

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA,
ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 6981** *Resolución de 14 de mayo de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Ampliación de la plataforma comercial de aeronaves, aeropuerto de Zaragoza.*

Antecedentes de hecho

Con fecha 31 de octubre de 2017, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la entidad pública empresarial ENAIRE en el que se solicita la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto Ampliación de la plataforma comercial de aeronaves, aeropuerto de Zaragoza a contemplar la modificación de un proyecto ya evaluado.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales se resumen a continuación.

El promotor del proyecto es la empresa pública Aena y el órgano sustantivo del proyecto es la entidad pública empresarial ENAIRE, del Ministerio de Fomento.

Las actuaciones se ejecutarán en terrenos pertenecientes al Aeropuerto de Zaragoza cuyo emplazamiento se sitúa en el término municipal de Zaragoza, a unos 10 km de la ciudad.

El proyecto tiene como principal finalidad la ampliación de la plataforma comercial de aeronaves del aeropuerto en una superficie total de 62.717,66 m² para albergar tres nuevos puestos de estacionamiento tipo F. La descripción detallada del proyecto se desarrolla en el apartado «a» de la presente resolución.

Con fecha 22 de noviembre de 2017, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultado	Respuesta a consulta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No
Subdirección General de Residuos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
Oficina Española del Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
Confederación Hidrográfica del Ebro del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	No
Delegación del Gobierno en Aragón.	Sí ¹
Subdelegación del Gobierno en Zaragoza.	Sí ¹

Consultado	Respuesta a consulta
Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón.....	Sí*
Instituto Aragonés del Agua del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón.....	Sí
Dirección General de Sostenibilidad del Departamento de Desarrollo Rural y Sostenibilidad del Gobierno de Aragón.....	No
Dirección General de Ordenación del Territorio del Departamento de Política Territorial e Interior del Gobierno de Aragón.....	Sí ²
Dirección General de Cultura y Patrimonio del Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón.....	Sí
Diputación Provincial de Zaragoza.....	No
Ayuntamiento de Zaragoza.....	Sí ³
Sociedad Española de Sanidad Ambiental (SESA).....	No
SEO/BirdLife.....	No
Ecologistas en Acción Aragón.....	No

¹ Emiten informe las áreas de Agricultura y Fomento dependientes de la Subdelegación del Gobierno en Zaragoza.

² Responde la Dirección General de Movilidad e Infraestructuras.

³ Emiten informes las Unidades de Conservación del Medio Natural y Control de la Contaminación adscritas a la Agencia de Medio ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza.

* Informe recibido fuera del plazo de consultas.

Los aspectos ambientales más destacables de los informes recibidos se resumen a continuación:

La Subdirección General de Residuos (5 de enero de 2018) indica que el promotor ha de completar una serie de medidas referentes a la gestión de los residuos de la construcción y demolición las cuales se han incluido en el apartado «e.3.1» de la presente resolución.

El Departamento de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Aragón (14 de diciembre de 2017) constata que no existe afección al Patrimonio Cultural Aragonés conocido en la actualidad.

El Instituto Aragonés del Agua (14 de diciembre de 2017) considera que el proyecto analiza convenientemente el abastecimiento de agua, el drenaje, saneamiento y la depuración de las aguas residuales y concluye que el proyecto no causará en las materias de su competencia, impacto ambiental significativo.

El Instituto Aragonés de Gestión Ambiental (INAGA) del Gobierno de Aragón (10 de abril de 2018), realiza un análisis sobre las características del proyecto, el valor ambiental de la zona de implantación y los principales impactos ambientales asociados al mismo. El organismo considera necesaria la inclusión de una serie de medidas adicionales para minimizar los efectos ambientales del proyecto. Dichas medidas han sido contempladas en el apartado «e» de la presente resolución.

La Unidad de Conservación del Medio Natural de la Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza (20 de abril de 2018) considera suficientes las medidas preventivas y correctoras propuestas, así como el Plan de Vigilancia Ambiental. No obstante, propone una serie de condiciones que se recogen en el apartado «e» de la resolución.

Por su parte, la Unidad de Control de la Contaminación de la Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza (20 de abril de 2018) informa sobre el consumo de agua, los tipos de vertidos, residuos y emisiones contaminantes asociadas a la actuación proyectada. Concretamente, sobre las emisiones de ruido y vibraciones considera que debería comprobarse si las hipótesis utilizadas para el cálculo del impacto acústico (durante la obra y explotación) son correctas, para que, en caso de

detectarse variaciones se puedan adoptar las medidas correctoras adicionales oportunas. Esta consideración ha sido trasladada al apartado «c» sobre vigilancia ambiental y «e.2», de la presente resolución.

El resto de organismos que han emitido respuesta no consideran necesario realizar más observaciones al respecto.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto.

