

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

10674 *Resolución de 17 de julio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto drenaje de pluviales del aeropuerto de Alicante.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del Grupo 9 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

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

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

Promotor y órgano sustantivo: El promotor y órgano sustantivo de este proyecto es «AENA Aeropuertos, S.A.»

Objeto y justificación: El objeto del proyecto es resolver las necesidades de evacuación de aguas pluviales del aeropuerto, cuyo punto de drenaje se muestra insuficiente en la situación actual, mejorando el punto de vertido actual y creando otro nuevo que resulte compatible con la red de drenaje existente.

En la actualidad, las aguas pluviales del aeropuerto de Alicante se evacuan hacia el Saladar d'Aigua Amarga mediante una obra de drenaje transversal (ODT) bajo la carretera N-332, localizada al este del aeropuerto y constituida por tres colectores de 1.000 mm de diámetro cada uno. Previo a alcanzar el punto de vertido, las aguas pluviales son laminadas, en períodos de fuertes precipitaciones, por un pozo de tormentas situado junto a la cabecera 28, de unos 25.000 m³ de capacidad. Aun así, en periodos de fuertes lluvias (la Agencia Española de Meteorología estima los días de tormentas al año en 14) el volumen de aguas pluviales a evacuar provoca que la carretera anteriormente mencionada sufra inundaciones, debido a las cuales ha sido necesario interrumpir el tráfico en diversas ocasiones.

En relación con la existencia del citado pozo de laminación, éste deberá ser eliminado, en base a lo recogido en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Localización. El aeropuerto está ubicado a 9 km al suroeste de la ciudad de Alicante, en la pedanía de El Altet, perteneciendo al término municipal de Elche. Las actuaciones proyectadas se localizan en los términos municipales alicantinos de Elche y Alicante. El aeropuerto está delimitado por la carretera de acceso a éste, la N-338, en su parte noreste, y por la carretera de acceso a Torrellano en la zona noroeste. Al este,

paralelamente a la costa y transversalmente al eje de la pista, la N-332 delimita el aeropuerto.

Descripción sintética. El presente proyecto consiste en mejorar la capacidad de evacuación de aguas pluviales de dicho aeropuerto mediante la ejecución de una red de drenaje cuya finalidad será concentrar los vertidos exteriores (pluviales) a través de dos colectores:

Colector norte: De nueva construcción, su cabecera se establece en el área de servicio del aeropuerto, y el punto final se establece en el Saladar d'Aigua Amarga.

Recogerá las aguas pluviales del lado tierra, así como de la nueva área terminal, el futuro edificio satélite y las zonas anexas al mismo.

El Punto de vertido de pluviales en zona norte consiste en una obra de drenaje transversal (ODT) que verterá en una balsa de laminación ubicada en el interior del el Saladar, al que se afectará en una superficie aproximada de 4.500 m².

Mejora del Colector este: Se redimensiona la red de drenaje existente hasta su vertido en el Saladar d'Aigua Amarga.

Implicará la construcción de un drenaje transversal (ODT) bajo la carretera N-332, y la construcción de un canal desde esta ODT hacia el Saladar.

Complementariamente, se proyecta un refuerzo de los colectores del lado aire, así como, una ampliación del sistema de separación de hidrocarburos dentro de la zona de servicio del aeropuerto para garantizar unas óptimas condiciones físico-químicas del agua de vertido.

Todas las ODT previstas fuera del Sistema General Aeroportuario (SGA) han sido dimensionadas para un periodo de retorno de 500 años, mientras que el periodo de retorno considerado en el caso de las ODTs y colectores dentro del SGA son de 25 años.

Asimismo, de manera previa a la realización de las actuaciones anteriormente mencionadas, será preciso afectar a una serie de estructuras y servicios que en la actualidad se localizan en la zona de actuación, entre las que destacan: tapado del pozo de tormentas, viales de acceso/salida del aeropuerto, cunetón de la carretera N-338, viales de las carreteras N-338 y N-332, y camino del Saladar d'Aigua Amarga.

El movimiento de tierras necesario para la ejecución de las actuaciones del presente proyecto presenta un balance cero, según indica el promotor, dado que se reutilizarán todos los excedentes generados durante la instalación de los colectores en el relleno de zanjas y del pozo de tormentas que permite en la actualidad la laminación de las precipitaciones, y que dejará de ser necesario con la ejecución de las actuaciones anteriormente descritas.

