

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

16728 *Resolución de 13 de octubre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación RESA 09 en el aeropuerto de Sevilla.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Ampliación RESA 09 en el aeropuerto de Sevilla se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

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

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

Objeto. El objeto del proyecto es la adecuación del campo de vuelos a lo establecido en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, siendo para ello necesario aumentar el área de seguridad de extremo de pista (RESA) para la pista 09 de los 90 × 150 m actuales hasta los 240 × 150 m.

Descripción. Las principales actuaciones a desarrollar serán:

Cubrición del canal bajo Guadalquivir y caminos de servicio. La superficie a cubrir será 28,5 × 183,2 m², mediante una estructura, constituida por vigas, estribos y pilotes de hormigón armado, sobre el canal actual que sea capaz de soportar el peso de las tierras de la nueva RESA nivelada. Sobre la losa de hormigón que configura la estructura formada, se dispondrá de una capa de impermeabilización de relleno consistente en, al menos, 15 cm de suelo seleccionado y unos 5 cm de tierra vegetal.

Se respetará la posición de los caminos de servicio a cada lado del canal, no afectando a las características del canal bajo del Guadalquivir.

La nivelación de los terrenos de la zona de ampliación de la RESA supone la excavación de 9.000 m³ de tierra vegetal y un aporte de tierras para la realización de relleno o terraplén de 42.000 m³.

Otras actuaciones:

Demolición el paso existente sobre el canal que se encuentra en la zona destinada a la ampliación.

Adecuación del sistema de luces de aproximación mediante la sustitución de las torres de hierro actuales por soportes frangibles.

Creación de un nuevo camino perimetral de unos 460 m de longitud y 5 m de ancho, previa demolición del tramo dispuesto en la RESA y desmontaje de su señalización.

Construcción de un nuevo vallado de seguridad, reubicación de las antenas del localizador y caseta ILS de la cabecera 27.

Desvío de camino agrícola que discurre entre el canal y la carretera de acceso a EADS, proponiéndose su unión con los propios caminos de servicio del canal.

La ejecución de las obras supone la ocupación de 33.338,65 m², de los cuales 7.085,88 m² (4.253,11 m² propiedad del aeropuerto) se ubican fuera de la zona de servicio definida en el actual plan director. Además, para la localización de las instalaciones auxiliares de obra se ocupará una superficie al este de la cabecera 27, en el exterior de la delimitación de la zona de servicio aeroportuario, de 3.500 m².

Localización del proyecto. El aeropuerto de Sevilla se sitúa en los municipios de Sevilla y de La Rinconada, a unos 7 km al noreste de la ciudad de Sevilla. Para la ejecución de las actuaciones será necesario ocupar terrenos situados fuera de la zona de servicio del plan director vigente, aprobado mediante la Orden de 23 de julio de 2001, y pertenecientes a la Agencia Andaluza del Agua.

Promotor: El promotor de este proyecto es Aena Aeropuertos, S.A.

Órgano sustantivo: El órgano sustantivo de este proyecto es Aena Entidad Pública Empresarial.

2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 19 de mayo de 2011, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 16 de junio de 2011, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Andalucía.	–
Subdelegación del Gobierno en Sevilla.	–
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Agencia Andaluza del Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Espacios Naturales y Participación Ciudadana de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Desarrollo Sostenible e Información Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía*.	–
Dirección General de Inspección, Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía**.	X

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Dirección General de Planificación, Ordenación y Desarrollo Territorial Sostenibles de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía***.	–
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Diputación Provincial de Sevilla.	X
Ayuntamiento de Sevilla.	–
Ayuntamiento de La Rinconada.	–
Departamento de Biología Vegetal y Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Sevilla.	–
Greenpeace.	–
WWF/ADENA.	–
Ecologistas en Acción-Andalucía.	–
SEO/BIRDLIFE.	–

