impactos acumulativos o sinérgicos con las actuaciones mencionadas anteriormente, el estudio considera también los proyectos de Nuevo Acceso Sur y Nueva Acometida Eléctrica a 66 kV, cuya titularidad no corresponde a Aena y en su caso, serán objeto del correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

### ANEXO III

#### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se localiza el proyecto destacando los siguientes aspectos:

Los terrenos del aeropuerto se encuentran en una depresión postorogénica rellena por materiales terciarios y cuaternarios. El territorio más próximo a la costa presenta algunos episodios marinos de pequeño espesor y continuidad lateral que se generalizan como sedimento playero o dunas.

Todo este territorio se transformó en suelo agrícola, convirtiéndose en un área productiva con intensa implantación, en principio, de cultivos subtropicales, como la caña de azúcar. Esta tendencia se afianzó con la

puesta en riego de todos estos suelos al quedar reguladas, en el tramo medio del río Guadalhorce, las aportaciones del mismo.

Desde el punto de vista morfoestructural, la superficie que ocupará la ampliación del aeropuerto y sus alrededores se enmarcan en dos grandes dominios: la Depresión u Hoya de Málaga y los Cordones Dunares Mediterráneos. El primero es una cubeta litoral de origen tectónico en la que confluyen los valles de los ríos Guadalhorce y Galdalmedina, el segundo dominio está formado por acumulaciones de arenas (mantos) y campos de dunas de origen eólico.

Con respecto al suelo el valle de Guadalhorce está caracterizado por un relieve eminentemente llano con suaves ondulaciones y pequeñas pendientes, existiendo una diferencia de cota en altitud de menos de 100 m.

Su formación deriva del encajamiento de la red hidrográfica, estando constituido por materiales de relleno procedente de la erosión de aquellos aflorantes en cotas más altas y, materiales de edad cuaternaria que constituyen el acuífero aluvial del lecho del río.

Desde el punto de vista hidrológico el área de estudio pertenece a la cuenca del río Guadalhorce, en cuyo curso bajo y en su margen derecha, se ubican las actuales instalaciones a lo largo de unos 4 kilómetros.

La cuenca del Guadalhorce de 3.157 km<sup>2</sup> se asienta en su totalidad sobre el sector central de la provincia de Málaga. Dos grandes comarcas de esta provincia, la de Antequera al norte, y la de Hoya de Málaga en el sector más próximo al litoral, están totalmente incluidas en la cuenca. La cadena montañosa formada por las Sierras de las Cabras, Torcal y Valle de Abdalajís constituye el elemento fisiográfico que separa los sectores alto y bajo de la cuenca.

Los afluentes más cercanos al aeropuerto son los pertenecientes a la cuenca baja. El más cercano, el arroyo Bienquerido, recoge el agua de barrancos de la falda nororiental de la Sierra Blanca. Este arroyo provoca desbordamientos en periodos de lluvias torrenciales en las inmediaciones del sector norte del aeropuerto.

Existe un área de especial interés, por su incidencia en la hidrología de la zona del aeropuerto, y es el área de barrancos y cursos de agua temporales de la zona de Churriana, margen derecha del río Guadalhorce, especialmente el arroyo Bienquerido.

Además de los arroyos Bienquerido y Ciriano, existen en la zona varias pequeñas vaguadas recorridas por acequias pertenecientes a la red de riego del río Guadalhorce y grandes superficies sin una configuración clara, lo que provoca frecuentes encharcamientos incluso con precipitaciones de escasa intensidad.

En el conjunto de formaciones detríticas postorogénicas, se localizan los acuíferos más importantes en la zona que constituyen la Unidad Hidrogeológica 06.37 Bajo Guadalhorce. Aunque la unidad se extiende desde Álora hasta el litoral, aquí únicamente se analiza el área comprendida entre Puente del Rey y la costa, que es donde se ubica la zona de estudio.