A continuación se describen brevemente las actuaciones de las que consta el proyecto:

Ampliación de la plataforma comercial de aeronaves en 62.717,66 m² de los cuales, 58.772,31 m² se ampliarán hacia el oeste para la ejecución de tres nuevas posiciones de estacionamiento de categoría F y 3.945,35 m² se ampliarán hacia el sur para el desplazamiento de los puestos de estacionamiento 12 y 13 y del vial que los bordea.

Demolición de talud existente entre los puestos 12 y 13 y el edificio de Servicio de Extinción de Incendios. El volumen de excavación asciende a 1.800 m³.

Retirada de barreras anti-chorro de los puestos de estacionamiento 12 y 13 para realizar la ampliación de la plataforma. Se demolerá la cimentación y no se procederá a su posterior reposición.

Desplazamiento de la calle de rodaje en plataforma hacia el sur. El vial existente será retranqueado con una configuración similar a la actual, con dos carriles de 4,5 m hasta el límite de la cabecera del puesto de estacionamiento 12, donde se reducirá a un solo carril de 3,7 m.

Ejecución de un vial de servicio al norte de la nueva plataforma. Se proyecta la prolongación del vial existente hasta el final de la nueva plataforma ampliada. El vial será bidireccional con 6 m de anchura y tendrá una longitud de 178 m, resultando la longitud total del vial ampliado en 350,3 m.

Nuevo vial de acceso al Servicio de Extinción de Incendios.

Retirada de balizamiento y eliminación de señalización horizontal. Reposición del balizamiento y de la señalización de las zonas de actuación.

Instalación de nuevas torres mega. Se instalarán tres torres de iluminación en la zona norte de la plataforma, con fuste de hormigón armado, de 30 m de altura. Cada torre dispondrá de proyectores asimétricos con lámparas tipo LED. Al mismo tiempo, se desmontarán dos torres actualmente ubicadas en la plataforma *handling*.

Instalación del nuevo vallado perimetral. Se colocarán 1.013,85 m de nuevo vallado, que bordeará la ampliación de la plataforma de estacionamiento. Este vallado tendrá las mismas características que el actual, realizándose primero una cimentación y base de hormigón sobre la que se insertarán los postes que tendrán su último tramo inclinado, con 3 hileras de alambre de espino.

Retirada del vallado perimetral antiguo. Se retirarán 410,30 m de vallado, demoliendo la base de hormigón existente.

Instalación de una nueva planta de separación de hidrocarburos para asegurar la evacuación eficiente de las aguas pluviales recogidas en la nueva zona pavimentada. La planta será prefabricada de láminas coalescentes y con un caudal de tratamiento de 350 l/s.

Se prevé además el acondicionamiento de una zona de instalaciones auxiliares (9.182,72 m²) que se situará sobre terreno no pavimentado que ha sido utilizado anteriormente para ubicar instalaciones auxiliares de otros proyectos ejecutados en el aeropuerto. Dicha zona auxiliar dispondrá de un punto de limpieza de canaletas de hormigoneras, un punto de limpieza de maquinaria de aglomerado asfáltico y un punto limpio.

El promotor no presenta alternativas al proyecto justificando que se trata de nuevos elementos que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, por lo que las posibilidades están estrechamente ligadas a la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos. Indica además, que las necesidades que presenta el aeropuerto sólo pueden ser cubiertas del modo planteado.

b) Ubicación del proyecto.

En el presente apartado se describen brevemente los valores ambientales que, según la documentación ambiental, determinan la sensibilidad ambiental del área geográfica que se verá afectada por el proyecto:

La actuación se ejecutará en el interior de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Zaragoza, en terrenos pertenecientes a Aena. Se trata de un área moderadamente antropizada que ha sido sometida a elevadas presiones derivadas principalmente, del predominio de cultivos de labor intensiva y extensiva asociados a las vegas del río Ebro.

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio natural protegido o espacio de la Red Natura 2000. Los más cercanos se localizan aproximadamente a 7 km al norte del aeropuerto y son el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Sotos y Mejanas del Ebro (ES2430081), y el LIC El Castellar (ES2430080). A unos 10 km al sureste se encuentran la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Río Huervas y Las Planas (ES0000300) y el LIC Planas y Estepas de la margen derecha del Ebro (ES2430091). Más alejada, a 16 km aproximadamente, se ubica la Reserva Natural de los Sotos y Galachos del Ebro. Otros espacios de interés son las zonas declaradas como Áreas Importantes para las Aves (IBAs) Bajo Huerva, Galachos y riberas del río Ebro y Llanura y Muelas de Valdejalón- Muel, todas localizadas a distancias superiores a 6 km. Finalmente, cabe destacar que el aeropuerto se localiza en el interior de la Zona de Protección para la Alimentación de Especies Necrófagas (ZPAEN) de Interés Comunitario en Aragón denominada Zaragoza (Decreto 170/2013, de 22 de octubre, del Gobierno de Aragón).

