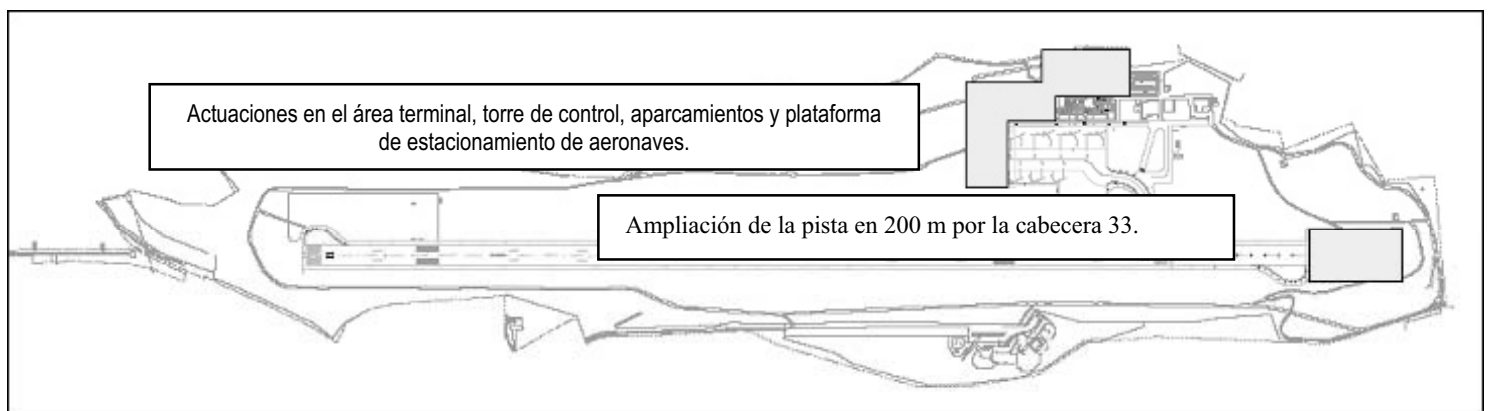


**14223** *RESOLUCIÓN de 18 de junio de 2007, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Ampliación del aeropuerto de Pamplona.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 1.2, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 4.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la ejecución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la proposición de las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:



El proyecto de ampliación del aeropuerto de Pamplona comprende las actuaciones que se enumeran a continuación:

Prolongación en 200 m de la pista actual por la cabecera 33.

La pista de vuelo 15-33 tendrá una longitud total de 2.407 metros. La franja de pista, según se establece en el Anexo 14 de OACI, se extenderá hasta 60 metros después de la cabecera 33. La anchura actual de la franja es de 195 m, por lo que se ampliará a una anchura de 300 metros, excepto en el vértice suroeste, que tendrá una menor extensión. Por tanto, las dimensiones de la franja serán de 60 x 300 metros.

La zona libre de obstáculos de la cabecera 33 tendrá las mismas dimensiones que la actual: 80 x 150 metros.

El área de seguridad de extremo de pista (RESA) tendrá 150 metros de anchura, tal y como se recomienda en el Anexo 14 de OACI, y se extenderá hasta el primer obstáculo, en este caso las antenas repuestas del localizador LLZ 15. La longitud de la misma será de 100 metros.

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves:

Se ampliará en unos 8.000 m<sup>2</sup> por el lado norte y supone la creación de dos nuevos puestos de estacionamiento en la plataforma.

Construcción de una nueva plataforma de viraje en pista, en la cabecera 33:

Se construirá una nueva plataforma de viraje en pista, manteniéndose en servicio la actual. Esta plataforma se diseñará para aeronaves tipo B-757-200 y MD-88, es decir, se considerarán semianchos de calle de rodaje y márgenes para aeronaves de letra de clave D. La plataforma de viraje en pista dispondrá de la correspondiente franja de calle de rodaje, contenida dentro de la de la pista y la RESA correspondiente.

Instalación de balizamiento y señalización horizontal en el nuevo tramo de pista.

Subsistema de actividades aeroportuarias.

Construcción de una nueva torre de control:

Se proyecta la construcción de una torre de control de 30 metros de altura, 65 m<sup>2</sup> de fanal y una superficie total construida de 1.460 m<sup>2</sup>. Se ubicará al norte del nuevo área terminal, separada por el patio-jardín del pabellón de autoridades.

La zona situada al este de la nueva torre de control se destinará a las 12 plazas de aparcamiento necesarias para el personal de torre. Ade-

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética*

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

La ampliación del aeropuerto de Pamplona está determinada por la necesidad de atender una demanda de tráfico en continuo crecimiento, y está estrechamente ligada a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual.