* Actual Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

** Actual Dirección General de Inspección de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

*** Actual Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

De las respuestas recibidas se destaca la siguiente información:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM, tras analizar la documentación aportada por el promotor y caracterizar el medio, considera necesaria la aplicación de las medidas protectoras y correctoras propuestas por el promotor. Por otro lado, además de las citadas medidas, sugiere la delimitación de la zona de obra mediante un jalonamiento estricto evitando así el tránsito de maquinaria y personal fuera de la misma; asimismo, en caso de encontrar aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) en el ámbito de estudio, se deberán seguir las indicaciones del Programa de Actuaciones para la Conservación del aguilucho cenizo de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía; el promotor presentará un calendario de las actuaciones proyectadas y su periodo de ejecución, que se realizará teniendo en cuenta los periodos de reproducción y nidificación de la avifauna presente en el ámbito de estudio; finalmente, si durante la fase de obras se detectasen ejemplares de especies de baja movilidad, sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) o la ranita meridional (*Hyla meridionalis*), se deberá proceder a su traslado a un área natural que constituya el hábitat idóneo de la especie. De igual forma, cada día, al finalizar la obra, se tapanán las zanjas abiertas, las perforaciones y huecos con riesgo de caída para anfibios y reptiles.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir adjunta copia del traslado a la Dirección General de Planificación y Gestión del Dominio Público Hidráulico de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, como órgano gestor tras la encomienda de gestión de la Administración General del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía (Convenio de 7 de abril de 2011).

La Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, informa del traslado de la consulta a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, con el fin de que sea ésta la que evalúe la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de Autorización Ambiental Unificada, según lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental.

La Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía certifica que no existen yacimientos arqueológicos, ni elementos arqueológicos o de interés cultural, que pudieran verse afectados por la propuesta de ampliación de la RESA 09. En cualquier caso, se considera necesario comunicar a esta Delegación Provincial de Sevilla, la aparición de cualquier hallazgo arqueológico, paleontológico o cualquier elemento patrimonial que pudiera ocurrir durante el desarrollo de los trabajos, tal y como se establece en el artículo 50.1 de la Ley del Patrimonio Histórico de Andalucía.

La Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía, ha analizado la actuación propuesta en el proyecto en el marco del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (BOJA n.º 132, de 9 de julio, 2009), considerando que la misma no tiene una incidencia significativa.

La Diputación de Sevilla, corrobora en su informe que el proyecto no afecta a ninguna carretera de su titularidad.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. El objeto del proyecto es la obtención de una RESA de 240 × 150 m para la pista 09 y cumplir así con la extensión recomendada en el Real Decreto 862/2009 sobre normas técnicas de diseño y operación de aeródromos.

Uno de los problemas fundamentales que se plantean, es la ocupación de terrenos limítrofes al aeropuerto, fuera de la actual zona de servicio aprobada por el Plan Director del 2001, que pertenecen a la Agencia Andaluza del Agua. Para solventar esta interferencia con el canal Bajo del Guadalquivir, se ha previsto la disposición de una estructura sobre el mismo que sea capaz de soportar el peso de las tierras de la nueva RESA nivelada, así como un hipotético paso de aeronaves sobre ella. Este puente, estará constituido por vigas prefabricadas pretensadas, apoyadas en estribos de hormigón armado, que a su vez se apoyan sobre pilotes también de hormigón armado. La superficie a cubrir es de 28,5 × 183,2 m², dividiendo la estructura en 5 unidades separadas por 4 juntas de dilatación, con la máxima dimensión de 37,6 m. Se respetará la posición de los caminos de servicio a cada lado del canal, manteniendo un ancho estimado de 2,75 m para cada uno, y un gálibo mínimo de 3,75 m entre los caminos de servicio del canal y las vigas de la estructura.

Para la ejecución de la nueva RESA, será preciso nivelar el área localizada próxima a la cabecera 27, por lo que supondrá una excavación de 9.000 m³ de tierra vegetal y un aporte de tierras para la realización del terraplén de 42.000 m³.

Por otro lado, está prevista la construcción de un nuevo camino perimetral de unos 460 m de longitud y 5 m de ancho, además de la pavimentación de un camino de servicio para el mantenimiento del localizador del ILS de 4,5 m de ancho y 15 m de longitud. El nuevo camino perimetral se ha separado 3,5 m con el nuevo vallado de seguridad, con el fin de permitir la ejecución del sistema de drenaje del nuevo área.

Finalmente, para completar la definición de la nueva RESA, su habilitación y publicación, se deberá proceder al traslado de las antenas del LOC de la pista 09, lo que obligaría al traslado de la caseta de equipos asociada.

Ubicación del proyecto. El aeropuerto de Sevilla se encuentra situado en los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, en la provincia de Sevilla, comunidad autónoma de Andalucía.

Concretamente, el aeropuerto se localiza dentro del dominio geológico de la cuenca del Guadalquivir, asociada a la Cordillera Bética. La mayor parte del área de estudio presenta una topografía con pequeños escalonamientos, tenues escarpes producto de pequeñas alteraciones topográficas que dan lugar a la formación de terrazas, forma de relieve dominante en el área de estudio.

