

El informe considera que el documento presenta valoraciones en relación con los impactos analizados sobre el desmán y sobre la nutria, especies catalogadas como amenazadas, que son meras opiniones sin ninguna validez.

Asimismo el informe considera que la propuesta de creación de nuevos frezaderos para compensar la pérdida de los dos frezaderos que se destruirán por el proyecto, carece de fundamento ya que de las experiencias conocidas sobre la creación de frezaderos artificiales, se ha llegado a la conclusión, dice el informe, que los resultados son nulos en los ríos sin regular, debido a que las crecidas propias de primavera arrastrará la grava junto a la posible puesta.

ANEXO VII

Resumen de Información Adicional

El informe señala la metodología a seguir sobre la creación de frezaderos artificiales consistentes en: determinar el tamaño de la grava a emplear, localización de zonas favorables, excavación en el lecho y relleno de la excavación. Se señala la partida presupuestaria para frezaderos y para la escala de peces.

En relación con la implantación de escalas de peces, se aporta información para la definición y el cálculo de escala de peces de depósitos sucesivos y escala de peces ralentizadores tipo Denil.

En relación con la afección a los cotos de Valdepiélagos y de Tolibia, se indica que con las medidas correctoras propuestas de frezaderos, escalas y rejillas, no supondrán mayores daños a la población truchera.

Sobre medidas correctoras para evitar la acumulación de residuos ganaderos, se propone retirar periódicamente mediante dragado, previa autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

ANEXO VIII

Informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en relación con la información adicional referida en el Anexo VII.

El informe hace las siguientes consideraciones:

1. Que la documentación aportada no tiene en cuenta que la incidencia negativa es la ocasionada por la pérdida de las condiciones naturales del tramo, que son las que permiten la existencia de esas áreas de reproducción, y que no se han de adquirir por la aportación de gravas.

2. Que en lo referente a la propuesta de escala de peces, la documentación aportada no realiza un estudio detallado para este proyecto concreto adaptado a los caudales de circulación por la escala en base a los estudios de caudales realizados en el río, ni a las poblaciones piscícolas existentes en el tramo, de manera que garantice la efectividad de la escala. La escala de ralentizadores para una altura de azud de 14,90 metros, es claramente no recomendable.

3. En relación con el estudio de caudales, el interesado se inhibe de su cálculo y se remite a que la propia Administración puede solicitar los caudales si lo considera conveniente.

4. Sobre la modulación de caudales y teniendo en cuenta el azud de 14,90 metros y un volumen embalsado de 0,094 Hm³, se pone en duda que la central sea de tipo fluyente, pudiéndose por tanto producir efectos negativos importantes en las poblaciones de peces, mas si se tiene en cuenta que se está llevando a cabo en la actualidad el trasvase del agua del río Porma.

Finalmente el informe llega a la siguiente conclusión: «Una vez estudiada la denominada «Información adicional Cerulleda», se concluye que esta es grosera, insuficiente y que las observaciones efectuadas en su día no han sido en general tomadas en consideración y en algunos casos concretos en que se han aludido, han sido insuficientemente estudiadas.»

Como complemento al informe, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, con fecha 20 de septiembre remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la siguiente información:

Los análisis genéticos promovidos por la Junta de Castilla y León en las poblaciones de trucha común del río Curueño (León), incluidas las de la zona de Valdelugeros, demuestran que se trata de poblaciones de altísima singularidad. No presentan introgresión de estirpes centroeuropeas y además los informes del departamento de genética de la Facultad de Veterinaria de Lugo (Universidad de Santiago de Compostela) la identifican como pertenecientes al genotipo ancestral Duero Norte, genotipo muy raro y con gran distancia genética al resto de poblaciones ibéricas y sin réplica o presencia en el resto de España o de Europa.

De ahí la importancia de conservar estas poblaciones trucheras, que una vez concluidos los estudios de zonificación contratados en este año 2004 y que están actualmente en desarrollo, serán con toda seguridad incluidas en una zona de reserva genética.

20114 RESOLUCIÓN de 17 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Valencia» de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril y en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) remitió, con fecha 6 de febrero de 2003 a la Dirección General de Aviación Civil la memoria-resumen del proyecto para que ésta lo trasladara a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fechas 29 de abril y 5 de junio de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) de las respuestas recibidas.

Con fecha 25 de septiembre de 2003, Aena remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un escrito en el que se solicitaba la suspensión del procedimiento ya iniciado, como consecuencia de la incorporación al proyecto de ampliación de nuevas actuaciones, y la reanudación de un nuevo procedimiento con el fin de poder efectuar una nueva consulta. La nueva memoria resumen fue remitida a la Dirección General de Aviación Civil, para su traslado a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 6 de octubre de 2003.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un nuevo periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto, cuyas contestaciones fueron trasladadas al promotor Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) con fecha 19 de enero de 2004.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas durante las dos fases de consultas previas se recogen en el anexo I.

El promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), elaboró el estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Valencia, que posteriormente remitió a la Dirección General de Aviación Civil para que ésta lo trasladara a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, quien lo sometió al trámite de información pública durante 30 días hábiles, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado número 56, de 5 de marzo de 2003 en virtud de lo establecido en el artículo 17 del citado reglamento. El estudio de impacto ambiental estuvo expuesto en la oficina de la Delegación del Gobierno en Valencia durante el plazo de información pública. El estudio de impacto ambiental fue completado con información adicional solicitada al promotor por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

No se ha recibido ninguna alegación al estudio de impacto ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 16 de noviembre de 2004, formula, únicamente a los efectos

ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Ampliación del aeropuerto de Valencia».

Declaración de impacto ambiental

El aeropuerto de Valencia se encuentra situado a 8 km al oeste de la capital valenciana en terrenos de los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, sobre áreas fuertemente antropizadas. En un radio de 8 km del área de estudio se localizan los núcleos de población de Quart de Poblet, Manises, Aldaia, Alaquàs, Xirivella, Mistala, Torrent, Paterna y Burjot.

Las obras de ampliación del aeropuerto de Valencia se justifican en el marco del Plan Director vigente, aprobado mediante orden ministerial de 19 de julio de 2001 el cual establece como horizonte de desarrollo el año 2015, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias que permitan absorber el crecimiento sostenido de la demanda, conforme ésta vaya alcanzando los niveles de tráfico previstos en el citado Plan Director.

Las actuaciones necesarias para alcanzar la nueva configuración del sistema aeroportuario desarrollan parte de las determinaciones previstas en el citado Plan Director, y se descomponen en varios proyectos cuya principales actuaciones son las siguientes:

- Ampliación de pista y prolongación de calle de rodadura.
- Construcción de una calle de salida rápida.
- Ampliación del aparcamiento público.
- Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves.
- Ampliación del edificio terminal para aviación regional.
- Establecimiento de un helipuerto de superficie en la cabecera 04.

El estudio de impacto ambiental presenta un análisis de alternativas para la ampliación de pista y prolongación de la calle de rodadura. El resto de las instalaciones proyectadas carecen de ubicación alternativa como consecuencia de la disponibilidad de superficie libre dentro del propio recinto aeroportuario, la ubicación actual de las instalaciones que se proyecta ampliar o remodelar y las necesidades operativas en la actividad aeroportuaria.

