

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

20622 *Resolución de 3 de diciembre 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 Adecuación del campo de vuelos en el aeropuerto de Vigo, Pontevedra.*

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 Adecuación del campo de vuelos en el aeropuerto de Vigo (Pontevedra) se encuentra en este supuesto por encontrarse encuadrado en el Grupo 9, apartado k), del anexo II del referido Real Decreto Legislativo.

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

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

El aeropuerto de Vigo se encuentra situado a unos 8 kilómetros al oeste de la ciudad de Vigo y a 28 km de Pontevedra, en los términos municipales de Mos, Redondela y Vigo, en la provincia de Pontevedra (Comunidad Autónoma de Galicia).

El objeto del proyecto es la adaptación de la configuración del aeropuerto de Vigo a las recomendaciones incluidas en el Anexo 14 de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y en la normativa de la FAA (Agencia del Departamento de Transportes de Estados Unidos) mediante la regularización de la nivelación y la eliminación de obstáculos en el campo de vuelos.

En el año 2007, el tráfico total del aeropuerto de Vigo fue de 1.405.968 pasajeros y 19.999 operaciones, mientras que para el año 2011, fecha prevista de puesta en servicio de las infraestructuras proyectadas, se estima un total de 1.405.000 pasajeros y 19.810 operaciones, mientras que para el año 2020 se prevé que alcancen los 2.050.000 pasajeros y 27.890 operaciones.

El proyecto consiste en la realización de varias actuaciones para adecuar el campo de vuelos del aeropuerto de Vigo, concretamente:

Regularización de las Áreas de Seguridad de Final de Pista (RESA) 20. Se propone el desplazamiento del umbral 02 y extremo 20 que implicará la reposición de los sistemas de balizamiento (luces de umbral y extremo de pista, PAPI 20, arquetas, cableado, conectores y transformadores, etc.) y la nivelación de zonas en las que las pendientes longitudinales y transversales superen las recomendaciones incluidas en el anexo 14 de la OACI.

Regularización de la RESA 02 y área de calibración del radioaltímetro. Esta actuación tendrá como consecuencia el desplazamiento del PAPI 02, el cambio de señalización y desplazamiento de balizas de umbral, así como la ejecución de las obras civiles y eléctricas necesarias para la puesta en explotación del sistema.

Nivelación de la franja oeste. Implicará el desvío del actual trazado de la carretera N-555, así como la reposición de los servicios afectados: red de drenaje, camino perimetral y vallados una vez finalizada la nivelación.

Nivelación de la franja este.

Nivelación de la franja de rodadura C-3. Se proyecta la continuación de la franja de rodadura C-3 (muro de contención de 30 metros del eje de la rodadura) para albergar la vía de servicio perimetral, para lo cual será necesaria la adquisición de terrenos fuera del Sistema General Aeroportuario del Plan Director vigente y la desviación del trazado en planta de un oleoducto existente.

Regularización de la isleta entre rodaduras.

Regularización de obstáculos en franjas y RESAs. Principalmente consistirá en la corrección de altura de cimentaciones, canales, cunetas, sumideros, pavimentos y sus acuerdos y vallados.

Tanto el promotor como el 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, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibe, con fecha 24 de marzo de 2009, 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 de mayo de 2009, se inició el período 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	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Delegación del Gobierno en Galicia.	—
Subdelegación del Gobierno en Pontevedra	—
Diputación provincial de Pontevedra	—
Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	—
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	—
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia	—
Aguas de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia	—
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Ecologistas en acción. Grupo ERVA	—
Verdegaia-Vigo	—
S.E.O./BirdLife	—
Greenpeace	—
Colectivo Ecologista Protección de la Naturaleza (EPRONA)	—
WWF/Adena	—
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia – ADEGA	—
Ayuntamiento de Vigo (Pontevedra).	—
Ayuntamiento de Pontevedra	—
Ayuntamiento de Mos (Pontevedra).	X
Ayuntamiento de Redondela (Pontevedra)	—

De las respuestas recibidas, con contenido ambiental, es destacable lo siguiente:

La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que el proyecto no tendrá repercusiones significativas sobre espacios de la Red Natura 2000, siempre y cuando se definan e implanten una serie de recomendaciones:

El período de obras no coincidirá, en la medida de lo posible, con las épocas de reproducción y cría de los taxones de la zona.

Respetar los nidos y refugios detectados en las prospecciones realizadas con anterioridad al comienzo de las obras.

Utilización de sistemas para la detección de aves teniendo en cuenta los datos de poblaciones de avifauna en el diseño de las rutas de vuelo para reducir las colisiones.