De acuerdo al documento ambiental, no se localizan hábitats de interés comunitario en el área de estudio ni en un perímetro inferior a 2.500 m. Además, el promotor indica que en el entorno del aeropuerto, las formaciones vegetales climáticas han sido eliminadas casi en su totalidad debido a la presión antrópica ejercida a lo largo de los años sobre el territorio. Así, la vegetación actual corresponde a formaciones de matorral mixto de porte bajo, con distintas etapas de degradación y con predominio del romero (*Rosmarinus officinalis*) que en ocasiones se ve salpicado por algunos arbustos propios del coscojar. Más concretamente, en el interior del aeropuerto, aparecen extensas zona de cultivos abandonados y zonas de erial donde la vegetación conforma áreas asimilables a pastizales con especies de carácter ruderal-nitrófilo. Junto al romero, destaca la presencia del cardo (*Carduus tenuiflorus*), y se observan algunos pies dispersos de retama (*Retama sphaerocarpa*), olmo (*Ulmus minor*) así como algunos árboles frutales (*Prunus dulcis*), que son vestigio de la vocación agrícola del entorno.

En relación a la fauna, el promotor señala que en el entorno aeroportuario destacan las especies asociadas a la estepa aragonesa por ser el hábitat con mayor presencia en el lugar de actuación junto a los cultivos de secano, áreas urbanas y hábitats riparios asociados a los sotos de los ríos Ebro y Huerva. Se identifican las especies incluidas en la cuadrícula UTM del Inventario Nacional de Biodiversidad del MAPAMA donde se ubica la actuación (10x10 km) y se especifica su nivel de protección. Además, durante el periodo 2014-2015, el promotor ha realizado una serie de trabajos de campo al objeto de estudiar la avifauna presente en el aeropuerto y su entorno. Como resultado de los mismos, se ha observado en el entorno aeroportuario hasta un total de 24 especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero). Algunas de estas especies son el azor común (*Accipiter gentilis*), bisbita campestre (*Anthus campestris*), alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*), aguilucho lagunero (*Circus aeroginosus*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), pardillo común

(*Carduelis cannabina*), jilguero (*Carduelis carduelis*), verderón común (*Carduelis chloris*) y verdicillo (*Serinus serinus*). Las cuatro últimas además, se incluyen en el Catálogo de especies amenazadas de Aragón bajo la categoría de interés especial (Decreto 49/1995, de 28 de marzo, de la Diputación General de Aragón). Entre todas ellas, destaca la presencia de ganga ibérica (*Pterocles alchata*) por estar catalogada como vulnerable tanto a nivel nacional como atómico. El índice kilométrico de abundancia calculado para esta especie es 1,63.

La documentación ambiental señala que el aeropuerto se localiza en el ámbito de aplicación del Plan de conservación del hábitat del cernícalo primilla (*Falco naumanni*), aunque no en el área crítica de la especie (Decreto 233/2010, de 14 de diciembre). Sin embargo, no se ha constado su presencia en la cuadrícula UTM correspondiente ni tampoco en los censos de avifauna realizados. Por ello, el promotor concluye que el cernícalo primilla no frecuenta ni sobrevuela el aeropuerto de Zaragoza. En relación a lo anterior, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Gobierno de Aragón, constata que no se conocen colonias reproductoras próximas, estando las más cercanas ubicadas a distancias que superan los 4 km. Finalmente, se indica que el Canal Imperial de Aragón (que linda con el aeropuerto) se encuentra dentro del ámbito de aplicación del Plan de recuperación de *Margaritifera auricularia* (Decreto 187/2005, de 26 de septiembre, del Gobierno de Aragón).

El ámbito de estudio se localiza en la cuenca del río Ebro, el cual discurre a 7 km aproximadamente del aeropuerto. Algo más alejados, se encuentran el río Jalón al noroeste, y el río Huerva al sureste. Colindando con el límite norte del aeropuerto discurre, de este a oeste, el Canal Imperial de Aragón, una infraestructura hidráulica de vital importancia para la ribera del Ebro.

El aeropuerto se sitúa sobre la masa de agua subterránea Aluvial del Ebro: Zaragoza (090.058) que tiene una superficie de 632 km² y se encuentra sometido a una elevada presión originada por la agricultura intensiva de regadío. Sus aguas presentan contaminación generalizada por nitratos así como plumas de contaminación de origen industrial, por lo que según el promotor, están inhabilitadas para el consumo humano.

Los suelos son principalmente aluviales de origen fluvial formados por gravas, arenas y materiales finos que han sido aportados por los ríos Ebro, Jalón y Huerva. Dada su elevada fertilidad natural, se encuentran intensamente cultivados de forma tradicional.