El aeropuerto de Pamplona Noáin se sitúa a seis kilómetros al sur de la ciudad de Pamplona, en terrenos pertenecientes a los municipios de La Cendea de Galar y Noáin (Valle de Elorz). Este aeropuerto está declarado aeropuerto civil de categoría 3C. Las coordenadas geográficas de su punto de referencia (en el eje de la pista, a unos 1.105 metros del umbral 15) son 42° 46' 12" N y 001° 38' 46" W, con una elevación de 459 metros.

El proyecto, con la adecuación de la alternativa finalmente seleccionada en el proceso de evaluación, consiste en las siguientes actuaciones:

Se ha determinado como la opción más adecuada para la ampliación del aeropuerto de Pamplona la que se representa en la siguiente ilustración, donde se pueden observar las zonas donde se llevarán a cabo.

más será necesario urbanizar todo el área de actuación del proyecto, que comprende unos 900 m<sup>2</sup>.

La torre de control actual será demolida totalmente, tras la construcción completa de la nueva torre de control.

Construcción de un nuevo área terminal:

El nuevo área terminal tendrá una superficie total de unos 11.500 m<sup>2</sup>. El nuevo edificio estará distribuido en cuatro niveles de la siguiente manera: planta sótano, baja, primera y segunda.

En la planta baja se dispondrá el vestíbulo de salidas, los mostradores de facturación, la cafetería, varias tiendas, los controles de seguridad, el vestíbulo de espera pre-embarque, la sala de embarque, el vestíbulo de llegadas, el patio de carrillos, recogida de equipajes, mostradores de alquiler de coches y sala de autoridades, con una superficie construida de 6.185 m<sup>2</sup>.

En la planta primera se ubicarán todas las instalaciones del bloque técnico, con una superficie total construida de 1.741 m<sup>2</sup>.

La planta segunda se destinará principalmente al centro de proceso de datos, con una superficie total construida de 380 m<sup>2</sup>.

El área terminal actual será demolida totalmente, tras la construcción completa del nuevo edificio terminal.

Ampliación del aparcamiento de vehículos y de la urbanización existente:

Ampliación de la urbanización existente. La urbanización proyectada se realizará sobre terrenos pertenecientes al Sistema General Aeroportuario y comprende la ampliación y remodelación de la urbanización actual, en consonancia con el diseño del nuevo edificio terminal, así como la reorganización del tráfico y viales de todo el conjunto. Estos viales se diseñan de sentido único y estarán dotados de tres carriles de circulación, a excepción del tramo de vial junto al nuevo edificio que tiene tan solo dos carriles. Asimismo, se han previsto espacios suficientes para paradas de taxis, autobuses y vehículos privados.

Construcción de 150 nuevas plazas de aparcamiento. En la actualidad, el aeropuerto dispone de unas 414 plazas de aparcamiento general y 132 para empleados. Se proyecta ampliar el aparcamiento general en unas 150 nuevas plazas, ocupando una superficie de 11.000 m<sup>2</sup>, y cubrirlas con nuevas marquesinas. Las marquesinas de las plazas existentes en la actualidad también serán sustituidas por las de nuevo diseño.

Reposición de servicios afectados.  
Ampliación de pista por la cabecera 33.  
Caseta del localizador del ILS.  
Bases de la Red de Control de Topografía Aeroportuaria (RCTA).  
Camino perimetral.  
Cerramiento y cámaras de seguridad.  
Instalaciones del Instituto Nacional de Meteorología (INM).  
Pasarelas peatonales de hormigón.  
Bancos de tubos diversos.  
Colector de saneamiento perteneciente al Ayuntamiento de Noáin (Valle de Elorz).  
Balizamiento.  
Nuevo área terminal.  
Red de distribución de agua.  
Red de saneamiento.  
Separador de hidrocarburos.  
Viales interiores y de acceso.  
Estación meteorológica del aeropuerto.  
Almacén de carga de paquetería.  
Tuberías de agua de la red de protección contra incendios.  
Equipos de aire acondicionado.  
Red de alta tensión y canalizaciones de baja y media tensión.  
Líneas telefónicas.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

En primer lugar, hay que destacar que el Sistema General Aeroportuario está localizado en la periferia de la ciudad de Pamplona, situado entre una serie de polígonos industriales y un núcleo de población del que toma su nombre el aeropuerto: Noáin. Toda esta zona está afectada por una fuerte degradación de sus valores naturales como consecuencia de los múltiples usos e infraestructuras antrópicas.

Desde el punto de vista geológico, la provincia de Navarra se sitúa a caballo entre el Pirineo y la Cordillera Cantábrica, con su mitad meridional sobre el macizo del Ebro, extendiéndose hasta el borde del Sistema Ibérico. Presenta, por tanto, una estructura muy variada que participa de las características de cada una de estas unidades y permite dividir el territorio en cinco áreas que tienen una historia geológica semejante y una cierta unidad estructural. Estas cinco áreas son las siguientes:

Zona Pirenaica.