Inclusión de la implantación de las nuevas líneas eléctricas aéreas en el proyecto constructivo evaluando los impactos potenciales de las mismas.

Aportación de cartografía referente a la ubicación de los vertederos que se utilizarán en el proyecto ubicándolos fuera de las zonas protegidas y cercanos al proyecto.

Ejecución de un proyecto de restauración en el que se utilicen especies autóctonas y tierra vegetal sobrante de las obras.

Plan de extinción de incendios para las fases de construcción y ejecución.

Aplicación de las instrucciones técnicas incluidas en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado exterior.

El Servicio de Prevención y Gestión Ambiental de la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la actual Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia no considera que se deriven impactos ambientales significativos por la ejecución de la alternativa propuesta, siempre que se integren de forma estricta en la redacción del proyecto constructivo las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación evaluada, sobre todo en lo referente a la gestión de residuos y al movimiento de tierras.

El Servicio de Planificación y Programación Hidrológica de Aguas de Galicia de la actual Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia indica que se deberán considerar los siguientes aspectos a la hora de realizar las actuaciones:

Respetar, en los márgenes de ríos y cauces, la zona de servidumbre de 5 m de ancho y la zona de policía de 100 m para la ejecución de las obras u otro tipo de actuaciones.

Descripción de los materiales que se van a emplear, características del suelo que se va a ocupar y de los recursos naturales que se utilizarán o quedarán afectados por la ejecución de la solución propuesta.

Análisis de la incidencia de las obras en la calidad de las aguas de tal forma que éste parámetro deberá ser, como mínimo, igual que con anterioridad al inicio de las obras.

Evitar vertidos a la red fluvial. Para ello se propondrán medidas como barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación o restauración de la vegetación de ribera afectada.

Análisis de los efectos sobre las infraestructuras hidráulicas, especialmente las posibles alteraciones derivadas de la modificación del caudal circulante sobre el ecosistema fluvial o los cambios en las características físico-químicas del agua.

La Subdirección General de Planificación y Programación de la Dirección General de Infraestructuras de la actual Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia indica que no existe ninguna carretera de titularidad autonómica en el ámbito de esa actuación que pueda resultar afectada por la misma.

La Dirección General de Movilidad de la citada Consejería señala que en su campo de competencias, las actuaciones proyectadas no implicarán impacto alguno si se reponen las paradas de autobús y las marquesinas afectadas por las actuaciones en el tramo de reposición de la carretera N-555.

El Concello de Mos (Pontevedra) estima que, en relación a las afecciones acústicas descritas como Escenario de Puesta en Funcionamiento (2011) respecto a las del Escenario Actual (2007), existen variaciones de las líneas isófonas con lo que se estima que la nueva afección se eleve en 22 viviendas las expuestas debido a la entrada en funcionamiento de las nuevas instalaciones aeroportuarias.

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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del 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.

Características del proyecto. Las características más relevantes del proyecto son las siguientes:

Regularización de las Áreas de Seguridad de Final de Pista (RESA) 20. Se pretende conseguir una RESA de 90 x 90 m² a partir de la franja y del extremo de la pista 20, para lo cual es necesario desplazar el umbral 02 y extremo 20 a una distancia de 21,7 m hacia la parte interior de la pista.

Regularización de la RESA 02 y área de calibración del radioaltímetro, normalizando sus pendientes. Irá asociada la ejecución de las obras civiles y eléctricas necesarias.

Nivelación de la franja oeste. Para ello se realizará un desmonte que tendrá como consecuencia el desvío del actual trazado de la N-555.

Nivelación de la franja este. Se nivelará hasta los 105 metros de distancia al eje de la pista, para lo cual será necesario realizar un terraplén.

Nivelación de la franja de rodadura C-3. Se construirá un terraplén en la zona baja donde se ubicará la vía de servicio perimetral y un desmonte en la zona alta, para ampliar en 47,5 m la franja de rodadura.

Regularización de la isleta entre rodaduras. Consiste en la corrección de la altura entre la pista y las franjas de rodadura.

Regularización de obstáculos en franjas y RESAs, consistente en la corrección de la altura de cimentaciones, canales, cunetas, sumideros, arquetas, pavimentos y sus acuerdos y vallados.

Debido a las actuaciones proyectadas, se tendrá que cambiar la disposición de los elementos de drenaje, el vallado, la red de media tensión del aeropuerto y se desviará la trayectoria del trazado del oleoducto existente. Además se tendrá que realizar un cambio del trazado en planta de 660 m en la franja de pista y de 28 m en la calle de rodadura C-3. Finalmente, se demolerán algunas edificaciones afectadas y se repondrán, con cambios en su trazado inicial, el camino perimetral y la carretera N-555.

