

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

- 198** *Resolución de 21 de diciembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Nueva salida rápida y nuevo rodaje frente a plataforma en el aeropuerto de Valencia.*

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 Nueva salida rápida y nuevo rodaje frente a plataforma en el aeropuerto de Valencia 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 optimizar los movimientos que realizan las aeronaves en el área de maniobras del aeropuerto con la consiguiente mejora de la seguridad de las operaciones aeronáuticas. Se pretende disminuir el tiempo de ocupación de la pista por parte de las aeronaves, una vez que han aterrizado, mediante la habilitación de una nueva calle de rodadura y una nueva calle de salida rápida frente a la plataforma de estacionamiento de aeronaves, así como una nueva calle de acceso perpendicular a la pista. Todas estas actuaciones permitirán la eliminación de rodajes innecesarios de aeronaves en la plataforma y en su acceso a la pista de vuelo.

Descripción. Las principales actuaciones a desarrollar serán:

Nueva calle de salida rápida. A 2.100 m del umbral de la cabecera 12, formando un ángulo de 30° con el eje de la pista de vuelo, y con una anchura total de 44 m.

Nueva calle de rodadura frente a la plataforma de estacionamiento. Se situará a 182,5 metros del eje de la pista.

Remodelación de la zona de espera de aeronaves en la cabecera 30. Se dispondrá de una nueva calle de acceso perpendicular a la pista, diseñada para aeronaves de letra clave E de OACI, además de remodelar la existente para garantizar la seguridad de este tipo de aeronaves. Contará con dos puestos de espera.

Remodelación de varios puestos de estacionamiento remotos. Reestructuración que no incrementa la capacidad de la zona de estacionamiento, disponiendo de 5 puestos de estacionamiento para aeronaves tipo C, con una zona entre ellos de estacionamiento de vehículos de handling (EPA) facilitando a asistencia a las aeronaves. Al norte de estos puestos se proyecta un doble vial de servicio, con una anchura de 9 m, que permitirá el acceso a cada uno de los puestos de estacionamiento.

Consecuencia de la construcción de la nueva salida rápida y la nueva calle de rodadura frente a la plataforma, será necesario proceder a diversas demoliciones y desmontajes. Entre éstos, destacar la demolición de la planta separadora de hidrocarburos y la construcción de una nueva planta, que se localizará al noreste de la isleta formada

por la calle H3 y el nuevo apartadero de espera, la demolición de un centro de transformación, de diverso pavimento bituminoso, a la vez que se coloca geomalla de refuerzo para evitar la aparición de grietas, la demolición de la edificación de la antigua cámara de reguladores, así como de las instalaciones de abastecimiento de combustible de CLH y de la salida de emergencia de la galería, conectando la nueva galería de servicio con la galería existente y eliminando el acceso actual a la galería. Asimismo, será necesario adaptar las redes de drenaje y de saneamiento, ampliar el sistema de iluminación, y realizar una nueva configuración de las señalizaciones vertical y horizontal, así como del sistema de balizamiento.

Según indica el promotor, el emplazamiento elegido para la construcción de la nueva salida rápida y la nueva calle de rodadura frente a la plataforma del aeropuerto de Valencia se considera la mejor ubicación posible, tanto desde el punto de vista funcional y operacional, como desde el ambiental, ya que reúne las características más positivas de estos aspectos. Asimismo, señala que, puesto que se trata de una actuación ligada a la funcionalidad de la instalación aeroportuaria en su configuración actual, al tratarse de una nueva estructura concreta que mejora y amplía las existentes, y que se inserta en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, el planteamiento de alternativas está estrechamente determinado por la configuración actual del aeropuerto y la disponibilidad de terrenos.

Localización del proyecto. Las actuaciones se localizarán en el interior del aeropuerto de Valencia, situado en los municipios de Manises y Quart de Poblet, a unos 7 km. al oeste de la ciudad de Valencia.

Las actuaciones están localizadas en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio definida por el Plan Director del aeropuerto de Valencia (aprobado por Orden FOM 3417/2010, de 29 de noviembre).

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto y el órgano sustantivo es la Entidad Pública Empresarial AENA aeropuertos S.A perteneciente al Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 17 de febrero de 2011 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental del proyecto Nueva salida rápida y nuevo rodaje frente a plataforma en el aeropuerto de Valencia, con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El 2 de marzo de 2011 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	–
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Aguas del Júcar, S.A. (ACUAJUCAR) del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	–
Delegación del Gobierno en Valencia	–
Subdelegación del Gobierno en Valencia.	X
Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	–
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana	X
Dirección General de Energía de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	–
Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo, y Vivienda	–
Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana	–
Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana	X
Aguas de la Cuenca del Mediterráneo, S.A. (ACUAMED)	–
Diputación provincial de Valencia	–
Ayuntamiento de Manises	–
Ayuntamiento de Quart de Poblet	X
Ayuntamiento de Valencia	X
WWF/ADENA	–
SEO/Birdlife	–
Greenpeace	–
Ecologistas en Acción-Grup Ecologista Sanuruc	–

