

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**3122** *Resolución de 9 de febrero de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto Actuaciones en el aeropuerto de Valencia.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Actuaciones en el Aeropuerto de Valencia. DPI-12452, se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el apartado k), grupo 9 del anexo II.

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

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

El proyecto tiene por objeto la ampliación de las instalaciones del aeropuerto de Valencia en virtud de las previsiones para el año 2011 según la cuales el número de pasajeros ascenderá desde los 5.929.916 pasajeros, registrados en 2007, a 7.160.300. El número de operaciones aumentará también ligeramente pasando de 96.591 operaciones, en 2007, a 96.800.

El proyecto recoge las siguientes actuaciones:

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona de aviación general 2, en una superficie aproximada de 50.000 m<sup>2</sup>.

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona de servicio en, una superficie aproximada de 135.000 m<sup>2</sup>.

Ampliación de la terminal por construcción de nuevo edificio T2 para tráfico doméstico, en una superficie aproximada de 6.000 m<sup>2</sup>.

Adecuación de viales: de salida hacia la autovía V-11, de acceso a la V-11 y perimetral del aparcamiento de AENA, en una superficie aproximada de 20.000 m<sup>2</sup>.

Ampliación del aparcamiento público a 4.999 plazas totales, mediante la construcción de un edificio de cuatro plantas.

Todas las actuaciones propuestas se encuentran recogidas en el Plan de Desarrollo Conjunto de Actuaciones del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Valencia, aprobado el 8 de septiembre de 2004, y se localizan en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, en la provincia de Valencia (Comunidad Valenciana).

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

#### 2. Tramitación y consultas

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 18 de junio de 2008, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 14 julio de 2008, 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:

Relación de Consultados	Respuestas Recibidas	Relación de Consultados	Respuestas Recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. MARM. . . .	x	Delegación del Gobierno en Valencia. . . . .	–
Confederación Hidrográfica del Júcar. . . . .	–	Diputación Provincial de Valencia .	–
Dirección General (DG) de Obras Públicas. Consejería de Infraestructuras y Transporte. Generalitat Valenciana . . . . .	x	Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano y Museos. Consejería de Cultura, Educación y Deporte. Generalitat Valenciana	x
Dirección General de Gestión del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana. . . . .	x	Dirección General del Paisaje. Consejería de Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda. Generalitat Valenciana . . . . .	x
Consejería de Industria, Comercio y Turismo. Generalitat Valenciana	–	Ayuntamiento de Manises (Valencia)	–
Ayuntamiento de Valencia . . . . .	–	Ayuntamiento de Quart de Poblet (Valencia) . . . . .	x
Enebro Grupo Ecologista de Chiva-Ege . . . . .	–	WWF/Adena. . . . .	–
SEO/BirdLife. . . . .	–	Ecologistas en Acción. . . . .	–
Greenpeace . . . . .	–		–

Además se recibió respuesta del Servicio de Protección del Ambiente Atmosférico del Área de Calidad Ambiental de la Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.

Los aspectos más importantes contenidos en las respuestas recibidas fueron los siguientes:

**Justificación del proyecto.** La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera necesaria una justificación más precisa y adecuada de la actuación que se presenta, ya que no se espera un gran aumento del número de pasajeros y número de operaciones, teniendo en cuenta los datos de previsiones, aportados en la documentación, y la conexión del aeropuerto con el metro de Valencia.

**Afección acústica.** El informe del Servicio de Protección del Ambiente Atmosférico de la Generalitat Valenciana recoge las siguientes consideraciones:

Los períodos considerados en el documento ambiental no corresponden con los fijados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas (día: 7:00-19:00, tarde: 19:00-23:00 y noche: 23:00-7:00), ni con los establecidos por la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica (día: 8:00-22:00 y noche: 22:00-8:00).

Los planos de las curvas isófonas no identifican las áreas acústicas en función del uso predominante del suelo, establecidas en la planificación urbanística de los municipios del entorno. Además, se señala que se debería identificar aquellas áreas donde se supere en más de 10 dB(A) los objetivos de calidad, de cara a desarrollar un plan de mejora y adoptar las mejores tecnologías disponibles que reduzcan los niveles sonoros. En este sentido, se deberían considerar como límites de referencia del estudio, los establecidos por la legislación, en función de los usos dominantes de las distintas áreas afectadas.