Zona Vasco-Cantábrica.

Zona de Transición, situada entre las dos anteriores y que comprende la terminación occidental del Pirineo.

Macizo del Ebro, en el que se ha incluido la zona de Fitero, perteneciente a la Ibérica.

Macizos paleozoicos.

La zona donde se emplaza el recinto aeroportuario no es un entorno ni con una elevada diversidad de hábitats ni con valores elevados de riqueza y abundancia de especies. La industrialización en el área de estudio, la intensificación agrícola junto con la falta de espacios protegidos en la zona pueden explicar la relativa baja diversidad. La mayoría de las especies que se reproducen en el área del proyecto afectada son bastante comunes y poco amenazadas. En general se trata de especies que toleran la presencia humana ya que están ligadas en mayor o menor medida a medios humanizados, tales como el gorrión común, el verdicillo, el pardillo, la cogujada común, lagarto verde o víbora áspid, etc. Un caso particular es el del tejón, Meles, que se ha detectado dentro del recinto aeroportuario.

La clasificación del suelo El horizonte de diagnóstico más característico de la zona aeroportuaria es el epipedión órico. Se caracteriza principalmente por tener un horizonte superficial débilmente desarrollado (horizonte A1), que deberá tener un espesor de menos de 10 centímetros si descansa directamente sobre una roca dura u otro horizonte.

Asimismo, en el entorno de las obras de ampliación del aeropuerto de Pamplona, se localizan tres cauces principales: el Arga, el Elorz y el Sadar. Además, existen algunos barrancos, de caudal escaso o de aguas intermitentes, muchos de ellos parcialmente desaparecidos (otros ya inexistentes) tras la urbanización de sus trazados y de parte de sus cuencas.

En el entorno del aeropuerto de Pamplona se encuentran los siguientes acuíferos:

1. Niveles carbonatados del Cretácico, Paleoceno y Eoceno inferior y medio. Constituidos por arenas y arenas conglomeráticas del Maastrichtense con bancos dolomíticos a techo. El espesor de este tramo es de unos 300 metros. Tras una serie margosa de 50 metros (Garum) le siguen 25 metros de calizas arenosas a techo del Paleoceno sobre las que se asienta una serie de 130 metros de calizas bioclásticas con nummulites y alveolinas del Luteciense. Es el acuífero en que se realizan las inyecciones de Potasas Navarra S.A.

2. Areniscas de Galar. Tránsito Eoceno-Oligoceno. Constituidas por areniscas y arcillas de potencia variable entre 30 y 130 metros. Permeable en la zona de alteración superficial.

3. Conglomerados del Perdón. De edad Chatiense-Aquitaniense (Mioceno inferior). Formados por conglomerados de matriz calcárea, areniscas y arcillas. Hacia el sur evolucionan a paleocanales de arenisca en una masa limolítica. Potencia variable entre 25 y 300 metros. Permeables en la zona de alteración por descalcificación de la matriz.

4. Cuaternario: Depósitos aluviales y coluviales.

La vegetación actual presente en el ámbito del aeropuerto de Pamplona es producto de la interacción de factores físicos tales como el clima y la edafología, junto con la acción antrópica que a lo largo del tiempo han ido modificando la vegetación potencial.

Se caracteriza por la intensa actividad agrícola, la vegetación de ribera localizada en los márgenes del río Elorz, que discurre paralelo al sistema aeroportuario, los bosques de pino laricio y quejigo de las sierras del Perdón y Tajonar y los numerosos núcleos urbanos e infraestructuras.

La Comunidad Foral de Navarra posee numerosos espacios naturales protegidos con un alto valor ambiental, sin embargo ninguno de ellos se encuentra en las cercanías del aeropuerto de Pamplona.

En el entorno inmediato del aeropuerto de Pamplona existen cuatro Hábitats de Interés Comunitario de los que ninguno es prioritario. El más cercano, un prado vivaz y esclerófilo, se encuentra a unos tres kilómetros de distancia hacia el este. El resto, se localizan entre cuatro y cinco kilómetros de distancia del Sistema General Aeroportuario en dirección este y suroeste.

No existe ningún yacimiento arqueológico catalogado en el Inventario Arqueológico de Navarra en las zonas afectadas directamente por las obras de la nueva área terminal, la torre de control, la ampliación de pista ni en los cerramientos y caminos perimetrales.

Asimismo, el Camino de Santiago discurre a unos 2,5 Km al noroeste del aeropuerto. Ni la ampliación proyectada en el aeropuerto ni el transporte de tierras y materiales de obra, afectarán de forma alguna a esta ruta.

En las inmediaciones del aeropuerto de Pamplona se localizan tres vías pecuarias que se encuentran clasificadas, deslindadas, amojonadas y señalizadas.