Con el fin de seleccionar la alternativa más adecuada se ha realizado un análisis multicriterio en el que se han valorado conjuntamente los siguientes aspectos: económicos, medioambientales, operativos y de capacidad, concluyéndose que la alternativa elegida, de las cuatro planteadas, es la Alternativa 3. Esta alternativa consiste en prolongar la longitud de la actual pista de vuelos hasta 3.200 m, con el umbral 30 desplazado 290 m con respecto al actual; extensión de la calle de rodadura hasta la nueva cabecera 12 y construcción de una calle de salida rápida a 1.950 m del nuevo umbral 30.

La selección de la Alternativa 3 lleva aparejados mayores costes económicos ya que la necesidad de terreno es mayor, sin embargo la afección por ruido en el entorno mejora sensiblemente respecto a las otras alternativas debido al desplazamiento de la huella acústica hacia la zona menos poblada.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de las actuaciones propuestas por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que las desarrolle como en las fases de construcción y explotación del aeropuerto, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental

Durante las obras previstas en el aparcamiento P-1 deberá tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras, y en el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras, especialmente en lo referente al respeto de la línea límite de edificación.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

Con anterioridad a la iniciación de las obras, se procederá a señalar y balizar toda la zona que vaya a verse afectada por ellas. Fuera de la zona de obras no se permitirá el paso de maquinaria ni el depósito de materiales o residuo de ninguna clase. Se procederá al jalonamiento de las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. Asimismo, los ejemplares arbóreos de mayor interés del campo de golf, próximos a la zona de actuación, deberán ser protegidos mediante jaldones, vallados y recubrimiento del tronco, para evitar daños al tronco, a las

ramas y al sistema radicular, por el movimiento de la maquinaria de obra.

Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada y desinstalación de las instalaciones y elementos auxiliares de obra, restituyendo el terreno a sus condiciones originales tanto topográficas como de cubierta vegetal. Se procederá a realizar un laboreo de todos los suelos compactados.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por las obras para su posterior utilización en los procesos de restauración. Se hará un balance de la tierra vegetal sobrante y su posibilidad de ser utilizada en labores agrícolas o de restauración ambiental. Los suelos fértiles se acopiarán en montones, con objeto de facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades.

Si durante la ejecución de las obras, principalmente durante las excavaciones, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de residuos.

La recogida, transporte y eliminación de los residuos generados en la obra se realizará atendiendo a lo especificado en el Plan de Gestión de los Residuos de Obra elaborado por el promotor, tanto para los inertes o asimilables a urbanos como para los peligrosos. Para la gestión de los residuos peligrosos generados se cumplirán todos los requisitos impuestos en el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, modificado por el Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, y la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. Igualmente se tendrá en cuenta el «Plan Integral de Residuos de la Comunidad de Valencia» aprobado mediante Decreto 317/1997, de 24 de diciembre, y modificado por el Decreto 32/1999, de 2 de marzo, con el objetivo de minimizar la producción de residuos, valorizar la máxima cantidad y eliminar correctamente los residuos no valorizables.

Los sistemas de separación y recogida selectiva de los residuos, su almacenamiento temporal y su destino, incluidos todos ellos en el Sistema de Gestión Medioambiental que actualmente se aplica en el aeropuerto de Valencia deberán ser revisados conforme a la actividad asociada a las nuevas infraestructuras aeroportuarias.

Antes del inicio de las obras, se procederá a la inspección de la zona a efectos de comprobar la conveniencia de adoptar medidas adicionales para minimizar la afección a la vegetación y evaluar la necesidad de transplantar los ejemplares arbóreos de interés y recuperar la cubierta vegetal. Se prestará especial a los ejemplares que se encuentran en la zona del campo de golf. Se restaurarán todos los jardines que resulten afectados por las obras, manteniendo la armonía y consonancia con el resto de ajardinamientos existentes en el recinto aeroportuario. Se garantizará la no afección a formaciones vegetales de ribera.

3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Con objeto de minimizar la afección al Barranco del Salto del Agua, no se instalarán parques de maquinarias ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas donde exista posibilidad de afección, tanto de manera indirecta como directa.

No se llevará a cabo el acopio de materiales y los movimientos de tierra en las proximidades del Barranco del Salto del Agua, así como la manipulación de materiales clasificados como residuos peligrosos y, en especial, las labores de mantenimiento, lubricación y cambios de aceite de la maquinaria de obra que se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria. La zona de parque de maquinaria estará totalmente impermeabilizada y, además de las instalaciones específicas para el cambio de lubricantes, contará con sistemas de depuración primaria, balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. Se definirán lugares específicos para el lavado de cubas, que contarán también con los sistemas de depuración primaria necesarios. En caso de lluvias, las zanjas filtrantes se tapanán en su parte superior, a fin de evitar su desbordamiento y el arrastre de los aceites y las grasas fuera de ellas.

El trazado de los caminos de acceso evitarán el paso sobre cauces, vauadas u otros elementos pertenecientes a la red principal de drenaje con el fin de evitar posibles modificaciones de la escorrentía, vertidos accidentales y la deposición de material fino que pudiera ser removido por las aguas superficiales, restaurándose en todo caso, cualquier afección que se produjese.

Los campamentos de obra se dotarán de un sistema de saneamiento adecuado que garantice la no contaminación de las aguas.

Los proyectos de construcción deberán analizar la posible afección a los pozos existentes en la zona de estudio, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

Durante la fase de explotación, se llevará a cabo lo previsto en el estudio de impacto ambiental para la recogida de las aguas provenientes del drenaje de la pista de vuelos, las calles de rodaje, plataformas, talleres y aparcamientos.

Las plantas de tratamiento de las aguas hidrocarburadas provenientes del drenaje de las calles de rodaje, plataformas, talleres y aparcamientos deberán cumplir con los requisitos determinados en la Norma DIN 1999, en la que se basa el borrador de la normativa europea sobre tratamiento de agua con hidrocarburos. Será preceptiva la autorización de vertido de estas aguas por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar y serán analizadas previamente a su vertido con el fin de comprobar que los parámetros se ajustan a los exigidos en la autorización de vertidos.

El actual sistema de drenaje del aeropuerto tiene su origen en el «Estudio general de evacuación de agua para el aeropuerto de Valencia» realizado por Aena en 1992 y concretado en el «Proyecto de adecuación del drenaje general» realizado también por Aena en 1995. En mayo del año 2001, Aena llevó a cabo la conexión de las estructuras generales de drenaje del aeropuerto de Valencia con el barranco del Salto del Agua y la instalación de unas compuertas verticales deslizantes de accionamiento manual junto a la valla de cerramiento del aeropuerto con el fin de laminar las aguas y evitar caudales punta. Como respuesta a la resolución de 22 de febrero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente sobre la evaluación de impacto ambiental de los proyectos «urbanización zona de carga», «actuaciones en la línea de drenaje», «adecuación pista 12/30 y rodadura sur» y «balizamiento rodaduras base aérea», Aena analizó el sistema de drenaje de las aguas y evaluó el riesgo de inundaciones, concluyendo que la ampliación de la plataforma y de la urbanización de la zona de carga no afectaba significativamente al funcionamiento del sistema de drenaje y que para una ampliación de superficie impermeable del 20,5% se obtendría un incremento de caudales del orden tan solo de un 7%. Este estudio fue analizado por la Confederación Hidrográfica del Júcar, la cual mediante escrito de fecha 24 de febrero de 2003 informaba a Aena sobre su conformidad.