Respecto al Patrimonio Cultural, el documento ambiental indica que en julio de 2012 se desarrollaron trabajos de prospección arqueológica en el aeropuerto en los que no se localizó ningún elemento de interés arqueológico. El único elemento destacable en la zona es el Canal Imperial de Aragón, que recibe la calificación de Bien de Interés Cultural (BIC) y posee una banda de protección de 200 m de suelo no urbanizable. Dicha zona de protección se extiende espacialmente hacia el interior del aeropuerto pero no coincide con la superficie de actuación del proyecto que se plantea.

c) Características del potencial impacto.

A continuación se reflejan los principales impactos identificados durante el análisis técnico del expediente, señalando si los hubiera, aquellos impactos que pudieran considerarse significativos en relación a los valores ambientales afectados y a la extensión, magnitud, tiempo de duración, reversibilidad del impacto causado entre otros. Se exponen además, las principales medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

Suelo: Las principales actividades susceptibles de producir afecciones al suelo serán el desbroce del terreno, las nivelaciones y excavaciones, los rellenos y terraplenes con materiales de préstamo, la pavimentación de suelo y el almacenamiento de sustancias peligrosas. Los impactos más relevantes se deben a la ocupación permanente e impermeabilización de 62.717,66 m² de suelo natural. Se prevé además, la ocupación temporal de 9.182,72 m² por la implantación de la instalación auxiliar y será necesario nivelar 89.288 m² así como desbrozar una superficie total de 82.412,94 m², incluyendo áreas como: el margen entre la plataforma, el vallado perimetral y la zona de la planta separadora de hidrocarburos, que se desbrozarán pero no se pavimentarán.

En cuanto a los movimientos de tierra, se prevé un volumen total de 73.031,19 m³ de los que el 30% serán reutilizados en la propia obra y el resto (51.121,83 m³) transportados a la zona de depósito autorizada más cercana. Serán necesarios 17.144,23 m³ de materiales de préstamo de los que el promotor no especifica su procedencia.

En la documentación ambiental el promotor contempla medidas preventivas y correctoras para la protección del suelo, entre ellas destacan: La señalización y el balizamiento del área afectada por las obras antes del inicio de las mismas, incluyendo los caminos de acceso; prohibición del paso de maquinaria y el depósito de materiales o residuos fuera de las zonas habilitadas; restitución de la zona auxiliar a su estado original una vez finalizadas las obras (en cuanto a topografía y vegetación); laboreo de los suelos que hayan resultado compactados por el trasiego de maquinaria y vehículos de transporte; etc. El promotor alude de forma específica al cumplimiento de la legislación sectorial en materia de suelos contaminados (Real Decreto 9/2005, de 14 de enero) indicando que si apareciesen enclaves de suelos contaminados serán caracterizados y gestionados de acuerdo a la norma.

Atmósfera y cambio climático: Según el promotor, las principales emisiones atmosféricas se producirán durante la fase de construcción debido a los movimientos de tierra (que generarán polvo y partículas en suspensión) y a la combustión de carburantes de los vehículos de transporte y maquinaria de obra (que emitirán CO₂, CO, NO_x, HC, SO₂ y partículas fundamentalmente). Se han estimado las emisiones durante esta fase, obteniéndose los siguientes resultados:

Cálculo de emisiones durante la fase de construcción (emisiones totales en toneladas)

CO ₂	FC	N ₂ O	CH ₄	CO	COVNM	PM	NH ₃	NO _x	SO ₂
2.147,53	679,58	0,07	0,03	4,19	0,75	0,27	0,01	10,50	0,01

El promotor indica que se trata de emisiones temporales que previsiblemente no superarán los valores límites establecidos por la legislación vigente (Real Decreto 102/2011, de 28 de enero). Asimismo, indica que las emisiones de CO₂, contribuyen en menos de un 0,029% a las emisiones anuales procedentes del grupo 8 del inventario de emisiones en España (2014).

El promotor estima también las emisiones generadas durante la fase de explotación e indica que la afección a la calidad del aire será reducida debido al reducido número de operaciones anuales previsto en el aeropuerto. Igualmente considera que las actuaciones previstas no causarán impactos significativos sobre el cambio climático.

Las conclusiones expuestas por el promotor sobre la afección al cambio climático están de acuerdo con el informe emitido por la Oficina Española de Cambio Climático. En lo que respecta a la calidad del aire, la Unidad de Control de la Contaminación de la Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza, indica que los vientos dominantes de componente noroeste contribuirían a la dispersión de los contaminantes por lo que no deberían tener apenas repercusión en el término municipal de Zaragoza.

No obstante, en la documentación ambiental se prevén medidas de buenas prácticas durante la obra para minimizar el volumen de emisiones atmosféricas y se asume el cumplimiento de la normativa sectorial vigente. Además, se plantean una serie de medidas encaminadas a minimizar el consumo de energía durante la fase de explotación, aunque la implantación de estas medidas se condiciona a la viabilidad económica de las mismas.