La más antigua de estas tres, es la Cañada Real de las Provincias (CRP), de la que actualmente se pueden encontrar algunos tramos con escaso nivel de conservación, ya que en su mayor parte se encuentra afectada por intervenciones antrópicas diversas. Uno de estos tramos, de unos 750 m de longitud, parte de la NA-6002 y finaliza en el vallado perimetral sur del aeropuerto. En la actualidad este tramo de cañada se encuentra urbanizado y se emplea para dar acceso a la empresa Hariva, S.A., y a un centro de exámenes de la DGT.

Las obras de ampliación de la pista del aeropuerto se encuentran muy próximas a esta cañada, y no se verá afectada directamente por la ejecución de las actuaciones.

## 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada de la documentación inicial.-La tramitación comenzó el 7 de septiembre de 2006, con la recepción de la Memoria-resumen.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.-Con fecha de 11 de septiembre de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el periodo de consultas previas.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la Memoria-resumen:

Organismos Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	X
Confederación Hidrográfica del Ebro	X
Delegación del Gobierno en Navarra	X
Dirección General de Medio Ambiente del Departamento de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda del Gobierno de Navarra	
Dirección General de Cultura «Institución Príncipe de Viana» del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra	X
Dirección General de Obras Públicas del Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones de la Diputación Foral de Navarra	X
Ayuntamiento de Noáin (Navarra)	X
Ayuntamiento de Cendea de Galar	X
ADENA	
Ecologistas en Acción	X
SEO	
Grupo Ecológico y Cultural-Geka	
Asociación Landazuria	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Delegación del Gobierno de Navarra considera que los efectos ambientales más significativos derivados de la ejecución de este proyecto, y en cuyo análisis deberá incidir el estudio de impacto ambiental serán los derivados del crecimiento del tráfico de pasajeros y aeronaves más que los producidos directamente por las acciones del proyecto.

El Ayuntamiento de Noáin señala que se realice un estudio pormenorizado de las huellas sonoras del tráfico aéreo, con el horizonte de las previsiones señaladas en la Memoria-Resumen (año 2020) estudiando las medidas correctoras para la adecuación de los niveles sonoros de las viviendas existentes y futuras a la normativa vigente.

Se deberá tener en cuenta las servidumbres que generen el localizador y otros instrumentos en relación con las edificaciones y usos del núcleo urbano de Noáin.

El aumento del tráfico de viajeros y mercancías supone sobrecargar la red viaria, cuestión ésta que de debiera contemplar en el estudio, por un lado a la vista de las previsiones de las NUC y del Plan Municipal que contemplan la ejecución de una nueva rotonda de salida en la N-121 y por otro lado por las conexiones peatonales con las paradas del transporte comarcal. Asimismo, se deberán justificar la no afección a la Cañada Real de las Provincias inclusive estudiar la recuperación de la misma a su paso por el aeropuerto.

La ejecución de un muro de tierra armada de 15 metros de altura se deberá realizar con un acabado integrado en el entorno.

Por último, la ampliación propuesta se engloba dentro de un marco de ampliaciones establecido en el Plan Director del Aeropuerto de Noáin-Pamplona y en el Plan Especial posterior que lo desarrolla. A la vista de las afecciones producidas sobre las áreas urbanas de Noáin se están estudiando modificaciones del Plan Director para compatibilizar el mismo con el planeamiento municipal de Noáin, por lo que considera oportuno valorar dichas modificaciones lo antes posible para evitar las incompatibilidades mencionadas.

El Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra indica que no existe ningún yacimiento arqueológico catalogado según el Inventario Arqueológico de Navarra. No obstante, en la documentación aportada no consta la localización de las áreas de vertido y préstamos necesarios para la obra, debe recogerse en la citada la evaluación la obligatoriedad de efectuar consulta previa a la Dirección General de Cultura del Gobierno de Navarra, sobre la localización de éstos y su incidencia en el Patrimonio Arqueológico, a fin de evitar afecciones negativas a los yacimientos arqueológicos catalogados en el entorno del aeropuerto de Pamplona.

Ecologistas en Acción indican la posible afección sobre el «Parque de los sentidos».

La Confederación Hidrográfica del Ebro realiza una serie de sugerencias relativas a no producir afecciones sobre el dominio público hidráulico o zonas de servidumbre o policía.

La Dirección General para la Biodiversidad indica que el proyecto no afecta a ninguna zona, especie animal o vegetal que disponga de alguna figura de protección.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 19 de diciembre de 2006, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

a) Información pública. Resultado.—Durante el proceso de información pública se han presentado un total de tres alegaciones, correspondientes a la Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones del Gobierno de Navarra, Institución Príncipe de Viana (Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra) y Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

Asimismo, en el informe de alegaciones se ha dado respuesta a respuestas a las consultas de la Memoria-resumen recibidas fuera de plazo.