A continuación se expone el contenido de las respuestas recibidas:

La Confederación Hidrográfica del Júcar señala que las actuaciones proyectadas modificarán las condiciones naturales de drenaje y escorrentía del terreno natural por lo que considera necesario que se adopte un sistema de laminación de las aguas pluviales. Asimismo, indica que deberá garantizarse el drenaje de las aguas hacia los cauces manteniendo las márgenes limpias. Además, señala que deberá reducirse la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos. Con respecto a rellenos, préstamos y extracciones deberá garantizarse la ausencia de los mismos en cauces o zonas de servidumbre. Asimismo, deberá garantizarse la no afección a cursos de agua superficiales o subterráneos, o a las formaciones vegetales de ribera.

Por último, dicho organismo recuerda que deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas.

La Subdelegación del Gobierno en Valencia considera que los impactos ambientales producidos por las obras están contemplados en las medidas correctoras de la documentación presentada.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que además de las medidas contempladas en el documento ambiental, se deberá hacer especial hincapié en no afectar negativamente al Parque Natural de L'Albufera durante la ejecución de las obras. Asimismo, señala que se deberá estudiar el incremento de aguas pluviales al ampliar la plataforma pavimentada, de manera que no se incremente el riesgo de desbordamiento de los barrancos de la zona en caso de lluvias torrenciales. Por otro lado, indica que deberán eliminarse correctamente los residuos de vegetación evitando su quema y que la revegetación se diseñará con especies propias de la flora local, evitándose el empleo de especies exóticas, en especial, de aquellas de carácter invasor.

Igualmente, señala que se deberán integrar las medidas y conclusiones resultantes del informe del Servicio de Paisaje y que deberá contarse con la preceptiva autorización de la Consejería competente en materia de protección de patrimonio.

Finalmente, indica que no considera necesario que el promotor aporte ningún estudio acústico de la fase de operación, ya que como se indica en la documentación aportada, la puesta en funcionamiento de las actuaciones previstas en el proyecto, no producirán

cambios en la capacidad del aeropuerto, por lo que no se considera que se genere un incremento significativo en los niveles sonoros como consecuencia de la puesta en marcha de las actuaciones proyectadas.

La Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana informa que el proyecto no se encuentra en espacios incluidos en la Red Natura 2000, si bien, en lo relativo los posibles efectos negativos del tráfico aéreo, señala que deberá considerarse lo establecido en el artículo 49 del Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) del Parque Natural de L'Albufera (Decreto 259/2004, de 19 de noviembre, del Consell de la Generalitat), catalogado también como LIC y ZEPA, en donde se especifican las restricciones a la navegación aérea para evitar perturbaciones a la fauna.

La Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana comunica que no es competente en materia de evaluación de impacto ambiental, y por lo tanto traslada el documento ambiental a la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

La Dirección General de Patrimonio Cultural plantea la necesidad de elaborar un informe a partir de lo señalado en el Decreto 208/2010, de 10 de diciembre, indicando los elementos del patrimonio cultural que pueden verse afectados por la ejecución del proyecto y las posibles medidas para su salvaguardia en su caso. Indica que deberá tenerse en cuenta la localización de los yacimientos arqueológicos o paleontológicos, así como la presencia de Bienes de Relevancia Cultural y Bienes de Interés Cultural, cuyo régimen de protección implica que cualquier intervención que pudiera afectar a los mismos o a su entorno de protección deberá ser autorizada por esa Dirección General.

El Ayuntamiento de Valencia informa que no existen afecciones, en el ámbito de su competencia, en materia de gestión de residuos sólidos y limpieza, jardinería, ruido, planeamiento urbanístico, energías renovables y cambio climático. Asimismo, aconseja una mayor información a los trabajadores y usuarios del aeropuerto, la correcta señalización de las actuaciones y la vigilancia del cumplimiento de los parámetros de control ambiental establecidos. Por otro lado, plantea la conveniencia de que el promotor se pronunciase sobre la finalidad de la reestructuración contemplada en el proyecto, para determinar si va existir un posterior aumento en el número de vuelos, lo que supondría posibles afecciones a espacios naturales protegidos y a la propia ciudad de Valencia, siendo necesaria, en ese caso, la exigencia de un estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Quart de Poblet considera que el proyecto no afecta al ese municipio, no existiendo tampoco afecciones significativas por ruido.

