

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

15226 *Resolución de 17 de septiembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado c), del grupo 6, del anexo I del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

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

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

Antecedentes.—El aeropuerto de A Coruña es un aeropuerto de clase internacional con categoría 4-C según la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de interés general para el Estado. Además, está clasificado como aeropuerto de tercera categoría administrativa, por el artículo 11.7 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, y como aeródromo de clase «B» por el R. D. 374/1996, de 23 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas. Su Plan Director fue aprobado mediante Orden Ministerial del 31 de julio de 2001. Los principales elementos con los que cuenta este aeropuerto en la actualidad son:

Subsistema de movimiento de aeronaves.—El aeropuerto dispone de una única pista de 1.940 m de longitud y 45 m de anchura, de orientación 04-22 y construida en pavimento asfáltico. Dispone, en ambas cabeceras, de zonas libres de obstáculos (CWY) y una zona de seguridad de extremo de pista (RESA) para la cabecera 22, que da servicio según la orientación 04. El campo de vuelos dispone, además, de dos calles de salida, N y S, perpendiculares a la pista y sin calles de salida rápida. No existe calle de rodadura paralela a la pista.

Las dimensiones de estos elementos se recogen en las tablas adjuntas:

Dimensiones de CWY, RESA y franja de pista			
Designación	CWY (m)	RESA (m)	Franja (m)
04	150x150	90x90	2060x150
22	150x150	NO	2060x150

Características de las calles de salida				
Denominación	Longitud (m)	Anchura (m)	Pavimento	Característica
N	215	23	Asfáltico	90°
S	253	18	Asfáltico	90°

Además de los elementos descritos, el aeropuerto dispone de una plataforma de estacionamiento de aeronaves rectangular para aviación comercial que ocupa una superficie de 23.000 m² en hormigón hidráulico, que puede albergar un máximo de 4 puestos de aeronaves tipo C con movimiento autónomo. En el año 2003, entró en servicio una ampliación de plataforma para aviación general y de carga, con una superficie de aglomerado asfáltico de 4.320 m², utilizada para helicópteros y aviación general fundamentalmente.

La pista dispone, asimismo, de balizamiento de aproximación, de borde, de eje, de umbral y de extremo, junto con un sistema de aproximación visual (PAPI) en cada una de las cabeceras.

Subsistema de actividades aeroportuarias.—El aeropuerto incluye un edificio terminal de 3 plantas, con una superficie útil total de 7.555 m². Cuenta además con 703 plazas de aparcamiento (516 de uso público, 102 destinadas a vehículos en alquiler y 85 para empleados), un edificio de terminal de carga de una planta y 330,29 m² de superficie, zona de servicios que incluye el Servicio de Extinción de Incendios (SEI) (514,27 m²), zona de aviación general (con un hangar de helicópteros y otro de una escuela de pilotos), zona de abastecimiento (central eléctrica de 359,25 m² de superficie, suministro de energía eléctrica mediante línea de 15 kV y 400 kW, aljibe de 285 m³ para el abastecimiento de aguas, sistema de evacuación de aguas fecales que acomete a la red general de alcantarillado público de Culleredo, sistema de evacuación de aguas pluviales que vierte al río Trabe tras desarenado y separación de hidrocarburos, zona de abastecimiento de combustibles y zona de almacenamiento de residuos).

Otras instalaciones presentes son el edificio de servicios con cocheras y mantenimiento de 533,34 m², camino perimetral de 4.100 m alrededor del campo de vuelo, vallado perimetral de unos 6.000 m de longitud, halconera de 100 m².

Objeto y Justificación.—El objeto del proyecto es la ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña, con la finalidad de aumentar la capacidad del campo de vuelos, muy limitada en la actualidad al funcionar el aeropuerto con operaciones enfrentadas y no disponer de calle de rodadura paralela. De este modo, con la ampliación de la pista, algunas de las aeronaves que operan en el aeropuerto no presentarán limitación de carga al despegue y su longitud de etapa será mayor.

Descripción sintética.—Se llevarán a cabo las siguientes actuaciones, todas ellas dentro del subsistema de movimiento de aeronaves:

Ampliación en 400 m de la pista de vuelo por la cabecera 04. Con esta ampliación se obtendrá una longitud total de 2.340 m de pista. La anchura de este nuevo tramo de pista será de 45 m, con márgenes de 7,5 m a cada lado. Por otra parte, en el umbral 04 se construirá una plataforma de viraje en pista por su lado izquierdo que permitirá el giro de 180° de los aviones.

La franja de terreno asociada tendrá una anchura de 300 m, extendiéndose 60 m antes de cada uno de los extremos de la pista. Además, se construirá en esta cabecera 04 una superficie pavimentada de protección contra el chorro de 30 x 60 m, y un área de seguridad de extremo de pista (RESA), de 90 x 150 m. En la prolongación del eje de pista, a 150 m del nuevo umbral, se instalará la antena del localizador.

Para la ejecución de las actuaciones, se nivelará una superficie total de 213.768 m². Además, se construirán tres muros de tierra armada para la sujeción del terraplén, el primero de ellos, tras la RESA de 264 m de longitud, y otros dos en el camino de servicio, con longitudes de 120 y 522 m respectivamente.

Se requerirá la demolición o desmonte de varias edificaciones, superficies de pavimento flexible, canaletas de balizamiento y drenaje, muros de tierra armada y tapias, parte del sistema de balizamiento del campo de vuelos y el granallado de la señalización horizontal de un tramo de pista.

Los movimientos de tierra necesarios para llevar a cabo estas actuaciones se resumen en el cuadro siguiente:

Acciones del proyecto	Superficie o volumen
Limpieza, despeje, desbroce y destocoado de terreno	285.326 m ²
Excavación, transporte y acopio de tierra vegetal	28.533 m ³
Extensión resto de tierra vegetal procedente de préstamo en zonas no pavimentadas	7.315 m ³
Excavación y transporte a vertedero	108.884 m ³
Formación de terraplén con suelo seleccionado procedente de préstamos (A)	63.490 m ³
Formación de terraplén con suelo adecuado procedente de préstamos (B)	4.322.367 m ³
Volumen total destinado a la formación de terraplén (A + B)	4.385.857 m ³

La superficie a ocupar en el exterior del Sistema General Aeroportuario (SGA), al sureste del aeropuerto, es de 50.234 m². Por otra parte, la superficie a pavimentar es de 34.000 m² en la ampliación de la pista y de aproximadamente 6.300 m² en la modificación de la calle de rodaje.

Por último, se modificarán o acondicionarán varios elementos auxiliares, como los caminos de servicio y mantenimiento, el camino perimetral, la carretera municipal CP-3104, los sistemas de drenaje y balizamiento de la pista, los indicadores de dirección del viento y la señalización horizontal.

Adecuación de la calle de rodadura S.

Los servicios afectados por la ampliación de la pista, y que posteriormente serán repuestos serán: antena y caseta del localizador del sistema de aterrizaje instrumental (ILS), balizamiento, canalizaciones de cableado de balizamiento, reguladores de balizamiento, cuneta de drenaje, camino perimetral dentro y fuera del vallado existente, vallado perimetral de seguridad del aeropuerto, carreteras comarcales CP-3104 y CP-3006, calles y caminos municipales, líneas eléctricas, líneas de telefonía y redes de abastecimiento, saneamiento y alumbrado.

Alternativas. En el escenario actual, se plantea la alternativa 0, pero se descarta por la existencia de limitaciones en la operación de algunas aeronaves usuarias del aeropuerto; sin embargo, la ampliación de la pista permitirá eliminar o reducir estas limitaciones, haciendo posible la operación de rutas de mayor alcance. Además de esta alternativa 0, AENA plantea dos alternativas para la ampliación de la pista: la alternativa 1, por la cabecera 04 y la alternativa 2, por la cabecera 22. Ambas precisan el mismo volumen de movimiento de tierras y mejorarán de un modo similar la operatividad del aeropuerto; además, precisarán la realización de expropiaciones, así como la afección a diversas infraestructuras y elementos del medio. Sin embargo, tras analizar ambas opciones, el promotor concluye que la alternativa más favorable es la primera de ellas, por sus menores implicaciones ambientales, por ocasionar menos perjuicios sobre las infraestructuras del entorno y porque, si bien requiere una mayor superficie de expropiación (20 ha frente a las 7,7 necesarias para la alternativa 2) los terrenos correspondientes a la alternativa 2 son principalmente urbanizables, mientras que los de la primera de las opciones, no lo son.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Espacios naturales protegidos.—El SGA no está incluido en ningún espacio de la Red Natura 2000, siendo los más próximos los lugares de importancia comunitaria (LIC) Encoro de Abegondo-Cecebre (ES1110004) y Costa de Dexo (ES1110009), situados a 7 y 10 km respectivamente, recogidos además en la Red Gallega de Espacios Naturales Protegidos como zonas de especial protección de los valores naturales. Tampoco existen en el

aeropuerto hábitats de interés comunitario; si bien, en sus cercanías aparecen 5 de estos hábitats, siendo dos de ellos prioritarios (Brezales-tojares de *Cirsio filipenduli*-*Ericetum ciliaris* y alisedas de *Senecio bayonensis*-*Alnetum glutinoseae*). El más próximo al recinto, de tipo no prioritario, es un bosque de antiguos castaños (*Quercenion robori-pyrenaicae*), situado al norte de los aparcamientos y edificio terminal cercano a la población de O Bosque.

Vegetación y riesgo de incendio.—Debido a la fuerte presión antrópica de entorno de la actuación, la vegetación actual de la zona se encuentra degradada y muy diseminada; se distinguen las siguientes formaciones: cultivos agrícolas con praderas y productos hortícolas, prados de siega y pastizales naturales, matorrales con especies acidófilas o pirófilas fundamentalmente, plantaciones de pinar (*Pinus pinaster* y *Pinus radiata*) y eucaliptal, bosques autóctonos caducifolios que presentan una clara estratificación de la vegetación en los que destaca como especie dominante *Quercus robur* (carballo) y, por último, en las márgenes de ríos y arroyos, bosques de galería, donde las especies dominantes son *Alnus glutinosa* (aliso), *Salix fragilis* (sauce bardaguera) y *Osmunda regalis* (helecho real).

En lo que respecta al interior del recinto aeroportuario, en la franja de pista dominan el herbazal y el matorral, a los lados del campo de vuelo el pastizal y, al sur de la cabecera 04, zonas ajardinadas, restos de vegetación autóctona, pastos y cultivos. En el espacio afectado por la ampliación de pista, existen algunas manchas de *Alnus glutinosa* (aliso), *Populus x canadensis* (chopo), *Ulmus sp.* (olmo) y bosques mixtos de diversa índole. Otras especies presentes en esta zona son *Tilia sp.* (tilo), *Cedrus sp.* (cedro), *Morus alba* (morera) y *Acer pseudoplatanus* (falso plátano), entre otras especies, localizados entre el pie del talud de la cabecera 04 y la carretera CP-3104.

Por último, en relación a los incendios forestales, el término municipal de Culleredo está enclavado en una zona de riesgo medio-alto, en función de lo recogido en la Orden de 18 de abril de 2007 por la que se zonifica el territorio en base a riesgo espacial de incendio forestal.