Ruido: La documentación ambiental incluye un estudio del impacto acústico producido durante la fase de obra y de explotación (horizonte 2019). En ambos casos se han calculado y cartografiado las isófonas correspondientes a los umbrales Leq de 60, 65, 70, y 75 dB(A) para el período día (07-19 horas) y vespertino (19-23 horas), y Leq de 50, 55, 60, y 65 dB(A) para el período nocturno (23-07 horas). El promotor concluye que la construcción será la fase más desfavorable respecto a contaminación acústica, aunque el

ruido generado se concentrará en las proximidades de la obra, mayormente dentro de los límites de la Zona de Servicio Aeroportuario. A pesar de que en las inmediaciones del aeropuerto existen edificaciones de uso residencial diseminadas, no se prevé la superación de los valores objetivo de calidad acústica sobre suelo residencial, centros docentes, sanitarios ni culturales durante la fase de obra o explotación (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.).

Con el fin de minimizar los impactos sobre la calidad acústica, se establecen medidas de buenas prácticas durante la obra, entre las que se incluye la planificación de las actuaciones para disminuir las molestias sobre la población.

Durante la explotación, el promotor destaca que el Aeropuerto de Zaragoza ha desarrollado una política de gestión ante la contaminación acústica y que además, las isófonas asociadas al aeropuerto cumplen la legislación sectorial vigente y se revisan cada cinco años, tal y como prevé la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

Residuos: Los residuos de construcción y demolición constituyen el principal tipo de residuo generado en la actuación prevista y su volumen asciende a 60.479,54 m³ (excluyendo el excedente de tierras procedentes de excavación). Entre ellos, destacan las tierras y piedras que no contienen sustancias peligrosas (45.480,09 m³) junto al hormigón (9.884,09 m³) y las mezclas bituminosas (1.647,65 m³). Se generarán asimismo, 44,93 t de residuos peligrosos de los que el 94% corresponden a tierras y piedras que contienen sustancias peligrosas, el resto, lo constituyen baterías y acumuladores, residuos de aceite de motor, lubricantes y envases contaminados.

Como medidas preventivas o correctoras el promotor valora la posibilidad de reutilización de residuos de la construcción y demolición en la propia obra y contempla la separación selectiva de residuos; la instalación y mantenimiento de un punto limpio en la zona de instalaciones auxiliares; la entrega a gestor autorizado; la información sistemática al personal de obra y la definición de una serie de medidas para el contratista. Sobre los residuos peligrosos, se indica además que se dispondrá de una zona convenientemente acondicionada con cubeto de hormigón cubierto; los bidones o contenedores de residuos serán estancos y estarán identificados; se contactará con transportistas y gestores autorizados. En definitiva el promotor manifiesta su compromiso de cumplimiento de la legislación vigente en materia de residuos.

El promotor indica que el proyecto cuenta con un anexo cuyo contenido se ajusta a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, aunque dicho anexo no se incluye en la documentación ambiental aportada. Sobre esta cuestión informa la S.G de Residuos, indicando los aspectos que debe analizar el estudio de gestión de residuos de la construcción y demolición del proyecto de obra, los cuales se recogen en el apartado «e.3» de la presente resolución.

Agua: El curso de agua más cercano a la zona de actuación es el Canal Imperial de Aragón, ubicado a más de 200 m. Dada la distancia a la que se encuentran el resto de cauces identificados, no se prevén afecciones directas ni indirectas sobre los mismos. En cualquier caso, el promotor indica que las instalaciones auxiliares se ubicarán a más de 200 m del Canal Imperial de Aragón; los depósitos temporales de materiales se situarán a una distancia mínima de 100 m de cualquier arroyo o zona de escorrentía superficial; no se verterán materiales sobre los mismos y las vías de acceso se realizarán sin afectar al sistema hidrológico ni a la vegetación riparia.

Respecto a las aguas subterráneas, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas, reduciéndose la superficie de infiltración y recarga del acuífero. No obstante, dadas las dimensiones de la superficie a ocupar, el promotor no considera significativo el impacto ocasionado.

En relación al consumo de agua y vertidos, los principales impactos se producirán durante la fase de construcción. Así, la preparación de hormigones, áridos, mezclas bituminosas y limpieza de las obras requerirán un consumo moderado del recurso y una gestión de las aguas residuales generadas. Además, durante la explotación se prevé un aumento de las aguas pluviales procedentes de la nueva superficie pavimentada.

Como medidas preventivas y correctoras, se indica que las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, totalmente impermeabilizado que contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes. Además, se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas que, en su caso, serán vertidas siempre y cuando cumplan los valores establecidos en la legislación vigente y se obtenga la autorización previa del organismo de cuenca competente. Se refleja la prohibición general de verter aguas procedentes de la limpieza de canaletas y cubas de hormigoneras al suelo o a cualquier curso natural de agua.