En el área de estudio se han localizado, catalogados, un total de ocho yacimientos. De ellos, uno presenta protección integral (Factoría fenicia del Cerro del Villar), es decir, no se pueden realizar obras de ningún tipo dentro del espacio protegido. Del resto, cinco están sujetos a Servidumbre Arqueológica (se han de realizar excavaciones arqueológicas de valoración con carácter previo (Enclave púnico de San Julián, Necrópolis de Villa Rosa, Cortijo Zapata, Vía de Ferrocarril Málaga-Torremolinos), y dos sujetos a vigilancia arqueológica (Vía Férrea Málaga-Torremolinos, Loma Gamberiense), para confirmar la naturaleza de los restos.

Excepcionalmente el yacimiento del Cerro del Villar, en ninguno de los casos, tanto los que están expuestos a protección con «Servidumbre Arqueológica», o mediante «Vigilancia Arqueológica», no han sido delimitados con medios arqueológicos exhaustivos.

La valoración de los elementos del paisaje que definen la zona de estudio, así como aquellos en donde la zona se incluye o bien los que desde ella se observan quedan definidos por su gran homogeneidad y un alto grado de antropización. Presentan una fragilidad visual muy escasa para actuaciones de pequeña altura. La calidad del paisaje no muestra rasgos intrínsecos de valor e incluso puede indicarse que no tiene calidad intrínseca. Por el contrario, la calidad del paisaje panorámico es alta, debido a la influencia de los elementos escala y espacio, principalmente, pero que ha sido reducida en grado extremo por las actuaciones antrópicas que en este área se han llevado a cabo.

En el área de estudio no se ubica ningún espacio natural protegido por la Junta de Andalucía. El espacio protegido más cercano es la desembocadura del Guadalhorce que ha sido catalogada como Paraje Natural. Se sitúa muy cerca de la zona de estudio, al Este de la urbanización Guadalmar. Aunque se ubica fuera del área se cita por la influencia indirecta que las obras de ampliación del aeropuerto podrían tener en dicho humedal.

El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Málaga, no tiene catalogado dentro del área de estudio ningún espacio sometido a protección especial integral o especial compatible, únicamente

los llamados regadíos del Guadalhorce están sometidos a una protección cautelara.

Respecto a la vegetación, en toda la zona no existe ninguna formación extensa de porte arbóreo, cubriendo el suelo un estrato arbustivo preponderante resultado de las prácticas agrícolas y no de causas de origen natural.

Asimismo el estudio de impacto ambiental realiza una valoración de impactos en la que destaca lo siguiente:

Los efectos de la calidad del aire se deriva del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra, sobre todo por los movimientos de tierras y las emisiones de los vehículos y la maquinaria de obra. Durante la fase de operación el principal impacto que puede producirse es el derivado de las emisiones procedentes de la combustión de los motores de las aeronaves, de los vehículos de apoyo en tierra y de las unidades auxiliares de energía que realizan la asistencia a la aeronave en plataforma. Los contaminantes que se han analizado en el entorno de las infraestructuras aeronáuticas son: CO, NOx, HC, SOx y PM10.

En la fase de construcción, los efectos sobre la calidad física del aire se derivan casi exclusivamente de los ruidos emitidos durante la ejecución de las obras, provocando molestias a la población residente de San Isidro y Cortijo Zapata. 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.

Los principales efectos sobre el suelo detectados en la fase de construcción son: la eliminación y compactación del suelo, la afección a la morfología del terreno y el riesgo de contaminación del suelo por vertidos, las actuaciones se localizan sobre áreas ya ocupadas en la actualidad por edificaciones o infraestructuras, los impactos sobre el suelo no son significativos.

El impacto más importante sobre la hidrología será el que posiblemente induzca cambios en el nivel freático derivados de la necesidad de realizar bombeos durante las obras. De todos modos se trata de un efecto temporal de fácil recuperación, también se prevé la posibilidad de que se produzcan vertidos accidentales que pudieran contaminar las aguas superficiales y subterráneas, para ello se han previsto las oportunas medidas protectoras y correctoras.

En cuanto a los impactos arqueológicos los yacimientos inventariados o catalogados en el entorno de la actuación, pueden verse afectados los siguientes: Cortijo Zapata, Loma Gamberiense, Vía Férrea, Guadalhorce, Vía Férrea, Loma Cotrina y Cortijo Cotrina.