Con fecha 18 de mayo de 2011, habiéndose detectado la ausencia en la documentación aportada del resultado de una prospección arqueológica en la zona de actuación, se solicitó al promotor, en base al artículo 62 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, un estudio arqueológico previo que permitiera definir la afección de las obras previstas sobre el patrimonio. Con fecha 10 de noviembre de 2011 se recibe respuesta del promotor en la que se adjunta un informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Generalitat de Valencia en el que indica, tras estudiar el proyecto y el informe arqueológico aportado por el promotor, que no existe afección al patrimonio cultural en ninguna de sus manifestaciones por lo que informa favorablemente el proyecto.

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.

3.1 Características del proyecto. Las actuaciones proyectadas van encaminadas a mejorar la calidad de los servicios prestados por las instalaciones aeroportuarias, la seguridad y mejorar las condiciones atmosféricas del aeropuerto.

El proyecto consiste en la creación de una nueva salida rápida frente a la plataforma del aeropuerto y una nueva calle de rodaje paralela a la pista. Asimismo, se llevará a cabo una remodelación de varios puestos de estacionamiento remotos y de la zona de espera de la cabecera 30.

Además, se adaptará la red de drenaje en la zona de actuación a las nuevas estructuras ejecutando canaletas ranuradas donde el agua recogida por colectores será vertida al cajón de drenaje general del aeropuerto, que consiste en un marco de hormigón de 4 × 2,5 m. Se procederá a cambiar el cajón de drenaje existente por otro específicamente diseñado para soportar el tráfico de aeronaves. Por otro lado, la planta separadora de hidrocarburos existente se demolerá y el agua recogida en esta zona de la plataforma se conducirá para su tratamiento a una nueva planta. Para ello, será necesaria una prolongación de dos colectores de 1.500 mm de diámetro, que discurrirán paralelos a la plataforma por el borde sur de la nueva calle de rodaje. El agua tratada se verterá al cajón de drenaje general del aeropuerto. Igualmente, se verá afectada por las actuaciones la galería de servicio existente bajo el campo de vuelos, siendo necesaria su prolongación y la eliminación del acceso actual de la galería. Asimismo, se ampliará el sistema de iluminación, para lo que será necesario cambiar las torres de iluminación actuales de 30 m de altura por otras de 40 m. Finalmente, se señalarán convenientemente las nuevas instalaciones, para lo que se instalará un sistema de balizamiento y la conveniente señalización horizontal y vertical.

3.2 Ubicación del proyecto. Las actuaciones se localizarán en el aeropuerto de Valencia, situado en los municipios de Manises y Quart de Poblet, a unos 7 km al oeste de la ciudad de Valencia. Éstas se realizarán en el interior de la Zona de Servicio definida por el Plan Director del aeropuerto de Valencia. Se trata por tanto de un espacio muy antropizado caracterizado por un mosaico de polígonos industriales, núcleos residenciales, parcelas de cultivos frutícolas y numerosas infraestructuras lineales (autovías: V-1, A-3, A-7, etc.).

El aeropuerto no se ubica en ningún espacio protegido ni sobre ningún hábitat de interés comunitario incluido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni sobre ningún espacio incluido en la red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana o en la Red Natura 2000. En cuanto a la vegetación del entorno de la zona en la que se desarrollará el proyecto, cabe destacar únicamente pequeñas manchas de pinar, matorral y vegetación de ribera del río Turia. La fauna asociada a este territorio se limita a aves paseriformes en los campos de cultivo, pequeños mamíferos y herpetofauna detectada en la zona del campo de golf adyacente al aeropuerto.

Sin embargo, cabe destacar que a unos 11 km al sureste del aeropuerto se ubica el Parque Natural de L'Albufera, que coincide con dos espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) L'Albufera y con la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) del mismo nombre con códigos ES0000023 y ES0000471 respectivamente. Asimismo, el Parque Natural coincide con el sitio RAMSAR n.º 13 L'Albufera de Valencia y con el Área de Importancia para las Aves (IBA) n.º 159 L'Albufera de Valencia. Por otro lado, a 4,5 km del aeropuerto se encuentra el embalse de La Vallesa que se encuentra recogido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana.

Las actuaciones se ubican en suelo de equipamientos «aeropuerto» de acuerdo al actual planeamiento urbanístico vigente en el término municipal de Manises.

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.

En relación con el patrimonio cultural, no se han identificado bienes de interés cultural o yacimientos en el entorno de la zona de actuación. Por otra parte, la colada de Castilla coincide en el límite sur del aeropuerto con la A-3, dentro de un área muy antropizada.

3.3 Características del potencial impacto. Espacios protegidos. Debido a la ubicación y características del proyecto, y puesto que dichas actuaciones no implican un aumento en la capacidad del aeropuerto según indica el promotor, no se espera que se produzcan afecciones sobre espacios protegidos.