De todo ello se deduce que el incremento de caudales que supondrá las obras proyectadas, objeto de la presente declaración de impacto ambiental, podrá ser absorbido perfectamente por el actual sistema de drenaje del aeropuerto, el cual funciona adecuadamente para un periodo de retorno de 10 años, así como por el barranco del Salto del Agua, que tiene capacidad para trasegar agua asociada a un periodo de retorno de 50 años. Sin embargo, debido a las características del entorno del aeropuerto y a la posibilidad de que se produzcan precipitaciones suficientemente intensas asociadas a periodos de retorno más elevados que superen la capacidad del drenaje, Aena y la Confederación Hidrográfica del Júcar coordinarán las posibles actuaciones a realizar con el fin de garantizar que pueden resolverse situaciones no consideradas por estos periodos de retorno y minimizar el riesgo de inundación aguas abajo. En su caso, estas actuaciones se coordinarán con las previstas por otros organismos diferentes de Aena en la rambla del Pollo y se realizarán en colaboración con los ayuntamientos afectados y con el organismo competente en infraestructuras hidráulicas de la administración autonómica.

En cuanto a la red piezométrica propuesta por el promotor, se llevará a cabo su revisión durante el transcurso de las obras en función de las observaciones previas y de la evolución del nivel freático, modificándose si fuera necesario, tanto el número, como la ubicación de los piezómetros. Se establecerá la periodicidad necesaria de los controles para poder constatar las fluctuaciones en el nivel freático, los cambios en las direcciones de flujo, la posible afección al río Turia y la potencial afección a la calidad de las aguas subterráneas. Como determinación de la situación preoperativa, antes del comienzo de las actividades de obra, se realizarán controles de medida de niveles freáticos, toma de muestras y analítica.

Una vez finalizadas las obras, cada contratista verificará, mediante la toma de muestras, la no afección, tanto a las aguas subterráneas como a los suelos circundantes y entregará un informe que incorpore los resultados junto con la síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En caso de afección, se realizará un estudio de caracterización en el que se definirá el alcance y la ubicación de las áreas contaminadas y las medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Se elaborará un proyecto específico de medidas de protección de las aguas subterráneas para los sectores de almacenamiento de hidrocarburos, redes subterráneas de distribución de hidrocarburos y mantenimiento, talleres, área de prácticas del sistema de extinción de incendios, plataforma de estacionamiento de aeronaves y área terminal, donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pudieran producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas. Se deberá incluir un sistema de recogida de vertidos accidentales y derrames en las zonas de carga y trasego de combustibles.

4. Protección de la fauna

Antes de iniciar los trabajos de desbroce y despeje del terreno, se llevará a cabo una completa inspección de la zona afectada por parte de un equipo experto en fauna, con el objetivo de recuperar el mayor número posible de animales que pudiesen ser afectados de forma directa o indirecta por las obras. En el caso de encontrarse alguna especie catalogada como de «interés especial» se establecerá un Plan de Manejo que determine las medidas necesarias para mantener las poblaciones en un nivel adecuado.

El programa incluirá una identificación de los lugares que pueden resultar atractivos para la fauna silvestre así como las medidas a adoptar para evitar la permanencia de estos lugares y su sustitución por hábitats alternativos similares en el entorno cercano al aeropuerto.

Las obras serán programadas de tal modo que se eviten en lo posible las actuaciones más ruidosas durante la época de cría de la avifauna.

5. Protección atmosférica

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la ampliación del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos en todos los caminos de acceso a obra, así como a las zonas donde se sitúen instalaciones auxiliares y parques de maquinaria. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y a las condiciones climáticas con el fin de mantener húmedos los caminos cuando éstos sean más intensamente utilizados. Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados. Los acopios de tierra se situarán en zonas donde la dispersión por la acción del viento sea mínima.

Se dispondrán filtros en los silos de cemento de las plantas de hormigón y en las plantas asfálticas. Se recomienda que, en su caso, todo el proceso de manipulación de cementos se efectúe en instalaciones cerradas.

El proyecto incluirá las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Se analizará la necesidad de nuevas estaciones de vigilancia de la calidad del aire y se diseñará el programa de control y vigilancia basándose en la metodología propuesta por el promotor en relación con el cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes, la modelización de la dispersión de los mismos en la atmósfera y el análisis cualitativo de los datos meteorológicos. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con la Directiva 96/62/CE sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente, la Directiva 2000/69/CE sobre los valores límite para el benceno y el monóxido de carbono en el aire ambiente y la Directiva 2002/3/CE relativa al ozono en el aire ambiente.

En cuanto al control de las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV's) resultantes del almacenamiento y distribución de combustibles, se aplicará el Real Decreto 2102/1996, de 20 de septiembre, sobre control de emisiones de compuestos orgánicos volátiles resultantes del almacenamiento y distribución de gasolina desde las terminales a las estaciones de servicio, que impone los requisitos técnicos a las instalaciones de almacenamiento de carga y descarga, de depósitos móviles y de vehículos de transporte.

Aena, como promotor del proyector impulsará un programa consensuado con los operadores de handling para ir paulatinamente sustituyendo los vehículos actuales por otros más limpios en función de la evolución tecnológica. Los nuevos equipos que entren en servicio en el aeropuerto, tanto los vehículos turismos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, cumplirán con la directiva 2002/88/CE que modifica la directiva 97/68/CE relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

En el proyecto constructivo del edificio terminal para aviación general se estudiará la viabilidad técnica de incorporar la eficiencia energética como variable de diseño.

Con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra se aplicarán las medidas recomendadas por la OACI y la FAA relativas a procedimientos de operación así como a instalaciones y equipos de tierra.

6. Protección acústica

Durante la fase de ejecución de las obras y con el fin de minimizar el incremento de los niveles sonoros producidos por la maquinaria utilizada, se prescribirá un correcto mantenimiento de la misma que garantice un nivel de potencia acústica igual o inferior a los límites previstos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. A este respecto, la citada norma señala que en los trabajos que se realicen en la vía pública y en la edificación dentro de las zonas urbanas consolidadas, se evitará el empleo de maquinaria cuyo nivel de presión sonora supere 90 dB(A) medidos a cinco metros de distancia. Excepcionalmente se podrá autorizar, por razones de necesidad técnica la utilización de maquinaria cuyo nivel de presión sonora supere este límite, limitando el horario de trabajo en función de su nivel acústico y de las características del entorno ambiental en que trabaje y adoptando cuantas medidas correctoras fueran oportunas.

En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población. Se limitará la realización de trabajos molestos para las personas como excavaciones, movimiento de maquinaria o vehículos pesados en el periodo de 22 h a 8h. La maquinaria utilizada en las obras tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14 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.

La ubicación prevista para el nuevo helipuerto no implica afecciones significativas a la población por estar alejado de núcleos habitados, no obstante, Aena desarrollará los estudios necesarios relativos al sistema operativo con el fin de minimizar el impacto acústico y la afección a los usos del suelo.

El estudio acústico presentado en el estudio de impacto ambiental pone de manifiesto que, tanto durante el periodo diurno como nocturno, la superficie que se encuentra expuesta a niveles superiores a los 65 dB(A) y 55 dB(A), respectivamente, excede los límites del Sistema General Aeroportuario y que la afección a zonas habitadas comprende viviendas diseminadas pertenecientes al municipio de Manises en las proximidades de la cabecera 12 y zonas industriales pertenecientes a los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. La existencia de viviendas afectadas hace necesaria la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico que contemple actuaciones de aislamiento de fachadas, parte ciega de fachadas y cubiertas de los edificios que aseguren que en el interior de las viviendas se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la norma Básica de Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios vigentes.