Alternativas. Según lo expresado en el EsIA, dado que el nuevo drenaje de pluviales del aeropuerto se considera un elemento puntual que mejora o amplía los existentes, y que se inserta en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, las posibilidades de actuación están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, las características intrínsecas de las actuaciones y la disponibilidad de terrenos.

No obstante, durante el proceso de tramitación, a petición de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, el promotor valoró diferentes alternativas de desagüe de las aguas pluviales en el interior del Saladar d'Aigua Amarga.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Espacios naturales. Ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 se sitúa en el interior o las proximidades del aeropuerto, siendo el más cercano el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) L'Illa de Tabarca, cuya zona marina se encuentra ubicada en las inmediaciones de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, a una distancia de algo más de 1,5 km, entre las poblaciones de Alicante, Elche y Santa Pola.

El Saladar d'Aigua Amarga es el área protegida más cercana al aeropuerto (incluido en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunidad Valenciana, creado según el Acuerdo de 10 de septiembre de 2002, del Gobierno Valenciano, y en el Inventario Español de Zonas Húmedas por Resolución de 9 de marzo de 2011), se trata de un espacio colindante con la delimitación de la Zona de Servicio del mismo. Forma parte de una antigua explotación salinera, cuyo abandono dio lugar a la formación de una pequeña albufera de interés faunístico y, especialmente, botánico.

Hidrología. El aeropuerto de Alicante se sitúa sobre terrenos de la cuenca hidrográfica del Júcar, perteneciendo la zona aeroportuaria al sistema Vinalopó-Alacantí.

A unos 300 m al oeste del aeropuerto se encuentra el canal de riego El progreso, que impide que las aguas provenientes de las cuencas situadas al oeste del mismo interfieran en el drenaje del aeropuerto, puesto que al ser interceptadas por él, no llegan nunca a ser recogidas dentro del sistema de drenaje del ámbito aeroportuario.

Como se ha mencionado anteriormente, en el límite este del aeropuerto se sitúa el Saladar d'Aigua Amarga, cuya alimentación es casi exclusivamente pluvial y procedente de la escorrentía superficial, mientras que las salidas se producen por evapotranspiración directa e infiltración.

Según el mapa de riesgos de inundación del Patricova (Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana) en el que se evalúa la frecuencia y magnitud de este fenómeno, la zona aeroportuaria presenta, en la actualidad, un riesgo bajo de inundación, pero sin embargo el Saladar d'Aigua Amarga presenta un nivel de riesgo 4 (frecuencia entre 25 y 100 años, y calado < 0,8m.), catalogado como AC21, Marjal (o salina) del Altet.

Por otra parte, desde el punto de vista hidrológico, el aeropuerto se encuentra en la zona número 99 Terrenos impermeables o con acuíferos de interés local.

Suelo. Las condiciones climáticas del área de actuación determinan que los suelos, de acuerdo con el sistema de clasificación Soil Taxonomy, corresponden a un régimen de humedad de tipo arídico, característico del sudeste peninsular, en el que el terreno muestra un fuerte déficit de humedad la mayor parte del año. Destaca la presencia de horizontes con un fuerte enriquecimiento en carbonatos que determinan pH básicos (8-8,5), con escaso contenido en materia orgánica. Las texturas son muy variables, con fuerte influencia del material original, dada su escasa evolución.

Vegetación y hábitats de interés comunitario. En el entorno del aeropuerto, la vegetación más destacada es la que puebla Saladar d'Aigua Amarga. En este espacio se distinguen dos tipos de hábitats dominantes: el carrizal cuya especie principal es *Phragmites australis* (carrizo), que se ubica fundamentalmente en los lugares en los que el nivel freático está más próximo a la superficie y circula agua dulce, y el albardinal, dominado por *Lygeum spartum* (albardín), que se sitúa en la periferia exterior del Saladar.

En cuanto a especies protegidas, en el interior de este espacio destacan *Althenia orientalis*, calificada como vulnerable según el Catálogo valenciano de especies de flora amenazada (Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del Consell), así como, *Limonium santapolense*, *Cynomorium coccineum*, *Cressa cretica* y *Senecio aurícula*, especies que se clasifican dentro de las vigiladas según el mismo catálogo.