El resultado del proceso de participación es el siguiente:

El Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra recomienda la presencia de un arqueólogo o personal técnico cualificado durante el movimiento de tierras en la fase de obras, deberá ser especialmente intensiva en las obras de «Prolongación en 200 m de la pista por la cabecera 33», «Construcción de nueva plataforma de viraje en pista» y de la «Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. En dichos espacios, las pautas de actuación serán las siguientes:

La fase de obra inicial que aborda la retirada de la tierra vegetal (montera), hasta alcanzar los niveles geológicos de base, se hará con un Segu-

miento Arqueológico. Consistirá en la presencia a pie de obra del personal técnico en Arqueología que resulte preciso para el buen control de los trabajos mientras duren estas remociones de tierra vegetal o susceptible de contener restos arqueológicos.

En el caso de que durante esta fase de trabajo inicial afloren casualmente estructuras o restos arqueológicos intactos que previamente no habían sido identificados en superficie, de acuerdo con el artículo 59.1 de la Ley Foral 14/2005, de 22 de noviembre, del Patrimonio Cultural de Navarra, se delimitarán y balizarán para que no sean objeto de daños incontrolados. La dirección facultativa paralizará inmediatamente las obras y comunicará el hallazgo al Departamento de Cultura y Turismo (Negociado de Patrimonio Arqueológico de la Sección de Bienes Muebles y Arqueología del Servicio de Patrimonio Histórico), quien determinará el valor de lo hallado y pautará cuantas medidas sean necesarias para documentar los restos afectados y establecer las acciones pertinentes de conservación o estudio. El destino final de dichos hallazgos quedará pendiente de la autorización expresa que a tal efecto emita la Dirección General de Cultura para la continuación de la obra, en la forma y condiciones en que se determine y de acuerdo con el artículo 62 de la citada Ley Foral.

Además, teniendo en cuenta que el estudio de impacto ambiental analizado no propone localizaciones de canteras para la extracción de áridos, zonas de acopios de materiales, zonas de acopios de materiales o espacios para vertidos, sea en el término municipal de Noáin o en otros colindantes, y que estas actividades colaterales al proyecto son muy susceptibles de provocar daños en el Patrimonio Arqueológico, antes de que se establezcan en proyecto, en su caso, se pongan en marcha se solicitará al Servicio de Patrimonio Histórico del Gobierno de Navarra un informe arqueológico de idoneidad, que dará cuenta de los bienes incluidos en el Inventario Arqueológico de Navarra y donde se establecerán las medidas preventivas que sean oportunas (como medida de carácter general un Seguimiento Arqueológico en la fase inicial de desbroce de tierras.

El Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones establece que en el ámbito del «Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Pamplona» se encuentran los siguientes proyectos:

Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal «Nuevo enlace de Noáin, Conexión de la Autopista A-15, Autovía Subpirenaica, Carretera N-121 y futura Ronda Super-Este de la Comarca de Pamplona.

Proyecto Sectorial de Incidencia Supramunicipal «Tramo variante de Esquiroz del vial Zizur Mayor-Esquiroz.

Estudio informativo del «Proyecto de la Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal».

La Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra propone medidas correctoras necesarias para mitigar los impactos derivados del ruido y la posible afección a la cañada real de la provincia. Asimismo, indica la conveniencia de no utilizar zonas de préstamo o vertedero que no cuenten con las autorizaciones oportunas.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Calidad y adecuación del estudio de impacto y demás información ambiental del Promotor.—El contenido del estudio de impacto ambiental cumple con lo establecido en la legislación vigente. El estudio incluye un apartado donde se recogen las consultas previas remitidas al promotor, y la contestación de éste a los aspectos ambientales incluidos en las mismas.

4.2 Análisis ambiental para selección de alternativas.—La ampliación se realiza con la construcción de nuevos elementos que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, por lo que es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, las condiciones orográficas de su entorno, los procedimientos operativos, la disponibilidad de terrenos y la intención de minimizar las afecciones al entorno.

Algunas de las actuaciones, como la ampliación de pista, no permiten el planteamiento de alternativas, ya que se trata de la única posibilidad existente. Así, dado el incremento de tráfico de determinadas aeronaves en los últimos años, cuyas operaciones se ven mermadas por unas condiciones de despeje insuficientes, se proyecta construir una ampliación de la pista en 200 metros por la cabecera 33. La elección de esta cabecera para llevar a cabo la ampliación tiene como objetivo ceñirse al máximo al límite del Sistema General Aeroportuario actual y se basa en criterios relacionados con la operatividad y funcionalidad del aeropuerto.