Asimismo, se podrán aplicar medidas compensatorias para aquellos casos en los que las medidas de aislamiento acústico citadas anteriormente, no resulten técnicamente eficaces. Dichas medidas compensatorias serán establecidas por la Comisión de Seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico.

Con el fin de garantizar el estudio de la afección acústica y determinar con exactitud el número de viviendas y equipamientos de uso público afectados, el promotor recalcularán las isófonas presentadas en el estudio de impacto ambiental definidas por $Leq_{\text{día}}$ 65 dB (A) (7h-23h) y Leq_{noche} 55 dB(A) (23h-7h) en relación con las operaciones de despegue y aterrizaje para el escenario de puesta en funcionamiento de las instalaciones recogidas en la presente declaración de impacto ambiental, utilizando la última versión disponible del modelo de simulación INM (Integrated Noise Model) de la FAA (Federal Aviation Administration) y teniendo en cuenta las siguientes cuestiones en lo que respecta a los datos de entrada:

Se utilizará la configuración física del aeropuerto para el escenario de puesta en servicio de las infraestructuras sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se empleará el porcentaje de utilización habitual de cabeceras de pista en el aeropuerto.

Se emplearán las rutas que se encuentren recogidas en el documento «Publicación de Información Aeronáutica» (AIP), en la fecha que se lleve a cabo el cálculo de las isófonas o las últimas que estén previstas para los escenarios de puesta en servicios de las infraestructuras.

El número de operaciones y composición de la flota deberán ser representativos de la actividad anual del aeropuerto (operaciones de despegue y aterrizaje).

La modelización de las dispersiones laterales y verticales en las operaciones de salida se realizará utilizando los criterios incluidos en el Documento n.º 29 de la ECAC-CEAC recomendado por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de fecha 25 de junio de 2002 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental.

Las isófonas y el plan de aislamiento acústico asociado deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el plazo de un año a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración, para su análisis y comprobación de que dichos documentos se ajustan a lo exigido en la condición «Protección acústica» de la presente declaración de impacto ambiental.

En un plazo no superior a dos meses, una vez que el promotor haya recibido la notificación de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de que tanto las isófonas como el plan de aislamiento acústico cumplen con lo exigido en la presente declaración de impacto ambiental, ambos documentos serán remitidos por el promotor a los ayuntamientos cuyo término municipal este afectado por la citadas isófonas, al objeto de que aporten los censos correspondientes a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental, incluidas en las citadas isófonas.

El plazo de ejecución de dicho plan será de tres años a contar desde la remisión a los ayuntamientos de las isófonas y del Plan de Aislamiento Acústico asociado.

Para que el plan de aislamiento acústico pueda estar finalizado en los plazos previstos, todos los afectados deberán presentar sus solicitudes y los correspondientes proyectos de aislamiento durante los dos años siguientes a la remisión a los ayuntamientos de las isófonas y el plan de aislamiento acústico por el promotor.

A efectos de seguimiento y ejecución del plan de aislamiento acústico, se creará una Comisión integrada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente; representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento y representantes de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Una vez entren en servicio las infraestructuras recogidas en la declaración de impacto ambiental, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en aquellos puntos que determine la citada Comisión. A dicha huella se incorporará la posible afección acústica producida por las operaciones en tierra.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. En cualquier caso, las isófonas se revisarán cada 5 años o según lo que establezca el Reglamento que desarrolle la Ley 37/2003, del Ruido. Cuando se produzcan alteraciones temporales en la operación del aeropuerto, será comunicado a los ayuntamientos afectados por parte de Aena con el fin de que ambos organismos coordinen las actuaciones que se consideren oportunas para minimizar la posible afección.

La huella definitiva será incorporada, a todos sus efectos, en la planificación del aeropuerto para la protección de los aspectos ambientales y para que la Autoridad Aeronáutica pueda informar a las administraciones públicas afectadas que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo.

Con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas correctoras realizadas.

7. Medidas de protección del patrimonio cultural

Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Dirección General de Política Lingüística y Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Deporte de la Generalitat Valenciana. Las remociones de tierra que pudieran afectar a posibles áreas con restos arqueológicos o paleontológicos deberán contar con autorización de dicha Dirección General.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

Durante las fases de construcción y explotación de las nuevas infraestructuras se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de cualquier tipo de infraestructura que sea afectada, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados.

El estudio realizado para determinar los posibles problemas de tráfico y de accesos derivados de las obras de ampliación en el que se concluye que los accesos actuales por carretera son suficientes para soportar la carga de tráfico hasta el año 2007, se ampliará hasta el año 2015 con el fin de poder establecer las oportunas medidas correctoras o protectoras.

9. Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

En relación con la gestión de las tierras sobrantes, se actuará de acuerdo con lo recogido en la documentación adicional al estudio de impacto ambiental aportada por el promotor y, solo en el caso de que fuera estrictamente necesaria la creación de nuevos vertederos, el emplazamiento final se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se tendrá en cuenta la cartografía de las zonas de exclusión elaborada por el promotor, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, áreas de fuerte escorrentía superficial (vaguadas y zonas adyacentes) zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, y en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Los proyectos de construcción reflejarán esa cartografía y también servirá de base al contratista para la ubicación de caminos de obra e instalaciones auxiliares.

Las canteras y graveras que suministren el material de préstamo deberán contar con la correspondiente autorización del órgano autonómico competente y estarán en un radio de 20 km en torno al aeropuerto.

10. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

Todos los proyectos constructivos con potencial incidencia sobre la topografía y el paisaje incluidos en la ampliación del aeropuerto de Valencia deberán adjuntar un anejo de «integración ambiental» en el que se incluirán actuaciones de adecuación topográfica de las superficies afectadas, su restauración edáfica y la ejecución de plantaciones y siembras. En este anejo quedará claramente reflejada la obligación del contratista de dejar libres de residuos, materiales de construcción maquinaria o cualquier otro tipo de elemento contaminante los terrenos ocupados o utilizados durante la fase de obra.

Además de las acciones de integración ambiental correspondientes a cada uno de los proyectos, Aena redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y que no estén incluidos netamente en ningún proyecto específico y contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos, vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se seleccionarán correctamente las especies a emplear en la adecuación paisajística mediante ajardinamiento, evitando el empleo en la flora ornamental de especies exóticas que tengan la consideración de invasoras. En caso de que se emplee flora autóctona, se desaconseja introducir ejemplares de taxones que no sean propios de la zona o que presenten un cierto carácter híbrido que posibilite su cruzamiento con poblaciones locales.

11. Seguimiento y vigilancia

Previamente al inicio de las obras Aena llevará a cabo el programa de vigilancia ambiental propuesto en el estudio de impacto ambiental y completado en la documentación adicional, para el seguimiento y control de los impactos de las distintas actuaciones incluidas en los proyectos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

Las contratistas ejecutoras de los proyectos, entregarán antes del inicio de las obras un Plan de Aseguramiento de la Calidad propio de la con-

trata, el cual será revisado y aprobado por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes. Cada contratista nombrará un responsable del Aseguramiento de la Calidad Ambiental y, en el seno de la dirección facultativa, cada asistencia técnica nombrará un Responsable de Medio Ambiente que serán los encargados de proporcionar al promotor toda la información sobre las medidas adoptadas durante la ejecución de los trabajos.

El Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental será un documento específico para la ejecución de cada actuación, donde se incluirán todas las medidas a aplicar para evitar impactos derivados de la gestión, diferente del manual de procedimientos que disponga la empresa contratada en virtud de su certificación ambiental.