Con relación a hábitats de interés comunitario citar, en el interior del Saladar, en el entorno de la balsa de laminación del colector norte, el hábitat prioritario 1510* Estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*), y el hábitat 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*), éste también presente en el exterior de la zona húmeda.

Por último, en el interior de la zona de servicio del aeropuerto, las principales especies presentes son de tipo herbáceo, existiendo ejemplares arbóreos y arbustivos en las zonas ajardinadas.

Fauna. El EsIA incluye un inventario de fauna del entorno aeroportuario, con un total de 130 especies de vertebrados, muchas de las cuales se encuentran de forma esporádica o son sólo abundantes en determinadas épocas (fundamentalmente cuando en el Saladar existe una lámina temporal de agua). Por grupos biológicos, en el entorno

se identificaron 96 especies de aves, 15 de reptiles, 14 de mamíferos y 15 especies de anfibios.

Paisaje. El EsIA describe el área de estudio como perteneciente al grupo de paisajes llanos y glacia litorales y prelitorales, caracterizado por vastas planicies que se extienden desde la costa hasta el interior, donde se suceden núcleos urbanos de uso residencial y turístico, áreas industriales, parcelas de cultivo y masas arbóreas de plantación. Por otro lado, al noreste del aeropuerto, se encuentra el Saladar d'Aigua Amarga, que aporta diferenciación paisajística al entorno.

Patrimonio cultural y vías pecuarias. Pese a que el municipio de Elche es rico en vestigios arqueológicos, en el entorno inmediato del aeropuerto no se ha detectado la existencia de ninguno de estos elementos. El yacimiento identificado más cercano se corresponde con El Abrigo de los Arenales del Sol, a una distancia de unos 3 km aproximadamente.

El bien de interés cultural (BIC) más cercano al aeropuerto es la Torre d'Aigua Amarga, sita en la Cala de los Borrachos, a unos 3,5 km de la zona de actuación.

No existen bienes de relevancia local (BRL), según los datos aportados al promotor por la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana en las proximidades del aeropuerto, situándose los más cercanos a unos 5 km del mismo.

En cuanto a bienes etnológicos, destaca la aparición de dos búnkeres de la Guerra Civil Española, ubicados a unos 330 m del aeródromo.

Por último, con relación a las vías pecuarias, la más próxima a la zona de actuación es la Vereda de Dolores, en las inmediaciones de la cabecera 29. En el lado opuesto, próxima a la cabecera 10, transcurre la colada Assagador dels Ballesters y, un poco más alejada, a unos 800 m del lugar en el que se desarrollarán los trabajos, la Canyada d'Oriola a Alacant.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

a) **Entrada documentación inicial.** Con fecha 18 de julio de 2008, tiene entrada en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el documento ambiental del proyecto Drenaje de pluviales del aeropuerto de Alicante para iniciar el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental.

b) **Consultas previas.** Relación de consultados y de contestaciones. Recibida la referida documentación inicial, con fecha de 11 de agosto de 2008, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM)	-
Confederación Hidrográfica del Júcar del MARM.	X
Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General para el Cambio Climático de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	-
Dirección General del Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana.	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana.	X
Ayuntamiento de Alicante.	–
Ayuntamiento de Elche (Alicante).	–
Ayuntamiento de Santa Pola (Alicante).	–
Asociación de Naturalistas del Sureste (ANSE).	–
Asociación Amigos de los Humedales del Sur de Alicante (AHSA).	–
Grupo para el Estudio y Conservación de los Espacios Naturales (GECEN).	–
Ecologistas en acción-Colla Ecologista d'Alacant.	–

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

Hidrología superficial e Hidrogeología. Según indica el Servicio de Planificación Hidráulica de la Dirección General (D.G.) del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, las actuaciones previstas en el proyecto representan una mejora del drenaje de las cuencas vertientes al Saladar d'Aigua Amarga.