Los niveles sonoros obtenidos en la simulación de la situación actual, deberían ser corroborados a partir de medidas experimentales realizadas, en un número representativo de puntos, de cada unas de las áreas acústicas existentes en los alrededores del aeropuerto. Asimismo, estas medidas experimentales deberían repetirse, una vez realizada la ampliación del aeropuerto.

La ampliación implicará un aumento del tráfico generado en los viales de acceso al aeropuerto, foco de contaminación acústica muy importante, que no ha sido considerado en el documento ambiental.

El autocontrol de los niveles de ruido alcanzados en los puntos más conflictivos, debería realizarse a través de mediciones en continuo. Por ello, en el Plan de Vigilancia se debería incluir la monitorización de diferentes puntos e introducir paneles de difusión pública, que informen de los niveles sonoros que se están midiendo cada momento.

Los modelos de simulación empleados no consideran la existencia de otras fuentes de emisión sonora características de los aeropuertos, como las pruebas de motor y operaciones de mantenimiento, generadoras de altos niveles de emisión sonora, incluso en horario nocturno. En este sentido el Ayuntamiento de Quart de Poblet señala que la huella acústica del aeropuerto no tiene en cuenta los ruidos generados en la pruebas de motor, fuente de emisión sonora que provoca quejas vecinales.

Afección a la calidad del aire y cambio climático. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino sostiene que el proyecto supondrá un incremento de la generación de gases contaminantes y con efecto invernadero por el aumento del número de operaciones al año, las nuevas infraestructuras y la circulación de los vehículos que ocuparán las 4.999 nuevas plazas de aparcamiento.

Por otra parte, señala que es recomendable la puesta en marcha de la estación de seguimiento de la calidad del aire prevista en la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Valencia» (publicada en el BOE número 285, de fecha 26 de noviembre de 2004), antes de proceder a nuevas ampliaciones.

Afección a la hidrología y a la calidad de las aguas. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino señala que se deberá asegurar que la red de recogida de aguas disponga de las dimensiones adecuadas para evacuar los caudales de avenidas extraordinarias y filtros o tratamientos necesarios (EDAR, gestión y capacidad adecuada de la separación de hidrocarburos, para que no se produzcan nuevas afecciones al río Turia). Además, se destaca el hecho de que el aeropuerto se encuentra situado en el comienzo del barranco del Salto de Agua, que va a desembocar al río Turia, en una zona de riesgo de inundación de 3.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana señala que se desconoce el destino de las aguas pluviales. Se indica que al sur del aeropuerto se encuentra el barranco de la Saleta que desemboca en la zona del Plà de Quart, donde existe riesgo de inundaciones.

Afección a la fauna. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indica que podrían existir afecciones sobre la avifauna que habita en el espacio natural protegido de La Albufera (espacio perteneciente a la Red Natura 2000) al existir riesgo de colisiones o al ser afectadas por el incremento de ruido y los contaminantes generados. Igualmente, indica que las actuaciones previstas incrementarán la contaminación lumínica afectando al comportamiento de las aves migratorias.

Por otra parte, se señala que los condicionantes de escurrentías y calidad de las aguas subterráneas y superficiales pueden ser modificados por las nuevas ocupaciones propuestas y aguas consumidas/generadas, repercutiendo negativamente en la viabilidad poblacional de los anfibios, reptiles e ictiofauna de la zona del barranco del Salto del Agua, como las especies sapo partero común, sapo corredor, galápago leproso, madrija y avión zapador.

El promotor, en diciembre de 2008, envió información adicional en la que amplía ciertos aspectos de la documentación ambiental, recogiendo más datos y contenidos sobre la

mayoría de las cuestiones planteadas en las respuestas a las consultas previas. A continuación se describen los aspectos más importantes de la información adicional:

**Afección acústica.** En el estudio acústico se han considerado los periodos horarios considerados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, tal y como se muestra en los planos presentados en el Documento Ambiental, correspondientes a los indicadores Ld (7-19h) Le (19 y 23h) y Ln (23-7h) para el escenario de puesta en servicio de la actuación analizada. A este respecto, el aeropuerto como infraestructura de Interés General del Estado, aplica el desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas mediante el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y serán los niveles en él especificados los que marquen las líneas y estrategias en materia de ruido para su cumplimiento. La valoración de los efectos que tendrá la actuación planteada en materia acústica se ha centrado sobre aquellos usos más sensibles a este tipo de impacto, como son el uso residencial y dotacional educativo y sanitario.