Para la gestión de las aguas pluviales generadas en la nueva superficie pavimentada, se dispondrá de un sistema de drenaje que conducirá las aguas pluviales a una planta de tratamiento de aguas hidrocarburadas. Los hidrocarburos y aceites no disueltos o emulsionados químicamente serán almacenados en una cámara de recogida dotada de un sistema de alarma que facilita la retirada periódica de los mismos. El efluente tratado será introducido en los sustratos permeables del terreno por medio de una red de pozos absorbentes de 25 m de profundidad. Para ello, se solicitará la correspondiente autorización ante el organismo de cuenca competente.

En relación a lo anterior, el Instituto Aragonés del Agua considera que la documentación aportada analiza convenientemente el abastecimiento de agua, el drenaje, el saneamiento y la depuración de las aguas residuales. El mencionado organismo no prevé ningún impacto ambiental significativo en el ámbito de su competencia.

Vegetación y hábitats de interés comunitario: El proyecto prevé el desbroce de una superficie total de 82.412,94 m² de los que 62.717,66 m² serán ocupados de forma permanente. El promotor ha realizado trabajo de campo para identificar la vegetación que se verá afectada por la ejecución de las actuaciones proyectadas. Ninguna de las especies inventariadas se encuentra protegida a nivel nacional o autonómico. El promotor concluye que la zona afectada es un erial degradado, anteriormente dedicado al cultivo, conformado por especies ruderales de tipo herbáceo y matorral bajo con presencia de especies como *Retama sphaerocarpa*, *Carduus tenuiflorus*, *Brachypodium retusum*, *Dittrichia viscosa*, *Rosmarinus officinalis*, *Calendula arvensis*, entre otras. La afección al arbolado se reduce a varios almendros (*Prunus dulcis*), dos higueras (*Ficus carica*) y un olivo (*Olea europea*). El promotor indica que no se producirán afecciones sobre hábitats de interés comunitario u otras formaciones vegetales de interés, ya que éstas no se encuentran en el interior del aeropuerto ni en zonas colindantes.

La documentación ambiental establece medidas para prevenir y corregir los impactos sobre la vegetación. Así, contempla el jalonamiento de la zona de actuación; la instalación de protectores individuales para los ejemplares arbóreos; la revegetación de la zona auxiliar; la reposición de los árboles afectados por ejemplares de edad similar y la descompactación de las zonas afectadas por desbroces o procesos de compactación del suelo.

Fauna: En la documentación ambiental, el principal impacto identificado por el promotor sobre la fauna es la alteración y pérdida de las superficies herbáceas que ocupan la práctica totalidad de la parcela en la que se ejecutarán las actuaciones previstas. Según el inventario realizado, éstas zonas constituyen hábitats adecuados para el campeo y/o alimentación de diversas aves sometidas a un régimen de protección especial entre las que destaca la ganga ibérica. Además, las molestias generadas por el ruido durante la construcción también podría perturbar a la fauna existente. Sin bien, teniendo en cuenta la superficie total afectada, y el nivel de antropización del entorno, el promotor no prevé que el proyecto suponga un importante efecto sobre la fauna siempre y cuando se apliquen una serie de medidas preventivas y correctoras definidas en la documentación ambiental. Asimismo, califica el impacto acústico causado como temporal y poco significativo.

Entre las medidas que asume el promotor para minimizar el impacto sobre la fauna destacan: la inspección de la zona antes del inicio de las obras por un técnico experto para identificar individuos que pudiesen ser afectados directa o indirectamente por las obras, y en función de ello, establecer, las medidas oportunas; la programación de las obras de modo que, si se detectasen especies nidificantes, se eviten las actuaciones más ruidosas

durante la época de cría de avifauna (entre el 1 de marzo hasta el 15 de julio), así como, la ejecución de los desbroces y retirada de tierra vegetal fuera de los periodos reproductivos de las especies faunísticas.

Por otra parte, el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental del Gobierno de Aragón indica que las superficies abiertas de herbazal sobre las que se proyecta la actuación constituyen un hábitat para las especies esteparias y considera que las actuaciones previstas suponen un impacto acumulativo sobre el hábitat del cernícalo primilla. Lo cual, debería ser tenido en cuenta, ya que la zona de actuación se localiza en el ámbito de aplicación del Plan de conservación del hábitat del cernícalo primilla (Decreto 233/201, de 14 de diciembre). Por ello, el organismo añade una serie de medidas adicionales para mejorar la protección de la avifauna, especialmente de las especies esteparias. Estas medidas se han reflejado en el apartado «e.6» de la presente resolución.

Espacios naturales protegidos y Red Natura 2000: Debido a la distancia a la que se encuentran las actuaciones proyectadas de cualquier espacio protegido, el promotor no prevé impactos directos o indirectos sobre los mismos.