Fauna.—El estudio de impacto ambiental (EslA) incorpora un análisis faunístico tanto del recinto aeroportuario y la zona de obras como del entorno cercano, para lo cual se ha realizado trabajo de campo, análisis bibliográfico y entrevistas al Servicio de Control de Fauna del aeropuerto. La variedad de elementos de la zona de orden físico, biológico y humano o antrópico permite diferenciar hasta 176 especies de vertebrados de diversos hábitats. La existencia de estos hábitats posibilita la presencia de un gran número de especies, algunas de ellas protegidas (destacando los anfibios), aunque la gran mayoría son comunes y poco amenazadas. Entre las especies con diversos grados de protección, destacan *Circus pygargus* (aguilucho cenizo), vulnerable según el Catálogo nacional de especies amenazadas (CNEA) y Catálogo gallego de especies amenazadas (CGEA), *Pandion haliaetus* (águila pescadora), vulnerable según el CNEA y en peligro crítico según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN), *Vanellus vanellus* (avefría), *Himantopus himantopus* (cigüeñuela), *Ixobrychus minutus* (avetorillo común), *Iberolacerta monticola* (lagartija serrana), *Lissotriton boscai* (tritón ibérico), *Discoglossus galganoi* (sapillo pintojo ibérico), *Hyla arborea* (ranita de San Antonio), *Rana iberica* (rana patilarga), *Rana temporaria* (rana bermeja), *Salamandra salamandra* (salamandra común) y *Chioglossa lusitanica* (salamandra rabilarga), todas ellas consideradas vulnerables por el CGEA; con la misma categoría, pero de la UICN se encuentran *Oryctolagus cuniculus* (conejo), *Platalea leucorodia* (espátula), *Limosa limosa* (aguja colinegra), *Tringa totanus* (archibebe común) y *Arvicola sapidus* (rata de agua) y en este mismo catálogo, pero en la categoría de en peligro, *Phalacrocorax aristotelis* (cormorán moñudo), *Gallinago gallinago* (agachadiza común) y *Numenius arquata* (zarapito real).

Hidrología.—El espacio de estudio pertenece casi en su totalidad a la cuenca del río Mero, dentro de la Demarcación Hidrográfica de Galicia-Costa, cuyo Plan Hidrológico determina que este espacio corresponde al sistema de explotación n.º 11 río Mero, Arteixo y ría da Coruña. El río Mero, cuyas aguas son reguladas por el embalse de Cecebre, desemboca en las proximidades del entorno aeroportuario en la antropizada ría do Burgo,

teniendo este río como principales afluentes a los ríos Valiñas y Gándara. En las inmediaciones del aeropuerto (zona de ampliación de la pista), el colector fluvial más cercano, situado a 600 m de la cabecera 04, es el Rego de Regueira que desemboca en el río Valiñas. Relativamente cercanos se encuentran dos manantiales y las láminas de agua artificiales del club de Golf situadas a 3 km al oeste del aeropuerto.

En cuanto a la hidrogeología, el aeropuerto se localiza mayoritariamente en una zona impermeable donde los terrenos vierten a la cuenca del río Valiñas, que presenta dos sistemas de circulación subterránea. En relación a las características químicas de las aguas subterráneas, los pozos excavados y manantiales presentan escasa mineralización al ser captadas del acuífero principal; las aguas de los pozos de barrena, además de mayor mineralización, son cloruro-bicarbonatadas, por proceder del acuífero profundo. Gran parte de las aguas subterráneas más superficiales están afectadas por contaminación (productos nitrogenados y potasio) de origen ganadero y debido a la presencia de fosas sépticas y pozos negros en un gran número de focos puntuales.

Geología, Geomorfología y Edafología.—Los materiales que afloran en las inmediaciones del aeropuerto son cámbricos en su base, y pliocuaternarios y cuaternarios en la parte superior, asociados a formaciones aluviales y materiales redondeados.

Desde el punto de vista geomorfológico, el entorno del aeropuerto presenta, al oeste, un relieve acusado condicionado por el macizo granítico que ocupa dicho sector, en el que aparece una red de drenaje adaptada a la dirección marcada por las fallas existentes. Al este, aparecen escasos desniveles al estar situado en un espacio dominado por la penillanura gallega en la que existe un sustrato esquistoso-grauváquico.

Por último, los suelos presentes en el entorno aeroportuario son: regosoles, formados en el área de estudio por materiales antrópicos, dando lugar a antrosoles en todo el espacio ocupado por el aeropuerto; cambisoles, que son suelos ácidos en los que se desarrollan usos forestales y agrícola-ganaderos y bordean gran parte del recinto aeroportuario y umbrisoles, dominados por bosques, pastos y cultivos, localizados al noroeste del aeropuerto.

Calidad física del aire.—La caracterización de la calidad física del aire en el momento actual se ha basado en el empleo de la versión 7.0 del programa Integrated Noise Model (INM) de la Federal Aviation Administration (FAA). Este documento contiene el método de cálculo para ruido de aeronaves recomendado por la Directiva 2002/49/CE, sobre gestión y evaluación del ruido ambiental, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como su desarrollo parcial mediante Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. En todos los cálculos realizados, se han seguido la metodología y las hipótesis de partida adoptadas en el documento de criterios para la determinación de las isófonas a incluir en los EsIA, acordados entre el MARM y AENA.

Del resultado de dicho modelo se han representado las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 60, 65, 70, 75 y 80 dB(A) para los periodos día y tarde (Ld de 7:00 a 19:00 h y Le de 19:00 a 23:00 h), y Leq 50, 55, 60, 65 y 70 dB(A) para el periodo noche (Ln, de 23:00 a 7:00 h). Esto permite realizar un análisis de las superaciones de los objetivos de calidad acústica recogidos en 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, en función del uso mayoritario del suelo.

En el cuadro siguiente, se muestra la superficie y número de viviendas afectadas de forma previa a la actuación en evaluación.

Índice	Superficie (ha)	Viviendas (unidades)
Ld>65 dB(A)	98,1	134
Le>65 dB(A)	98,2	140
Ln>55 dB(A)	107,3	160

Calidad química del aire.—Para caracterizar la calidad química del aire en la situación actual se han realizado dos tipos de análisis. Por un lado, el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes (NO_x , CO , SO_x , HC y PM_{10}) de origen aeroportuario para el último año completo disponible (año 2007) y, por otro, se ha modelizado el transporte y dispersión de distintos contaminantes en la atmósfera estimándose los siguientes niveles de concentración: medias anuales para NO_x , HC y PM_{10} , máximas diarias de SO_x y PM_{10} , máximas octohorarias de CO y máximas horarias de NO_x y SO_x en las zonas urbanas del entorno aeroportuario. Asimismo, en el EsIA se aporta de manera gráfica las curvas de isoconcentración de las medias anuales de NO_x , PM_{10} y HC . Para la elaboración de dichos análisis se ha utilizado el software emissions and dispersion modeling system (EDMS) versión 4.5., desarrollado específicamente para aeropuertos por la FAA y las Fuerzas Aéreas de Estados Unidos (USAF). Las fuentes consideradas en este estudio han sido aeronaves, vehículos de apoyo en tierra, en aparcamientos y accesos al aeropuerto, unidades auxiliares de energía y fuentes estacionarias.

Del análisis de los resultados se extrae la conclusión de que, para todos los contaminantes estudiados, las concentraciones obtenidas fuera del recinto aeroportuario se encuentran muy por debajo de los límites establecidos por la legislación, en donde el valor máximo de la mayoría de contaminantes se ha registrado en O Bosque. Asimismo, se han utilizado los datos procedentes de la red de control y calidad del aire de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, donde tres estaciones se sitúan en el entorno de los municipios del aeropuerto. En el caso concreto de dos de estas estaciones, A Grela y A Coruña, no se dispone de los datos de contaminación por benceno para el año 2006 al no aparecer publicados.

Patrimonio cultural. En las proximidades al aeropuerto a partir de lo expuesto por el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Culleredo y en las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento Provincial (NCSPP), se han identificado los siguientes elementos del patrimonio cultural:

Principal elemento del conjunto	Nivel de protección
Pazo de Culleredo	BIC, PGOU Culleredo: PE, NCSPP A Coruña.
Casa das de Ferrer.	BIC, NCSPP A Coruña.
Cruceiro en las inmediaciones de la Parroquia de San Estebo	BIC.
Hórreo 1 en O Curro.	BIC.
Hórreo 2 en O Curro.	BIC.
Hórreo 3 en O Curro.	BIC.
Casa Grande dos Carunchos.	-
Vivienda tradicional en O Curro	-
Quinta Outeiro	-
Antigua escuela de niños	-
Hórreo 4 en O Curro.	-
Casas dos Lembeye o Pazo de Liñares.	BIC, NCSPP A Coruña.
Iglesia Parroquial de San Estebo	PGOU Culleredo.
Piedra abaladoira	PGOU Culleredo.
Sepulcro romano triangular en las inmediaciones de San Estebo	PGOU Culleredo.
Cruceiro del Cementerio de la iglesia de San Estebo	-

BIC = Bien de Interés Cultural.

PGOU= Plan General de Ordenación Urbana.

NCSPP= Normas Complementarias y Subsidiarias del Planeamiento Provincial.

Además, el municipio de Culleredo y en concreto el núcleo de Tarrío se encuentra dentro de una de las parroquias pertenecientes al Camino Inglés del Camino de Santiago, constituyendo éste un bien de dominio público incluido en la categoría de territorio histórico.

Socioeconomía y planeamiento urbanístico.—El ámbito de estudio pertenece al término municipal de Culleredo, en el que el conjunto de sus doce parroquias presenta una población de unos 26.700 habitantes (algo dispersa y concentrada fundamentalmente al norte por la presencia de nuevas urbanizaciones), una superficie de 62,3 km² y una densidad de población de 428,7 hab./km², inferior a la media de la comarca de A Coruña y cuatro veces mayor a la de la Comunidad Autónoma de Galicia.

La actividad económica se caracteriza por una fuerte terciarización con pequeñas y medianas empresas dedicadas a la construcción y los servicios. El comercio es la actividad que más empleo proporciona seguido de la industria, que cuenta con un total de 2000 empresas; el sector primario es escaso, estando orientado a cultivos de autoconsumo, a la ganadería y a la explotación maderera.

El municipio de Culleredo está regulado por el PGOU de 1987 que se encuentra en fase de revisión para adaptarlo a la normativa urbanística autonómica. En él se clasifica al aeropuerto como SGA, el cual se encuentra bordeado por una franja de suelo no urbanizable de protección de infraestructuras. Al sureste del aeropuerto se localiza, junto al río Rego de Regueira, una zona clasificada como suelo no urbanizable de protección especial de riberas y cauce. Otros usos del suelo presentes en el espacio de estudio, además del urbano, son los suelos no urbanizables no protegidos de masas forestales (al oeste del aeropuerto), de núcleo (espacios no urbanos) y de régimen normal (al este y al oeste del aeropuerto) y el suelo urbanizable no programado localizado en el extremo noroeste del SGA.

3. Resumen del proceso de evaluación

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) Entrada documentación inicial.—Con fecha 7 de noviembre de 2006, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.—Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 16 de enero de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en 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 Rural de la Xunta de Galicia.	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia.	—
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	—
Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta De Galicia.	—
Secretaría General para el Turismo. Consejería de Cultura y Turismo. Xunta de Galicia.	X
Ayuntamiento de Arteixo.	—
Ayuntamiento de Bergondo.	—
Ayuntamiento de Betanzos.	—
Ayuntamiento de Cambre.	X
Ayuntamiento de A Coruña.	—
Ayuntamiento de Culleredo.	X
Ayuntamiento de Oleiros.	X
Ayuntamiento de Sada.	—
SEO/BirdLife.	—
Ecologistas en Acción.	—

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

Espacios naturales protegidos.—Según indica el Ayuntamiento de Oleiros en su contestación, a menos de 10 km de la actuación existen dos espacios naturales protegidos: Costa de Dexo, zona de especial protección de los valores naturales, y Seixo Branco, un monumento natural.