La explanación del suelo para la realización de las obras será de 230.197,74 m², de los cuales será necesario adquirir 58.781,31 m², situándose 1.410 m² de éstos fuera del Sistema General Aeroportuario.

En el conjunto de las actuaciones se emplearán 125.098,80 m³ de tierras para la realización de rellenos y terraplenes, mientras que el volumen previsto de tierras sobrantes ascenderá a 377.465,60 m³ que procederán de los sobrantes de desmontes y excavaciones de obra. El volumen de tierra vegetal extraída en las actuaciones de las nivelaciones de las franjas de pista, la calle de rodadura C-3 y el nuevo trazado de la carretera N-555 asciende a 40.321,07 m³.

La recogida de las aguas residuales generadas durante la fase de construcción se realizará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.

Ubicación del proyecto. El aeropuerto de Vigo se encuentra situado a unos 8 km al oeste de la ciudad de Vigo y a 28 km de Pontevedra, en los términos municipales de Mos, Redondela y Vigo. El sistema general aeroportuario delimitado por el vigente Plan Director, aprobado el 13 de septiembre de 2001, tiene una superficie estimada de 185,68 ha y se encuentra a 257 m sobre el nivel del mar.

Ninguna de las actuaciones interfiere con espacios incluidos en la Red Natura 2000. El espacio más cercano al aeropuerto de Vigo es el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Enseada de San Simón (código ES1140016), y su distancia al mismo es de algo más de 4 km. Este espacio también está incluido en la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos, regulada según la Ley 9/2001, de 21 de Agosto, de Conservación de la Naturaleza, en particular es una Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN).

Asimismo, el ámbito de actuación tampoco coincide con otros espacios protegidos por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, por la que se establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad española, ni con otras áreas de interés como son las Áreas Importantes para las Aves (IBAs), ni con hábitats de interés comunitario.

Al oeste del recinto aeroportuario, el principal curso fluvial es el río Lagares, cuyo nacimiento discurre a 30 m del recinto aeroportuario. Por la zona oeste y rodeando al aeropuerto a unos 2,5 km, se encuentra el cauce del río Louro. Además, se encuentran los arroyos Preira y Cabreio a una distancia aproximada de 750 m al este y 800 m al norte, respectivamente.

En el interior del recinto aeroportuario la vegetación dominante está formada por pastizales, presentes en las zonas de franja de pista y taludes que son desbrozados periódicamente, por lo que la vegetación existente varía entre el herbazal y matorrales compuestos fundamentalmente por tojos.

En el entorno del recinto aeroportuario existen identificados diversos bienes y yacimientos arqueológicos, donde se incluyen los hórreos de más de 100 años. Asimismo, el Camino de Santiago Portugués discurre a aproximadamente 800 m al este del SGA.

Características del potencial impacto. La principal afección que se produce derivada de las actuaciones contempladas es la explanación del suelo para la realización de las obras, 230.197,74 m², de los cuales será necesario adquirir 58.781,31 m², situándose 1.410 m² de éstos fuera del Sistema General Aeroportuario. En el conjunto de las actuaciones se emplearán 125.098,80 m³ de tierras para la realización de rellenos y terraplenes, mientras que el volumen previsto de tierras sobrantes ascenderá a 377.465,60 m³ que procederán de los sobrantes de desmontes y excavaciones de la obra. Los materiales sobrantes serán enviados a un vertedero autorizado, así como se identificarán las mejores rutas de transporte de materiales, que minimicen afecciones a la población, vegetación y erosión.

Para minimizar las afecciones sobre el suelo y el sistema hidrológico debido al vertido accidental de las aguas residuales generadas en la fase de construcción se contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para su tratamiento. Asimismo, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el 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, el sobrante previsto de tierra vegetal excavada de la zona de ejecución de las obras, será acopiado convenientemente y posteriormente reutilizado para cubrir las necesidades de futuras obras a realizar en el aeropuerto, para la revegetación de la adecuación del campo de vuelos, etc.

Los excedentes producidos como consecuencia de demoliciones, desmontajes y movimientos de tierras que no puedan ser reutilizados en futuras actuaciones del propio aeropuerto, serán transportados convenientemente a vertedero autorizado, cumpliendo con la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y la Ley 10/2008, de 3 de noviembre, de Residuos de Galicia.