La D.G. de Gestión del Medio Natural de la misma Consejería, por su parte, considera que la actuación no modifica sustancialmente la situación actual de los drenajes de pluviales de la carretera y el aeropuerto hacia el Saladar, si bien los canaliza y aumenta considerablemente sus flujos. Este organismo también señala que, a los efectos de la planificación hidráulica, las obras previstas en el proyecto de referencia no interfieren actualmente con ninguna previsión en materia de drenaje en torno al Saladar. Asimismo, el citado organismo plantea una serie de cuestiones que deberán ser tratadas en el EsIA en relación con la hidrología, como son la restauración de los antiguos canales que distribuían las aguas hacia las balsas de la explotación salinera, la estimación de la capacidad de almacenamiento de agua de estas balsas, la estimación de los caudales que se aportarán al Saladar a través de la canalización de las pluviales, y la posibilidad de restaurar el canal de comunicación con el mar, en caso de que esta actuación no sea llevada a cabo por los promotores de la desaladora. Además, esa D.G. manifiesta que se deberá asegurar, por medio de una vigilancia ambiental efectiva, que la calidad de las aguas que llegan a la zona húmeda no supondrá un riesgo de degradación de la misma.

La Confederación Hidrográfica del Júcar, por su parte, realiza una serie de consideraciones de carácter general, y señala los aspectos que, en relación con la hidrología, deberán incluirse en el EsIA; además, este organismo indica que las actuaciones previstas deberán cumplir la legislación de aguas vigente, y habrán de solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas para realizar las obras.

Por último, esa Confederación señala que se deberán estudiar los posibles impactos que se podrían producir sobre las aguas subterráneas. En particular, deberá realizarse una localización de acuíferos, zona de recarga y surgencia, un estudio de calidad de las aguas e inventario de vertidos, y un análisis de la evolución estacional de los niveles freáticos y determinación de los flujos subterráneos.

Vegetación. La D.G. de Gestión del Medio Natural de la Generalitat Valenciana indica que, con motivo de la ejecución del proyecto, se podría producir un fuerte incremento del encharcamiento en las zonas de recepción de las aguas pluviales, que conllevaría la sustitución de la vegetación de Saladar por otra propia de aguas dulces, fundamentalmente carrizales.

Asimismo, este organismo señala que el EsIA debería incluir la localización exacta de la especie *Althenia orientalis*, incluida en el Catálogo Valenciano de Flora Amenazada.

Además, esa D.G. indica que se deberá estudiar la posible repercusión que, las obras de adecuación de las infraestructuras de desagüe en la zona húmeda, van a tener sobre la vegetación presente en la misma, derivadas de las acciones del proyecto, y garantizando la conservación de las especies de interés.

Paisaje. La D.G. del Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que el proyecto puede causar efectos significativos sobre el paisaje, por lo que debe ir acompañado de un Estudio de Integración Paisajística, en cumplimiento de lo establecido y regulado en el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana (RPJECV).

Patrimonio cultural y vías pecuarias. La D.G. de Patrimonio Cultural Valenciano de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana indica que deberá llevarse a cabo una prospección arqueológica que permita definir la afección de las obras previstas sobre el patrimonio arqueológico, de conformidad con lo previsto en el artículo 62 de la Ley 4/1998, de 11 de junio, del Patrimonio Cultural Valenciano para elaborar el EsIA. Además, el proyecto de prospección deberá someterse a la correspondiente autorización según lo previsto en el artículos 11 y 60 de la Ley anteriormente mencionada.

Por otro lado, según ese organismo, el EsIA también debe incluir información relativa a elementos arquitectónicos y etnológicos, al efecto de valorar el impacto sobre los mismos y las medidas a adoptar en su caso, detallándose las correspondientes propuestas sobre ellos.

En cuanto al patrimonio paleontológico, de acuerdo a lo indicado por la mencionada D.G., se señalarán las medidas previas que en su caso haya que adoptar para la salvaguarda del patrimonio. Asimismo, cualquier intervención que pudiera afectar a los BIC o a su entorno de protección, de acuerdo a la normativa vigente, deberá autorizarse expresamente (Art. 35 de la Ley de Patrimonio Cultural Valenciano).

La D.G. de Gestión del Medio Natural de la Generalitat Valenciana, por su parte, en relación con la afección a la vía pecuaria Vereda de Dolores, indica que se deberá cumplir la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, mediante la petición a los servicios territoriales de Alicante de los oportunos permisos.

Ordenación del Territorio. La D.G. de Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana señala que esta actuación estará a lo dispuesto en la Sección Segunda de la Normativa relativa a la adecuación de las infraestructuras en zonas inundables, ya que el lugar de vertido de los colectores de pluviales se realiza en el Saladar d'Aigua Amarga, con riesgo de inundación de nivel 4 según el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (Patricova).