Vegetación.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia considera que la zona de actuación, debido a su grado de antropización, no contiene valores naturales especialmente relevantes ni comunidades vegetales o faunísticas singulares.

Por otra parte, la Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia señala que las actuaciones previstas en el proyecto no afectarán a ninguna superficie incluida en Montes de Utilidad Pública.

El Ayuntamiento de Oleiros indica que las especies más abundantes en las entradas a caminos de fincas particulares son el *Populus nigra* (chopo negro), *Quercus robur* (carballo) y *Robinia sp.* (robinias), entre otros. También anexa un inventario municipal de una serie de ejemplares de árboles que están incluidos en él por su porte, o bien por su interés natural o ambiental.

Hidrología y suelos.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, señala en su informe que la ocupación del suelo por el terraplén necesario para la ampliación de la pista de vuelo afectará a la red hidrográfica; por este motivo, se deberá analizar la afección a la misma, así como a las líneas de drenaje natural del terreno y al régimen de escorrentía superficial. Se valorará la posible afección a fuentes, manantiales o acuíferos existentes en la zona, así como a la red hidrológica por vertidos procedentes de las obras.

El Ayuntamiento de Oleiros, por su parte, adjunta con su contestación un inventario de los cursos fluviales próximos a la zona de estudio: río Xentiña, río Salgueirla, río da Agueira, río de San Pedro, Fonte de Ouro, río da Cova y río da Gándara.

Por último, la Subdirección General de Vida Silvestre de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señala que deberá especificarse el origen de las tierras para la construcción del terraplén.

Calidad física del aire.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental señala en su informe que la ampliación de la pista producirá un aumento de las emisiones sonoras,

tanto en la fase de obras como de explotación, debido a la realización de las distintas actuaciones y al aumento del tráfico aéreo.

Por otra parte, la Subdirección General de Vida Silvestre de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señala que el estudio de impacto ambiental deberá incluir un estudio completo del ruido en la situación actual y una estimación para la fase de explotación del aeropuerto de A Coruña tras la ampliación prevista.

Por último, el Ayuntamiento de Culleredo considera necesario tener en cuenta la afección acústica producida por el proyecto.

Calidad química del aire.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia indica que el principal impacto sobre este elemento del medio serán las emisiones de polvo y gases en la fase de construcción y explotación.

Patrimonio cultural. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia indica que se deberá llevar a cabo un estudio específico cuyo fin sea valorar el impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, que incluirá una prospección arqueológica de la zona que se verá afectada por las obras y de un ámbito de 200 m desde el límite exterior de las mismas. El proyecto deberá ser desarrollado por técnicos arqueólogos y sus resultados remitidos a esa Dirección General.

Socioeconomía.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, señala que algunas de las actuaciones de reposición de servicios que se mencionan en la documentación, como las relativas a carreteras o líneas eléctricas, podrían estar sometidas a evaluación de impacto ambiental, o a valoración y decisión por parte del órgano ambiental.

La Dirección General de Turismo de la Consejería de Innovación e Industria de la Xunta de Galicia considera que la actuación no tiene un efecto destacado sobre el turismo específico de la zona.

Según el Ayuntamiento de Culleredo, la zona donde se ubica el aeropuerto está actualmente en un proceso de reordenación de los planes urbanísticos.

Residuos.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, destaca en su informe la generación de residuos como uno de los principales impactos de la actuación.

Alternativas.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, indica que el análisis de alternativas realizado en la documentación ambiental es adecuado, habiéndose seleccionado la que menor impacto produce en cuanto a ocupación de suelo y expropiación de terrenos, siendo además la densidad de viviendas e infraestructuras menor en la alternativa elegida.

Medidas preventivas.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, señala que se deberán adoptar las medidas protectoras y correctoras adecuadas para minimizar los impactos producidos por el proyecto, en particular medidas de integración paisajística del terraplén a construir. Además, se deberá incluir en el estudio de impacto un plan de vigilancia ambiental (PVA) para los factores ambientales más relevantes.

Por último, el Ayuntamiento de Oleiros considera que no es previsible que el proyecto suponga mayor impacto sobre este municipio, más allá del aumento en la frecuencia de los vuelos.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 26 de marzo de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el EsIA.

b. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública. Resultado.—El EsIA del proyecto fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA, en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE), número 91, de 14 de abril de 2009.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha 13 de noviembre de 2009, AENA remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM el expediente completo, el cual comprendía el EsIA y el resultado de la información pública del mismo.

Simultáneamente, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, AENA solicitó informe a las administraciones afectadas, que previamente habían sido consultadas, en relación al estudio de impacto ambiental del proyecto, de las que remitieron informe la D. G. de Conservación de la Naturaleza de la Consejería del Medio Rural de la Xunta de Galicia, los Ayuntamientos de Culleredo, Cambre y Oleiros.

Durante este proceso se han recibido 13.547 alegaciones: 4 pertenecen a partidos políticos, 6 a asociaciones (1 de ellas firmada por 7.200 personas y otra por 68), 6.226 de particulares distribuidas en 19 modelos de alegaciones distintos, y, el resto, son alegaciones individuales.

Entre los aspectos más destacados contenidos en las contestaciones recibidas se encuentran los siguientes:

Vegetación.—El Ayuntamiento de Culleredo señala que se van a producir impactos sobre la vegetación en las zonas de préstamo, al haberse eliminado la mayor parte de los horizontes edáficos en el movimiento de tierras.

Hidrología.—El Ayuntamiento de Culleredo, la asociación ecológica para la defensa de Galicia (ADEGA), la Comunidad Civil para la traída de aguas desde Culleredo a la Hermida y la Cofradía de pescadores de A Coruña consideran que, debido al movimiento de tierras necesario para la ejecución de la obra, se aumentará la escorrentía superficial y se modificará la calidad del agua, provocando un incremento de sedimentos a través de la red fluvial que podrá llegar hasta la ría do Burgo. Además, según indica el Ayuntamiento de Culleredo, en la fase de explotación se podrían producir inundaciones en su término municipal debido al aumento del volumen de aguas pluviales en los cursos próximos. El promotor señala que, en el EsIA, se reconoce el impacto que el movimiento de tierras tendrá sobre los factores ambientales del entorno e incluye una serie de medidas protectoras y correctoras para minimizar estas afecciones.

La Comunidad Civil para la traída de aguas desde Culleredo a la Hermida apunta que el proyecto producirá un impacto sobre el acuífero del que esta comunidad extrae las aguas, situado en el monte de San Miguel; esta Comunidad, además, considera que una serie de derechos de captación de aguas se verán afectados por el proyecto. La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica que el proyecto evite la afección a las redes de escorrentía. El promotor señala que todas las indefiniciones que pudiese tener el estudio informativo en relación con la hidrología serán solventadas en el proyecto definitivo.

Suelos. Préstamos.—El Ayuntamiento de Culleredo considera que no se han evaluado correctamente los impactos debidos al importante volumen de préstamos necesarios. Además, este ayuntamiento, indica que no tiene constancia de la tramitación de ningún documento previsto en la Ley 10/1995, de ordenación del territorio de Galicia, que dé cobertura a las actuaciones previstas fuera de la zona de servicio del aeropuerto. Según el mismo escrito, el ayuntamiento tampoco tiene constancia de que se haya solicitado autorización autonómica previa para la realización de los movimientos de tierra de suelos clasificados como rústicos de especial protección forestal y protección ordinaria, conforme exige el régimen de usos y autorizaciones previsto en los artículos 33 a 41 de la Ley 9/2002 de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia.

El Ayuntamiento de Oleiros, por su parte, señala que en el EsIA no hay datos geológicos suficientes que se hayan obtenido sobre el terreno para elaborar el proyecto constructivo, ya que, por motivos administrativos, únicamente se hicieron estudios geotécnicos de la zona de ampliación de la pista en el 10% de la superficie afectada, por lo que no se han

evaluado correctamente los posibles impactos sobre el suelo, hidrología subterránea, e infraestructuras y servicios. El promotor vuelve a responder en este caso que todas las indefiniciones que pudiese tener el estudio informativo serán solventadas en el proyecto definitivo.

Varios particulares alegan que los movimientos de tierras necesarios para el proyecto pueden producir impactos sobre el territorio de Culleredo y, en concreto, sobre los montes San Miguel, Runs, Coto de Fontemaior y Monte Costa. Además, se afectará a una gran superficie de masas forestales y cultivos, con pérdida de hábitats naturales para la fauna, debido a la extracción de tierras de préstamo. A este respecto, el promotor reitera que, en el EsIA, se ha reconocido la importancia del impacto del movimiento de tierras y y ha propuesto una serie de medidas correctoras para mitigarlo.

Calidad física del aire.—El Ayuntamiento de Culleredo señala en su alegación que en el EsIA no se valora la afección acústica de los trabajos de préstamo de tierras (voladuras y transporte desde los préstamos a la obra), ni se han contemplado medidas correctoras para evitar molestias a la población. En alegaciones particulares, también se trata este tema, debido a la larga duración de las obras que se desarrollarán en periodo nocturno (2 años). Por otra parte, el Ayuntamiento de Cambre y varios particulares señalan que se deberían instalar paneles antirruído y zona arbolada tanto en los límites de la pista del aeropuerto, como en las zonas de obras y nuevos viales construidos para el paso de maquinaria pesada, de forma que se mitiguen estas afecciones. El promotor contesta que estos impactos han sido valorados en el EsIA, y se han establecido medidas protectoras y correctoras para minimizarlos.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Culleredo indica que en el EsIA no se prevé la instalación de una estación de medición de ruido y seguimiento de trayectorias de vuelo, ni se facilitan todos los datos utilizados o introducidos en el programa INM, por lo que no se puede constatar su corrección; además, este ayuntamiento añade que no se ha llevado a cabo una medición del ruido real que origina el aeropuerto. Por último, este organismo incluye en su alegación una evaluación del nivel sonoro exterior en las inmediaciones del aeropuerto de Culleredo realizado por una empresa homologada por la Xunta de Galicia. El promotor señala que, en el análisis de afección acústica realizado en el EsIA, se concluye que se producirá, comparando la situación futura con la actual, una reducción en la extensión de la afección acústica sobre viviendas durante los periodos día y tarde, tanto a medio como a largo plazo. Por estas razones, no se ha previsto, de momento, la necesidad de disponer de estaciones permanentes de monitorado de ruido. Por otra parte, el análisis de la afección acústica se realiza con un modelo matemático de la FAA, que no refleja una operativa concreta sino que responde al diseño de un escenario medio, partiendo de la totalidad de los datos que inventarían la situación operativa del escenario de cálculo; las mediciones in situ se realizarán cuando la obra esté ejecutada.