En cuanto a la hidrología, en el entorno inmediato, la red hídrica está formada por arroyos que tributan al río Guadalquivir o bien en alguno de sus afluentes. Todos los cauces presentan un régimen torrencial y se encuentran muy alterados por la alteración antrópica, entubaciones, canalizaciones, desvíos, etc, que merman su naturalidad. Asimismo, cabe destacar la presencia de infraestructuras hidráulicas como el canal del Valle Inferior del Guadalquivir, que discurre dirección norte-sur por el extremo oeste, o el canal bajo Guadalquivir, colindante con el aeropuerto en su límite oeste.

La vegetación presente en la zona se reduce prácticamente a los pastizales del interior del aeropuerto, las estrechas franjas de vegetación ruderal y arvense que bordean caminos y algunas parcelas de cultivo, diversas especies palustres que aparecen en las charcas, lagunas y márgenes de los canales, así como pies aislados de acebuche (*Olea europaea var sylvestris*) y encina (*Quercus ilex*), además de pequeñas agrupaciones de pino piñonero (*Pinus pinea*), olmos (*Ulmus minor*) y eucaliptos (*Eucalyptus globulus*).

El hábitat de interés comunitario más cercano al aeropuerto es el correspondiente a las formaciones riparias, 92A0 Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, propio de las orillas de los cursos de agua temporales.

La zona de estudio presenta una fuerte presión antrópica, por ello los mamíferos son relativamente escasos en diversidad y resistentes, pudiéndose encontrar especies como el erizo (*Erinaceus europaeus*), el topo (*Talpa occidentalis*), la rata de agua (*Arvicola sapidus*), el topillo (*Microtus duodecimcostatus*), el conejo (*Oryctolagus cuniculus*), la liebre (*Lepus granatensis*), la comadreja (*Mustela nivalis*) o el tejón (*Meles meles*). Por otro lado, entre las especies de avifauna presentes en los alrededores del aeropuerto, 9 son especies de rapaces, todas ellas reproductoras en Andalucía excepto el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) y el esmerejón (*Falco columbarius*). Todas las especies son relativamente comunes a excepción del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), especie objeto de un plan de seguimiento especial por parte de la Consejería de Medio Ambiente. Asimismo, destacar la presencia de una balsa de riego, que mantiene agua durante todo el año, y alberga concentraciones de ánades azulones (*Anas platyrhynchos*) y cormoranes (*Phalacrocorax carbo*), además de otras especies acuáticas.

Finalmente, destacar la presencia de distintas especies de anfibios asociados a los canales, acequias y pequeñas zonas de encharcamiento, como es el caso del sapo común (*Bufo bufo*), el sapo corredor (*Bufo calamita*), la rana verde (*Rana perezi*) o la ranita meridional (*Hyla meridionalis*).

El espacio Red Natura 2000 más cercano al recinto aeroportuario es el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000102 Bajo Guadalquivir, a una distancia de 7,4 km al oeste. Al mismo tiempo, a unos 7 km al este, se localiza el área importante para las aves (IBA) n.º 237 Campiña de Carmona.

Características del potencial impacto. Suelo y movimiento de tierras.—Los principales impactos del proyecto se producirán durante la ejecución de las obras, principalmente derivados de la ocupación del suelo y, asociada a éste, la pérdida de suelo productivo y el cambio de uso de la nueva superficie. De la superficie total necesaria para la ejecución de las obras, 33.338,65 m², el 78,7 % se localiza en el interior de la zona de servicio del aeropuerto, un 12,8 % dentro del límite de propiedad y el 8,5 % restante fuera de los límites de la zona de servicio. AENA se compromete a tramitar la Revisión del Plan Director para incluir en su totalidad la superficie anteriormente comentada.

Asimismo, se ocupará temporalmente una superficie de 3.500 m² y será necesario el aporte de 42.000 m³ de tierras procedentes de préstamos y canteras, 7.000 m³ de suelo seleccionado y 35.000 m³ de suelo tolerable y adecuado. Por otro lado, el volumen de excavación asciende a 9.000 m³, 6.445 m³ serán reutilizados en la obra y el volumen restante será enviado a vertedero autorizado, al igual que los residuos de construcción y demolición generados, que ascienden a un volumen de 1.000 m³. En el documento ambiental se proponen una serie de medidas con el objeto de minimizar los posibles efectos negativos que se puedan producir, destacando la concentración espacial de las zonas de ocupación temporal, en terrenos pertenecientes a la zona de servicio aeroportuario, y el balizamiento de la zona de obra. La tierra vegetal que se reutilice en la obra se almacenará en montículos que no sobrepasen los 2 m de altura máxima, facilitando así su aireación y evitando su compactación. Por otro lado, los excedentes producidos durante las demoliciones y los movimientos de tierras, que no puedan ser reutilizados en las obras, serán transportados a vertedero autorizado, cumpliendo en todo momento la Ley 10/1998, de 21 abril, de Residuos. Asimismo, será de aplicación lo establecido en el Real Decreto 833/88, modificado por el Real Decreto 952/97 sobre

Residuos Peligrosos y el Real Decreto 679/2006, por el que se regula la gestión de aceites industriales usados.