Complementariamente Aena, dispondrá de una dirección ambiental de obra, que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, desarrollará una labor de control y seguimiento global del programa de vigilancia ambiental y se responsabilizará de la adopción de todas las medidas protectoras y correctoras de su responsabilidad, mediante la certificación del cumplimiento del correspondiente condicionado de la declaración de impacto ambiental, de los controles propuestos en el estudio de impacto ambiental y de la ejecución del programa de vigilancia ambiental. El director ambiental será el encargado de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento del programa de vigilancia ambiental. Igualmente, Aena dispondrá de una dirección ambiental en la fase de explotación que llevará a cabo las mismas funciones de vigilancia y seguimiento que el director ambiental de la fase de obras.

El programa de vigilancia ambiental incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control ambiental para la fase de obras con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo en relación a los aspectos y posibles incidencias medioambientales.

Diseño definitivo de la red piezométrica de control de las aguas subterráneas para la fase de obras y resultados de controles efectuados para determinar la situación preoperativa.

b) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras de la fase de obras que se están llevando a cabo, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

c) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la posible afección a suelos y aguas subterráneas y síntesis de los controles efectuados durante la realización de las obras. En su caso, estudio de caracterización de la contaminación y medidas a adoptar para lograr su recuperación.

Medidas preventivas, y correctoras de la fase de obras, realmente ejecutadas, tanto de las recogidas en el estudio de impacto ambiental como de las recogidas en el condicionado de la presente declaración.

Plan de Seguimiento y Control Ambiental para la fase de explotación.

Se comunicará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la fecha de finalización de la fase de obras y el comienzo de la fase de explotación.

d) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas ejecutadas para llevar a cabo la recuperación ambiental de los distintos proyectos y medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Resultados de las campañas de mediciones acústicas en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

Eficacia del sistema de tratamiento de aguas para evitar la contaminación del sistema hidrológico. Datos de la red piezométrica para el control de las aguas subterráneas.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de explotación.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil que acreditará su contenido y conclusiones.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional

Aena remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva de las distintas obras, un escrito certificando la incorporación a los mismos de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, así como un informe sobre su contenido y conclusiones.

También remitirá dentro de los plazos establecidos en las correspondientes condiciones de esta declaración, la documentación que se refiere a continuación:

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal.

Medidas relativas a la protección aguas subterráneas: diseño de la red piezométrica para la fase de explotación, proyecto de medidas de protección para las zonas donde los posibles vertidos sistemáticos o accidentales pudieran producir alteraciones en la calidad de las aguas subterráneas, informe sobre medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y otras medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Informe en el que se recojan las conclusiones del trabajo de campo llevado a cabo previo al inicio de las obras, Plan de Manejo en el caso de encontrarse alguna especie catalogada como de «interés especial y medidas a adoptar para minimizar la afección a la fauna tal y como se indica en la condición 4.

Programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica recogido en la condición 5.

Huella acústica elaborada, y en su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 6.

Programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado tal y como indica la condición 7.

Estudio sobre los posibles problemas de tráfico y de accesos derivados de las obras de ampliación y, en su caso, medidas correctoras y protectoras, tal y como se establece en la condición 8.

Estudio específico para la localización de nuevos vertederos en el caso de que sea estrictamente necesario como se indica en la condición 9.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión recuperación ambiental e integración paisajística que englobe la totalidad de los espacios de transición que hayan podido ser afectados por las obras y propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, que recoja lo previsto en la condición 10.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de las actuaciones propuestas en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Aviación Civil, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
Informe del órgano ambiental de la Generalitat Valenciana.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 17 de noviembre de 2004.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana . . .	-
Dirección General de Conservación de la Naturaleza (Madrid)	X
Confederación Hidrográfica del Júcar	X
Presidencia de la Diputación Provincial de Valencia (Valencia)	-
Dirección General de Industria y Energía de la Consejería de Industria, Comercio y Energía de la Generalitat Valenciana (Valencia)	-
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana (Valencia)	-
Dirección General de Planificación y Gestión del Medio de la Consejería de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana (Valencia)	-
Dirección General de Promoción Cultural de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana (Valencia)	X
Dirección General de Urbanismo y Ordenación Territorial de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalitat Valenciana (Valencia)	-
Ayuntamiento de Valencia	X
Ayuntamiento de Manises	-
Ayuntamiento de Aldaia	X
Ayuntamiento de Quart de Poblet	X
Instituto Geológico y Minero de España (Madrid)	-
Cátedra de Geología de la Universidad de Valencia (Valencia)	-
Departamento de Biología Animal de la Universidad de Valencia (Valencia)	-
Departamento de Botánica de la Facultad de Biología de la Universidad de Valencia (Valencia)	-
Asamblea Comarcal Ecologista (Valencia)	-
A.D.E.N.A. (Madrid)	-
Ecologistas en Acción (Madrid)	-
GREENPEACE (Madrid)	-
S.E.O. (Madrid)	-
Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas, algunas de ellas procedentes de organismos no consultados directamente por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en relación con las dos memorias-resumen es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza indica que no existen coincidencias del proyecto con ningún Lugar de Importancia Comunitaria, Zona de Especial Protección para las Aves, hábitats naturales de interés comunitario, categorías establecidas en la Ley 4/1989, sitios Ramsar u otras figuras relativas a convenios internacionales e IBA's. Igualmente se especifica la no existencia de especies en «Peligro de Extinción» del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 439/1990).

La Confederación Hidrográfica del Júcar pone de manifiesto que el elemento hidrológico de mayor interés situado en el entorno de aeropuerto es el Barranco del Salto del Agua, ya que constituye el cauce natural de desagüe de la cuenca del aeropuerto, resultando necesaria la adopción un sistema de laminación de las aguas pluviales, al objeto de no

provocar un incremento de caudales puntuales. Considera igualmente necesario que se tengan en cuenta las siguientes cuestiones:

Se garantizará el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces, manteniendo las márgenes limpias.

Se reducirá en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario.

Con respecto a los rellenos y vertidos, se garantizará la no afectación a cursos de agua superficiales y subterráneos, por vertidos contaminantes que pudieran realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras.

Se garantizará la no afectación a los cauces y zonas de servidumbre y se llevará a cabo la reposición a su estado primitivo.

Se garantizará la no afectación a las formaciones vegetales de ribera.

En relación con los vertidos de aguas, apunta lo siguiente:

Considera correcta la ubicación de un separador de hidrocarburos en la red de drenaje de la plataforma de estacionamiento, siendo preceptiva la autorización de vertido.

Se deberá incluir un sistema de recogida de vertidos accidentales y derrames en las zonas de carga y trasiego de combustibles.

Propone la ampliación de la EDAR cuando se produzca la ampliación de la terminal (Nuevo edificio terminal para aviación regional).

En cuanto a los impactos sobre las aguas subterráneas propone que se estudie: localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia, calidad de las aguas e inventario de vertidos, evolución estacionales de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

La Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana del Ministerio de Fomento informa que las obras de ampliación previstas no se encuentran dentro de la zona de afectación de las carreteras nacionales A-3 ni V-II (antigua N-220), a excepción del área denominada «aparcamiento P-1» en las que deberá tenerse en cuenta las limitaciones establecidas en la Ley de Carreteras y el Reglamento General de Carreteras, especialmente en lo referente al respecto de la línea límite de edificación.