Asimismo, manifiesta que el ámbito de la actuación no se encuentra afectado por el Plan de Acción Territorial de Corredores de Infraestructuras de la Comunidad Valenciana.

c) Amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como, las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 5 de diciembre de 2008, la entonces D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM) realiza el consiguiente traslado de consultas al promotor, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas, y los aspectos más relevantes que deberá incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas a instituciones interesadas. Documentación adicional y consultas complementarias.

a) Información pública y consultas a instituciones interesadas. El EsIA del proyecto fue sometido al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (BOE), número 60, de 10 de marzo de 2010.

Transcurrido el plazo de información pública, con fecha de 24 de mayo de 2010, tiene entrada en la entonces D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM, procedente del Órgano Sustantivo, el expediente completo, que comprende el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) y el resultado del proceso de exposición pública.

Durante este proceso no se recibieron alegaciones.

De forma simultánea a la exposición pública, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, el órgano sustantivo solicitó informe a las

entidades afectadas, que previamente habían sido consultadas, en la fase de consultas del documento inicial, en relación al EsIA del proyecto.

Se obtuvo respuesta de la Confederación Hidrográfica del Júcar, de la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, de la D.G. de Gestión del Medio Natural (que remite 2 escritos, conteniendo 3 informes, uno procedente del área de Evaluación Ambiental, otro del Área de Conservación de Espacios Naturales, y otro del Técnico de Protección de Especies de la Dirección Territorial de Alicante), de la Dirección General del Agua de la misma Consejería, de los ayuntamientos de Santa Pola y Elche (de este municipio se reciben dos escritos, el primero procedente de la Junta de Gobierno Local, y un segundo de la empresa municipal de aguas), de Ecologistas en Acción y de Amigos de Humedales del Sur de Alicante (AHSA).

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

Características del proyecto. La Dirección General de Medio Natural envía dos escritos en donde aporta tres informes correspondientes al Área de Evaluación Ambiental, el Área de Conservación de Espacios Naturales y un informe del Técnico de Protección de Especies. En dichos informes se señala que las actuaciones recogidas en el EsIA difieren de las incluidas en el documento preliminar, siendo la principal diferencia la eliminación del tanque de tormentas existente y la construcción de una balsa de laminación. Asimismo, consideran que existe una indefinición del proyecto en la parte que afecta al Saladar. Por otra parte, en el informe del Área de Evaluación Ambiental se procede a evaluar las alternativas y aspectos ambientales, para concluir que se deberá incluir la rehabilitación de las compuertas del Saladar. En este sentido el Área de Espacios Naturales plantea que existe una contradicción entre las medidas correctoras del impacto ambiental incluidas en el apartado de afección a la flora y vegetación del Saladar y las contempladas en el proyecto que permiten el desbordamiento libre de las aguas de pluviales por el marjal, concluyendo que se informa negativamente el proyecto y se recomienda la corrección de las cuestiones planteadas.

El Promotor considera que el proyecto presentado detalla las actuaciones a ejecutar tanto fuera como dentro del Saladar. Asimismo, considera que el EsIA recoge las medidas cautelares y correctoras adecuadas para minimizar las afecciones.

La asociación ecologista ASHA propone que no se elimine el tanque de tormentas para aprovechar las aguas almacenadas infiltrándolas al acuífero ligado al Saladar de Agua Amarga.

El promotor responde que el pozo de tormentas fue ejecutado como solución temporal para aumentar el tiempo de concentración de las aguas que atraviesan la N-332 por los tres colectores existentes. En la situación actual, este pozo debe ser eliminado en base a lo recogido en el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado.

Alternativas. Según Ecologistas en Acción, no existe un análisis de alternativas en el EsIA, pudiéndose haber especificado distintas soluciones en cuanto a la ubicación de los puntos de vertido, forma de vertido de las aguas pluviales, tipo de encauzamiento, ocupación del Saladar, etc.

El promotor contesta a este respecto que la actuación se ejecutará en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, de manera que el planteamiento de alternativas para la construcción del drenaje de pluviales está fuertemente condicionado por la funcionalidad del aeropuerto.

