

el estudio, debido a la imposibilidad de manejar datos de detalle de las zonas de la ciudad.

## ANEXO V

### Resumen del informe emitido por el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental

Con este informe se cumple con lo previsto en el Decreto 149/1995, de 29 de mayo, de iniciación del procedimiento de aprobación del P.O.R.N de los Sotos y Galachos del Ebro, que exige el informe previo por la instancia competente para las actividades que supongan modificaciones de la realidad física o biológica del terreno sometido a ordenación, aun teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 11.3 del texto del Plan, aprobado inicialmente por Orden del 14 de enero de 2004 del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón, el cual restringe el ámbito de aplicación del Plan únicamente a los suelos no urbanos. Este informe se refiere a aspectos relacionados con el medio natural sometidos a la influencia del proyecto, considerándose el EsIA de suficiente profundidad y rigor, con alguna cuestión puntual matizable.

Se indica que la calidad del agua por debajo del azud no se verá alterada, ya que los sólidos depositados en el remanso aguas arriba del azud se evacuarán paulatinamente a medida que aumenta el caudal y las compuertas se vayan abatiendo. No se prevén afecciones importantes a la calidad en el agua embalsada ya que el tiempo de residencia es muy bajo. Aun así se debe vigilar si en algún punto del litoral (especialmente la margen izquierda) se acumulan natas flotantes de cianofíceas y se procederá a su limpieza o eliminación, ya que la máxima renovación afectará a la margen derecha de la masa de agua en una franja relativamente estrecha. Asimismo las embarcaciones a motor se adecuarán a las normas de la Confederación Hidrográfica del Ebro para contaminar las aguas lo menor posible. No se esperan cambios significativos en el régimen de caudales ya que el azud no regula en absoluto, ni por compuertas ni por funcionamiento de la central, que es fluyente. Se considera que se atribuye a la esclusa un riesgo de propagación del mejillón cebra probablemente exagerado y poco fundamentado, considerando que tiene mayor riesgo el uso de embarcaciones procedentes de aguas donde la especie está presente. Por ello para prevenir el riesgo de introducción del mejillón cebra se aplicarán las normas exigidas por la Confederación Hidrográfica del Ebro para la navegación y el trasiego de embarcaciones en zonas sensibles a dicho riesgo.

Finalmente en el informe se recomienda:

Realizar una prospección de detalle sobre la presencia de Margaritifera auricularia en todo el ámbito espacial potencialmente afectado por las obras de construcción del azud de forma previa a su inicio.

Obtener información de detalle sobre la morfología del cauce aguas abajo del azud hasta el inicio del LIC de los Sotos y Mejanas del Ebro, que posibilite un seguimiento posterior del funcionamiento del azud y de su influencia en la dinámica fluvial y en el régimen de arrastre y sedimentación de sólidos.

Obtención de información de primera mano y muestreos para conocer la ictiofauna presente en el tramo y adaptar el diseño específico de la escala para peces, en caso de que se considere necesario.

**10361** *RESOLUCIÓN de 20 de mayo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del «anteproyecto de la estación de tratamiento de fangos en la E.T.A.P. de El Atabal (Málaga)», promovido por Aguas de la Cuenca del Sur, S.A.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, correspondiente a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambien-

tal de proyectos es competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El anteproyecto de «La Estación de Tratamiento de Fangos en la E.T.A.P. de El Atabal (Málaga)» se encuentra comprendido en el apartado c) del grupo 9 del Anexo II del Real Decreto Legislativo.

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 12 de abril de 2005, Aguas de la Cuenca del Sur (ACUSUR), remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación relativa al proyecto incluyendo sus características, ubicación, potenciales impactos, y medidas de integración ambiental al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El anteproyecto de «La Estación de Tratamiento de Fangos en la E.T.A.P. de El Atabal (Málaga)» tiene dos objetivos: tratar adecuadamente las purgas de fangos de los decantadores de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (E.T.A.P) de El Atabal (Málaga) y realizar el tratamiento de las aguas previamente a su entrada en la planta de osmosis de la desaladora. Así evita enviar los fangos resultantes al arroyo de Las Cañas.

Esta instalación se situará junto a la actual E.T.A.P y la desaladora. y ocupará una superficie de 1.600 m<sup>2</sup>. Las actuaciones previstas son:

Conexión con las obras existentes para conducir los fangos a las nuevas instalaciones de la línea de tratamiento de lodos. El caudal medio de la planta es de 1 m<sup>3</sup>/s, siendo el caudal medio de fangos de 575 m<sup>3</sup>/día y el caudal mezcla (fangos y agua de lavado) de 3.908 m<sup>3</sup>/día.