En la siguiente tabla se resume el movimiento de tierras previsto en las actuaciones:

Actuación	Préstamos	Reutilizado	Vertedero
Terraplén o relleno (m ³)	42.000	–	–
Tierra vegetal (m ³)	–	6.445	2.555

Respecto al transporte de materiales fuera del recinto de la obra, desde canteras autorizadas o hacia vertederos autorizados, si fuese necesario definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas. Asimismo, el tránsito de camiones a su paso por las proximidades de las localidades se realizará siempre en horario diurno (08:00-22:00h), proporcionándose información mediante señales y carteles explicativos del alcance de los trabajos y de la duración de los mismos.

En la medida de lo posible, la tierra vegetal extraída se acopiará en su perímetro para la pronta regeneración de áreas degradadas. Se almacenará en montículos de altura inferior a 2 m. Además, de forma previa a las obras, se procederá a la señalización y balizamiento de toda la zona que vaya a verse afectada por los caminos de acceso y las obras en sí, impidiéndose el paso de maquinaria y el depósito de materiales fuera de estas áreas.

Por otra parte, tras la realización de las obras, se procederá al laboreo y recuperación de los suelos compactados por el trasiego de maquinaria.

Por último, si durante la ejecución de las obras apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 9/2005, de 14 de enero, por la que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Por otra parte, durante la fase de obra se producirá un incremento del polvo y de partículas en suspensión, consecuencia de los movimientos de tierras anteriormente comentados y del incremento de tráfico de maquinaria. Para minimizar estos efectos en la zona, AENA propone una serie de medidas protectoras y correctoras como el riego periódico de los caminos de obra y las zonas en las que se realicen los movimientos de tierras, además de cubrir con toldos los camiones de transporte y limitar la velocidad de tránsito a 30 km/h.

Aguas. Las afecciones sobre la hidrología se deben a la potencial alteración de la calidad de las aguas del canal bajo Guadalquivir debido a los movimientos de tierras en el entorno, el tránsito de maquinaria o los vertidos accidentales, así como por la generación de aguas residuales en las tareas de limpieza y en actividades de albañilería, pavimentación, preparación y aplicación de mezclas bituminosas

La principal medida de protección de las aguas durante la fase de ejecución será evitar que los trazados de los caminos de acceso discurren sobre la red de drenaje, prohibir los vertidos sobre ésta, y realizar las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obras en un sector acotado del parque de maquinaria, correctamente impermeabilizado y dotado de sistemas de depuración primaria o balsas de decantación.

Se procederá a la retirada y gestión por gestor autorizado de las aguas procedentes de la zona de lavado y mantenimiento de vehículos, cuatro veces de forma bimensual y la última tras la retirada de la plataforma, y se procederá al traslado de las aguas sépticas hasta una fosa séptica prefabricada.

Durante las obras, semestralmente se analizarán las aguas superficiales (del canal) y subterráneas, mediante la toma de muestras de pH, conductividad, TPH, BTEX y naftaleno, y se medirán los niveles freáticos.

Asimismo, se extremarán las precauciones en aquellos trabajos que se realicen junto al canal, en cuyo perímetro o límite se dispondrá, durante los movimientos de tierras, de

sistemas de retención de sólidos como barreras de sedimentos para reducir la erosión y la caída accidental de escombros.

Atmósfera. Las actuaciones no supondrán cambios de la capacidad o el modo de operación del aeropuerto, por lo que las afecciones sobre la calidad física y química del aire esperadas como consecuencia de la realización del proyecto se producirán, únicamente, en fase de ejecución de las obras.

La afección sonora que se derivará de los trabajos ha sido calculada por el promotor según el método que se rige por la norma «ISO 9613: 1-2. Atenuación del ruido durante su propagación en el ambiente». Para su aplicación se ha utilizado un software comercial especializado, estimándose que no se superan los valores fijados por el Real Decreto 1367/2007. No obstante, se prevé la minimización de los efectos sonoros mediante la planificación de las actuaciones de obra previstas, la definición de los viales de acceso a emplear por la maquinaria, y la comunicación a la población afectada mediante carteles y señales.