Contenido del EsIA. La D.G. de Gestión del Medio Natural considera que debe realizarse una mayor definición de una serie de aspectos incluidos en el EsIA, entre ellos la aclaración de las repercusiones de la evacuación de aguas por el colector este, la definición de la regulación de aporte de agua al Saladar y el estudio de los efectos acumulativos o sinérgicos de esta actuación con otras en el Saladar. Asimismo, se debe garantizar el contacto con los organismos interesados para consensuar las obras a

realizar dentro de la zona húmeda. Por otra parte, este organismo señala que existe una indefinición en el modo de realizar las conexiones entre los colectores; además, considera necesario restaurar los antiguos canales, mantener la funcionalidad de la gola existente y realizar una serie de estudios previos a la actuación.

La asociación Ecologistas en Acción señala que en el EsIA no se aclara si se van a realizar algunas de las medidas propuestas.

El promotor indica los diferentes capítulos del EsIA que recogen las medidas a aplicar, detallándose igualmente las actuaciones a ejecutar tanto fuera como dentro del Saladar. El promotor señala que las actuaciones que se ejecuten en el interior del Saladar d'Aigua Amarga se llevarán a cabo con la debida coordinación con los organismos competentes.

Espacios protegidos. El Área de Protección de Espacios Naturales de la D.G. de Gestión del Medio Natural señala que el aporte de agua dulce que originará el proyecto puede alterar las condiciones del Saladar d'Aigua Amarga, por la posible sustitución de especies halófilas por otras propias de otros suelos (carrizales); además, señala que el proyecto contempla la destrucción directa de 4.721 m² de espacio protegido. Por todo lo anterior, este organismo considera incompatible la actuación tal y como está planteada, y señala que si no fuera posible realizar el vertido en otro lugar, éste habrá de realizarse de modo que no altere las características ambientales del Saladar; se propone (en la línea de las recomendaciones del estudio botánico realizado por la Universidad de Alicante), la mezcla del agua dulce con aguas marinas que están siendo bombeadas al Saladar; esto servirá además como medida correctora a la ampliación de la desaladora próxima.

La D.G. de Territorio y Paisaje de la misma Consejería señala que el proyecto no ocasionará afecciones sobre la Red Natura 2000.

Por otra parte, la asociación Ecologistas en Acción considera que no se justifica la necesidad de una balsa de laminación en la obra de drenaje transversal (ODT) norte, ubicándose la mayor parte de ésta dentro del Saladar, ocupando suelos con vegetación de alto valor ambiental (hábitats prioritarios). Además, esta asociación indica que es necesaria la existencia de un Programa de Vigilancia y Protección de los espacios naturales, tanto en la fase de obras como en la fase de operación de la infraestructura, en especial del Saladar d'Aigua Amarga, que asegure el mantenimiento y conservación de los importantes valores naturales que alberga esa zona húmeda.

El promotor propone un Plan de Vigilancia Ambiental para la fase de construcción y explotación, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental del Aeropuerto. Asimismo, considera que no es de su competencia las actuaciones ligadas a otros proyectos de los que no es promotor.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) realiza una serie de recomendaciones de carácter general sobre el Dominio Público Hidráulico (DPH) y los permisos de vertidos que deben ser solicitados.

El promotor señala que no va a afectarse al DPH ni a su zona de policía; añade que el vertido a realizar es de aguas pluviales, previamente tratadas mediante separador de hidrocarburos. Además, indica que se han realizado las pertinentes solicitudes de autorización a esa CHJ y que se aportará toda aquella documentación que le sea requerida al respecto.

El Ayuntamiento de Elche señala que el promotor deberá obtener las autorizaciones de paso oportunas por los terrenos que no sean de su propiedad, así como, la aprobación de las condiciones de vertido a autorizar por los organismos competentes.

Ecologistas en Acción considera necesario realizar un estudio de la capacidad de infiltración máxima al acuífero del Saladar y los caudales máximos que es capaz de absorber ese humedal por inundación, evapotranspiración e infiltración, antes de proyectar las infraestructuras de drenaje necesarias. Además, deberían calcular el volumen total esperado en un episodio de lluvias torrenciales y comparar ese caudal total con la capacidad de absorción del Saladar d'Aigua Amarga. Esta asociación también señala que no se cuantifica la capacidad de almacenamiento de las propias balsas salineras en un episodio de grandes precipitaciones y el nivel de agua que alcanzaría, o

si superaría el nivel de la carretera CN-332, motivo principal de toda esta actuación en lo que se refiere a la construcción de las ODT norte y este.