En varias alegaciones de asociaciones y particulares, así como en la enviada por el Ayuntamiento de Cambre, se señala que, motivado por la ejecución del proyecto, habrá un aumento de las edificaciones afectadas por ruido, sin que se haya realizado un inventario pormenorizado de las mismas, ni presentado las medidas necesarias para minimizar la afección acústica en el interior de las viviendas. Además, varios particulares envían un plano en el que se localizan sus respectivas viviendas, solicitando que sean incluidas en el Plan de aislamiento acústico (PAA). El promotor indica que, en el EsIA, se recoge un PAA, que en el momento de su redacción, con la colaboración de los municipios afectados, realizará el inventario pormenorizado de las edificaciones afectadas. Además, AENA ha adoptado el compromiso de incorporar el concepto de enfoque equilibrado, impulsado por la OACI, que establece las siguientes áreas de actuación: reducción del ruido en el origen, planificación y gestión del territorio, mejoras en los procedimientos operacionales y restricción en las operaciones, para todos los aeropuertos de la red que gestiona, con el fin de minimizar la afección acústica sobre el entorno.

El Ayuntamiento de Cambre añade en su alegación que se deberían aprobar las necesarias normas de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido referentes al aeropuerto de A Coruña, que establezcan las medidas que deberán ser adoptadas por

esta infraestructura en el cumplimiento de su obligación de control y vigilancia del tráfico aéreo para producir las mínimas molestias a los vecinos. El promotor responde en este caso que, debido a que en la situación futura habrá una reducción en la extensión de la afección acústica sobre viviendas, no se prevén medidas adicionales al PAA recogido en el EsIA.

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica que la propuesta de operar únicamente por la cabecera 22 no coincide con los criterios empleados para estimar las isófonas, y que al no calcularse los niveles sonoros máximos, debe justificarse la no duplicación del número máximo de operaciones hora. El promotor indica que el proyecto no aumenta la capacidad operacional del campo de vuelos, sino que permite que aeronaves con mayor peso de despegue puedan operar en el aeropuerto sin restricciones en la carga de pago que despegarían por la cabecera 22, no afectando a la distribución de cabeceras para el resto de aeronaves.

Calidad química del aire.—El Ayuntamiento de Culleredo y ADEGA, junto con varios particulares, señalan que debido a la ejecución del proyecto se producirá un aumento de la contaminación química del aire. El ayuntamiento citado, además, indica que no considera correcta la evaluación de la situación previa debido a que se han tomado valores de estaciones ubicadas en A Coruña y Carral, puntos en los que no existe ningún aeropuerto. El promotor responde que se ha realizado una modelización de la contaminación atmosférica en el entorno del aeropuerto como consecuencia de las actividades que se realizan en él, utilizándose los parámetros meteorológicos de los últimos 10 años, obtenidos de la estación meteorológica situada en el propio aeropuerto.

Paisaje. ADEGA, el Grupo Izquierda Unida de Cambre y varios particulares señalan que existirá una afección al medio perceptual debido a la remoción de tierras prevista en los montes. Además, esta asociación y la D. G. de Conservación de la Naturaleza señalan que en el EsIA no figura un estudio de impacto e integración paisajística del proyecto que debería haberse realizado según el artículo 11.1 de la Ley 7/2008, de 7 de julio, del Paisaje de Galicia. El promotor responde que la citada Ley es posterior al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto. Por este motivo, los requisitos que contiene su artículo 11 no formaban parte específica del documento de alcance enviado a AENA por la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM. No obstante, el EsIA contempla el análisis del paisaje y de los impactos del proyecto sobre el mismo.

Clima.—El Ayuntamiento de Culleredo señala que la retirada de las tierras hasta completar los más de 4 millones de m³ de préstamos necesarios para el proyecto en montes cercanos, (entre ellos Monte Costa que ya fue empleado para el aporte de material utilizado en otras obras del aeropuerto), provocaría variaciones en los vientos y llegada de humo procedente de la central térmica de Meirama. Además, según este organismo, los vientos predominantes en el área de estudio son del nordeste y suroeste, por lo que, si se produjese una rebaja en los montes que protegen el valle en donde se encuentra Culleredo, la zona pasaría de estar en un área resguardada a encontrarse en una zona de corrientes de viento, al no quedar amparada por ningún obstáculo natural. Una alegación procedente de un particular coincide con estas afirmaciones, señalando además los posibles problemas de seguridad que podrán producirse en las aeronaves derivados de los efectos anteriormente descritos.

Patrimonio cultural.—El Ayuntamiento de Culleredo incluye en su alegación los elementos del patrimonio cultural de este municipio que se verán afectados por el proyecto, tanto directa como indirectamente, algunos de los cuales no han sido incluidos en el EsIA, entre los que se encuentran 3 hórreos y una vivienda tradicional en O Curro, la Casa Grande dos Carunchos y la Quinta Outeiro. Este ayuntamiento señala, además, que no se ha realizado un correcto estudio del patrimonio cultural como se le indicaba en la fase de consultas previas desde el organismo competente.

Varios particulares muestran su oposición a la obra, dado que consideran que, en la zona de actuación, el valor del patrimonio cultural es de gran importancia, además de que no existen áreas adecuadas que puedan satisfacer los requerimientos para reubicar los elementos que forman parte de este patrimonio sin que se produzca un impacto en ellos de carácter irreversible.

Impacto socioeconómico.—El Ayuntamiento de Culleredo señala que van a desaparecer más de 130 empleos directos debido a la eliminación de la fábrica Grafoplas. Además, según un alegante particular, se expropiará un almacén que constituye el domicilio social de la empresa Calviño Sport, S.L., que proporciona empleo directo a 3 trabajadores. Por otra parte, la cofradía de pescadores de A Coruña, señala que el proyecto puede afectar negativamente a la actividad marisquera; según esta cofradía, en el EsIA no aparecen identificados los bancos marisqueros y los productos de la ría do Burgo, en la que existe una actividad productiva y comercial que ocupa directamente a 150 mariscadores de esta agrupación.

El Ayuntamiento de Culleredo añade, por otra parte, que el proyecto supone la expropiación en torno a 46 viviendas y la desaparición del asentamiento de O Curro, cuya historia se remonta a la alta edad media.

El Ayuntamiento de Oleiros, indica que no se ha evaluado el impacto del crecimiento de la actividad aeroportuaria sobre el tráfico en el entorno y accesos al aeropuerto. El ámbito para tratar este tema, según señala el promotor, es el Plan Especial, pues en él se incluyen las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte.

Varios particulares señalan que sus viviendas se verán afectadas por el proyecto, solicitando indemnizaciones por daños y perjuicios debidos a la depreciación de sus viviendas. Asimismo, un particular señala que se eliminará un colegio. El promotor señala que, como se ha indicado anteriormente, está prevista la redacción de un PAA con la colaboración de los municipios afectados, que incluirá un inventario pormenorizado de las edificaciones afectadas.

Medidas.—La Dirección General de Conservación de la Naturaleza recomienda la aplicación de diversas medidas cautelares y correctoras relacionadas con la gestión de los movimientos de tierras, de las aguas residuales, de los residuos generados, así como para minimizar la afeción sobre vegetación, fauna y paisaje. Estas medidas deberán definirse a nivel de proyecto, estar presupuestadas, integradas en el Plan de Obra y ser objeto de seguimiento. El Promotor indica que todas estas medidas bien están ya recogidas en el EsIA, bien se aplicarán durante la ejecución del proyecto.

Alternativas.—La Asociación Ecológica para la Defensa de Galicia señala que en el proyecto no se contempla la alternativa 0 o de no actuación.

Justificación del proyecto.—El Ayuntamiento de Culleredo, ADEGA, la Asociación de vecinos O Noso Burgo, el Bloque Nacionalista Gallego de A Laracha, Cerceda y Areixo y varios particulares señalan que la justificación del proyecto incluida en el EsIA es deficiente. Además, estos alegantes, no consideran adecuado utilizar los datos del año 2007 para el cálculo de la previsión del crecimiento del tráfico esperado para los años 2014 y 2020, ya que se ha producido un decrecimiento generalizado de operaciones en los años 2008 y 2009 y, además, en el año 2014 ya estará en funcionamiento el tren de alta velocidad hasta A Coruña. También, se indica en varias alegaciones que existe un aeropuerto internacional a 30 minutos del aeropuerto de A Coruña (el aeropuerto de Santiago), por lo que no les parece justificable este proyecto. El promotor responde que el objetivo en el que subyace la justificación del proyecto es permitir que aeronaves con mayor peso de despegue puedan operar en el aeropuerto sin restricciones en la carga de pago, por lo que no se pretende un aumento de la capacidad operativa. Sin embargo, con esta opción, se puede conseguir aumentar el número de destinos, añadiendo nuevas rutas que actualmente son inviables, como es el caso de los vuelos interoceánicos. Por otra parte, AENA indica que el motivo por el que se ha producido un decrecimiento en las operaciones en los últimos años tiene carácter coyuntural, debido a la crisis económica, por lo que la utilización de cifras obtenidas en una época anormalmente bajas se considera menos adecuada que las series obtenidas hasta el año 2007.

Tramitación del expediente.—El Ayuntamiento de Culleredo considera que el anuncio de información pública del EsIA debería anularse, por varios motivos: en primer lugar, debido a que AENA no ostenta la condición de órgano sustantivo competente para iniciar

el procedimiento de información pública y, en segundo lugar, debido a que han pasado más de 2 años (plazo establecido en el artículo 10 del RDL 1/2008 para la caducidad del expediente) desde la fecha de salida de la notificación efectuada por el órgano ambiental sobre el nivel de detalle del EsIA y sobre las contestaciones formuladas a las consultas efectuadas, y la exposición pública. El retraso producido, de unos días, fue como consecuencia de la posible coincidencia de la fecha de exposición pública con días vacacionales.

Plan Director.—El Ayuntamiento de Culleredo indica que las alternativas incluidas en el EsIA contravienen al Plan Director ya que éste señala como una de las principales actuaciones para absorber el crecimiento previsible del tráfico, la ampliación del campo de vuelos en 500 m, junto una calle de rodadura y una calle de salida rápida. En cambio, en el proyecto sólo se va a ejecutar la ampliación de la pista. Según el promotor la actuación prevista, en caso de que suponga una modificación del Plan Director no afecta a ninguno de sus elementos esenciales.

Por otra parte, este mismo ayuntamiento, señala que el límite de las actuaciones del proyecto excede el límite de la zona de servicio del aeropuerto aprobada, a lo que el promotor contesta que una vez se apruebe el proyecto constructivo se procederá de acuerdo con lo dispuesto en la legislación urbanística aplicable.

El Ayuntamiento de Oleiros, el Bloque Nacionalista Gallego de A Laracha, Cerceda y Areixo y varios particulares indican que existen diferencias entre la servidumbre acústica del aeropuerto expuesta en el Plan Director y la huella acústica presentada en el EsIA. Por otra parte, varias alegaciones presentadas por particulares piden al promotor que se determinen las nuevas servidumbres aeronáuticas que afectan a la clasificación y calificación de usos del suelo, que limitan o eliminan las futuras construcciones en las zonas afectadas y que estimen la cuantificación económica para indemnizar a los afectados.

El promotor contesta a estas alegaciones que las diferencias a las que se refieren se deben a la utilización de distintos años base y años horizonte en uno y otro caso, a distintas composiciones de flota y a la actualización a 2007 de las previsiones de crecimiento del tráfico de pasajeros y aeronaves. Añade que, en el momento presente, siguen siendo vigentes las huellas acústicas incluidas en el Plan Director a los efectos de señalamiento de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante, singularmente en lo que se refiere a sus repercusiones en el planeamiento territorial.

Servidumbres. Varios particulares indican que no se han evaluado los impactos derivados de las servidumbres de limitación de alturas y de emisiones radioeléctricas en terrenos colindantes al aeropuerto. En relación a este tema, el promotor señala que las instalaciones aeroportuarias que emiten radiaciones radioeléctricas se encuentran protegidas por perímetros de seguridad cuyo objetivo es prever tanto el acceso no autorizado como la posible afección a la población.