Paisaje: El promotor destaca que el proyecto se ejecutará en el interior del recinto aeroportuario, en un entorno antropizado donde las actuaciones que se plantean no implican importantes modificaciones de su cuenca visual. Indica que las actuaciones previstas no afectan significativamente a la unidad paisajística que forma el propio aeropuerto, ni a la percepción del mismo ante cualquier observador. En cualquier caso, considera que una vez concluidas las obras y ejecutadas las tareas de revegetación disminuirá el impacto paisajístico ocasionado.

Patrimonio cultural: El promotor indica que se respetará el Canal Imperial así como su entorno de protección de 200 m definido como suelo no urbanizable (Resolución de 20 de septiembre de 2000). Adicionalmente, se propone la realización de un control arqueológico de los movimientos de tierras que se realicen en el ámbito del proyecto. Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se informará a la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Gobierno de Aragón. En cualquier caso, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 16/1985 de 25 de junio de Patrimonio Histórico Español, y la Ley 3/1999, de 10 de marzo, del Patrimonio Cultural Aragonés.

En línea con lo indicado por el promotor, el Departamento de Educación, Cultura y Deporte de la Dirección General de Cultura y Patrimonio del Gobierno de Aragón, constata que no existe afección al Patrimonio Cultural Aragonés conocido en la actualidad e informa favorablemente la actuación así como las medidas preventivas propuestas por el promotor.

d) Vigilancia ambiental.

El promotor ha elaborado un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) que tiene por objeto definir un sistema que permita verificar el cumplimiento de las medidas ambientales definidas al objeto de minimizar los posibles impactos ambientales asociados a la ejecución del proyecto. Adicionalmente, la información que facilite permitirá, en el caso de que sea necesario, la definición de nuevas medidas que eviten que se generen impactos no previstos o se corrijan las posibles afecciones no consideradas inicialmente.

El PVA se articula sobre el seguimiento de los siguientes aspectos ambientales:

- Protección de la calidad química del aire.
- Prevención de la afección acústica*.
- Protección del suelo.
- Gestión de residuos.
- Protección de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección del patrimonio histórico y cultural.

El seguimiento ambiental exigirá la realización de un conjunto de comprobaciones y la redacción de informes de seguimiento (semestrales) que acreditarán el cumplimiento del

PVA. Estos informes serán elaborados por el responsable ambiental de cada obra y aprobados por la Dirección de la obra y contarán además, con el visto bueno del Director del Expediente, facilitando la Dirección de Infraestructuras un ejemplar a la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de Aena.

*Sobre el seguimiento del impacto acústico, cabe señalar que la Unidad de Control de la Contaminación de la Agencia de Medio Ambiente y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Zaragoza indica que el PVA se limita al control de la minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria de obra. En este sentido, el organismo considera que debería comprobarse si las hipótesis utilizadas por el promotor para el cálculo de las isófonas y del impacto acústico (durante la obra y explotación) son correctas, y en cualquier caso si se cumplen los valores establecidos por la legislación vigente. Esta consideración ha sido trasladada al apartado «e.2» de la resolución.

e) Prescripciones adicionales.

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se contemplan en el documento ambiental. Asimismo, deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan de las alegaciones e informes recibidos por parte de los organismos consultados, así como del análisis técnico realizado por el órgano ambiental. Todas las medidas y prescripciones adicionales deberán incluirse en el proyecto y estar debidamente presupuestadas.

1. Cambio climático:

1.1 Se deberán adoptar medidas de mejora de la eficiencia energética en los sistemas de iluminación y climatización que se instalen con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

2. Ruido:

2.1 Durante la realización de las obras y la fase de funcionamiento se realizarán mediciones acústicas reales para asegurar el cumplimiento de los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

3. Residuos:

3.1 Según el artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, el proyecto de obra debe contener un estudio de gestión de residuos de la construcción y demolición que analizará, entre otros, los siguientes aspectos:

Tipos y volúmenes de residuos que se prevé generar, con indicación de los códigos LER correspondientes, según establece la Decisión 2014/955/UE, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Para ello, puede ser necesario realizar una caracterización de estos residuos con objeto de conocer si contienen sustancias peligrosas o no. Asimismo, se debe tener en cuenta el esponjamiento de tierras excavadas.

Las medidas para la separación de los residuos en obra.

Las actividades de gestión a realizar por gestores autorizados para dichos residuos.

Se realizará un análisis de las cantidades de residuos generados en la excavación para valorar su posible uso, entre otros, en otras obras, o como material de relleno en zonas mineras. En cualquier caso, si finalmente se opta por su depósito en vertedero, se ha de cumplir con lo establecido en el Real Decreto 1481/2001, de 27 de diciembre, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.

Se analizará la posibilidad de incluir áridos procedentes del hormigón de la demolición en la ejecución de las obras.