Con respecto a la hidrogeología, la asociación anteriormente mencionada señala que en el EsIA se hace una caracterización del acuífero que existe bajo el Saladar y se llega a la conclusión de que es muy vulnerable y, por tanto, con un alto riesgo a la contaminación por vertidos. Asimismo, el EsIA estima en 75 hm³ la alimentación anual del acuífero existente bajo el aeropuerto, sin embargo, no se analiza ese parámetro en el acuífero del Saladar d'Aigua Amarga. Además, se cita varias veces que ese acuífero tiene un nivel freático casi superficial, sin embargo eso no es cierto desde hace algunos años, tras la puesta en marcha de la Desaladora del Canal de Alicante. En esas condiciones la capacidad de absorción por infiltración es mucho mayor.

El promotor responde que en el estudio se incluye un estudio hidrológico en el que se concluye que por la cuenca del Saladar no discurre ningún cauce permanente de aguas pluviales en las avenidas ordinarias que pudieran producirse y, que en época de lluvias significativas, las aguas pluviales recogidas drenan hacia la salida del Saladar. También se señala que el agua que pudiera discurrir por el ámbito del Saladar tiene un origen exclusivamente pluvial. Por otra parte, la capacidad máxima de infiltración del Saladar es del orden de 400 mm. Teniendo en cuenta, además, que la evapotranspiración potencial anual de la zona es elevada (740 mm), se puede concluir que el Saladar podrá asimilar los nuevos aportes del sistema de drenaje, sin que el propio humedal y la seguridad de la carretera N-332 se vean comprometidos.

Según la asociación ecologista antes mencionada, el EsIA no analiza la situación del acuífero del Saladar d'Aigua Amarga motivada por el impacto de la extracción de aguas subterráneas de la Desaladora del Canal de Alicante, ubicada en las proximidades del Saladar d'Aigua Amarga. Las medidas contempladas en el estudio pueden ser contradictorias con las medidas correctoras establecidas en la DIA y la Autorización Ambiental Integrada de la Desaladora de Alicante 2. Además, Ecologistas en Acción estima necesaria la apertura de la compuerta de la gola para que el Saladar se inunde periódicamente con agua del mar y para posibilitar la salida al mar de las aguas pluviales en caso de inundaciones, no siendo adecuada la solución del proyecto que conlleva aumentar la intervención antrópica en el Saladar d'Aigua Amarga, modificando las canalizaciones o introduciendo nuevos elementos artificiales (como la conexión de las zonas este-oeste del Saladar), sin ninguna justificación, pues las direcciones de los flujos naturales de la escorrentía en el Saladar no son las marcadas por el EsIA.

El promotor contesta que en el estudio hidrológico presentado se determinan los caudales de drenaje del ámbito aeroportuario en el estado actual y en el futuro, así como los vertidos exteriores y las particularidades de la evacuación de aguas al Saladar d'Aigua Amarga.

En la opinión de esta asociación, sería necesario evaluar los posibles impactos a las aguas subterráneas por vertidos, incorporando en el Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) el control de las aguas subterráneas del acuífero del Saladar, tanto en el entorno aeroportuario como en la zona de descarga de las aguas pluviales. Para ello proponen que se efectúen sondeos en el propio Saladar d'Aigua Amarga y que se extienda la red piezométrica de control existente en el subsuelo aeroportuario al acuífero subyacente en el Saladar.

El promotor señala que en el PVA del estudio se incluye un apartado en el que se hace referencia a la protección de la calidad de las aguas durante la fase de operación del aeropuerto. En él se propone la entrada en funcionamiento y el mantenimiento de una red de piezómetros de control en la fase de operación, una vez finalicen las obras, con el propósito de evitar cualquier impacto negativo sobre el sistema hidrogeológico.

Además, AHSA propone que no se facilite la llegada al mar de las aguas pluviales a fin de conseguir la efectiva recuperación hídrica del Saladar d'Aigua Amarga, superficial y subterránea, con recursos procedentes de su cuenca hidrológica natural.

Vegetación. El Área de Espacios Naturales de la D.G. de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat

Valenciana señala que, dado que en el Saladar d'Aigua Amarga habita la especie protegida *Althenia orientalis*, se debería estudiar la posibilidad de mantener una pequeña zona inundada de manera estacional en las cuadrículas señaladas en el plano 3.1 del EsIA, utilizando las aguas de vertido del aeropuerto, entre otras medidas a proponer para evitar afecciones sobre esta especie protegida.