Aeropuerto urbano. Varias alegaciones expresan su deseo de que el aeropuerto se nombre aeropuerto urbano, limitando sus horarios de funcionamiento. El promotor señala que el aeropuerto de A Coruña no cumple con los requisitos necesarios para ser declarado aeropuerto urbano, por lo que no es posible instar un procedimiento de declaración como tal.

c. Fase previa a la declaración de impacto:

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 24 de febrero de 2010, a la vista del resultado de la información pública, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor información complementaria relativa a los siguientes aspectos:

Justificación de la necesidad del proyecto.

Determinación del número de viviendas afectadas por el PAA.

Determinación de viviendas afectadas durante las obras en periodo nocturno, especificando medidas previstas para mitigar estos impactos.

Planificación de la ubicación de los préstamos y vertederos, con detalle de las posibles vías de comunicación para el transporte de materiales para la construcción.

Estudio de afecciones sobre el patrimonio cultural.

Afección al medio hidrológico de la zona de actuación.

Medidas para evitar afecciones sobre la actividad del marisqueo de la zona.

Con fecha 5 de marzo de 2010, dado que la información adicional aportada por el promotor no incluía todos los aspectos solicitados por esta Subdirección General, se solicitó de nuevo a AENA lo siguiente:

Justificación del proyecto.

Determinación de viviendas afectadas durante las obras en periodo nocturno.

Afección al medio hidrológico de la zona de actuación.

Movimiento de tierras. Análisis de las repercusiones ambientales y posible afección a la climatología de la zona. Además, deberán especificarse los caminos de acceso al lugar de actuación.

Respuesta relativa a los posibles derechos mineros existentes, por parte de la Dirección General de Industria, Energía y Minas.

Aportar datos sobre excedentes de obras civiles próximas (línea de alta velocidad A Coruña-Vigo y autovía A-6).

Con fecha 25 de mayo de 2010, la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, envió un fax al promotor solicitando información complementaria sobre cuatro aspectos fundamentales relacionados con la actuación; en concreto, justificación del proyecto, préstamos y traslado de tierras durante las obras, patrimonio cultural y medio hidrológico. Asimismo, este Departamento comunicó a AENA la necesidad de asumir las medidas establecidas por los órganos competentes en cada materia.

El promotor, con fecha 9 de septiembre de 2010, envió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM la información complementaria solicitada.

b) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.—La Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó a la Subdirección General de Protección del Patrimonio Cultural de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia un informe acerca de las posibles afecciones sobre el patrimonio cultural que el proyecto podría acarrear, adjuntando el estudio específico realizado por el promotor, tras la solicitud de documentación complementaria mencionada en el apartado anterior.

Con fecha 22 de abril de 2010, se reitera esta petición de informe; si bien, esta vez el escrito se dirige directamente a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.

El día 29 de abril de 2010, se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental el informe solicitado.

c) Consultas a Departamentos de la Xunta de Galicia.—Como consecuencia de la petición de información complementaria de fecha 25 de mayo de 2010, AENA elabora sendos documentos que son presentados a la D.G. de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia y a Aguas de Galicia, en una reunión efectuada el 16 de julio de 2010. Estudiando esta documentación, las dos Administraciones afectadas por el proyecto remiten al promotor dos informes en los que se recogen una serie de requerimientos para completarla. Posteriormente, el promotor elaboró dos nuevos documentos con la información solicitada, que fueron enviados a las Consejerías competentes de la Xunta de Galicia.

Con fecha 16 de agosto de 2010, tiene entrada en AENA un informe de Aguas de Galicia en el que se indica que la información complementaria remitida por el promotor da respuesta a los requerimientos realizados por este Organismo. Por otra parte, señala que se debe contar con la autorización expresa del Organismo de Cuenca para la ejecución del proyecto, que las obras de drenajes se dimensionarán siguiendo las especificaciones del informe emitido por esta Administración, y que el punto de vertido de pluviales deberá contar con la correspondiente autorización de vertido a la red fluvial.

Asimismo, con fecha 8 de septiembre de 2010, tiene entrada en AENA informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia en AENA, en el que se informa favorablemente sobre el proyecto, señalando que el promotor ha dado cumplimiento a los aspectos requeridos, en lo relativo a los niveles de protección de los elementos, las consideraciones particulares sobre cada uno de ellos y las medidas correctoras a adoptar en cada caso.

Con fecha 9 de septiembre de 2010, el promotor remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM los informes anteriormente mencionados.

4. Integración de la evaluación

a. Impactos significativos de la alternativa elegida.—Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. Espacios naturales protegidos. El EsIA indica que ningún espacio natural incluido en la Red Natura 2000 ni en la Red de Espacios Protegidos de Galicia se verá afectado directamente por la ampliación de la pista del aeropuerto. Tampoco existirá afección sobre los hábitats de interés comunitario, puesto que la explotación de las zonas de préstamo cercanas a los mismos y propuestas en el EsIA no se considera viable por el órgano ambiental.

Vegetación.—En el EsIA se describen las actuaciones que son susceptibles de causar impactos sobre este elemento: los trabajos de desbroce y despeje en la preparación del terreno, la sustitución de cubiertas de vegetación natural por superficies artificiales, la utilización de maquinaria de obra y la apertura de préstamos y vertederos. La ampliación del campo de vuelos, implica la eliminación de una superficie de 37.873 m² de masas arbóreas heterogéneas de *Castanea sativa* (castaño), *Acer pseudoplatanus* (falso plátano), *Quercus robur* (roble), *Pinus pinaster* (pino marítimo) y *Alnus glutinosa* (aliso), entre otras especies; 198.376 m² de superficie agrícola destinada a cultivos intensivos hortícolas y forrajeros; 132.822 m² de pastizal y un parque urbano de unos 9.600 m² que alberga especies ornamentales.

Para minimizar la afección sobre la vegetación existente, además de las medidas destinadas a la protección de la atmósfera posteriormente descritas, se conservará la vegetación que no sea estrictamente afectada por las obras y que se halle dentro de los límites de la zona de actuación. Además, se llevará a cabo la descompactación del suelo y reposición de especies en toda la superficie que haya resultado afectada por acciones de desbroce y despeje o por procesos de compactación del suelo.

Según el EsIA, para los ejemplares susceptibles de trasplante, los proyectos deberán establecer los criterios y condicionantes en la ejecución de los mismos que garanticen la mayor probabilidad de éxito. En relación a los árboles que se prevé sean talados por la ampliación del campo de vuelos, se llevará a cabo la reposición de los mismos, con pies de edad similar o cuya suma del conjunto de ejemplares reúna el total de la edad de los repuestos. Dicha reposición, según señala el promotor, se realizará, siempre que sea posible, en una zona situada dentro del SGA de acuerdo con la Dirección del aeropuerto, mediante la plantación de ejemplares autóctonos, evitándose las especies exóticas.

Por último, las actividades que puedan ocasionar riesgo de incendio en terrenos forestales o en su área de influencia, se ajustarán lo dispuesto en la Ley 3/2003 de prevención y defensa contra los incendios forestales de Galicia.

Fauna.—Las principales afecciones a la fauna en la fase de construcción se producen de forma directa por la alteración de los hábitats faunísticos y de las especies animales asociadas a ellos e, indirectamente, por el incremento de polvo, ruido y emisiones gaseosas ocasionadas por la maquinaria de obra, fundamentalmente durante el movimiento de tierras. Para minimizar estas afecciones, el promotor propone la planificación espacio-temporal de las actuaciones considerando la fenología de las comunidades animales presentes en el área de estudio, el trasplante de aquellos pies arbóreos que se vean afectados con el fin de reducir la pérdida de hábitat y fragmentación, la colocación del vallado perimetral del aeropuerto de forma previa a la eliminación del existente para evitar la entrada de vertebrados en el aeropuerto y la colocación de salvapájaros en tendidos eléctricos aéreos, entre otras medidas. Además, antes del inicio de las obras y para cada

una de las actuaciones proyectadas, un equipo especialista realizará una batida de fauna con el objeto de confirmar y/o determinar la presencia de las especies animales inventariadas en la zona del proyecto y, en función de ello, establecer las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas.

Durante la fase de explotación, los principales impactos sobre este elemento del medio se derivan de la hipotética colisión de las aves con las aeronaves, especialmente al situarse el aeropuerto junto a un medio acuático y por la presencia de especies de tamaño mediano y grande de carácter gregario, como es el caso de las gaviotas, anátidas y garzas. Asimismo, podrán producirse molestias sobre las poblaciones animales derivadas de la contaminación acústica, atmosférica y lumínica. Entre las medidas propuestas por el promotor para paliarlas, destacan la gestión de hábitats y un servicio de control de fauna que comience a desarrollar su actividad en las zonas que serán incluidas en el interior del aeropuerto en cuanto éstas sean expropiadas.

Hidrología.—En relación al mantenimiento de la calidad de las aguas superficiales durante la fase de construcción, los movimientos de tierras, el tránsito de maquinaria y las demoliciones de infraestructuras, entre otras, son acciones que podrán producir una alteración de la calidad de los cursos fluviales próximos al recinto aeroportuario, como se indica en la información complementaria enviada por el promotor. Para minimizar estos efectos, el promotor prevé la instalación de parapetos, entramados vegetales o muretes de contención, balas de paja o de sacos terreros que se fijarán al suelo mediante estacas, así como la ubicación de balsas de decantación que serán desmanteladas tras la finalización de las obras. Además, la localización de canteras y zonas de préstamo se hará de tal manera que no se afecte al sistema hidrológico: no se ocupará ni temporal ni permanentemente el cauce de los arroyos ni sus orillas y, en el caso de que existan caminos de obra que vadeen directamente los cursos de agua, se construirán pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso de la maquinaria de obra.

En la fase de operación, las modificaciones del relieve producidas como consecuencia de los movimientos de tierras producirán un aumento de la escorrentía superficial y alteración de las propiedades químicas de las aguas superficiales. Para paliar estos impactos, se propone la instalación de sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales, el establecimiento de zonas específicas impermeabilizadas para la limpieza y mantenimiento de la maquinaria y el tratamiento de las aguas de escorrentía y de las aguas pluviales contaminadas con hidrocarburos.

El promotor, en el último escrito remitido para dar respuesta a la petición de información complementaria, incluye una modelización hidráulica, tanto en la situación actual como en la futura, que justifica que la variación del comportamiento hidráulico del río debida a las actuaciones a realizar de relleno, no producirá graves afecciones. Asimismo, se destaca que en la zona de policía del Rego de Regueira, la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia plantea que se deberá contar con la autorización expresa del Organismo de Cuenca para ejecutar cualquier tipo de obra. En relación a las obras de drenaje, una vez analizada la variación de caudal que supondría la incorporación de las aguas pluviales a Rego da Regueira, se concluye que tanto para un periodo de retorno de 10 años como para uno de 500 años, no se producen afecciones importantes. No obstante, en el momento de redacción del proyecto constructivo, deberán dimensionarse las obras de drenaje siguiendo las especificaciones marcadas en el informe remitido el 15 de julio de 2010 por Aguas de Galicia. Finalmente, desde la Consejería anteriormente mencionada se recuerda que el punto de vertido de pluviales deberá contar con la correspondiente autorización de vertido a la red fluvial.