Laminación y homogeneización de fangos mediante dos agitadores sumergidos con una potencia unitaria de 5 Kw que aseguran un ratio de agitación de 5.96 w/m<sup>3</sup>.

Decantación: Se contemplan dos líneas, de manera que al menos una de ellas pueda mantenerse en servicio mientras la segunda está en fase de lavado.

Almacenamiento y bombeo del agua decantada, que se recoge en un canal de salida común y se vierte al depósito de recuperación de agua de lavado desde donde se envía a la cabecera.

Tanque de fangos decantados, equipado con dos agitadores sumergibles de 1.5 Kw que garantiza la homogeneización y evita las sedimentaciones en el fondo.

Espesamiento de los fangos por flotación. Tendrá las conexiones necesarias para inyección de reactivos, aire, toma de muestras e instrumentación. En este elemento se añadirá el polielectrolito de espesamiento.

Cámara de mezcla de fangos espesados y desgasificación. Dispone de dos agitadores de 2.5 Kw, medidor de sólidos y medidor de nivel.

Deshidratación de fangos, mediante dos centrifugas. Se consigue una deshidratación de hasta 18-20%.

Transporte y almacenamiento del fango deshidratado. Los fangos se almacenan en un silo de 80 m<sup>3</sup> de capacidad, proporcionando autonomía de almacenamiento de más de un día en el caso más desfavorable.

Instalaciones auxiliares: Suministro de aire comprimido, grupo de presión, instalaciones eléctricas, etc.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, se procede a revisar los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, para determinar la necesidad o no de sometimiento al trámite de evaluación de impacto ambiental.

#### 1. Características del proyecto.

##### 1.1 Tamaño del proyecto.

La estación de tratamiento de fangos está diseñada para un caudal medio de fangos estimado en 575 m<sup>3</sup>/día y para un caudal mezcla (fangos y agua lavado) de 3.908 m<sup>3</sup>/día.

##### 1.2 Acumulación con otros proyectos.

Este proyecto complementa la E.T.A.P., actualmente en funcionamiento y la desaladora, que necesita para su funcionamiento de esta estación de tratamiento de fangos. Estas tres plantas están localizadas en la misma parcela en las proximidades de la ciudad de Málaga, con lo que se consigue un mejor aprovechamiento del agua, y por tanto la acumulación será positiva.

##### 1.3 La generación de residuos.

Lo más destacado serán los fangos desecados que se producirán en la planta. Teniendo en cuenta que se trata de una planta de agua potable, la naturaleza de estos lodos es prácticamente inerte. Serán recogidos periódicamente para su traslado a vertedero autorizado.

##### 2. Respecto a la ubicación del proyecto.

Los suelos actualmente pertenecen a la instalación de la E.T.A.P, que gestiona EMASA (Empresa Municipal de Aguas de Málaga S.A.)

Se trata de una zona con bajo valor ambiental que no está incluida en ninguna figura de protección.

### 3. Características del potencial impacto:

Durante la fase de construcción el impacto será mínimo, debido a la ubicación del proyecto.

Durante la fase de explotación la planta proyectada tendrá un efecto positivo sobre las aguas del arroyo de las Cañas, al que actualmente se está vertiendo el fango.

Aunque previsiblemente será mínimo, se deberá prestar atención al incremento de las emisiones sonoras, y tomar las pertinentes medidas de control con el fin de respetar los niveles previstos en el Decreto 74/1996, de 20 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de la Calidad del Aire.

Debido a la ubicación y características del potencial impacto y analizada la documentación que obra en el expediente respecto a los impactos previstos y las medidas preventivas y correctoras propuestas, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por tanto, en virtud del artículo 1.2 del Real Decreto Legislativo, la Secretaria General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 19 de mayo de 2005, considera que no es necesario someter al Procedimiento de Evaluación Ambiental el Anteproyecto de la estación de tratamiento de fangos en la E.T.A.P. de El Atabal (Málaga)

Madrid, 20 de mayo de 2005.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

**10362** *RESOLUCIÓN de 24 de mayo de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «instalaciones para puesta en categoría II/III-Aeropuerto de La Coruña», de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

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, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, 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 del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Instalaciones para puesta en categoría II/III-Aeropuerto de La Coruña» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anejo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir...».

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 15 de diciembre de 2004, Aena, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación relativa al proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La necesidad de realizar las obras objeto de este proyecto esta motivado por las malas condiciones climáticas, vientos racheados y nieblas estáticas de rápida aparición, que se presentan con frecuencia que impiden una operación óptima obligando a desviar vuelos a otros aeropuertos y cierres, para solucionar este problema se considera imprescindible la instalación de un sistema de aproximación de alta precisión por la cabecera 22, situada al norte del aeropuerto.