Con relación a las medidas protectoras y correctoras el estudio de impacto ambiental señala lo siguiente:

En cuanto a la calidad del aire, las medidas propuestas para acciones generadoras de polvo o partículas en suspensión son: prevención de la emisión de partículas sobre las fuentes generadoras y se extremarán las medidas de control especialmente en los transportes de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra. Prevención de las emisiones procedentes de los motores de combustión de maquinaria y vehículos de transporte. Prevención de la emisión de partículas reduciendo al máximo las emisiones de partículas de polvo. Se extremarán las medidas de control, especialmente en los transportes de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra. Prevención de las emisiones procedentes de los motores de combustión.

Las medidas relativas a procedimientos de operación para reducir las emisiones atmosféricas procedentes de aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra son: la restricción en el uso de los motores en las operaciones en tierra, el uso de la reversa y con la reducción de la potencia en el despegue cuando las condiciones atmosféricas y de carga lo permitan. Las medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra consisten en obtener una mayor eficiencia energética sustituyendo las unidades de apoyo en tierra (APU) por un suministro eléctrico y de aire acondicionado desde la pasarela, reducir las emisiones de los motores diesel de los GSE mediante la sustitución progresiva de sus motores por otros menos contaminantes.

Por lo que se refiere a la afección acústica para prevenir el ruido en la maquinaria de obra se prohibirá el trabajo nocturno (22 a 7 horas) en todos aquellos tajo que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie. Se garantizará además que el nivel de potencia acústica de la maquinaria se ajusta a los límites legales. Se procederá a la revisión del Procedimiento de Disciplina del Tráfico Aéreo en Materia de Ruido en el aeropuerto de Málaga en cumplimiento del artículo 64 de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del Orden Social.

Con respecto a la protección del suelo se delimitarán para localizar instalaciones y elementos auxiliares de obra zonas acotadas con la mayor

concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación de estas instalaciones en el ámbito de la parcela afectada por las obras. Fuera de la zona de obras no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos de ninguna clase. En el caso de que apareciera algún núcleo de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con el artículo 27.2 de la Ley 10/98, de 21 de abril, de Residuos.

Se procederá a retirar, a copiar y mantener la tierra vegetal necesaria para su posterior reutilización en la restauración de las superficies afectadas por la ejecución de la obra. Se estudiará la posibilidad de la reutilización en la ejecución de las obras de los escombros. Como medida preferente se estudiará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentes en otras obras próximas que requieran aportes de tierra. De no ser así, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados.

Las aguas pluviales contaminadas con hidrocarburos procedentes de plataformas serán tratadas en separadores de hidrocarburos antes de su vertido a los cauces. Los parámetros mínimos de calidad de estos efluentes serán los fijados por la Confederación Hidrográfica del Sur en el procedimiento de autorización de estos vertidos, de acuerdo con el artículo 245 y siguientes del Real Decreto 849/1986 de Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

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

En relación a la protección vegetal se descompactará el suelo y repondrá especies vegetales herbáceas en toda la superficie que haya resultado afectada en la fase final de ejecución de la obra por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

La fauna se protegerá de forma general programando las obras de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna. 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 de forma directa o indirecta por las obras. Se elaborará un Programa de Gestión del Hábitat para las especies que han sido detectadas en el ámbito del aeropuerto tanto para evitar y minimizar posibles riesgos futuros en las operaciones aeronáuticas como para ocasionar las menores molestias a la avifauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística del entorno del proyecto.

Se realizará la vigilancia en toda la zona de obras de la posible aparición de indicios de vestigios arqueológicos y culturales, por parte de un técnico especialista. En el caso de que se localicen indicios de la existencia de restos que se supongan de interés, deberá ponerse en hecho en conocimiento de la Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, que establecerá las determinaciones necesarias para rescatar los materiales de los yacimientos.

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

El estudio de impacto se acompaña del preceptivo documento de síntesis.

## ANEXO IV

### Información pública

Durante el trámite de información pública se han presentado una alegación de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en la que además de otros aspectos de carácter general, considera como afección principal la que ocasionaría la construcción de la segunda pista contemplada en el Plan Director.

Con respecto a ello cabe señalar que entre los proyectos objeto de la presente evaluación de impacto ambiental, los promotores no han incluido la construcción de dicha pista.