3.2 Los cambios de aceites o reparación de maquinaria se realizarán en zonas expresamente destinadas para ello; se dispondrá de una zona convenientemente acondicionada y con los contenedores adecuados para cada tipo de residuo peligroso, cada recinto tendrá un cubeto de hormigón cubierto para protegerlo de la insolación excesiva y de la lluvia. Los bidones o contenedores de los residuos serán estancos y estarán identificados con los pictogramas y códigos correspondientes según la legislación aplicable, se prestará una especial atención a la gestión de aceites usados. Finalizadas las obras se retirarán los materiales sobrantes y cualquier residuo generado se gestionará conforme a su calificación y codificación, dejando el lugar en perfectas condiciones de limpieza; en ningún caso se verterán materiales sobrantes en el medio circundante al punto de intervención.

3.3 El promotor estudiará la posibilidad de utilizar las tierras de excavación sobrantes en la restauración de explotaciones de áridos existentes en las inmediaciones del aeropuerto.

4. Suelo:

4.1 Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se deberán realizar exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria, o balsas de decantación con separadores de grasas.

4.2 Los préstamos necesarios para rellenos y terraplenes procederán de actividad extractiva y/o planta que cuente con las autorizaciones ambientales mineras preceptivas y con la licencia ambiental de actividad clasificada.

5. Vegetación:

5.1 Durante la ejecución de las obras, se adoptarán todas las medidas oportunas para minimizar los daños sobre superficies naturales. Para ello, antes de cualquier acción constructiva, deberá delimitarse y jalonarse convenientemente la zona de actuación, evitando afecciones adicionales causadas por la propia obra, acopio de materiales, vehículos, maquinaria, etc. Para ello, se deberán emplear materiales suficientemente consistentes que impidan su desplazamiento o degradación durante el tiempo de ejecución de las obras. El balizado de estas zonas se realizará en presencia del responsable de la vigilancia ambiental. Dicho jalonado deberá ser restituido, en caso de deterioro, durante todo el periodo de ejecución de obras.

5.2 En los entornos con presencia de ejemplares arbóreos, se procurará no afectarlos en ningún caso durante las obras. Para ello, se instalarán protectores individuales que los aisle y proteja. En el caso de afección inevitable a algún ejemplar arbóreo, se valorará su trasplante antes que su arranque y nueva plantación de otro ejemplar de edad similar. Esta última opción sólo se realizará en el caso de que no sea posible o fracase el trasplante. Los trasplantes o nuevas plantaciones se realizarán en zonas del interior del Sistema General Aeroportuario o en zonas anejas al mismo, previo acuerdo con la Dirección del Aeropuerto y demás partes implicadas, siempre respetando las condiciones de seguridad operacional exigibles.

6. Fauna:

6.1 En el supuesto de que las obras se desarrollen en época reproductora de aves esteparias (periodo comprendido entre marzo y agosto, ambos incluidos) antes del inicio de las mismas, se llevarán a cabo prospecciones faunísticas. Éstas se ejecutarán por técnico especialista y abarcarán las superficies de ocupación previstas y un radio mínimo de 500 m alrededor. El trabajo de campo deberá contemplar igualmente la posible presencia de otras especies reproductoras que se incluyan en el Catálogo de Especies Amenazadas de Aragón (Decreto 49/1995, de 28 de marzo). El informe con los resultados deberá ser remitido al Servicio Provincial de Zaragoza del Departamento de Desarrollo

Rural y Sostenibilidad, y deberá incluir, en su caso, las medidas preventivas, correctoras o compensatorias propuestas.

7. Restauración paisajística:

7.1 Todas las superficies alteradas como consecuencia del proyecto deberán ser restauradas a su estado original, recuperando el relieve y la cubierta edáfica y realizando revegetaciones mediante el empleo de especies propias de terrenos naturales del entorno.

8. Plan de vigilancia ambiental:

8.1 Se realizará un seguimiento continuo de la aplicación de las medidas preventivas y correctoras del estudio de impacto ambiental, así como de las que prescripciones adicionales establecidas. Todas las labores, observaciones, informes, datos, circunstancias, rectificaciones, etc. del proceso de seguimiento serán reflejados en los correspondientes documentos contemplados en el PVA.

8.2 El promotor designará un Técnico de Medio Ambiente responsable de las medidas preventivas y correctoras, el cual se encargará de la vigilancia ambiental durante la fase de obras.

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental con el fin de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta en resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

El proyecto Ampliación de la plataforma comercial de aeronaves, aeropuerto de Zaragoza, se encuentra en el artículo 7.2, apartado c) cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Según el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Ampliación de la plataforma comercial de aeronaves, aeropuerto de Zaragoza, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 14 de mayo de 2018.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Ampliación plataforma comercial de aeronaves. Aeropuerto de Zaragoza.