El criterio de evaluación de la afección sobre la calidad acústica del entorno del aeropuerto se ha realizado mediante el cumplimiento de la normativa estatal debido a su naturaleza de infraestructura de Interés General del Estado. Además el promotor señala que, tal y como establece la disposición adicional cuarta del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, las Comunidades Autónomas determinarán las condiciones de aplicación de los objetivos de calidad acústica o los valores límite de inmisión, en el caso de que las infraestructuras sean de competencia autonómica o local.

El promotor indica que el análisis de las repercusiones de las actuaciones previstas se ha basado en los diferentes usos del suelo consolidados presentes en el entorno del aeropuerto. En este sentido, se señala que según la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, las áreas acústicas se clasificarán, en atención al uso predominante del suelo, en los tipos que determinen las comunidades autónomas y que en este caso el órgano local competente en materia urbanística no ha delimitado dichas áreas acústicas, no pudiendo ser por tanto representados en los mapas de huella acústica.

El promotor ha llevado a cabo un campaña de mediciones en el entorno del aeropuerto de Valencia durante los meses de julio y agosto de 2008, de cuyos resultados se ha informado a los ayuntamientos que constituyen el Grupo de Trabajo Técnico del Ruido de este aeropuerto, que ha permitido verificar la afección acústica en los puntos de medida (Urbanización La Malla y Centro Social Jeroni de Manises, Quart de Poblet, Xirivella y Colegio Ausias March y Barrio del Cristo de Aldaia), no habiéndose superado en ninguno de los casos los valores que establece la huella acústica del aeropuerto de Valencia recogida en la situación actual.

Respecto al tráfico rodado, la afección producida (considerando el porcentaje reducido de tráfico captado por el aeropuerto) no es equiparable al efecto ocasionado por las aeronaves, por lo que teniendo en cuenta lo anterior y considerando que las infraestructuras proyectadas no supondrán un incremento en el tráfico rodado al aeropuerto, no se considera aplicable su estudio en el Documento Ambiental.

El promotor informa que el aeropuerto de Valencia ha iniciado los trámites administrativos para la instalación de un sistema de monitoreo de ruido y sendas de vuelo que permita efectuar el seguimiento y control acústico en las inmediaciones del aeropuerto. La localización de estos terminales responderá a criterios técnicos, priorizando sus emplazamientos en centros oficiales o públicos que se encuentren próximos a las rutas utilizadas por las aeronaves en sus maniobras de aterrizaje y despegue. La difusión de dicha información por parte del promotor vendrá establecida en base a la legislación vigente en materia de acceso de la información pública.

El promotor afirma que el ruido generado por las operaciones de plataforma o las pruebas de motores se encuentra normalmente enmascarado por la afección sonora ocasionada por las operaciones de despegue y aterrizaje de mayor incidencia en el entorno territorial. Dicha afirmación se ha verificado en el entorno del aeropuerto de Valencia, con la realización de la campaña de mediciones mencionada, donde se han evaluado tanto las

operaciones de aterrizaje y despegue, como las operaciones en tierra y las pruebas de motores realizadas en la Plataforma Sur. Los resultados de la citada campaña han permitido concluir que en ninguno de los 5 puntos donde se realizaron las mediciones, se superaron los niveles Leq 65 dB(A) día y Leq 55 dB(A) noche, y que prácticamente la totalidad del ruido provocado en esos 5 puntos por el aeropuerto, se correspondía con las operaciones de aterrizaje y despegue.

En cualquier caso, se indica que la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla, establece el Documento N.º 29 de la ECAC.CEAC «Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports» (1997), como metodología de referencia, y que ésta no considera en el análisis de ruido aquellas fuentes correspondientes a operaciones de aeronaves en tierra, así como labores de asistencia a las mismas.