En el caso del resto de las actuaciones, aunque sí pueden plantearse algunas alternativas, éstas son de poca relevancia y no tienen ninguna influencia en la evaluación de impactos. Así sucede en lo referente al área terminal, donde una de las opciones barajadas plantea la posibilidad de

construir un nuevo módulo de dos plantas a continuación del existente, en dirección sur, en el que se integre la nueva torre de control. La otra posibilidad consiste en la misma solución, a diferencia de que la ampliación se realizaría hacia el norte y se desligaría la nueva torre de control del edificio. La tercera opción planteada sería la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros y de una nueva torre de control independiente del edificio terminal. En todos los casos, las únicas variaciones entre las alternativas planteadas, se refieren a un cambio irrelevante en su ubicación espacial.

Finalmente, se ha determinado que la mejor opción es la construcción de un nuevo edificio terminal y una nueva torre de control. Esta decisión está basada en las previsiones de crecimiento de pasajeros y en el cálculo de las necesidades del terminal en cuanto a superficie y equipamiento para cubrir la futura demanda y elevar el estándar de calidad en el servicio prestado.

Una vez definida la disposición del edificio terminal y de la torre de control, las opciones para la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y del aparcamiento se reducen considerablemente. Finalmente, la ampliación de la plataforma se llevará a cabo paralela a la pista y en dirección norte, con objeto de dar acogida a las dos nuevas posiciones necesarias. Por otro lado, frente al nuevo edificio terminal, en el lado tierra, queda disponible una amplia zona rectangular que será destinada a ampliar la superficie de aparcamiento disponible en la actualidad.

Desde el punto de vista de la calidad física y química del aire, existen unas leves diferencias entre las alternativas durante la fase de construcción derivadas de las diferencias en los movimientos de tierras. La principal fuente de contaminación atmosférica es el terraplenado asociado a la prolongación de pista. Dado que no existen alternativas para esta prolongación por los motivos anteriormente explicados, el impacto durante la fase de construcción variaría muy poco entre las distintas alternativas.

Igualmente, durante la fase de operación, la inexistencia de alternativas para la ampliación de pista, infraestructura que es la más determinante en la evaluación de la calidad del aire en esta fase, se puede concluir que el efecto del aeropuerto sobre el entorno es muy parecido para todas las alternativas.

Por tanto, puede concluirse que las variaciones entre las opciones relacionadas con cada elemento son mínimas, debido a que todas ellas están interrelacionadas entre sí y con la funcionalidad del aeropuerto, por lo que se considera que las diferencias entre las alternativas no son lo suficientemente relevantes como para que la modelización de cada una por separado, pueda revelar diferencias significativas.

4.3 Análisis sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras.—Analizados todos los elementos integrantes en el proceso de evaluación ambiental, donde se ha tenido en cuenta el estudio de impacto ambiental redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las consultas recibidas, el expediente de información pública y el documento complementario al Estudio Informativo, se extraen las siguientes conclusiones.

Las principales acciones del proyecto en la fase de obras, desde la perspectiva de sus repercusiones ambientales pueden sintetizarse en:

La obra civil necesaria, especialmente en lo que respecta al movimiento de tierras y construcción de firmes y pavimentos, causa un impacto sobre el entorno natural aeroportuario. La superficie que será ocupada y en la que se realizarán labores de despeje y desbroce asciende a 141.270 m<sup>2</sup> y la pendiente del muro de tierra armada previsto será de 1H:1V con una altura de 18 metros. El volumen total de tierras necesarias para la realización de terraplén, se calcula en unos 461.917 m<sup>3</sup>.

Además de la generación de residuos, la demolición de diversas estructuras implica algunas acciones susceptibles de ocasionar impactos ambientales, especialmente en lo relacionado con la generación de partículas de polvo, de emisiones atmosféricas procedentes de la combustión de los motores de la maquinaria de obra y vehículos de transporte, así como el consumo de combustibles fósiles.

Las principales demandas ambientales del proyecto en la fase de operación se derivan directamente del incremento de las operaciones aeronáuticas y pueden sintetizarse en:

El incremento de los niveles de emisión sonora derivados del mayor tráfico de aeronaves en las operaciones de aproximación, aterrizaje y despegue, de sus movimientos en las plataformas y de las pruebas de motores.

Las emisiones contaminantes, el consumo de recursos naturales y las emisiones de efecto invernadero.

Los vertidos líquidos en plataformas, pistas y calles de rodadura, y los residuos generados por la actividad aeroportuaria.

Los principales impactos sobre el suelo detectados son, la eliminación de la capa superficial del suelo, la alteración de las formas del relieve, mediante excavaciones y demoliciones, y la posibilidad de transformación de las características físicas y químicas del suelo. Todos estos impac-

tos sobre el suelo están localizados en el área de extracción y de depósito y en la zona de obra.

Los principales impactos para la fase de operación son la ocupación permanente de suelo productivo y la posible alteración de las propiedades químicas del suelo por vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos.

