

15201 RESOLUCIÓN de 11 de julio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto Ampliación del horario del tráfico civil en el Aeropuerto de San Javier (Murcia), de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La presente resolución se adopta de conformidad con lo establecido en el artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

1. *Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*—El objeto del proyecto es la ampliación del horario actual de operación para el tráfico civil del Aeropuerto de Murcia-San Javier con el fin de poder prestar un servicio de calidad ante el incremento de la demanda futura, estimada en 3,09 millones de pasajeros para el horizonte 2015 y en 3,34 millones de pasajeros para el horizonte 2020.

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

2. *Tramitación de evaluación de impacto ambiental.*—El proyecto «Ampliación Horario del Tráfico Civil en el Aeropuerto de San Javier (Murcia)» se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del Anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental. No obstante, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente (DGCyEA) ha decidido someter el proyecto a procedimiento de evaluación de impacto, en base a las siguientes consideraciones:

Características del proyecto.

Ubicación del proyecto.

Características del potencial impacto.

La tramitación se inicia el 14 de noviembre de 2003 al recibirse la memoria-resumen. La DGCyEA estableció a continuación un periodo de consultas previas para determinar las implicaciones ambientales del proyecto. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor con fecha 6 de mayo de 2004. La DGCyEA sometió el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 129, de 28 de mayo de 2004.

Con fecha de 19 de enero de 2005, la DGCyEA solicita información adicional al promotor, respecto a la valoración de la afección sobre el Espacio Natural de Playa de la Hita, la Cerceta pardilla y el planeamiento urbanístico, así como el análisis de la demanda futura del aeropuerto considerando la existencia del nuevo aeropuerto de la Región de Murcia en Corvera. Dicha información se recibe el 5 de agosto de 2005. A la vista de la documentación adicional en la que se constata un incremento considerable de la demanda de pasajeros comerciales con respecto a la recogida en el estudio de impacto ambiental, la DGCyEA solicita a Aena, con fecha de 18 de octubre de 2005, la valoración de la afección acústica para lo cual es necesario la elaboración de unas nuevas curvas isófonas que se reciben el 18 de abril de 2006. En base a las nuevas curvas isófonas, en mayo de 2006, la DGCyEA solicita a Aena una nueva valoración de la afección al planeamiento urbanístico y una nueva valoración de la afección química del aire en el entorno del aeropuerto, información que se recibe el 27 de julio de 2006.

3. *Descripción del proyecto.*—El Aeropuerto de Murcia-San Javier presenta una restricción en las operaciones civiles debida al uso conjunto militar y civil, ya que comparte pista con la Academia del Ejército del Aire. El horario operativo actual del aeropuerto es de 7.30 h a 22.30 h durante todo el año, a excepción de sábados y domingos en los que la apertura se realiza a las 8.30 h. Debido al uso conjunto militar y civil, durante los días laborables de los periodos no vacacionales, la actividad militar de la Academia del Ejército del Aire restringe la operación civil entre las 8.15 h y las 15.00 h.

El campo de vuelos del aeropuerto está constituido por una pista de vuelo de orientación 05-23, de 2.300 m de longitud, pavimentada y de 60 m de ancho, asistida por una calle de rodadura paralela a la misma, cinco calles de salida de pista, zonas de parada y zonas libres de obstáculos para ambas cabeceras.

Recientemente se ha ampliado el campo de vuelos mediante la construcción de una nueva pista 05L-23R, de 2.000 m de longitud paralela a la actual, así como una nueva torre de control, ambas con naturaleza y objetivo exclusivamente militar, y por tanto exentas de evaluación de impacto ambiental. Estas actuaciones estaban contempladas en el Estudio de Planeamiento del aeropuerto Murcia-San Javier, aprobado por CIDEFO (Comisión Interministerial de Defensa y Fomento). Con motivo del traslado de operaciones militares a la nueva pista, se eliminarán las restricciones horarias y las operaciones civiles se realizarán de forma continuada en el periodo comprendido entre las 7.30 h y 22.30 h todos los días del año.