En el caso de la hidrología subterránea, el impacto más significativo que se puede producir, tanto en fase de ejecución como en fase de explotación, es la afección a las aguas por vertidos accidentales. Como medida preventiva, se ha propuesto la creación de una red, constituida por un entramado de 4 piezómetros. Otras medidas recogidas en el EsIA son: impermeabilización del parque de maquinaria, vigilancia en las zonas de almacenamiento de combustibles y tratamiento de las aguas pluviales recogidas en el aeropuerto, entre otras.

Suelo.—Las principales afecciones que se producirán sobre el medio edáfico en la fase de construcción se derivan de la modificación de las formas de relieve, la pérdida de suelos productivos y la alteración de las propiedades físicas y químicas del sustrato derivadas de las siguientes actividades de obra: despeje y desbroce, desmontaje y demoliciones de distintas estructuras, asfaltado y/o pavimentado de unos 40.000 m² de superficie, desplazamiento de la maquinaria, producción de residuos y, principalmente, la extracción de más de 4.000.000 m³ de tierras necesarios para la construcción del terraplén.

En el EsIA se enumeran las zonas de préstamos cercanas al aeropuerto donde el promotor pretendía obtener parte de estas tierras. Debido a los impactos derivados de su utilización, desde el órgano ambiental, y como se ha indicado en apartados anteriores, se instó a AENA a proponer alternativas para su obtención. Finalmente, el promotor realiza la siguiente propuesta, que se incluye en la última documentación aportada por el mismo:

Zona de préstamos	Volumen disponible (m ³)	Distancia a zona de obras	Tipo de material
Monte Costa	720.000	1,2	75% roca 25% suelo
Coto de Fontemaioir	1.440.000	1,0	
Monte Runs	600.000	2,6	
Autovía de acceso a A Coruña y ramal de enlace con el aeropuerto	400.000		
LAV A Coruña-Vigo	700.000		
Canteras	1.895.625	15-20	Gravas, Arenas, zahorra artificial.
Total	5.755.625		

El promotor propone la extracción de 1.440.000 m³ de tierras del monte «Coto de Fontemaioir» y 600.000 m³ del monte Runs. Quedan excluidos de la presente DIA ambos préstamos por su elevada repercusión ambiental.

Por otra parte, en la información complementaria enviada por el promotor con fecha 9 de septiembre de 2010, se establece un Protocolo de traslado de tierras que quedará incluido en el Proyecto Constructivo, compuesto por una serie de cláusulas de obligado cumplimiento por parte del contratista de la obra:

Los traslados consistirán, por un lado, en el transporte de tierras desde las canteras y préstamos autorizados hasta la zona de obra y, por otro, en el acarreo de los materiales procedentes de la excavación que se consideren no aptos para la ejecución de las obras.

Para los movimientos de tierra se utilizará exclusivamente maquinaria que pueda transitar por carreteras convencionales. El transporte se realizará mediante camiones bañera para el transporte de roca, y camiones volquete para el transporte de tierras desde el lugar de excavación o arranque hasta el lugar de empleo o vertedero.

Como medida de protección para el municipio de Culleredo, se utilizará de forma exclusiva el camino de tierra que discurre entre las inmediaciones del Monte Costa y la zona de actuación prevista para la creación del terraplén propuesto. Previo al inicio de las obras, se acondicionará la citada vía.

Las labores previas al acondicionamiento del camino incluyen despeje, desbroce, extendido de zahorra, compactación y riego de imprimación en toda su longitud. La anchura, en todo su recorrido, deberá ser suficiente para permitir el cruce de maquinaria de movimiento de tierras.

Los vehículos circularán principalmente en horario diurno.

Asimismo, para minimizar las afecciones sobre el suelo en la fase de construcción, el promotor asegura que se ubicarán las instalaciones y elementos auxiliares de obra en zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación, balizándose y señalándose toda la superficie de obras y no permitiéndose el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuos fuera de estos

lugares. Además, una vez finalizados los trabajos, se desmontarán y retirarán todas las instalaciones implantadas, restituyendo toda la zona ocupada y devolviéndola a su estado original.

Como resultado de las excavaciones a realizar el volumen de tierra vegetal extraída se espera, según el promotor, que sea de 28.533 m³. En el EsIA se asegura que se procederá a retirar, acopiar y mantener esta tierra para su posterior reutilización.

Con el fin de minimizar el impacto derivado del depósito de escombros procedentes de las demoliciones, especialmente de las originadas por la eliminación de las edificaciones del núcleo urbano de Culleredo, viales y construcciones diversas afectadas por la ampliación de la pista, se contemplará la posibilidad de su reutilización en la ejecución de las obras. En relación a la gestión de estos residuos generados durante la obra, se atenderá a lo dispuesto en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Por último, en la fase de operación, para evitar la pérdida de suelo por erosión una vez finalizadas las obras, los terraplenes serán repoblados con una cubierta vegetal o bien protegidos mediante mallas vegetales. Además, se prevé la restauración e integración paisajística de las posibles zonas de préstamo y caminos de obra.

Calidad física del aire.—Durante la fase de construcción, los impactos sobre la calidad acústica se derivan de las emisiones sonoras debidas a las actividades de obra (fundamentalmente nocturnas), entre las que destacan los movimientos de tierras y de maquinaria. Para minimizar estas afecciones el promotor propone: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE (modificada por la Directiva 2005/88/CE) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre; planificar las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma; realizar el cerramiento de los caminos de acceso a la obra con material rígido y fonoabsorbente.

En esta misma fase del proyecto, el promotor estima que el número de edificaciones que van a estar expuestas a niveles sonoros por encima de los objetivos de calidad acústica (55 dB(A) en periodo nocturno), asciende a más de 40. Para aplicar las medidas correctoras necesarias para minimizar este impacto, el promotor asegura que se realizará una comprobación y seguimiento de la afección acústica durante la obra desarrollando una campaña de mediciones, con el fin de inventariar los niveles de inmisión sonora existentes en el exterior de las viviendas, y elaborar posteriormente un informe que establezca la necesidad de implementar medidas.

Tal como se indicaba en el punto 2 de la presente Resolución, el EsIA ha realizado una modelización acústica de la situación previsible utilizando la versión 7.0 del software INM, para determinar las afecciones acústicas en la fase de operación del proyecto, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto, lo que permite determinar la afección a las edificaciones existentes en el entorno del aeropuerto. En la siguiente tabla, se recoge el número de viviendas expuestas a niveles que superan los objetivos de calidad fijados por la normativa vigente (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre) según ha estimado el promotor:

Viviendas expuestas			
Escenario	Ld 65 dB(A)	Le 65 dB(A)	Ln 55 dB(A)
Escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones (2014)	61	50	152
Escenario futuro (2020)	79	68	191

Asimismo, en la documentación complementaria enviada por AENA se recoge una estimación de las viviendas incluidas en las isófonas Ld 60 dB(A)-Le 60 dB(A)-Ln 50 dB(A), que definen el ámbito de aplicación del PAA que se llevará a cabo en el entorno del aeropuerto:

Isófona	Ld 60 dB(A)	Le 60 dB(A)	Ln 50 dB(A)
Número de viviendas	225	221	1.526

Las diferencias que se observan entre las dos envolventes calculadas se deben a dos circunstancias: Se ha efectuado un cambio en los criterios de cálculo empleados, considerándose un número de operaciones correspondiente al día medio esperado para el horizonte de simulación en lugar del 90% día punta, y se utilizan nuevos umbrales de calidad que delimitan la amplitud de la zona sobre la cual es preciso adoptar medidas de aislamiento.

Además de la ejecución del PAA, las medidas para minimizar la afección debida al ruido en la fase de operación, van orientadas a la reducción de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves en la fuente, a la ordenación y gestión del suelo y a la realización de procedimientos de reducción de ruido y restricciones operativas.

Calidad química del aire.—Según se indica en el EsIA, durante la fase de construcción la alteración química del aire puede tener dos orígenes: la emisión de partículas derivadas de los movimientos de tierras y las emisiones de contaminantes (CO, NO_x, HC y partículas) procedentes de los motores de combustión interna de la maquinaria de obra y vehículos de transporte. Para minimizar estos impactos, el promotor propone el control del transporte de escombros o materiales, la cubrición mediante lonas de los camiones que transporten áridos y escombros, el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, la revegetación de las superficies desnudas, la instalación de plataformas de lavado de ruedas y la limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h, entre otras medidas.

Para detectar los posibles impactos que pueden producirse bajo las condiciones de operatividad previstas a partir de la ampliación del aeropuerto de A Coruña, se ha llevado a cabo el cálculo de emisiones en el escenario de puesta en funcionamiento (2014) y en el escenario futuro (2020), así como un análisis de los niveles de inmisión medios generados sobre su entorno. Los contaminantes analizados son: CO, HC, NO_x, SO_x, PM₁₀ y CO₂, de la misma forma que se expone en el apartado 2 de la presente Resolución. Se han calculado las emisiones anuales de los siguientes compuestos para ambos escenarios, expresadas en toneladas/año:

Año	CO	HC	NO _x	SO _x	PM ₁₀	CO ₂
2014	88,08	10,33	81,27	8,61	1,94	22.433
2020	101,55	11,70	91,58	9,80	2,35	25.657

En la siguiente tabla se recogen los valores obtenidos en la simulación de los niveles de inmisión para el año 2014, así como los valores y umbrales vigentes a partir de 2010, de acuerdo con el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO₂, NO₂, NO_x, partículas, plomo, benceno y CO.

Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación (año 2014)	Máximos obtenidos en la simulación (año 2020)	Valores límite para la protección de la salud humana
CO octohorario.	6,83 µg/m ³ (1).	8,94 µg/m ³ (1).	10.000 µg/m ³
C ₆ H ₆ anual.	1,81 µg/m ³ (4).	1,98 µg/m ³ (4).	5 µg/m ³
NO ₂ anual.	17,73 µg/m ³ (2).	19,18 µg/m ³ (2).	40 µg/m ³
NO ₂ horario.	9,97 µg/m ³ (1).	9,90 µg/m ³ (1).	200 µg/m ³ (hasta 18 superaciones anuales).

Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación (año 2014)	Máximos obtenidos en la simulación (año 2020)	Valores límite para la protección de la salud humana
SO ₂ diario.	0,52 µg/m ³ (1).	0,49 µg/m ³ (1).	125 µg/m ³ (hasta 3 superaciones anuales).
SO ₂ horario.	2,74 µg/m ³ (1).	2,96 µg/m ³ (1).	350 µg/m ³ (hasta 24 superaciones anuales).
PM ₁₀ anual.	4,29 µg/m ³ (3).	4,71 µg/m ³ (3).	20 µg/m ³
PM ₁₀ diario.	0,28 µg/m ³ (1).	0,44 µg/m ³ (1).	50 µg/m ³ (hasta 7 superaciones anuales).

- (1) Máximo obtenido en uno de los 10 receptores simulados.
 (2) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la plataforma de estacionamiento de aeronaves.
 (3) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la plataforma de estacionamiento asistida por pasarela de aeronaves.
 (4) Valor máximo de la simulación, que corresponde a la zona de aparcamientos.

A partir de los datos obtenidos de las simulaciones y la legislación de referencia, se puede concluir que:

Para todos los contaminantes analizados, las concentraciones obtenidas de la simulación se encuentran por debajo de los límites establecidos por la legislación vigente.

En ningún caso se superan los límites de referencia en las zonas habitadas del entorno del aeropuerto de A Coruña.