Desde el punto de vista de la hidrología superficial cabe esperar que la ejecución de los trabajos constructivos no tenga una afección directa, en ningún caso, sobre el cauce del río Elorz.

Asimismo, como indica el promotor, la ampliación de la pista por el sur no afecta al «Parque de los sentidos», ya que lo único que existe es un sector en el que se solapan los usos del territorio, en el que una pequeña zona del Parque se encuentra dentro de los límites Sistema General Aeroportuario aprobado por el Plan Director de 2001. Por lo tanto, el conflicto se reduce a la intrusión del Parque urbanizado en dicho Sistema, no existiendo interferencia entre la ampliación de pista y la superficie ocupada por la zona verde.

Durante la fase de operación los impactos principales serán cambios en los procesos de infiltración natural, cambios en el nivel freático y el balance hídrico, riesgo de afección a las aguas circundantes por vertidos accidentales y un incremento mínimo en la demanda de los recursos hídricos como consecuencia del aumento del número de pasajeros.

Los principales impactos detectados sobre la hidrología subterránea en la fase de construcción son:

Alteración de la direccionalidad de la escorrentía.

Alteración de la recarga y dinámica de los caudales hídricos subterráneos.

Riesgo de afección a las aguas por vertidos accidentales.

Durante la fase de operación, el riesgo más probable es el de la afección a las aguas del subsuelo por vertidos accidentales, ya que cualquier sustancia contaminante en el terreno podría infiltrarse y alcanzar el nivel freático, contaminando así el acuífero subyacente.

Los principales impactos sobre la vegetación son la eliminación de comunidades vegetales por desbroce y ocupación del suelo y la degradación de la vegetación ocasionada por maquinaria de obra.

En este sentido, los principales impactos sobre la fauna durante la fase de construcción, se sintetizan en la alteración y fragmentación de hábitats y en las molestias derivadas de actividades ruidosas y de las interferencias humanas.

La comunidad de aves que desarrolla sus actividades dentro del aeropuerto, o que utilizan parte de él en algún momento determinado, puede provocar algunas interferencias con el normal funcionamiento del tráfico de aviones.

Asimismo, dentro del área de actuación no se encuentra ningún espacio natural incluido en la Red de Espacios Protegidos de Navarra ni en la Red Natura 2000. Tampoco hay próxima ningún Área de Interés para las Aves (IBAs) ni Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA).

Sin embargo, en el término municipal de Beriáin a un kilómetro de distancia del aeropuerto, se encuentra la Balsa de la Morea, incluida en el Inventario de Zonas Húmedas de Navarra según el Decreto Foral 4/1997, de 13 de enero. Esta zona no se verá afectada en ningún caso por las obras de ampliación del aeropuerto.

De acuerdo a un informe emitido por la Sección de Bienes Muebles y Arqueología del Departamento de Cultura y Turismo del Gobierno de Navarra, con fecha 18 de octubre de 2006, no existe ningún yacimiento arqueológico catalogado en el Inventario Arqueológico de Navarra en las zonas afectadas directamente por las obras proyectadas. Por tanto, se puede afirmar que la ampliación del aeropuerto de Pamplona no va a producir ningún tipo de impacto sobre yacimientos arqueológicos catalogados.

Por último, los impactos sobre el factor socioeconómico en esta fase son principalmente positivos y se traducen en la generación de empleo tanto de tipo directo como indirecto. El empleo directo generado en esta fase se ha calculado que asciende a 150 personas/año y el indirecto a 172 personas/año.

Las medidas protectoras a tener en cuenta en la hidrología superficial:

Sistemas de depuración primaria: Red de control.

Barreras de retención de sedimentos.

Control de vertidos.

Sistemas de saneamiento de aguas sanitarias.

Acondicionamiento e impermeabilización del parque de maquinaria.

Construcción de una balsa de decantación provisional.

En fase de operación se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Protección de la calidad de las aguas superficiales mediante sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales para evitar el vertido de aguas contaminadas con hidrocarburos.

Protección de la calidad de las aguas subterráneas mediante el mantenimiento de la red piezométrica propuesta.

Asimismo, las medidas para la protección del suelo son las siguientes:

- Localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra.
- Acopio, mantenimiento y reutilización de la tierra vegetal.
- Reutilización de escombros y de tierras excedentarias o, en su caso, transporte y vertido a vertederos legalmente autorizados.
- Plan de gestión de los residuos de la obra.
- Acondicionamiento de suelos compactados.
- En fase de operación se realizará el Plan de gestión de residuos generados en el desarrollo de la actividad del aeropuerto.
- Se procederá a la descompactación del suelo y reposición de especies vegetales herbáceas, para la protección de la vegetación.