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—El aeropuerto de Murcia-San Javier está situado al sureste de la Región de Murcia, a 45 kilómetros de su capital, en el término municipal de San Javier. Se enclava prácticamente al nivel del mar, en la orilla interna de la laguna litoral del Mar Menor.

El área litoral en el que se ubica el aeropuerto pertenece, hidrogeológicamente, a la Comarca del Campo de Cartagena, llanura homogénea de relleno cuaternario de origen continental. La cuenca del Mar Menor está delimitada por las Sierras de Columbares, Carrascoy, Escalona, Algarrobo y Cartagena, las cuales vierten sobre él, sin que exista ningún curso de agua permanente. El nivel freático en el entorno del aeropuerto es muy somero, alcanzándose a una profundidad variable entre -1,00 y -2,60 m respecto a la superficie del terreno.

El clima de la zona de actuación es un clima Mediterráneo, con temperaturas suaves en invierno, veranos cálidos y precipitaciones escasas durante todo el año. Los vientos predominantes tienen un componente NE.

La vegetación potencial está representada por espinares y orlas de bosque (Pistacio-Rhamnetalia alaterni), comunidades fruticasas nitrófilas y pastizales terofíticos iberonorteafricanismos, donde destacan el palmito (Chamaerops humilis), lentisco (Pistacia lentiscus) y clemátide (Clematis cirrosa). La vegetación actual está constituida por especies de amplia distribución, en las que destaca la ausencia de un estrato propiamente arbustivo y la presencia de comunidades nitrófilas asociadas a la actividad antrópica.

La fauna del ámbito de estudio tiene una gran influencia lagunar y marina, donde destaca la presencia de Aguilucho lagunero (Circus aeruginosus), Alcaraván común (Burhinus oedicnemus) y Gaviota de Audoin (Larus audouinii), especies consideradas de «interés especial» según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 439/1990, de 30 de marzo), así como la Cerceta pardilla (Marmaronetta angustirostris), catalogada «en peligro de extinción».

En el entorno del aeropuerto se localiza la Playa de la Hita, complejo ambiental de humedales periféricos a la laguna del Mar Menor, catalogado como LIC ES6200030 «Mar Menor», LIC ES6200006 «Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor», ZEPA ES0000260 «Mar Menor», ZEPIM «Mar Menor y Zona Oriental Mediterránea de la Costa de la Región de Murcia» y Paisaje Protegido «Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor». Asimismo, el Mar Menor está catalogado como Humedal de Importancia Internacional dentro del Convenio Ramsar.

El núcleo de población más cercano al aeropuerto se corresponde con el municipio de Los Alcázares, el cual presenta un importante desarrollo urbanístico en el límite meridional del aeropuerto, cuyas urbanizaciones han avanzado hacia la cabecera 05 según lo establecido en el planeamiento municipal vigente.

5. *Fase de consultas previas.*—Durante el periodo de consultas previas se solicitó opinión respecto al citado proyecto a los siguientes organismos e instituciones:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza.	—
Delegación del Gobierno en la Región de Murcia.	—
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia	—
Ayuntamiento de Los Alcázares.	X
Ayuntamiento de San Javier.	—
Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar.	—
Ayuntamiento de Torre Pacheco.	X
Ayuntamiento de Pilar de la Horadada.	—
S.E.O.	—
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	X

El Ayuntamiento de Los Alcázares muestra su firme oposición a la ampliación del horario del tráfico civil basándose en el aumento de las emisiones acústicas, las cuales supondrán:

Efectos sobre los espacios protegidos: fundamentalmente sobre el Espacio Natural Protegido de Playa de la Hita, perteneciente al complejo ambiental de humedales periféricos del Mar Menor.