Se indica que el aeropuerto de Valencia dispone de un procedimiento de autorización de pruebas de motores, en continua revisión (última versión julio de 2008), donde no se permite que se realice ninguna prueba de motores entre las 23:00 y las 7:00 horas, con potencia de motor superior al ralentí, fuera de la Plataforma Sur. No obstante, el proyecto prevé la habilitación de la zona mas alejada a la población de la plataforma para realizar las pruebas de motores de las aeronaves instalando adicionalmente un sistema de barreras antiruido para minimizar las posibles molestias a la población circundante.

Afección a la calidad del aire y cambio climático. Respecto al incremento de la emisión de los gases con efecto invernadero como consecuencia de la puesta en marcha del proyecto, el promotor aplicará en el aeropuerto de Valencia medidas relacionadas con la eficiencia energética (diseño arquitectónico e instalación eléctrica eficiente, energía solar, etc.) de las instalaciones, que contribuirán a la disminución directa e indirecta de estas emisiones. Asimismo, el promotor indica que no es necesario aplicar ninguna medida relacionada con el tráfico rodado, ya que este no aumentará por la realización del proyecto.

Asimismo, el promotor indica que se han iniciado los trámites administrativos para la instalación de un sistema de monitoreo de ruido y sendas de vuelo, que permita efectuar el seguimiento y control acústico en las inmediaciones del aeropuerto.

Afección a la hidrología y a la calidad de las aguas. En el diseño de la ampliación de las plataformas, se ha considerado las recomendaciones de la Federation Aviation Agency (FAA) de Estados Unidos, que señala que los sistemas de drenaje de los aeropuertos civiles se dimensionen para un periodo de retorno de 10 años, teniendo en cuenta además lo dispuesto en el Código Técnico de Edificación.

El sistema de depuración de las aguas pluviales de la red de drenaje desembocará en la planta separadora de hidrocarburos y de ahí al colector del sistema de drenaje existente del aeropuerto, que desemboca en el barranco del Salto del Agua y no en el barranco de La Saleta. En cuanto a las aguas fecales, éstas pasarán a la depuradora del aeropuerto y de ahí a la red de saneamiento municipal.

El aeropuerto ha instalado una serie de piezómetros al objeto de controlar la calidad de las aguas subterráneas de la zona del aeropuerto mediante toma de muestras trimestrales. En este sentido, se analizará la necesidad de ampliar la red piezométrica en el caso se considere necesario para la caracterización de las aguas con motivo de la ejecución de las nuevas infraestructuras.

El Sistema de Gestión Ambiental del aeropuerto adicionalmente realiza analíticas periódicas, para aguas subterráneas y superficiales, en las inmediaciones del Barranco del Salto del agua y en la salida de pluviales, que desemboca en este cauce natural, con el fin de comprobar que los parámetros se ajustan a lo exigido en relación a la legislación vigente.

Afección fauna. El promotor adjunta un anexo denominado Informe de análisis de la posible afección de las operaciones aéreas a la avifauna en La Albufera en el que se recogen los siguientes aspectos:

Molestias por ruido. Las especies potencialmente afectadas son aquellas que se encuentran en el entorno inmediato del aeropuerto, que aunque estén en cierta medida acostumbradas al movimiento de aeronaves y al ruido que éstas originan, acusarán el

posible incremento en los niveles sonoros. Sin embargo, se señala la capacidad de adaptación a las nuevas situaciones y la presencia de diversas actividades que generan, asimismo, un elevado nivel de ruidos, por lo que no es de esperar mucha sensibilidad en las especies del entorno inmediato del aeropuerto.

Por otro lado, para las especies presentes en el espacio natural objeto de este informe, destacar que La Albufera se localiza a 17 km del aeropuerto. Dicho espacio se encuentra rodeado por una importante red de infraestructuras, entre las que destaca la autovía del mediterráneo y el puerto de Valencia. Por lo tanto, no se espera que el tráfico de operaciones suponga una afección significativa en relación a los niveles de ruido ya existentes en el área colindante de La Albufera.

Interferencias con las actuales rutas de vuelo. Las rutas de vuelo de las aeronaves, al no tratarse de la creación de una nueva pista, seguirán siendo las mismas. Es por ello que, a priori, no se considera que el futuro número de operaciones suponga un riesgo significativamente mayor que el que existe actualmente para la seguridad aérea o para la conservación de las aves.