Para la protección y gestión de la fauna se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

- Batida de fauna antes del inicio de las obras y para cada una de las actuaciones proyectadas.
- Programación de las obras para evitar la afección a la fauna en épocas de cría.
- Planificación espacial de las actuaciones considerando la fenología de las comunidades animales presentes en el área de estudio.
- Utilización de un vallado perimetral cinagético.
- Colocación de elementos disuasorios antiposada.
- Evitar la creación de lugares atractivos para la fauna, como por ejemplo, láminas de agua.

Durante la fase de operación:

- Creación de un Servicio de Control de Fauna.
- Actuaciones en el interior del SGA para el control de ciertos focos de atracción de fauna.
- Control de la existencia de vertederos en las proximidades del aeropuerto.

##### 5. Especificaciones para el seguimiento

Aena ejecutará el programa de vigilancia ambiental para la fase de obras propuesto en el estudio de impacto ambiental y completado en la documentación adicional, con el fin de poder llevar a cabo el control y seguimiento de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos así como de la eficacia de las medidas correctoras y protectoras previstas. Si se observara que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente contempladas se procederá a la propuesta de nuevas medidas.

En relación con el programa de vigilancia ambiental de la fase de explotación el promotor indica que se realizará por el propio aeropuerto según sus métodos y sistemas de gestión medio ambiental. No obstante, será necesario que además de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y en la documentación adicional, contemple los proyectos en la presente declaración.

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

Se controlará el incremento del nivel sonoro como consecuencia de las actividades de la obra y del tránsito de vehículos por la nueva infraestructura. Además, con objeto de minimizar las afecciones acústicas se tomarán las siguientes medidas:

A efectos de seguimiento y ejecución del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y representantes de la Comunidad Autónoma y de los ayuntamientos afectados por las isófonas. 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.

Con el fin de prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto, Aena, como promotor del proyecto, elaborará en el plazo de un año desde la fecha de publicación de

la presente declaración, las isófonas definidas por  $Leq_{día}$  65-80 dB (A) (7h-23h) y/o  $Leq_{noche}$  55-70 dB(A) (23h-7h) en intervalos de 5dB(A), en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje, para el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones recogidas en la correspondiente declaración de impacto ambiental.

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, el Ministerio de Fomento y Aena, con fecha 17 de marzo de 2004, modificado con fecha 26 de julio de 2006.

En función de los resultados obtenidos, el promotor elaborará en el plazo de seis meses a contar desde la fecha de aprobación de las correspondientes isófonas, el Plan de Aislamiento Acústico para las viviendas situadas dentro de la zona delimitada por las isófonas definidas por  $Leq_{día}$  65 dB (A) (7h-23h) y/o  $Leq_{noche}$  55 dB(A) (23h-7h), que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, 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.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico serán remitidas a la Comisión de Seguimiento y Ejecución para su análisis y posterior traslado al órgano sustantivo que comprobará en un plazo no superior a tres meses, que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la presente declaración.

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 los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes de aislamiento acústico y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes la citada conformidad.

Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en el que los niveles sonoros superen el  $Leq_{día}$  80 dB(A) y/o  $Leq_{noche}$  70 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.

En el plazo de un año desde la entrada en servicio de las infraestructuras recogidas en la correspondiente declaración de impacto ambiental, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados, susceptibles de presentar, como consecuencia de las operaciones en tierra, niveles acústicos para los que la declaración de impacto ambiental establece la obligación de aplicar actuaciones de aislamiento acústico, al objeto de determinar la necesidad de llevar a cabo dichas actuaciones.

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

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

En relación con la red de control del ruido, y ante un posible incremento de la demanda del aeropuerto, Aena en el plazo de un año a partir de la entrada en servicio de las infraestructuras recogidas en la presente declaración, 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, y si no fuera así, se elaborará un plan de actuación en el que se establecerá la periodicidad con que se deberán realizar las mediciones utilizando sonómetros portátiles. Además, con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

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

En cuanto a la hidrología, se controlarán los posibles vertidos a los cauces, el emplazamiento de las instalaciones temporales, la aplicación de medidas de prevención de la contaminación del agua procedente de los vertidos generados y el mantenimiento de las obras de drenaje. Se comprobarán los flujos de agua subterránea y la correcta recarga de acuíferos.

Se controlará la posible afección los hábitats de interés comunitario recogidos en la Directiva 92/43/CEE, potencialmente afectados por el trazado.

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

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

Se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el Real Decreto 111/1986 que desarrolla parcialmente dicha Ley.

Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará al órgano competente de la comunidad autónoma para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

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

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental», en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras.

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

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de

defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, 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.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 junio de 2007, formula declaración de impacto ambiental del proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Pamplona» concluyendo que si se autoriza en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación seguido, no son previsibles impactos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Lo que se hace público y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto, de conformidad con el referido artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 18 de junio de 2007.—El Secretario General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, Arturo Gonzalo Aizpiri.