Efectos sobre la fauna: principalmente sobre las especies de aves acuáticas propias de humedales, destacando la presencia de la Cerceta pardilla (Marmaronetta angustirostris) considerada «en peligro de extinción» de acuerdo con el R.D. 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Efectos sobre la población próxima al aeropuerto.

Efectos sobre la planificación urbanística.

Efectos sobre el turismo: como consecuencia de pérdida de calidad ambiental, limitaciones urbanísticas y deterioro del hábitat urbano.

El Ayuntamiento de Torre-Pacheco no encuentra objeción alguna a la ejecución del proyecto.

6. *Principales alegaciones durante el periodo de información pública.*—Durante el periodo de información pública no se presentaron alegaciones. No obstante, con posterioridad se recibieron sendos escritos remitidos por el Ayuntamiento de Los Alcázares y por Ecologistas en Acción en los que se informaba desfavorablemente el proyecto por considerar que el aumento del ruido puede suponer:

Efectos ambientales sobre los espacios protegidos: Espacio Natural Protegido de Playa de la Hita, situado a escasos 80 metros de la cabecera 05 e incluido dentro del LIC «Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor», ZEPA «Mar Menor», LIC «Mar Menor», ZEPIM «Mar Menor y Zona Oriental Mediterránea de la Costa de la Región de Murcia» y del Paisaje Protegido «Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor». El aumento del ruido es considerado incompatible con el mantenimiento de los valores a proteger, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE. El ayuntamiento de Los Alcázares indica que los niveles máximos de ruido en el espacio Natural Playa de la Hita ya superan el valor establecido reglamentariamente en el Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido (Leq_{día} 60dB(A) y Leq_{noche} 50dB(A)).

Efectos ambientales sobre especies protegidas de fauna y flora: principalmente sobre las aves acuáticas, como son la Cerceta pardilla (Marmaronetta angustirostris) y el Alcaraván común (Burhinus oedipnemus) consideradas, respectivamente, «en peligro de extinción» y de «interés especial» de acuerdo Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. El estudio de impacto ambiental no tiene en cuenta las rutas migratorias de las especies de avifauna de interés a pesar de la proximidad del Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar. Respecto a la vegetación, la zona afectada está representada por espinares y orlas de bosque con iberonorteafricanismos

Afección a la población como consecuencia del incremento de las emisiones acústicas. El Ayuntamiento de Los Alcázares considera que no se ha tenido en cuenta los niveles límite de ruido en el medio ambiente exterior establecidos para todo el ámbito territorial de la Región de Murcia, del Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido, el cual establece un límite de Leq_{día} (7.00 h-22 h) de 60dB(A) para los espacios protegidos. Por otro lado, considera necesario que para estudiar la afección acústica, el modelo de simulación teórico se complementen con mediciones reales.

Riesgo de accidente para las poblaciones de Los Alcázares, Los Narejos y San Javier: Ecologistas en Acción denuncia que no existen medios suficientes para paliar una posible catástrofe aérea en los núcleos afectados.

Incremento del efecto invernadero como consecuencia del aumento de las emisiones de contaminantes atmosféricos: principalmente de CO, NO_x, SO, PM₁₀ y CO₂.

Efectos sobre la planificación urbanística.

Las consideraciones planteadas en la información pública han sido tenidas en cuenta en la información complementaria proporcionada por el promotor y recogidas en el apartado de Integración del proceso de evaluación.

7. *Resultado de la participación de las Administraciones Públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—Con fecha de 7 de abril de 2005 se recibe un escrito de la Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, donde indica la necesidad de que se describa el trazado de los corredores aéreos, la frecuencia de despegues y aterrizajes y las medidas preventivas y correctoras de los posibles impactos ambientales sobre la fauna y flora, con el fin de valorar las repercusiones negativas que se puedan ocasionar sobre los recursos naturales existentes en las zonas limítrofes al aeropuerto.