No obstante lo anterior, se recomendará que el servicio de control de fauna del aeropuerto colabore con la dirección del Parque Natural de la Albufera de Valencia, para identificar las rutinas y alturas de vuelo, tanto de las especies más abundantes como las que se encuentren en un estado desfavorable de conservación, para diagnosticar de una manera más efectiva la idoneidad de las futuras rutas y altura de vuelo de las aeronaves.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

3.1. Características del proyecto. Las actuaciones propuestas están destinadas a la ampliación de las instalaciones del recinto del Sistema Aeroportuario actual del aeropuerto de Valencia. A continuación se destacan las características más importantes del proyecto:

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona de aviación general 2. Corresponde a la propia plataforma una superficie de 44.090 m<sup>2</sup> y a la zona del vial norte 8.097 m<sup>2</sup>. Esta actuación supondrá el desbroce y retirada de 11.533 m<sup>3</sup> de tierra vegetal. Igualmente, se procederá a la instalación de una planta separadora de hidrocarburos (PSH) compuesta por dos cámaras, una para la decantación de lodos y arenas, y otra para la separación de hidrocarburos.

Ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves en zona de servicio. Se generarán 3 áreas de aparcamiento en la zona sur del aeropuerto capaces de albergar 96 puestos para aeronaves de distintos tipos. Esta actuación supone la explanación de 133.375 m<sup>2</sup>, previo desbroce de la vegetación existente y retirada de la tierra vegetal (46.681 m<sup>3</sup>). Para llevar a cabo esta actuación se desmontarán todos aquellos elementos existentes como pavimentos, obras de drenaje, iluminación, etc., que serán repuestos o renovados posteriormente. La plataforma estará compuesta por losas de pavimento rígido, salvo la calle tipo D situada al noroeste de la actuación, que será de pavimento flexible. Las nuevas líneas de colector se conectan a la PSH.

Ampliación de la terminal T2. La parcela destinada a la ampliación del edificio se encuentra ubicada al este de la actual terminal T1. En primer lugar se procederá a la demolición de varios elementos existentes en la parcela, como el centro de transformación de la T1, el hangar de la DGT o el vial de acceso a la torre, así como el traslado de la torre Mega de iluminación. Además del propio edificio, se llevarán a cabo otras actuaciones como el dique cara este, instalación de pasarelas, nuevos centros de transformación y tareas de ajardinamiento. Se ocupará una superficie cubierta de pinos (*Pinus halepensis*) de 360 m<sup>2</sup> y ajardinada de 1.300 m<sup>2</sup>.

Adecuación de viales de salida hacia la autovía V-11, carril de aceleración hacia la citada autovía (V-11), modificación del vial perimetral del aparcamiento de AENA, jardín central del aparcamiento P-2, etc. Para la adecuación de las carreteras de acceso y salida de la V-11 se demolerá el firme existente. El vial perimetral se modificará en algunos tramos y se desviará un ramal que se incorpora al vial de acceso. Estas actuaciones supondrán una ocupación de 20.600 m<sup>2</sup>.

Ampliación del aparcamiento público a una superficie total de 55.232 m<sup>2</sup> y 4.999 plazas totales, mediante la construcción de un edificio de cuatro plantas, con 13.808 m<sup>2</sup> por planta. Será necesario el desbroce de unos 3.000 m<sup>2</sup> de zonas ajardinadas con pinos («*Pinus halepensis*»).

El proyecto implica un volumen total de terraplén o relleno de 105.648 m<sup>3</sup>, mientras que el de desmonte o excavación será de 280.535 m<sup>3</sup>. Las tierras sobrantes que no puedan reutilizarse y los escombros resultantes serán destinadas a vertedero autorizado. Durante la fase de obras se producirán residuos peligrosos como consecuencia de las tareas de mantenimiento de maquinaria (baterías, filtros, aceites, etc.), así como otros productos utilizados en las cimentaciones y estructuras (desencofrantes, líquidos de curado, etc.), y en los trabajos de pavimentación (emulsiones asfálticas, etc.) que serán gestionados por gestor autorizado en virtud de la legislación vigente en materia de residuos peligrosos.

3.2. Ubicación del proyecto. El aeropuerto de Valencia se encuentra situado en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet (provincia de Valencia), en un entorno fuertemente antropizado por el urbanismo, la industria y la agricultura de cítricos. El paisaje dominante del entorno del área aeroportuaria está caracterizado por un mosaico de polígonos industriales, núcleos residenciales y numerosas infraestructuras lineales (autovías: V-11, A-3, A-7, etc.).