La Sección de Prevención de Incendios Forestales de la Diputación de Valencia relaciona diversos aspectos que deberán tenerse en cuenta durante la elaboración del estudio de impacto ambiental en relación con la contaminación acústica; alteraciones en las comunidades de flora; alteraciones en las comunidades de fauna; existencia de riesgos para el tráfico aéreo por colisión con las aves debido a la proximidad de la Albufera y alteraciones en el paisaje.

La Dirección General de Patrimonio Artístico de la Consejería de Cultura y Educación de la Generalitat Valenciana indica que, en lo referente a los términos municipales de Manises y Quart de Poblet, no existe constancia de la existencia de ningún elemento del Inventario de Patrimonio Arquitectónico de Interés Histórico Artístico, pero incide en la necesidad de que sea el propio promotor, al elaborar el estudio de impacto ambiental, quien complete esta documentación e informe desfavorablemente el proyecto hasta tanto no se realice una prospección arqueológica de la zona afectada, incluyendo instalaciones auxiliares.

Establece la necesidad de que se establezcan medidas de salvaguarda para evitar el riesgo de expolio derivado del movimiento de tierras y recuerda que cualquier hallazgo de índole arqueológica o paleontológica deberá ser comunicado a la Administración competente. Las remociones de tierra que pudieran afectar a posibles áreas con restos arqueológicos o paleontológicos deberán contar con autorización de la Dirección General de Patrimonio Artístico.

Con respecto al patrimonio etnológico, industrial e inmaterial, indica que el estudio de impacto ambiental deberá contemplar la incidencia de la actuación sobre las antiguas Minas de Arcilla situadas en el Plá de Quart y la posibilidad de proteger este depósito de arcilla permitiendo de esta forma la recuperación de un conocimiento y de una actividad tradicionales.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería del Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana pone de manifiesto que los periodos diurno y nocturno a los que hace referencia el nivel sonoro continuo equivalente Leq no corresponden con los fijados en el artículo 7 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de protección contra la contaminación acústica que establece como horario diurno el comprendido entre las 8.00 y las 22.00 horas y el nocturno entre las 22.00 y 8.00 horas. Asimismo, indica la necesidad de que en la representación de las curvas isófonas se identifiquen las distintas zonas (clasificación del suelo: no urbanizable, urbanizable y urbano) y las áreas acústicas en función del uso predominante del suelo (indicado en el anexo II de la Ley 7/2002: sanitario y docente, residencial, terciario e industrial). En dichos planos también debería reflejar los objetivos de calidad fijados en la Ley 7/2002 así como las áreas donde se superen en más de 10 dB(A) dichos objetivos de calidad con el fin de desarrollar un plan de mejora y adoptar las mejores tecnologías para reducirlos.

Por otro lado, indica que en la obtención de las isófonas se debería tener en cuenta las operaciones en tierra y el aumento del tráfico en los viales de acceso como consecuencia de la ampliación, que las huellas deberían corroborarse con mediciones reales y que el autocontrol de los niveles de ruido alcanzados en los puntos más conflictivos debería realizarse a través de mediciones en continuo. Plan de vigilancia debería incluir la monitorización de diferentes puntos e introducir paneles de difusión pública que informen de los niveles sonoros que se están midiendo en cada momento.

La Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería del Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana indica que desde el punto de vista ambiental la ampliación sólo afecta a terrenos de cultivo y a una masa arbórea de pino carrasco así como al Barranco del Salto del Agua, por ser el cauce natural de desagüe de toda la red de drenaje del aeropuerto, y recomienda que se lleven a cabo las siguientes actuaciones:

Integrar parte de los ejemplares arbóreos y matorral en las zonas de ajardinamiento que se proyecten.

Retirar a vertedero controlado todos aquellos escombros, materiales sobrantes y demás restos de obra que hayan sido depositados, vertidos o abandonados en cualquier área de terreno afectada por las obras. Los cambios de aceite, filtros o cualquier otro residuo procedente del mantenimiento de la maquinaria y vehículos, deberán ser debidamente gestionados por taller o gestor autorizado de residuos tóxicos y peligrosos.

Si durante la ejecución de las obras se produjese algún hallazgo arqueológico, se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Política lingüística y Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura Educación y Deporte.

El Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia considera que no hay nada que objetar del proyecto de ampliación del aeropuerto de Valencia en lo que se refiere a aspectos ambientales y urbanísticos.

El Servicio de Transportes y Circulación del Ayuntamiento de Valencia considera necesaria la ampliación de la superestructura del puente sobre el nuevo cauce de la Autovía A-3, de forma que se garantice con niveles aceptables de servicio, la accesibilidad entre las instalaciones del aeropuerto y la ciudad de Valencia. Por otro lado, considera igualmente necesaria la construcción de un nuevo puente sobre el nuevo cauce, que conecte el nudo de Quart (margen izquierda-futura ronda Norte de Mis-lata) con la A-3, a través del viario exterior del Polígono Industrial.

El Ayuntamiento de Quart de Poblet indica que las principales afectaciones del aeropuerto al término municipal son las derivadas del ruido producido por las aeronaves y el riego derivado por su proximidad a núcleos habitados. Apunta el incremento que se produciría de las aguas de escorrentía como consecuencia de las ampliaciones proyectadas y recuerda las inundaciones que se produjeron en zonas habitadas próximas al Barranco del Salto del Agua. Considera necesario que cualquier obra que se plantee que afecte a las cuencas del Barranco del Salto del Agua y del Barranco de La Saleta-Rambla del Pollo debe procurar asegurar que no incrementan el caudal vertiente a la Albufera y que deben aprovecharse las obras para derivar las aguas hacia el Río Turia.

El Ayuntamiento de Aldaia indica que el recinto del sistema general aeroportuario definido por el Plan Director, incluye parte de una zona inundable de riesgo 3, según el Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad valenciana, zona que se amplía si consideramos el área de cautela aeroportuaria. Las aguas del llano de inundación situado al oeste del aeropuerto tienen tendencia a discurrir hacia el aeropuerto y una vez dentro siguen dos caminos:

Hacia el sudeste, para desaguar por el barranco de la Saleta que se extingue en la estación de Aldaia.

Hacia el este para desaguar en el barranco del Salto del Agua.

Si se ejecutase la fase de máximo desarrollo previsible del Plan Director, o se urbanizase la zona de cautela prevista por el plan, se habría de proyectar obras importantes en la embocadura del desagüe del llano de Quart al barranco de la Saleta para evitar cegarlos y esas obras podrían incrementar los caudales de vertido y agravar el riesgo de inundabilidad de Aldaia.

Propone que se disponga unos colectores o cuneton que capte al oeste del aeropuerto y deriven al barranco del Salto del Agua un caudal equivalente al que pueden verter al barranco de la Saleta los colectores del drenaje de la A-3 con el fin de compensar la negativa incidencia que ha supuesto para Aldaia el desdoblamiento de la carretera N-III para convertirse en autovía.

Por otro lado, advierte de la permanente presencia de una comunidad de varios miles de gaviotas en la planta de residuos sólidos urbanos metropolitana de FERVASA, que se trasladan diariamente desde el litoral hasta el vertedero y del riesgo que pueden suponer para las aeronaves.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental indica que la memoria resumen del proyecto ha sido comunicada a sus asociados al objeto de que aporten sus sugerencias.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El proyecto de ampliación del aeropuerto de Valencia desarrolla parte de las determinaciones previstas en el Plan Director aprobado según Orden Ministerial de 19 de julio de 2001 y cuyo desarrollo previsible se ha establecido en el año 2015, periodo para el cual se ha considerado necesario acometer un continuo desarrollo de la infraestructura aeroportuaria que permita absorber el crecimiento sostenido de la demanda prevista.