Además considera que sería necesario conocer los periodos del año en los que se produzca la mayor actividad del tráfico aéreo, así como establecer mediciones de ruidos actuales y previsiones, tanto dentro del aeropuerto como en las proximidades del Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar, situado a 2 kilómetros del mismo, y en la Playa de la Hita, con el fin de dar cumplimiento al Decreto 48/1998, de 30 de julio, de protección del medio ambiente frente al ruido, de la Región de Murcia.

8. *Integración del proceso de evaluación.*—El proyecto no supone la ejecución de obras, por tanto, los principales efectos ambientales se producirán exclusivamente durante la fase de operación del aeropuerto.

Incremento de la contaminación acústica.

Durante la fase de operación, la principal afección que se producirá en el entorno aeroportuario es el incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves respecto a la situación actual como consecuencia de la eliminación de las restricciones horarias en las operaciones civiles. El volumen de pasajeros previsto para los distintos horizontes de estudio es el siguiente:

Año	Pasajeros comerciales
2005	1.168.700
2010	2.489.000
2015	3.090.500
2020	3.345.900

El promotor ha realizado un análisis del efecto que las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves producen sobre su entorno mediante la realización de un estudio de simulación que reproduce el modo de explotación del aeropuerto para el escenario actual (utilizando datos del año 2004) y para el escenario futuro (año 2015). El programa de simulación utilizado ha sido el INM (Integrated Noise Model) en su versión 6.1. Se ha considerado que el 80% de las operaciones se realizan por la cabecera 05 y el 20% restante por la cabecera 23 y para un número de operaciones correspondiente al 90% del día punta anual. Como indicador se ha utilizado el nivel sonoro continuo equivalente Leq y como valor límite de referencia para el periodo diurno 65 dB(A).

Tanto para el escenario actual como futuro se han considerado los nuevos procedimientos de aproximación y salida publicados en el AIP (Aeronautical Information Publication) del aeropuerto para la pista existente, con fecha 7 de julio de 2005.

En la situación actual, la isófona de 65 dB(A), excede los límites del Sistema General Aeroportuario alcanzando algunas instalaciones pertenecientes al camping situado entre el aeropuerto y la Playa de la Hita. En el año 2015, el incremento de las operaciones civiles producirá un aumento de la superficie ocupada por la isófona frente a la situación actual, penetrando en el término municipal de Los Alcázares pero sin llegar a alcanzar a viviendas o equipamientos urbanos. No obstante, el límite de la isófona de 65dB(A) quedaría a una distancia de menos de 100 m de zonas habitadas; situación actual 114,59 has y situación futura 135, 69 hectáreas.

En el caso de que las instalaciones afectadas en el camping sean viviendas, el promotor propone llevar a cabo las actuaciones necesarias en orden a conseguir que en su interior se cumplan los niveles máximos de inmisión sonora recomendados por el anexo 5 de la norma Básica de edificación, NBE-CA-88 sobre condiciones acústicas en los edificios actualmente vigentes.

Con el fin de minimizar la afección acústica, el promotor propone limitar el uso de los reactores en los 100 primeros metros de la pista para ambas cabeceras.

Afección sobre el planeamiento urbanístico.

De acuerdo con el planeamiento urbanístico del municipio de los Alcázares, regido por las normas subsidiarias aprobadas el 6 de abril de 1986, la isófona de 65 dB(A) para el escenario actual, año 2004, afecta a suelo no urbanizable de protección paisajística, y suelo no urbanizable protegido. En el escenario futuro, año 2015, la isófona de 65 dB(A) alcanza a una franja, aproximadamente de 3,3 hectáreas, de Suelo No Urbanizable de Especial Protección Paisajística y a una franja de alrededor 3 Ha de Suelo Urbanizable. En el término municipal de San Javier, la citada isófona, afecta a una pequeña área de Suelo No Urbanizable Protegido.