Según el EsIA, durante la fase de operación, se aplicarán una serie de medidas recomendadas por la OACI y la FAA para la minimización de los impactos descritos, consistentes en: rodaje sin utilizar todos los motores; minimización del tiempo de espera de aeronaves; despegue con el menor porcentaje de potencia posible; configuración de mínima resistencia en la espera en el aterrizaje; perfil óptimo de aproximación en la fase de descenso; retraso del despliegue del tren de aterrizaje; restricción del uso de la reversa; cumplimiento de los pesos máximos de despegue (MTOW) y aterrizaje (MLW); planificación de trayectorias de los vehículos de apoyo en tierra.

Patrimonio cultural.—Se eliminarán para la ejecución del proyecto los elementos del patrimonio cultural enumerados en el apartado 2 de la presente Resolución. El promotor propone, como se indica en la documentación complementaria, para el caso de las edificaciones, desmonte de la estructura, traslado a un área lo más próxima posible a su ubicación original según indique la autoridad competente, y su restauración y rehabilitación. En cuanto al cruceiro de las inmediaciones de la iglesia de San Estebo y los hórreos, se hará la pertinente consulta al organismo competente para realizar el traslado de los mismos.

El promotor, en el último informe emitido para dar respuesta a la petición de información complementaria, integra una serie de medidas establecidas por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia en relación a los niveles de protección de los distintos elementos patrimoniales, las consideraciones particulares sobre cada uno de ellos y las medidas correctoras a aplicar en cada caso. Asimismo, incluye el informe resultado de la prospección arqueológica, etnográfica y patrimonial intensiva realizada de acuerdo a lo señalado por la Dirección General anteriormente mencionada.

Otros elementos serán afectados indirectamente por el paso de camiones y maquinaria durante la ejecución de las obras. El promotor propone su preservación mediante la aplicación de medidas de protección tanto al bien como a su entorno. Entre estos elementos, destacan la Iglesia de San Estebo, el Pazo dos Lembeye o Pazo de Liñares, que serán señalizados y balizados debido a su proximidad a la zona de obras. Además, se regará el camino de servicio que discurre próximo a la mencionada iglesia, comprobando que los camiones que transiten por el mismo, dispongan de la correspondiente lona de cubrición.

Con respecto al Castro de Cillobre (próximo a la zona de préstamo de tierras de Monte Costa) se realizará, de forma previa al inicio de las obras, una prospección arqueológica debidamente autorizada, con objeto de eliminar la posibilidad de presencia del sepulcro romano descrito en el PGOU.

Con carácter general, se vigilará en toda la zona de actuación la posible aparición de vestigios arqueológicos y culturales, para lo que se contará con la presencia de un arqueólogo que vigilará y valorará el hallazgo de restos arqueológicos, en el caso de que se produzca.

En relación al Camino Inglés, incluido en la red del Camino de Santiago, según la documentación complementaria enviada por el promotor, no se verá afectado directamente por las actuaciones proyectadas, ni se producirán modificaciones del paisaje anexo ni de las cuencas visuales y paisajísticas. Con respecto al núcleo de Tarrío, localizado al sur de la zona de actuación y perteneciente al Camino de Santiago, el efecto del talud proyectado para la ampliación de la pista reducirá la calidad ambiental y paisajística del entorno de forma moderada, ya que la afección se verá mitigada por la altitud a la que se encuentra esta población y la distancia al área de estudio.

Paisaje, territorio y usos del suelo.—La superficie afectada por el proyecto que excede los límites del SGA asciende a casi 45.000 m². El 66% de esta zona está clasificado como suelo no urbanizable de protección de infraestructuras; el 23%, es suelo urbano; el 10%, es de protección de riberas y cauces y, el 1% está clasificado como suelo no urbanizable de régimen normal.

La apertura de zonas de préstamos y el terraplén a construir son actuaciones que provocan una importante afección sobre el paisaje, por lo que el promotor propone que la inclusión en los proyectos constructivos de un anejo de integración ambiental y restauración paisajística de los suelos ocupados por instalaciones de obra, zonas de movimiento de maquinaria, vías de obra y vertedero y zonas de préstamos; la integración consistirá en la adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras.

Socioeconomía.—El proyecto requiere la expropiación de una superficie de 201.362 m². Se eliminarán 46 viviendas unifamiliares, la fábrica de Grafoplás, una carpintería y un colegio de educación infantil. El promotor realizará estas expropiaciones de acuerdo a la legislación vigente.

Por otra parte, y como se desprende de la documentación complementaria enviada por el promotor, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, la posible contaminación de las aguas derivada de la actividad aeroportuaria puede tener consecuencias negativas sobre las especies marisqueras presentes en la ría do Burgo, con la consiguiente repercusión sobre las cofradías que las explotan. No obstante, en esta misma documentación, se indica que la zona de posible afección está clasificada como zona C (los productos de estos lugares, antes de su puesta en el mercado, deben ser sometidos a un proceso de reinstalación durante un periodo prolongado de tiempo) debido a un exceso de concentración de microorganismos y a la presencia en sus sedimentos de sustancias contaminantes procedentes de vertidos incontrolados. Si bien, actualmente se están realizando diversas actuaciones para mejorar la calidad de la ría y los bancos marisqueros a través del Plan de Saneamiento Integral de la ría do Burgo; entre ellas, destaca la construcción de una depuradora y de un emisario en Bens. El promotor, por su parte, considera que la aplicación de las medidas destinadas a la protección del medio hidrológico que han sido enumeradas en el apartado correspondiente de la presente Resolución repercutirán positivamente en la preservación de la calidad de las aguas de la ría. Además, indica que, si fuese necesario, se implantarán estas medidas en la desembocadura del río Mero y otros canales de menor entidad que vierten directamente en la ría y propone medidas adicionales como la eliminación de las algas y el arado de los bancos para su oxigenación en la zona marisquera. Por último, AENA señala que el Instituto Tecnológico para el Control del Medio Marino de Galicia es el encargado de realizar un seguimiento periódico del estado de los bancos marisqueros, y, por tanto, el indicado para dar la voz de alarma en el caso que se observe una alteración en los bancos como consecuencia del exceso de sedimentos.

b. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
	Espacios naturales protegidos
Afección a hábitats de interés comunitario.	Localización de elementos de obra fuera del límite de hábitats. Señalización de la zona de obras y de los caminos de acceso.
	Vegetación
Eliminación de la vegetación.	Revegetación de la zona afectada por las obras. Trasplante de ejemplares. Cumplimiento de la legislación vigente en materia de incendios.
	Fauna
Alteración del hábitat por las obras. Afección a la avifauna por colisión.	Calendario de obras adecuado a la fenología de las especies. Colocación del vallado perimetral antes de eliminar el existente. Batida anterior a las obras para localizar especies afectadas. Servicio de control de fauna.
	Hidrología
Afección a la hidrología superficial y subterránea.	Instalación de elementos para la retención de los sedimentos durante las obras. Sistemas de separación y decantación de aguas pluviales. Red piezométrica. Prescripciones aportadas por Aguas de Galicia.
	Suelo
Modificación del relieve. Pérdida de suelo productivo. Contaminación edáfica.	Acopio de tierra vegetal y reutilización posterior. Delimitación de las zonas auxiliares de obras. Gestión adecuada de los residuos. Protección de los terraplenes. Protocolo de actuaciones.
	Calidad física del aire
Aumento de los niveles acústicos.	Fase de construcción: utilizar maquinaria con un nivel de potencia acústica acorde a los límites fijados por la legislación vigente; planificación de las actuaciones de obra y los caminos de acceso a la misma de tal forma que se minimicen las afecciones; cerramiento de los caminos de obra; etc. Fase de explotación: ejecución de un PAA; medidas propuestas por la OACI y la FAA.
	Calidad química del aire
Incremento de partículas y de contaminantes de origen aeroportuario.	Fase de construcción: medidas de control del transporte de tierras y escombros mediante cubrición con toldos; riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra; limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h, etc. Fase de operación: medidas propuestas por la OACI y la FAA.
	Patrimonio cultural
Afección directa e indirecta a elementos del patrimonio.	Desmante y restauración en otra zona de los elementos afectados directamente por el proyecto. Señalización y balizamiento de los elementos afectados indirectamente por el proyecto. Riego del camino de servicio situado cerca de la Iglesia de San Estebo. Vigilancia a pie de obra durante la fase de construcción. Medidas adicionales aportadas por el promotor y avaladas por la Xunta de Galicia.
	Paisaje, territorio y usos del suelo
Pérdida de suelo productivo. Impacto paisajístico en zona de préstamo y terraplén.	Los proyectos constructivos incluirán un anejo de integración ambiental y restauración paisajística.
	Socioeconomía
Afección sobre las especies marisqueras existentes en la ría do Burgo	Medidas para evitar afecciones sobre la hidrología. En caso necesario, implantar estas medidas en la desembocadura del río Mero.

5. Condiciones al proyecto

Se dará cumplimiento a todas aquellas medidas recogidas en el EsIA que no contradigan a la presente DIA. Asimismo, de adoptarán las siguientes:

1. Afección acústica.—Dado que en el EsIA correspondiente al proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña se ha constatado la existencia de edificaciones afectadas acústicamente por la actividad del aeropuerto, el promotor elaborará un PAA del entorno.

Dicho PAA, 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 publicación de la presente DIA, 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.

La mencionada isófona, será considerada de referencia en lo que respecta a la ejecución del PAA. 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 PAA se desarrollará 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 la envolvente anteriormente mencionada, priorizando la ejecución de las actuaciones conforme a las siguientes fases:

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 del MARM, 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 A Coruña y sus efectos sobre el medioambiente, integrada, en principio, por dos representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, dos representantes de AENA, 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. El objetivo de esta comisión sería, principalmente, realizar el seguimiento de la realización de las obras del aeropuerto, así como del PAA antes mencionado.

La Presidencia de la Comisión será compartida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM y AENA, correspondiendo la Secretaría a esta última.

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

Para minimizar el impacto acústico sobre las viviendas del área de actuación derivado de los movimientos de tierras y las obras a llevar a cabo para la ejecución del proyecto, se deberán instalar pantallas acústicas como protección a aquellas viviendas que por su cercanía puedan verse afectadas por estas actuaciones.

2. Préstamos.—Teniendo en cuenta la posible afección climatológica y las repercusiones ambientales que se podrían producir, principalmente sobre el municipio de Culleredo que se vería desprovisto de las barreras naturales que representan los montes Coto de Fontemaior y Runs, se considera ambientalmente inviable la explotación de los mismos para la obtención de material de préstamos como plantea el promotor. En cuanto al conjunto de canteras evaluadas, AENA indica, en la segunda documentación complementaria remitida que poseen capacidad suficiente para suministrar el material necesario para el relleno de la ampliación del aeropuerto.

Deberá solicitarse autorización autonómica previa a la realización de los movimientos de tierra en los suelos clasificados como rústicos de especial protección forestal y protección ordinaria, según lo estipulado en la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y Protección del Medio Rural de Galicia.

Debido a la proximidad de las viviendas a la cantera en explotación del Monte Costa y al camino por el que circulará la maquinaria de transporte de materiales, será necesario incrementar el número de riegos que en la actualidad se están realizando en estas superficies, con el fin de garantizar la protección de los domicilios aledaños.

A la vista del volumen de tierras que van a ser trasladadas a la zona de obras para la ejecución del proyecto, se deberá cumplir el protocolo de actuación del traslado de estas tierras remitido por el promotor, utilizándose únicamente el camino existente en las inmediaciones del cementerio de Culleredo, que deberá ser ampliado para enlazar con el que parte de la cantera en explotación Monte Costa, sin que se realice la apertura de ningún otro vial.