Desde el punto de vista hidrológico, el aeropuerto drena sus aguas al barranco del Salto del Agua, que a su vez desemboca en el río Turia, situado éste a menos de 1 km del límite norte del recinto del aeropuerto, el cual se asienta sobre el acuífero de la Plana de Valencia, con una profundidad media en la zona de 17 m, siendo sus aguas de mala calidad.

En cuanto a la vegetación de la zona del proyecto destacar únicamente pequeñas manchas de pinar, matorral, así como la vegetación de ribera de algunos tramos del Turia. La fauna asociada a este territorio antropizado se limita a aves paseriformes en los campos de cultivos, y mamíferos (erizos, conejos, liebres y ardillas) y herpetofauna detectada en la zona del campo de golf adyacente al aeropuerto. También se destaca la ictiofauna del Turia con especies como la colmilleja y la madrilla, así como anfibios y avifauna como la garza imperial y el aguilucho lagunero.

El espacio natural más cercano es La Albufera, situado a unos 17 km del aeropuerto, y cuyas figuras de protección son varias, entre ellas Parque Natural, Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), de la Red Natura 2000, y humedales de importancia internacional para las aves del convenio de Ramsar.

3.3. Características del potencial impacto. La entrada en funcionamiento de las nuevas infraestructuras provocará que varias zonas del entorno del aeropuerto excedan los criterios de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, de acuerdo con el nuevo estudio acústico realizado con el escenario de uso del 2011, momento de puesta en servicio de las nuevas instalaciones. En éste estudio se han obtenido diferentes huellas sonoras Leq para los periodos de día (7-19 h), tarde (19-23 h) y noche (23-7 h), que en función del uso predominante del suelo, ha determinado las siguientes áreas acústicas afectadas:

Área acústica tipo «e» (predominio de uso sanitario, docente y cultural que requieren especial protección): Durante los periodos de día y tarde resulta expuesta a niveles por encima del objetivo de calidad acústica aplicable de 60 dB(A) la Escuela Infantil Príncipe Valiente (Manises). Durante el período nocturno, la afección se amplía a los centros: Colegio Público Rei Jaume (Mislata), Colegio Público Ntra. Sra. de la Salud (Xirivella) y Centro de Educación Infantil Los Pinos (Xirivella) sometidos a niveles superiores a los 50 dB(A), aunque en estos últimos casos no es significativo al no existir actividad en dicho período.

Área acústica tipo «a» (predominio de uso residencial): Durante los periodos de día y tarde resultan sometidos a niveles superiores a los 65 dB(A) un número reducido de viviendas situadas en las estribaciones de la urbanización «La Malla» (Manises). El número

de posibles viviendas afectadas dentro de esta área residencial aumenta para niveles superiores a 55 db(A) durante el período nocturno.

En este sentido, hay que indicar que el aeropuerto de Valencia aplica el Plan de Aislamiento Acústico (PAA), como consecuencia de la declaración de impacto ambiental (DIA) del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Valencia» (publicada en el «BOE» núm. 285, de fecha 26 de noviembre de 2004), que contempla las actuaciones de insonorización necesarias al objeto de asegurar que las viviendas y edificios, situados dentro de las isófonas, cumplan con la normativa correspondiente.

El proyecto supondrá un incremento de las operaciones de plataforma o las pruebas de motores. La afección acústica de estas operaciones se encuentra normalmente enmascarada por la afección sonora ocasionada por las operaciones de despegue y aterrizaje de mayor incidencia en el entorno territorial. Las mediciones realizadas hasta el momento confirman este hecho, ya que no se superaron los niveles Leq 65 dB(A) día y Leq 55 dB(A) noche, y prácticamente la totalidad del ruido provocado en los puntos de medición se correspondía con las operaciones de aterrizaje y despegue. En todo caso, el promotor señala que el aeropuerto de Valencia dispone de un procedimiento de autorización de pruebas de motores donde no se permite que se realice ninguna prueba de motores entre las 23:00 y las 7:00 horas con potencia de motor superior al ralentí fuera de la Plataforma Sur. Además, el proyecto prevé la habilitación de la zona mas alejada a la población de dicha plataforma, para realizar la prueba de motores de las aeronaves, instalando adicionalmente un sistema de barreras antirruído para minimizar las posibles molestias a la población circundante.