En el caso de Los Alcázares se ha llevado a cabo la aprobación inicial del Plan General de Ordenación Municipal (BORM 26 de noviembre de 2004), el cual contempla que los suelos próximos a la zona de la cabecera 05 sean urbanizables con una franja de sistemas generales como protección de seguridad, lo cual supondrá un conflicto por el ruido y la potencial peligrosidad del pasillo aéreo.

Afección sobre la calidad química del aire.

Durante la fase de operación, se producirá un incremento de las emisiones derivadas de los procesos de combustión de los motores de las aeronaves y de los vehículos de apoyo y unidades auxiliares de energía.

Para evaluar la calidad química del aire en el entorno del aeropuerto, el promotor ha llevado a cabo el cálculo de las emisiones de los principales contaminantes aeroportuarios, así como la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera, mediante el programa EDMS 4.3 Los escenarios de simulación considerados han sido el actual, año 2004, y el futuro, año 2015. Para la elaboración de este estudio se han tenido en cuenta aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía.

De dicha simulación se deduce que tanto las concentraciones actuales como futuras de los contaminantes analizados se encuentran por debajo de los valores límite de referencia marcados por la legislación vigente para cada uno de ellos. Asimismo, a partir de las curvas de isoconcentración, el promotor señala que no se prevé afección sobre núcleos de población situados en el entorno del aeropuerto en ninguno de los dos horizontes de estudio. En el caso de la concentración máxima horaria de NO_x para el escenario futuro, el valor obtenido de la simulación en el área terminal queda próximo al valor de referencia.

A partir de los resultados obtenidos en la simulación, el promotor considera que los efectos ambientales que influyen en la calidad química del aire con motivo del incremento de las operaciones civiles no son significativos.

El estudio de impacto ambiental contempla la ejecución de un programa para llevar a cabo el control y vigilancia de la calidad del aire en la zona del aeropuerto que incluye la realización de campañas anuales de medición mediante equipos móviles, de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, partículas, plomo, benceno, monóxido de carbono y ozono. En dicho programa se recogen los métodos de control y análisis, la programación de actividades y las características de la emisión de informes. El programa propone aumentar la frecuencia de medición en el caso de que la previsión en el número de operaciones para el año 2015 fuera pesimista o en el caso de que la población en la zona aumentase. Por otro lado, en el caso de que la población aumentase de forma significativa o los resultados obtenidos quedaran muy próximos o superasen los límites establecidos reglamentariamente, el promotor propone la instalación de una estación fija.

El promotor propone la elaboración de un programa para promover la reducción de las emisiones procedentes de los motores diesel de los vehículos de servicio en tierra y la optimización de las unidades auxiliares de suministro de energía a las aeronaves, así como la adopción de las medidas recomendadas por la circular de la OACI (Organización de la Aviación Civil Internacional) y FAA (Federal Aviation Administration) en lo relativo a procedimientos de ahorro de combustibles y mejora de la operativa para reducir las emisiones y el consumo de carburantes.

Afección sobre la edafología e hidrología.

El aumento de operaciones de tráfico civil en plataforma implica un incremento de las tareas de suministro de combustible y de mantenimiento, pudiéndose producirse episodios de contaminación de suelos y de las aguas superficiales y subterráneas, debido a vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos, por la inmediata relación entre la infiltración superficial y el acuífero somero existente en la zona de actuación.

En lo que respecta al control de la calidad del suelo y de las aguas subterráneas, y en base al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, Aena llevará a cabo un Informe Preliminar de Situación y una Caracterización Preliminar de Suelos en el aeropuerto, incluyendo la realización de una serie de analíticas de las aguas subterráneas. En base a los resultados obtenidos en dichas analíticas y a los criterios que determine el órgano competente de la Comunidad Autónoma de Murcia, se fijará la ejecución de nuevos análisis, así como la puesta en práctica de las oportunas medidas de corrección. Asimismo, el sistema de gestión medioambiental contempla el control de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, y la instalación de piezómetros, en el caso de que los estudios anteriormente mencionados lo determinen necesario.