Para garantizar la protección de las áreas de vegetación adyacentes a la zona de actuación, antes del inicio de las obras se jalonarán estas masas vegetales para impedir el paso de personas o maquinaria. Una vez se terminen las obras se revegetarán mediante siembra e hidrosiembra todas aquellas zonas desbrozadas que no hayan sido ocupadas permanentemente por las actuaciones, como es el caso de las instalaciones auxiliares. Asimismo, se transplantarán todos los pies arbóreos situados en zonas de vegetación a eliminar que sean de especial interés, siempre que esta operación sea viable.

Antes del inicio de las obras se llevará a cabo una inspección de la zona afectada por parte de un experto en fauna. En el caso de que sea detectada la presencia de especies nidificantes de interés, las obras deberán ser programadas de tal modo que se eviten las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de avifauna.

Las actuaciones de este proyecto no afectarán a espacios incluidos en la Red Natura 2000, espacios incluidos en la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos, ni a humedales incluidos en la lista del Convenio Ramsar, Áreas Importantes para las Aves (IBA) o hábitats de interés comunitario.

En la fase de construcción se puede producir un incremento de las partículas en suspensión debido a la ejecución de las obras. Para minimizar estas afecciones el promotor prevé la adopción de las siguientes medidas: control en los transporte de materiales, realización de riesgos periódicos en caminos de obra, aplicación de la normativa vigente para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes, etc.

Respecto a la contaminación atmosférica por emisiones de gases contaminantes durante la fase de explotación, la modelización realizada de las emisiones de los contaminantes de origen aeroportuario e incluida en el documento ambiental, concluye que en el entorno del aeropuerto de Vigo no se prevén superaciones de los umbrales establecidos por la legislación vigente.

En relación a la afección acústica, el documento ambiental incluye una modelización mediante el programa de simulación INM (Integrated Noise Model) en su versión 7.0, ejecutado tanto para el escenario actual como para el de puesta en marcha de las instalaciones (año 2011). La valoración de los resultados consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad fijados por el Anexo II del 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. Tras analizar los resultados y valorar las repercusiones acústicas originadas como consecuencia de la entrada en servicio de las infraestructuras se concluye que existen tres centros docentes, dos en el municipio de Mos y uno en el de Vigo expuestos a niveles superiores a los fijados por la legislación anteriormente indicada, sin embargo dos de ellos ya se encontraban sometidos a dichos niveles en la situación actual. Por otra parte, se produce un incremento del 12% en el número de viviendas expuestas a valores de inmisión sonora superiores a los fijados por la citada normativa como objetivos de calidad acústica para áreas de uso residencial, localizándose la afección en el entorno de ambas cabeceras de pista, en los municipios de Redondela y Mos. El número de viviendas expuestas a niveles superiores a los marcados por la legislación pasan de 219 en la situación actual a 247 en el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones (año 2011).

Como medidas a aplicar para minimizar la afección acústica está previsto la adopción del denominado enfoque equilibrado, que conlleva la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, procedimientos operativos de reducción de ruido, restricciones operativas además de la revisión de las isófonas cada 5 años y la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico.

Dicho Plan de Aislamiento Acústico se ejecutará en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), que estando incluidas dentro de la isófona definida por Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h), elaboradas de acuerdo a los criterios que establece el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, e incluida en el anexo de la presente Resolución, dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente resolución, en orden a conseguir que en su interior se cumplan los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al espacio interior habitable que se recogen en la tabla B del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El promotor remitirá la citada isófona a los ayuntamientos incluidos en la misma, al objeto de que aporten los censos de viviendas y edificaciones de usos sensibles que encontrándose dentro de dicha isófona, dispongan de licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente Resolución.

Dicha isófona será considerada de referencia en lo que respecta a la ejecución del citado Plan de Aislamiento Acústico. A los efectos de ordenación del territorio, serán de aplicación las isófonas que determine el órgano competente.

Además, en el momento en que entren en servicio las infraestructuras recogidas en la presente Resolución, aun considerando que la isófona de referencia tiene suficiente amplitud territorial, el promotor llevará a cabo mediciones acústicas en los núcleos habitados que pudieran estar afectados por las operaciones en tierra, al objeto de, en su caso, llevar a cabo las correspondientes medidas correctoras de aislamiento acústico.

En función de lo establecido en la disposición adicional décima de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Plan de Aislamiento Acústico se llevaría a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, ejecutándose de forma progresiva y debiendo el promotor programar las correspondientes actuaciones de insonorización, de acuerdo a los distintos niveles de afección acústica a los que se encuentren sometidos los inmuebles localizados en el interior de dicha envolvente, priorizando la ejecución de dichas actuaciones conforme a las siguientes fases de actuación:

1.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la isófona Ld 65 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 65 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 55 dB(A) (23:00-7:00 h).