La solución propuesta para operar en Categoría II/III demanda una ampliación de la central eléctrica actual debida a la gran cantidad de sis-

temas que requiere estas instalaciones, para ello, se ampliará la sala de reguladores y reposición de los espacios de taller y almacén.

Asimismo para una correcta lectura del radioaltímetro de las aeronaves y un correcto guiado a pista se realizará una conformación de la superficie virtual debido al perfil del terreno situado más allá del umbral 22.

La separación entre los fustes se realizará de manera que el área de influencia de cada uno de los elementos englobe a 6 circundantes, asegurando la redundancia en caso de fallo.

Para salvar la afección a las carreteras nacional N-550 y provincial CP-3107, que discurren por la zona de actuación, se ha proyectado una estructura abierta de vanos amplios, que permita generar un entramado en su parte superior donde apoyar los báculos de los radioaltímetros y los postes de las balizas que se ubiquen sobre el trazado de las carreteras.

Para evitar la sensación de túnel se diseñará una estructura dejando un gálibo vertical de 7 u 8 metros, y los gálibos horizontales será homologados salvando así las luces impuestas por la presencia de la carreteras de trazado curvo.

En relación a la señalización horizontal se pintará de nuevo la señalización del eje de pista cumpliendo con los requisitos OACI de anchura para una pista de aproximación de precisión de categoría II/III.

Asimismo se dotará a las calles de rodaje norte y sur de un segundo punto de espera de pista, la señal se pintará según especificaciones OACI.

Por último, para la adaptación a categoría II/III se realizará una modificación del balizamiento en el que se incluye: sistema de iluminación de aproximación de Categoría II/III, luces de toma de contacto, luces de eje de calle de rodaje, luces de barra de parada, luces de protección de pista, señalización vertical y sistema visual indicador de pendiente de aproximación (PAPI).

Para la realización de este proyecto se afecta a los siguientes servicios del interior del aeropuerto: canalizaciones, vallado y drenaje; los servicios afectados fuera del aeropuerto son: carretera Nacional N-550, carretera Provincial CO-317, redes de agua potable, pluviales y saneamiento, acometida de agua potable, líneas de tendido eléctrico y se expropiará un total de 12 parcelas afectadas en la zona de la cabecera 22, muchas de ellas habitadas por vecinos del pueblo de O Burgo.

Según figura en la documentación remitida por el promotor, la zona donde se desarrolla el proyecto se encuentra enclavado en el extrarradio de la ciudad de La Coruña, densamente poblada, caracterizada por la convivencia de elementos urbanos y rurales. Próximo al aeropuerto se encuentra la ría de O Burgo, plenamente urbanizada y se pueden encontrar restos de vegetación de marisma y extensiones de limos intermareales.

Por otro lado la vegetación natural de la zona es muy escasa y por lo que en la zona del aeropuerto no existen especies protegidas tanto de vegetación y avifauna, cabe destacar que dicha zona no está incluida en ninguna de las categorías de espacio protegido.

Asimismo no existe inventariada ninguna zona de especial interés por razones del Patrimonio Histórico y/o Cultural.

Analizado el documento ambiental presentado por Aena, se comprueba que se ha hecho un estudio y valoración de aquellas acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, destacando los siguientes aspectos:

La zona sobre la que se va a situar parte de las actuaciones está calificada como suelo urbano y suelo no urbanizable de núcleo por el planeamiento municipal del Ayuntamiento de Culleredo. La superficie nueva ocupada por la actuación es de unos 36.000 m<sup>2</sup>. Además del recurso suelo, el proyecto implica el consumo de otros recursos naturales tales como: áridos, agua y energía, que debido a la pequeña envergadura de la actuación, no será demasiado significativo.

Las zonas situadas en las inmediaciones se verán afectadas visualmente por la construcción de las estructuras que soporten los elementos reluctantes y las luces de aproximación.

Con relación a los residuos producidos principalmente durante la fase de obras en la instalación del área de lectura del radioaltímetro y del sistema de iluminación de categoría II/III, se estima que se generarán unos 27.000 m<sup>3</sup> procedentes de desmontajes y demoliciones y que el movimiento de tierras afectará a unos 18.000 m<sup>3</sup>. Estos últimos se utilizarán como relleno.

Las actuaciones proyectadas no suponen la generación de cantidades significativas de aguas residuales.

En relación a la afección al Patrimonio Histórico y Cultural, en las proximidades de la cabecera 22 se sitúa el edificio denominado «Os Vales». En el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) no está considerado como edificio catalogado. Actualmente se encuentra en revisión el PGOU, en el que le propone como edificio a catalogar.

Dicho proyecto se ubica en parte fuera del recinto aeroportuario, la zona donde se va a situar parte de las actuaciones está calificada como suelo urbano y suelo no urbanizable de núcleo por el planeamiento municipal del Ayuntamiento de Culleredo.