Afección sobre los espacios protegidos.

El Espacio Natural Protegido de la Playa de la Hita se encuentra al sur del Aeropuerto de Murcia-San Javier, a la altura de la cabecera 05, y está compuesto por un conjunto de charcas someras rodeadas de vegetación propia de saladares y carrizales. La puesta en servicio del aeropuerto civil no va a suponer ninguna obra dentro o fuera del recinto del aeroportuario, ya que únicamente se va a proceder a la ampliación del horario operativo civil de la pista de vuelo actual, por lo que la principal potencial afección será sobre la avifauna presente en dicho espacio, como consecuencia del incremento de la contaminación acústica.

A partir de la huella acústica incluida en la información complementaria proporcionada por el promotor, se aprecia que la isófona de 65 dB(A), para el escenario futuro, excede el recinto aeroportuario, alcanzando a una superficie de terreno de la Playa de la Hita de 6,27 hectáreas, frente a las 2,87 hectáreas actuales. El promotor señala que, en cualquier caso, dicha afección no difiere significativamente de la situación actual, por lo que el equilibrio ecológico existente prácticamente no se vería afectado.

Afección sobre la fauna.

La información complementaria proporcionada por el promotor, señala que la Cerceta pardilla está catalogada como «en peligro de extinción» de acuerdo con el R.D. 439/1990, de 30 de marzo, por el que se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y como especie «extinguida» según la Ley 7/1995, de 21 de abril, de la fauna silvestre, caza y pesca fluvial de la Región de Murcia, esto es, aquellas especies que han dejado de reproducirse en la Región de Murcia y cuya reintroducción debe ser estudiada de acuerdo con lo dispuesto en la Ley.

El promotor, a partir de la información bibliográfica consultada, no ha constatado la reproducción de la cerceta pardilla en la Región de Murcia aunque no descarta la posible presencia de individuos en la zona como consecuencia de movimientos de dispersión juvenil o nomádicos por el entorno del mar Menor. Al no poder confirmar la presencia del ave en esta zona con fines reproductivos, el promotor considera que no es necesario establecer medidas correctoras al respecto.

El promotor considera que el incremento del tráfico civil no supondrá una afección significativa sobre el resto de especies presentes en el

entorno del aeropuerto, al tratarse de un área altamente antropizada, con una avifauna habituada a los niveles sonoros existentes.

9. Condiciones específicas y seguimiento.

Protección acústica:

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones del entorno del aeropuerto, Aena como promotor del proyecto elaborará las curvas isófonas definidas por Leq_d 45 –80 dB(A), en intervalos de 5 dB(A), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje para el escenario de entrada en servicio del nuevo horario operativo. La elaboración de las citadas isófonas se llevará a cabo de acuerdo con el documento «Criterios para la determinación de las isófonas para la aplicación de los planes de aislamiento acústico» definido por el Ministerio de Medio Ambiente y el Ministerio de Fomento».

En función de los resultados obtenidos, el promotor determinará la necesidad de elaborar el correspondiente plan de aislamiento acústico que, en su caso, afectará a los edificios –uso residencial, educativo y sanitario– situados dentro de la zona delimitada por la isófona Leq_d 65 dB(A) que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, y tendrá como objetivo conseguir que en el interior de los edificios afectados 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

El promotor se encargará de constituir una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos afectados por la isófona definida por Leq_d 65 dB(A). Asimismo, formarán parte de la Comisión de Seguimiento aquellas instituciones de las administraciones anteriormente citadas, que pudieran verse afectadas, en su caso, en la revisión de la huella de ruido.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico deberán ser remitidos a la Comisión de Seguimiento en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la condición protección acústica de la presente declaración.