Suelo y movimiento de tierras. Las distintas actuaciones que engloba el proyecto se ejecutarán sobre una superficie de 102.626 m², de los cuales 49.472 m² serán de nueva ocupación, y unos 53.154 m² ya están pavimentados. Igualmente, se precisarán 11.000 m² de terreno para la ubicación de instalaciones auxiliares, en una parcela al noroeste de la cabecera 30, en el interior de la Zona de Servicio. Esta superficie de ocupación estimada incluye, en las proximidades de la nueva calle de salida rápida y de la calle de rodaje, unos 32.592 m² de taludes que serán revegetados al finalizar las obras.

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

	Tierra vegetal (m ³)	Desmante o excavación (m ³)	Residuos Demolición (m ³)	Volumen de relleno o terraplén procedente de préstamo (m ³)
Vertedero	912,1	173.867,8	6.975,1	179.831,7
Reutilizada	3.422	–	27.845,9	–
Total	4.334,1	173.867,8	34.821	179.831,7

Los préstamos necesarios se obtendrán de canteras legales situadas en el entorno del aeropuerto de Valencia, mientras que los sobrantes serán trasladados a vertederos autorizados. En caso de no estar autorizados, se valorará la necesidad de someter los préstamos y/o vertederos a evaluación ambiental.

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, estos serán caracterizados y gestionados de acuerdo a lo dispuesto en el Real Decreto 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.

Aguas. No se espera afección sobre este elemento del medio durante la fase de explotación. La principal medida de protección de las aguas durante la fase de ejecución será la correcta ubicación de las instalaciones de obra; además, se evitará que los trazados de los caminos de acceso discurran sobre los cauces, con el fin de impedir modificaciones en la escorrentía, vertidos accidentales y deposición de materiales finos que pudieran ser removidos por las aguas superficiales.

Por otra parte, las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obras se realizarán en un sector acotado del parque de maquinaria, correctamente impermeabilizado y dotado de sistemas de depuración primaria o balsas de decantación. Se prohibirá el vertido de subproductos a la red de drenaje.

El nuevo separador de hidrocarburos estará operativo antes del desmantelamiento del actual. Las aguas pluviales recogidas pasarán por un separador de hidrocarburos previo a su vertido, el cual se ajustará a la autorización de la administración competente. En todo caso, se adoptarán medidas para que en las labores de carga de combustible se minimice el riesgo de que los vertidos accidentales alcancen la red de drenaje.

Durante la fase de operación, se mantendrá en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, conservando las márgenes limpias. Igualmente, el sistema de laminación de las aguas pluviales que se emplee evitará que el incremento de la zona pavimentada implique un potencial desbordamiento de los barrancos de la zona ocasionado por las aguas pluviales.

Atmósfera. Las actuaciones no supondrán un incremento de la capacidad 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. Como resultado de este proceso, se han obtenido una serie de huellas sonoras, llegándose a la conclusión de que durante los periodos diurno y nocturno, los niveles generados por los focos de obra permanecerán, casi en su totalidad, circunscritos al interior de la Zona de Servicio del Aeropuerto y a los caminos empleados para el transporte de materiales. Por ello, y dada la naturaleza industrial y de servicios de los terrenos expuestos, se cumplen los valores objetivo de calidad acústica 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. No obstante, para evitar las repercusiones acústicas del transporte de áridos y escombros en el interior del recinto aeroportuario, se definirán los viales de transporte de materiales y su horario, en particular para el transporte en el exterior del aeropuerto, con especial atención a las zonas residenciales y al periodo nocturno.

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 afección poco significativa. Estas emisiones se deben, fundamentalmente, a movimientos de tierras y, en particular, a los necesarios para la nivelación de las nuevas calles proyectadas y la nivelación de las existentes. Se trata de un efecto temporal, directamente asociado al funcionamiento de la maquinaria de obras. 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. Debido a las características del proyecto, que se desarrollará en su mayoría sobre suelo exento de vegetación significativa, no se espera una afección destacable sobre este elemento del medio. No obstante, los terrenos afectados temporalmente serán restaurados mediante el empleo de vegetación autóctona.

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 definidas para 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.

Patrimonio cultural. Con relación al patrimonio cultural, el promotor no identificó bienes de interés cultural o yacimientos en el entorno de la zona de actuación.

En cumplimiento de lo requerido por la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano, el promotor realizó una prospección arqueológica autorizada por la administración competente. En este sentido, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, con fecha 26 de octubre de 2011, informa favorablemente a la memoria arqueológica final presentada por el promotor, indicando que no existe afección al patrimonio cultural en ninguna de sus manifestaciones.

No obstante, se contará con la presencia de un arqueólogo a pie de obra durante los trabajos de movimientos de tierras para registrar la aparición de posibles indicios de vestigios arqueológicos, paleontológicos o etnográficos no inventariados, y, en su caso, actuar acorde a la normativa vigente.

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 Nueva salida rápida y nuevo rodaje frente a plataforma en el aeropuerto de Valencia, 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, 21 de diciembre de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