3. Hidrología.—Para la ejecución de las obras se deberá contar con la autorización expresa del Organismo de Cuenca tal como señala Aguas de Galicia. Asimismo, las obras de drenajes se dimensionarán siguiendo las especificaciones del informe emitido por la Administración anteriormente mencionada y el punto de vertido de pluviales deberá contar con la correspondiente autorización de vertido a la red fluvial.

Aguas de Galicia, si lo estima conveniente, podrá solicitar los estudios necesarios para garantizar que los cauces situados en el entorno del aeropuerto de A Coruña, poseen la capacidad suficiente para albergar el aumento de la escorrentía superficial derivado de la ampliación de la pista.

4. Patrimonio cultural.—Se deberán cumplir las medidas correctoras incluidas en la última documentación complementaria remitida por el promotor, en cumplimiento a los requerimientos efectuados por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia, sin perjuicio de las que posteriormente, dentro de sus competencias, pudiera establecer la citada Dirección General

5. Paisaje.—Se deberá realizar un estudio de integración paisajística del terraplén a construir y de las instalaciones auxiliares de obra que serán restauradas al finalizar las mismas; el estudio deberá ser aprobado por el órgano autonómico que ostente las competencias en materia de paisaje y cumplir con lo establecido en la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia.

6. Servicios afectados.—El desmantelamiento y reposición de los distintos servicios afectados se realizará en coordinación con los organismos competentes en cada caso.

7. Urbanismo.—Se dará cumplimiento a los trámites establecidos en la Ley 10/1995, de 23 de noviembre, de Ordenación del Territorio de Galicia, para dar cobertura a las actuaciones previstas fuera de la zona de servicio del aeropuerto.

8. Otras medidas.—Se desarrollarán las medidas que recomienda la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia en su informe de alegaciones, recibido fuera de plazo, en relación con la gestión de los movimientos de tierras, de las aguas residuales, de los residuos generados, así como para minimizar la afección sobre vegetación, fauna y paisaje. Estas medidas deberán definirse a nivel de proyecto, estar presupuestadas, integradas en el Plan de Obra y ser objeto de seguimiento.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El EsIA incluye un PVA cuyo objeto es asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras definidas para la minimización de las afecciones causadas por las obras previstas, vigilando su correcta aplicación y grado de eficacia real y estableciendo, en su caso, los mecanismos necesarios para la corrección de las posibles desviaciones. El PVA se desarrollará tanto en fase de construcción como en fase de explotación.

El promotor designará una Dirección Ambiental de Obra para las fases de proyecto y construcción. El Director Ambiental se responsabilizará del control de la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras propuestas, de la ejecución del PVA y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de los mismos. Se nombrará, además, un Responsable de Medio Ambiente, encargado de proporcionar al promotor, por medio de la Dirección Ambiental de Obra, toda la información sobre las medidas medioambientales adoptadas durante la ejecución de los trabajos mediante informes mensuales que contendrán, al menos, la siguiente información:

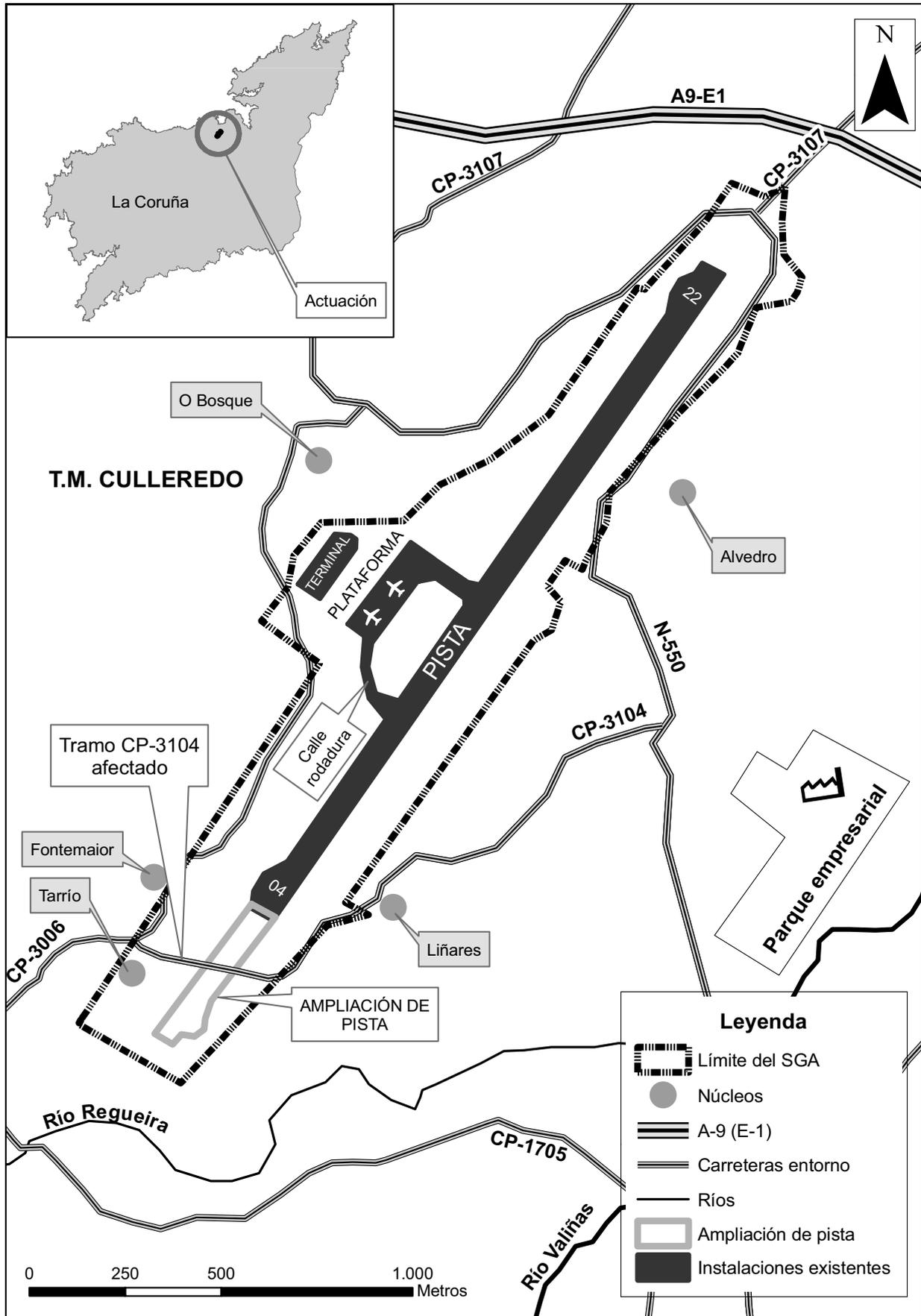
- Plan de obra actualizado y descripción de las acciones realizadas durante el mes.
- Medidas medioambientales adoptadas.
- Copias de permisos ambientales.
- Analíticas realizadas.
- No conformidades.
- Reportaje fotográfico.
- Plano actualizado de localización de la zona de instalaciones de obra, parque de maquinaria, zonas de acopio, punto limpio, caminos de acceso a la obra y vallado provisional.

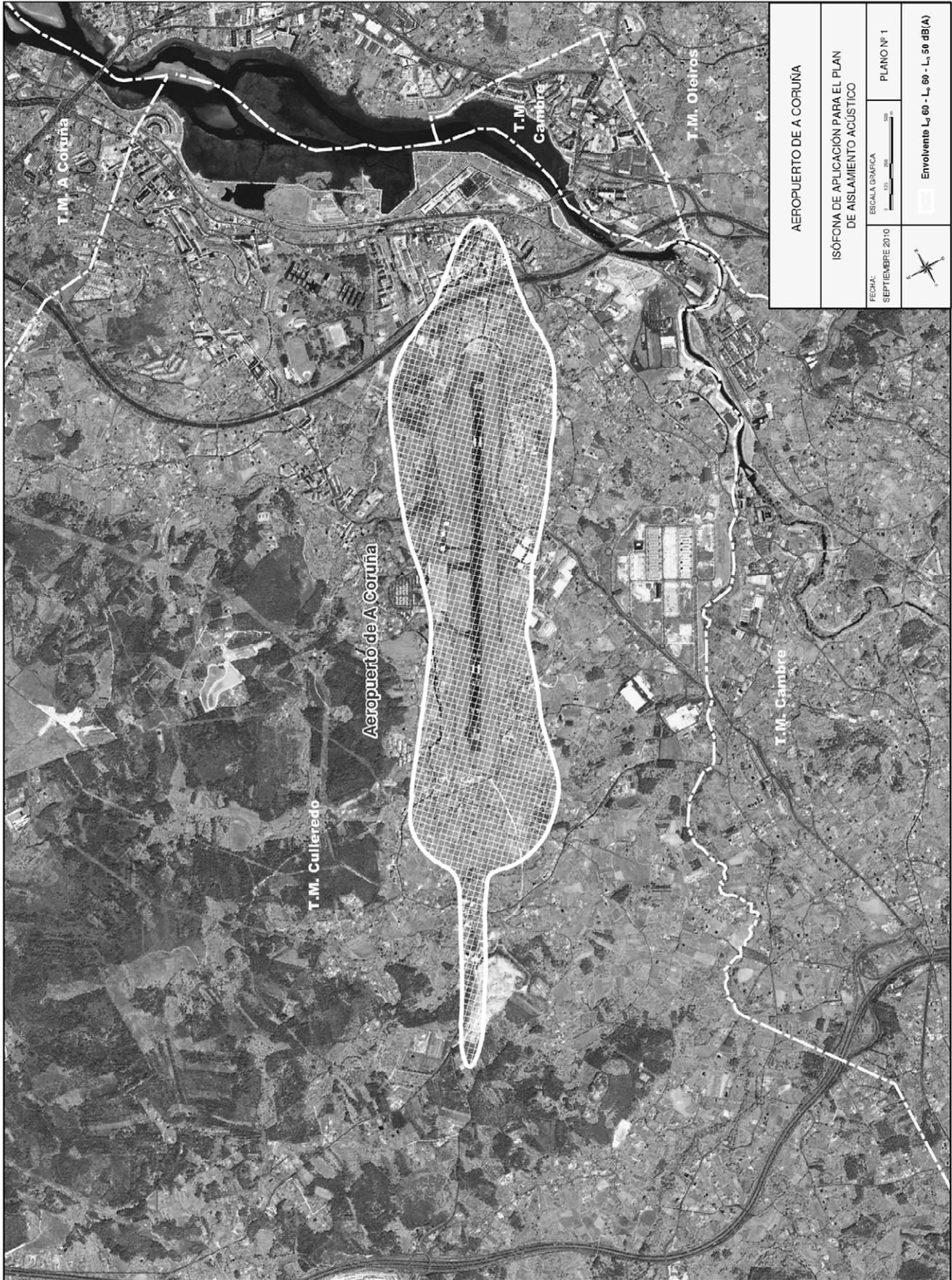
Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se publica la DIA.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación de la pista del aeropuerto de A Coruña, concluyendo que siempre y cuando se cumplan las condiciones establecidas en la presente Resolución, en especial las relativas a la obtención de préstamos y al patrimonio cultural.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 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, y se comunica a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 17 de septiembre de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2010-15226