Una vez ampliado el horario para el tráfico civil recogido en la presente declaración de impacto ambiental, Aena verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en los puntos que, justificadamente, proponga la Comisión en el plazo máximo de un año a partir de la entrada en servicio del nuevo horario previsto. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra y los accesos. Con este fin, Aena diseñará una campaña de mediciones acústicas con sonómetros portátiles, en la que definirá el número de puntos de medida, la duración y el periodo del año más adecuado para realizar las mediciones. En función de los resultados de esta campaña, se establecerá, la necesidad de instalar un sistema fijo de medición. Entre los puntos de medición se incluirá la Playa de la Hita, el Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar y, en su caso, las zonas en las que hubiera sido necesaria la implantación de medidas correctoras.

La verificación de la huella determinará la necesidad de completar las medidas correctoras recogidas en el plan de aislamiento acústico.

El plazo de ejecución del plan de aislamiento acústico será de tres años a contar desde la fecha en la que el órgano sustantivo verifique su idoneidad. Para que dicho plan pueda estar finalizado en el plazo previsto, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes de aislamiento acústico y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la citada conformidad. Se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en el que los niveles sonoros superen el Leq_d 80 dB(A) o que las medidas de aislamiento acústico no resulten técnicamente eficaces. La Comisión será la encargada de proponer al órgano sustantivo la adopción de estas medidas compensatorias.

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

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones

públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

Protección atmosférica:

El promotor impulsará un programa consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la legislación vigente emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

Protección de la calidad de las aguas:

El promotor instalará una red piezométrica para el conjunto de instalaciones con el fin de poder controlar la calidad de las aguas subterráneas. El diseño de esta red, así como la propuesta de parámetros a analizar, se realizará en función del modelo de flujo hidrogeológico, la presencia de posibles puntos de abastecimiento y perímetros de protección y la localización de espacios naturales protegido.

Protección de la Playa de la Hita:

El promotor establecerá un programa de control y vigilancia de los valores ambientales que motivaron la inclusión de este espacio dentro de la Red Natura 2000, siendo necesario prestar una especial atención al seguimiento de los efectos del incremento del tráfico aéreo sobre la avifauna ligada al medio acuático presente en dicho espacio. Las conclusiones de este programa determinarán la necesidad de establecer medidas correctoras o protectoras que serán consensuadas con la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de la Región de Murcia.

Protección fauna:

Antes de que se ejecute la ampliación del horario civil, se llevará cabo un trabajo de campo, por técnico competente, para identificar la presencia de especies de aves protegidas que pudieran verse afectadas, especialmente la cerceta pardilla, alcaraván común y gaviota de Audouin, así como de nidos y madrigueras. Posteriormente, en colaboración con la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de la Región de Murcia se elaborará un

informe en el que se recogerán las conclusiones de este trabajo así como las medidas a adoptar para evitar y minimizar las potenciales molestias a la fauna y conservar y potenciar la calidad y diversidad de la comunidad faunística en el entorno del proyecto.

Por otro lado, los resultados de las mediciones acústicas realizadas en playa de la Hita y Parque Regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar, determinarán la necesidad de establecer las medidas correctoras o protectoras oportunas, como pudieran ser la modificación de las rutas o la limitación de operaciones en determinadas épocas del año.

Seguimiento y vigilancia:

Aena, en la fase de operación, incorporará la nueva situación operativa en el Sistema de Calidad Ambiental que deberá estar implantado antes de que se lleve a cabo la ampliación del horario de operación para tráficos civiles. Este Sistema de Calidad deberá ser capaz de atender las nuevas demandas ambientales que requiere la nueva situación operativa, entre ellas la gestión adecuada de los residuos.

10. *Conclusión.*—En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 10 de julio de 2007, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Ampliación Horario del Tráfico Civil en el Aeropuerto de San Javier (Murcia)», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las condiciones específicas contenidas en esta declaración, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas y alegaciones.

Lo que se hace público de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto, de conformidad con el artículo 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 11 de julio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