2.^a Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la isófona Ld 60 dB(A) (7:00-19:00 h), Le 60 dB(A) (19:00-23:00 h) y Ln 50 dB(A) (23:00-7:00 h).

Este Plan establecerá un calendario de actuaciones en función del número de viviendas afectadas, dentro del plazo recogido en el citado Real Decreto 1367/2007 para el logro de los objetivos de calidad acústica.

Las isófonas serán revisadas cada cinco años, a partir de la fecha de publicación de la presente Resolución, o cuando se produzcan modificaciones relevantes, sostenidas y acreditadas en alguno de los factores determinantes de dichas isófonas y, en particular, cuando se dé alguno de los supuestos contemplados en la Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.

A iniciativa de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el plazo máximo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, se creará una Comisión de Seguimiento Ambiental del aeropuerto de Vigo y sus efectos sobre el medioambiente, integrada en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, una representación a designar por el Ministerio de Fomento, un representante de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia y un representante de cada uno de los municipios afectados por las citadas isófonas.

La Presidencia de la citada Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y Ministerio de Fomento, correspondiendo la Secretaría a AENA.

La composición definitiva de la Comisión se establecerá, en el plazo antes fijado, mediante Orden Ministerial. Orden que será elaborada por el Ministerio de Fomento.

Si por cualquier circunstancia, la citada Orden, no se pudiera elaborar en el plazo establecido y con objeto de no demorar la realización del Plan de Aislamiento Acústico, de manera transitoria la Comisión se establecerá con la representación antes citada. Una vez establecida, mediante Orden, la citada Comisión, las actuaciones realizadas hasta ese momento, serán asumidas por la misma, continuando con las funciones de seguimiento que establece la presente Resolución.

AENA informará a la Comisión de Seguimiento Ambiental de las actuaciones llevadas a cabo para la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.

Respecto al patrimonio cultural, a pesar de que en el entorno del aeropuerto se encuentran diversos elementos incluidos en el Catálogo de Elementos de Interés Cultural, no se verán afectados por la ejecución de las obras del proyecto. No obstante, durante el movimiento de tierras se realizará un seguimiento arqueológico de las obras.

El promotor también recoge un plan de vigilancia ambiental para verificar la adecuada ejecución de las medidas correctoras previstas y, en caso necesario, proponer medidas adicionales que corrijan posibles afecciones no previstas con anterioridad.

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, por Aguas de Galicia y por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Junta de Galicia:

Localización de vertederos. Cartografía referente a la ubicación de los vertederos que se utilizarán en el proyecto. Éstos se localizarán fuera de las zonas protegidas y cercanos al proyecto.

Protección de la hidrología:

Respetar, en los márgenes de ríos y cauces, la zona de servidumbre de 5 m de ancho y la zona de policía de 100 m para la ejecución de las obras u otro tipo de actuaciones.

Descripción de los materiales que se van a emplear, características del suelo que se va a ocupar y de los recursos naturales que se utilizarán o quedarán afectados por la ejecución de la solución propuesta.

Análisis de la incidencia de las obras en la calidad de las aguas de tal forma que este parámetro deberá ser como mínimo igual que con anterioridad al inicio de las obras.

Adopción de medidas de protección, como barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación o restauración de la vegetación de ribera afectada.

Estudio de los efectos sobre las infraestructuras hidráulicas, especialmente las posibles alteraciones derivadas de la modificación del caudal circulante sobre el ecosistema fluvial o los cambios en las características físico-químicas del agua.

Protección de la vegetación:

Elaboración de un proyecto de restauración en el que se utilizarán especies autóctonas y la tierra vegetal sobrante de las obras.

Elaboración de un plan de extinción de incendios para las fases de construcción y ejecución.

Protección de la fauna:

Cronograma de actuaciones compatible con las épocas de reproducción y cría de los taxones de la zona.

Prospección de la zona de actuación para localizar nidos y refugios de fauna.

Considerar los datos de poblaciones de avifauna en el diseño de las rutas de vuelo, así como utilización de sistemas para la detección de aves, para reducir las potenciales colisiones con las aeronaves.

Reposición de servicios afectados. Reposición de las paradas de autobús y las marquesinas afectadas con la reposición del tramo de carretera N-555.

Energía:

Evaluación de los impactos potenciales de las nuevas líneas eléctricas áreas. Estarán incluidas en el proyecto constructivo.

Cumplimiento de lo recogido en las instrucciones técnicas incluidas en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado exterior.

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), 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, 3 de diciembre de 2009.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