En cuanto a la afección sobre la calidad química del aire, se ha realizado una estimación de la emisión de contaminantes durante la fase de obras, del que se concluye que se trata de una acción poco significativa. Se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obras y a los movimientos de tierras. No obstante, para paliar estos efectos, se extremarán las medidas de control en los transportes, se realizarán riegos periódicos de caminos de obras y zonas en las que tengan lugar movimientos de tierra, se cubrirán los acopios de materiales sueltos con lonas y se limitará la circulación de vehículos en obra a 30 km/h.

Además, se vigilará la correcta puesta a punto de la maquinaria de obras, con el fin de minimizar las emisiones, tanto sonoras como químicas, de la misma.

Vegetación. La nivelación de la RESA afecta a una zona ocupada por pastizales típicos mediterráneos y algunos arbustos de porte bajo, implicando la eliminación de 12 árboles, entre acebuches y encinas, presentes en el margen del canal bajo Guadalquivir. Los 12 ejemplares de acebuche (*Olea europaea* var. *sylvestris*) y encina (*Quercus ilex* subsp. *ballota*) serán trasplantados a una zona a determinar por la dirección ambiental de la obra. Si el trasplante no fuera viable, se llevará a cabo una reposición de los ejemplares por otros de edad similar y del mismo o mayor valor ecológico.

Los terrenos afectados temporalmente serán restaurados mediante el empleo de vegetación autóctona, y en ningún caso se utilizará especies exóticas invasoras. En este sentido, una vez finalizadas las obras se dismantelarán las instalaciones auxiliares y se revegetará, previa descompactación del suelo a través de un laboreo superficial y posterior estercolado, mediante hidrosiembra 36.000 m² con especies herbáceas autóctonas en zonas llanas o de suave pendiente.

Asimismo se jalonará la zona donde se desarrollen las obras para impedir la dispersión de los posibles efectos y el paso de personas y maquinaria por otros puntos.

Fauna. No se prevé que las actuaciones afecten de forma significativa a la fauna, si bien, las especies de carácter generalista y habituales en ecosistemas antrópicos que habitan en el interior del aeropuerto pueden experimentar molestias debidas al ruido y al polvo generado por las obras. Estos impactos, temporales y de poca entidad, serán mitigados con la aplicación de las medidas correctoras antes definidas en el apartado dedicado a la protección de la atmósfera.

Además, de forma previa a las obras, se realizará un reconocimiento de campo en las áreas de actuación, con el fin de recuperar los ejemplares de especies de vertebrados con baja capacidad de movilidad, como son los anfibios, que habiten el entorno. Asimismo, en la programación de las obras se tratará de evitar que las actuaciones más ruidosas se realicen durante el periodo de cría de la avifauna, especialmente vencejos (*Apus* sp.) o aves acuáticas.

Patrimonio cultural. Finalmente, incidir en que no se han encontrado bienes de interés cultural catalogados en la zona de actuación, no obstante, durante las obras, se vigilará y valorará el posible hallazgo de restos arqueológicos, informando a la Dirección General

de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y atendiendo a las directrices que programe el organismo.

El documento ambiental incluye un plan de seguimiento de las medidas adoptadas.

Además, el proyecto integrará los requerimientos solicitados por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino:

Delimitación de la zona de obra mediante un jalonamiento estricto, evitando así el tránsito de personal y maquinaria fuera de la zona de obra.

En caso de encontrar aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) en el ámbito de estudio, se deberán seguir las indicaciones del Programa de Actuaciones para la Conservación del aguilucho cenizo de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

El promotor presentará un calendario de las actuaciones proyectadas y su periodo de ejecución a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que se realizará teniendo en cuenta los periodos de reproducción y nidificación de la avifauna presente en el ámbito de estudio.

Si se detectasen ejemplares de especies de baja movilidad durante la fase de obras, como es el caso del sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*) o la ranita meridional (*Hyla meridionalis*), se deberá proceder a su traslado a un área natural que constituya el hábitat idóneo de la especie.

Cada día, al finalizar la obra, se tapanán las zanjas abiertas, las perforaciones y huecos con riesgo de caída para anfibios y reptiles.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.^a del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Ampliación RESA 09 en el aeropuerto de Sevilla, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.^a de dicha Ley.

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

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 13 de octubre de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