Otras medidas que se tomarán respecto a la afección acústica consisten en la instalación de un sistema de monitoreo de ruido y sendas de vuelo, que permita efectuar el seguimiento y control acústico en las inmediaciones del aeropuerto y cuyos trámites administrativos para su instalación, según el promotor, han sido iniciados.

Para el control de las emisiones acústicas, se llevarán a cabo campañas de mediciones de ruido en el entorno del aeropuerto de Valencia una vez se finalicen los trabajos contemplados en esta Resolución y comiencen a funcionar las nuevas instalaciones. Estas mediciones se realizarán en un número representativo de puntos, de cada unas de las áreas acústicas existentes en los alrededores del aeropuerto.

Por último, se fomentará la difusión pública de los resultados obtenidos por el nuevo sistema de monitoreo de ruido y sendas de vuelo, que permitirá efectuar el seguimiento y control acústico en las inmediaciones del aeropuerto. Para ello se instalarán paneles en los municipios del entorno (Aldaia, Manises y Quart de Poblet), así como en el propio recinto del aeropuerto, en ubicaciones que faciliten la mayor difusión posible.

En cuanto a la calidad del aire, las simulaciones realizadas para el año 2011, año de puesta en marcha de las nuevas instalaciones, concluyen que podría existir riesgo de superar el valor límite horario para la protección de la salud humana para los óxidos de nitrógeno ( $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), en 8 ocasiones en Manises y 2 en Quart de Poblet, no superando las 18 ocasiones que permite la ley (Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono). Con respecto al Valor límite anual para la protección de la salud humana ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ), no se superan en las zonas habitadas del entorno del aeropuerto, registrándose el máximo de  $24 \mu\text{g}/\text{m}^3$  en el interior del sistema general aeroportuario.

Respecto al incremento de la emisión de los gases con efecto invernadero como consecuencia de la puesta en marcha del proyecto, el aeropuerto de Valencia aplicará diversas medidas relacionadas con la eficiencia energética de las instalaciones que contribuirán a la disminución directa e indirecta de estas emisiones.

El proyecto implica la ocupación de nuevas superficies (en total 15,64 ha), zonas cubiertas de eriales y matorral, y por tanto la impermeabilización de una mayor superficie, afectándose a los drenajes superficiales, a la generación de caudales y aumento de sólidos en suspensión e hidrocarburos. El incremento de los caudales no será significativo dada la superficie total impermeabilizada en la actualidad. En este sentido, hay que señalar que en



virtud de la DIA del proyecto «Ampliación del aeropuerto de Valencia» («BOE» núm. 285, de 26 de noviembre de 2004), un aumento de la superficie impermeabilizada del 20,5% suponía un incremento de los caudales del 7%. Además, en el diseño de nuevas las plataformas, se ha considerado las recomendaciones de la FAA, de forma que el sistema de drenaje se dimensiona para un periodo de retorno de 10 años.

Respecto al aumento de sólidos en suspensión e hidrocarburos, el sistema de depuración de las aguas de la red de drenaje desembocará en la planta separadora de hidrocarburos que será instalada, y de ahí al colector del sistema de drenaje existente del aeropuerto que desemboca en el Barranco del Salto del Agua. En cuanto a las aguas fecales, éstas pasarán a la depuradora del aeropuerto. En referencia a las aguas subterráneas, el aeropuerto tiene instalado una serie de piezómetros al objeto de controlar la calidad de las aguas subterráneas mediante toma de muestras trimestrales.

El desarrollo de las actuaciones propuestas no supondrá una modificación de las condiciones actuales en relación con La Albufera. La distancia del aeropuerto de Valencia a este espacio natural protegido es elevada (17 km), no previéndose efectos negativos en virtud del «Informe de análisis de la posible afección de las operaciones aéreas a la avifauna en La Albufera» realizado por el promotor, tal y como se ha recogido en el apartado 2.

Las obras de la ampliación del edificio de la terminal y del aparcamiento afectarán a 36 pinos de «*Pinus halepensis*», así como a unas 38 palmeras. El proyecto contempla el trasplante o la plantación de nuevos ejemplares en otras ubicaciones.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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](http://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, 9 de febrero de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