Las actuaciones necesarias para la construcción del nuevo sistema aeroportuario se descomponen en varios proyectos, cuya repercusión sobre los factores ambientales se evalúa de forma conjunta. Las principales actuaciones que comprenden cada uno de los proyectos son las siguientes:

Ampliación de pista y prolongación de la calle de rodadura

Ampliación de la pista 12/30 en 500 metros por la cabecera 12 hasta los 3.200 m. La anchura de la pista será de 45 m más márgenes de 7,5 m. La franja de pista tendrá una anchura de 300 m y se ampliará por la cabecera 12 hasta 60 m después de la zona de parada. Se dispondrá de de un área de seguridad de extremo de pista (RESA) de 240 m × 150 m.

Prolongación de la calle de rodadura paralela a la pista hasta la nueva cabecera 12, con un apartadero de espera de acceso a dicha cabecera, similar a los existentes. Anchura de 23 m, con márgenes de 10,5 m a cada lado y sobrecanchos diseñados para que puedan permanecer dos aeronaves tipo E.

Desplazamiento del umbral 30, 300 metros hacia el sur para los aterrizajes con el objeto de disminuir la afeción acústica a la población cercana a dicha cabecera.

Colocación del balizamiento de eje tanto en pista como en calle de rodaje, sustituyendo las luces de borde de calle de rodaje existentes por balizas reflectantes en todo el área de maniobras, adecuando los sistemas de aproximación.

Construcción de una calle de salida rápida ubicada a 1.950 m del umbral 30 desplazado.

Las obras a realizar son las siguientes:

Demolición de las zonas afectadas por el proyecto.

Movimiento de tierras.

Obras previas al recrecido: localización de zonas en mal estado, saneo de estas zonas con demolición y reposición, retirada de pintura y zonas de caucho.

Pavimentación de pista, calles y caminos perimetrales.

Sistema de drenaje correspondiente a la zona afectada.

Reposición de servicios afectados.

Diseño y proyecto de balizamiento de eje y borde, tanto en la pista como en las calles de rodaje y de los sistemas de aproximación.

Señalización horizontal y vertical.

Instalaciones especiales.

Ampliación del aparcamiento público

Acondicionamiento del aparcamiento en superficie P-1 de la zona derecha del aparcamiento actual, frente al edificio terminal (Aparcamiento P-1. Fase I).

Ampliación del aparcamiento situado en la zona del edificio de mercancías (P-5) con mejoras del enlace entre el P-5 y el edificio terminal (Aparcamiento alternativo P-5).

Construcción del edificio para aparcamiento frente al edificio terminal, en la zona izquierda del aparcamiento actual (Aparcamiento P-1. Fase II).

Otras obras a realizar, complementarias a las citadas, son las siguientes:

Asfaltado.

Señalización.

Colocación de barreras.

Iluminación.

Pinturas y vallados.

Ampliación de vial de acceso (2 carriles más arcenes).

Bordillo alto en la delimitación con la zona aire.

Instalación de cámaras de seguridad.

Ampliación de plataforma de estacionamiento de aeronaves

Con esta ampliación se pretende proporcionar un total de 14 nuevos puestos, lo que supone la construcción de una plataforma con una superficie pavimentada de 168.500 m² aproximadamente: Plataforma Oeste (prolongación de la plataforma existente en dirección oeste) y Plataforma Norte (situada en dirección norte-sur al este de la futura ampliación del edificio terminal para Aviación Regional).

Las obras que deberán acometerse son las siguientes:

Nivelación de las plataformas. Los límites de la explanación para alcanzar el terreno natural serán taludes con inclinación 4H:1V, tanto en desmonte como en terraplén.

Pavimentación de las nuevas superficies de la plataforma.

Drenaje: se dispondrá un sistema de drenaje para captar las aguas superficiales de escorrentía procedentes de las nuevas áreas sometidas a la operación de las aeronaves y conducir las a través de colectores hasta una nueva planta separadora de aguas hidrocarburadas. Las líneas de drenaje proyectadas suponen un total de 2.151 m. de colectores que oscilan entre los 400 y 1.500 mm de diámetro.

Señalización horizontal mediante pinturas acrílicas con esferas reflectantes.

Iluminación mediante la instalación de 7 nuevas torres y la reorientación de 2 proyectores existentes en la actual plataforma de carga.

Balizamiento y señalización vertical para lo cual será preciso realizar canalizaciones para el cableado y el desmontaje de las balizas, letreros y canalizaciones del área afectada por las obras.

Construcción de viarios: viario perimetral a la ampliación de la plataforma. Los nuevos viarios constarán de dos carriles de 4,5 m de anchura.

Demoliciones, desmontajes y servicios afectados: reposición y desvío de los servicios afectados y demolición y desmontaje de todos los elementos situados en el emplazamiento futuro de la plataforma que no hayan de ser repuestos.

Instalaciones especiales: dotación de los puestos de estacionamiento de obra civil necesaria para la instalación de aire acondicionado y red de alimentación eléctrica fija.

Obras complementarias: se instalarán mallas deflectoras de chorro entre los nuevos puestos de estacionamiento y la red de viarios perimetrales; trabajos de revegetación de las isletas y taludes en terraplén.

Construcción nuevo edificio terminal para Aviación Regional

Las obras proyectadas contemplan las siguientes actuaciones:

Construcción nuevo edificio e integración con el actual edificio terminal.

Traslado de las instalaciones existentes en el centro de transformación.

Nuevo centro de transformación exterior.

Adecuación vial de servicio entre los dos edificios terminales.

Integración sistema de tratamiento mecanizado de equipajes.

Acceso peatonal al nuevo edificio.

Para la ejecución de las obras será preciso realizar un movimiento de tierras previo desbroce, desmonte, demoliciones, terraplenado y explanaciones, tanto para el edificio como para el vial de acceso.

Establecimiento de un helipuerto de superficie

Se proyecta el establecimiento de un helipuerto de superficie en las inmediaciones de la cabecera 04, una vez que la pista 04/22 se convierta en calle de rodadura. Los helicópteros utilizarán para el rodaje las calles de rodadura existentes en el aeropuerto y mantendrán el uso de los puestos de estacionamiento de que disponen actualmente en la plataforma. No se ha previsto el establecimiento de nuevas edificaciones específicas. Se proyectarán las ayudas visuales, señales y luces necesarias para el helipuerto.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

En la realización del estudio de impacto ambiental se procede al análisis detenido del proyecto y ejecución de las obras considerando las distintas fases de actuación (construcción y explotación) con el objeto de identificar las acciones de proyecto susceptibles de producir impacto. Posteriormente, se desarrolla el inventario ambiental referido al ámbito

de posibles afecciones del proyecto para lo cual se ha analizado y caracterizado cada factor ambiental, encuadrando los mismos en tres grandes apartados: Medio Físico (climatología, calidad del aire, geología, geomorfología, fisiografía, edafología, hidrología), Medio Biótico (vegetación, fauna, espacios naturales, paisaje) y Medio Socioeconómico (población, planeamiento urbanístico, infraestructuras, vías pecuarias, patrimonio cultural, agricultura, ganadería, caza y pesca).

La identificación de impactos se ha realizado con la ayuda de una matriz de relación causa-efecto en la que se establecen las interrelaciones entre las acciones de proyecto susceptibles de generar impacto y los factores del medio donde se inserta la actuación y seguidamente, se ha realizado su descripción y caracterización según las definiciones recogidas en la legislación vigente: signo, intensidad, extensión, tipo de interacción, duración, reversibilidad y recuperabilidad. El estudio de impacto ambiental incluye las medidas correctoras y preventivas adoptadas por el proyecto para la reducción de impactos y establece un programa de control y vigilancia que permitirá garantizar el mantenimiento de los impactos dentro de los umbrales admisibles.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental, los siguientes:

Geología: se trata de terrenos del cuaternario inferior, Pleistoceno caracterizado por formaciones calizas que ocupan la mitad oeste del área de estudio. El resto, a excepción de la vega del río Turia, pertenece al cuaternario superior, también del Pleistoceno, caracterizado por una litología de origen sedimentario, de limos y arcillas arenosas rojas.

Litología: toda el área de estudio se asienta sobre rocas sedimentarias no consolidadas principalmente cantos, gravas y limos.

Fisiografía: el relieve es muy uniforme y de gran sencillez; está formada por una llanura alargada que se extiende de norte a sur desde Puçol a la Albufera, con una anchura variable que experimenta su máximo desarrollo en los márgenes del río Turia. La estructura y morfología de la huerta de Valencia se caracteriza por ser una zona deprimida y subsistente, hundida desde el mioceno y que ha sido colmatada por aluviones cuaternarios que forman un relleno en lechos horizontales y discontinuos de arcillas, margas, cantos rodados, gravas, arenas y légamos.

Edafología: en general son suelo antrópicos, aluviales y coluviales, transformados por el riego sin origen génico.

Hidrología: el área de estudio se localiza en el denominado «sistema de explotación Turia» que comprende la cuenca del río Turia, la del Barranco de Carraixet, la del Barranco o Rambla del Torrent y las subcuencas litorales comprendidas entre el límite norte del término municipal de Puçol y la Gola de El Saler. El recinto aeroportuario drena al Barranco del Salto del Agua, emisario del río Turia, al que desemboca después de un recorrido de 1,8 km de longitud. En cuanto a los riesgos de inundación, en el ámbito de estudio existen terrenos correspondientes a niveles de riesgo alto y medio.

Hidrogeología: el aeropuerto se localiza sobre el sistema acuífero de la Plana de Valencia, el más importante de la Comunidad Valenciana, tanto por el volumen de agua subterránea como por su utilización y su papel ecológico. En cuanto al grado de vulnerabilidad del acuífero a la contaminación, en el ámbito de estudio existen terrenos con vulnerabilidad media y alta.

Vegetación: en lo que se refiere a vegetación potencial, los mapas de Series de vegetación incluyen esta zona en la Región mediterránea, piso termomediterráneo. La vegetación actual está muy alterada y únicamente cabe destacar una pequeña mancha de pinos localizada al norte y oeste del área de trabajo.

Fauna: en el recinto aeroportuario no existe ninguna especie faunística de interés. El enclave faunístico más destacado es el campo de golf que alberga una rica avifauna.

Espacios naturales: no existen en el área de estudio espacios protegidos de ámbito autonómico, nacional o internacional.

Paisaje: se ha estudiado como una sola unidad de paisaje «el recinto aeroportuario» de baja calidad intrínseca, potencial de vistas muy bajo, incidencia visual muy baja, fragilidad baja, aptitud para el cambio muy bajo y nada significativo el cambio de valor ante la presencia de la obra.

Población: el aeropuerto de Valencia se encuentra fuertemente humanizada existiendo varios núcleos de población en el ámbito de estudio, todos ellos con más de 20.000 habitantes. Manises, Quart de Poblet y Aldaia. El aeropuerto tiene clasificación de suelo no urbanizable.

Vías pecuarias: en el ámbito de trabajo son varias las vías pecuarias existentes, ninguna de ellas está catalogada.

Los impactos identificados en el estudio de impacto ambiental hacen referencia a cambios en la calidad de las aguas, alteraciones en la red de drenaje natural, alteraciones sobre las características geológicas y geomorfológicas del entorno, ocupación del suelo, compactación de las zonas de acopio, caminos, pista de acceso e instalaciones temporales, contaminación del suelo por vertidos incontrolados o accidentales, alteraciones de la vegetación debido al desbroce y ocupación del suelo, alteración del biotopo faunístico, alteración del paisaje, contaminación atmosférica por emisiones gaseosas y acústicas e incremento del empleo y del desarrollo económico.

Todos los impactos negativos identificados se han valorados como compatibles y moderados siempre y cuando se lleven a cabo todas las medidas correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, siendo el impacto sobre la hidrología, aún siendo moderado, el que se ha considerado de mayor importancia, principalmente en lo que se refiere a la modificación del régimen de caudales por el incremento de superficie pavimentada y el aumento del riesgo de inundación. También destaca el impacto sobre la vegetación debido a la eliminación de cubierta vegetal, principalmente en el campo de golf.

Entre las medidas protectoras y correctoras de la fase de construcción destacan las siguientes: jalonamiento y señalización de las obras y caminos de accesos; cubrimiento de los vehículos de transporte de materiales; riego de los caminos de obra y zonas de préstamos; control de las emisiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria; limitación horaria de las actuaciones de obra y demolición; reutilización de los materiales extraídos; diseño de taludes; gestión de residuos y de posibles suelos contaminados y tratamiento de efluentes líquidos. Se establecen medidas para la protección de la fauna como es la programación de las obras y recuperación de individuos afectados y un programa de gestión del hábitat para las especies detectadas en el ámbito del aeropuerto; medidas para la protección del patrimonio cultural; restauración ambiental e integración paisajística y reposición de servicios.

En la fase de explotación, y con el fin de reducir las emisiones atmosféricas procedentes de las aeronaves y de los equipos de apoyo en tierra, se establecen medidas relativas a procedimientos de operación y medidas relativas a instalaciones y equipos de tierra.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental cuya función principal es la de establecer un sistema que garantice el cumplimiento de las medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental que garantice el grado de eficacia real y, en su caso, el establecimiento de los mecanismos necesarios para corregir las posibles desviaciones.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Realizado el trámite de información pública del estudio de impacto ambiental, no se han presentado alegaciones.

BANCO DE ESPAÑA

20115

RESOLUCIÓN de 25 de noviembre de 2004, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios del Euro correspondientes al día 25 de noviembre de 2004, publicados por el Banco Central Europeo, que tendrán la consideración de cambios oficiales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 46/1998, de 17 de diciembre, sobre la Introducción del Euro.

CAMBIOS

1 euro =	1,3213	dólares USA.
1 euro =	135,75	yenes japoneses.
1 euro =	7,4291	coronas danesas.
1 euro =	0,70060	libras esterlinas.
1 euro =	8,9260	coronas suecas.
1 euro =	1,5113	francos suizos.
1 euro =	87,04	coronas islandesas.
1 euro =	8,1195	coronas noruegas.
1 euro =	1,9559	levs búlgaros.
1 euro =	0,5791	libras chipriotas.
1 euro =	30,992	coronas checas.
1 euro =	15,6466	coronas estonas.
1 euro =	245,73	forints húngaros.
1 euro =	3,4528	litas lituanos.
1 euro =	0,6844	lats letones.
1 euro =	0,4328	liras maltesas.
1 euro =	4,2174	zlotys polacos.
1 euro =	39,442	leus rumanos.
1 euro =	239,79	tolares eslovenos.
1 euro =	39,255	coronas eslovacas.
1 euro =	1.891.000	liras turcas.
1 euro =	1,6703	dólares australianos.
1 euro =	1,5572	dólares canadienses.