El Área de Evaluación Ambiental de la D.G. anteriormente citada, considera que, de acuerdo a la prospección botánica realizada, la construcción de la balsa de laminación podrá afectar a las especies *Limoniun santapolense*, especie cuya destrucción está prohibida de manera general según el artículo 13.1 del Decreto 70/2009, de 22 de mayo, por el que se crea el Catálogo Valenciano de Especies de Flora Amenazadas y se regulan medidas adicionales de conservación, con las salvedades recogidas en el artículo 14.

En cuanto al aporte de agua dulce al Saladar, este organismo indica que el EsIA señala que no se afectará a las especies halófilas por no alcanzarlas al situarse en zonas más altas. Sin embargo, el organismo alegante considera que esto sólo se puede garantizar mediante la reparación de canales y compuertas del Saladar.

La asociación ASHA propone la no ejecución de la balsa de laminación al este de la ODT norte, ya que su construcción implicaría la eliminación de comunidades vegetales halófilas protegidas.

El promotor propone la construcción de una balsa de laminación debido a que la salida de la ODT norte al otro lado de la carretera N-332 se encuentra deprimida respecto al terreno circundante, y así se evitan posibles inundaciones de la carretera N-332.

El promotor indica igualmente que cuando se prevea que durante la fase de obras pueda existir afección a la especie *Limonium santapolense*, solicitará autorización al Área de Conservación de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda.

Fauna. El Ayuntamiento de Elche y la asociación AHSA proponen que las obras no se realicen entre los meses de abril y septiembre para evitar afecciones sobre la avifauna de la zona de actuación. Asimismo, ASHA considera que no es admisible la opción de ahuyentar a la fauna propuesta en el EsIA; sí sería admisible la prospección previa para constatar la ausencia de nidos o refugios en uso, y si se detectasen, proceder al rescate de ejemplares previa autorización del servicio correspondiente de la administración competente.

El promotor contesta que según la fenología de las especies inventariadas, el periodo más sensible es de marzo a julio. En cuanto a las medidas señaladas en la alegación, responde que en el EsIA se han incluido una serie de medidas encaminadas a la protección de la fauna, entre las que destaca la realización de un reconocimiento de campo antes del inicio de las obras con el objeto de confirmar y/o determinar la presencia de ejemplares de animales en la zona del proyecto y, en función de ello, establecer las medidas a tomar antes del inicio de las obras y durante las mismas.

Residuos. El Ayuntamiento de Elche señala que en lo referente al tratamiento de aguas grises en el campamento de obra, en el EsIA se señala como posible alternativa el empleo de fosas sépticas; sin embargo, no está permitido su uso, por lo que deben emplear otro tipo de medidas.

El promotor contesta que se utilizará cualesquiera de las otras alternativas propuestas en el EsIA en función del personal y la duración de la obra.

Riesgo de inundación y planeamiento territorial. La D.G del Agua de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana señala que consultada la documentación existente en el Patricova, ninguna de las actuaciones es incompatible con el mismo. La D.G. de Territorio y Paisaje de la misma Consejería coincide con esta afirmación. Asimismo, este departamento señala que el proyecto no estaría afectado por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial de Corredores de Infraestructuras.

El Ayuntamiento de Santa Pola indica que las obras recogidas en el proyecto se realizarán en terrenos fuera de la delimitación de su término municipal, por lo que no son

incompatibles con el futuro desarrollo de las directrices marcadas por el Plan General de esa localidad.

Paisaje. La D.G. de Territorio y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana considera que con el fin de preservar los valores paisajísticos del Saladar d'Aigua Amarga, durante la ejecución del proyecto deberá evitarse la ocupación de aquellas zonas que impidan la visión desde la N-332 al referido espacio, procediendo finalmente a restaurar la vegetación y topografía que pudieran resultar afectadas.

El promotor señala que todas las actuaciones previstas al este de la carretera N-332 sobre el Saladar d'Aigua Amarga se ejecutarán por debajo de la cota de la citada vía. Además, en el EslA se incluyen medidas encaminadas a minimizar la intrusión visual que las obras puedan originar en el entorno.

Por otra parte, Ecologistas en Acción señala que es necesario la elaboración de un Estudio de Integración Paisajística del Proyecto, tal y como se indicaba en el traslado de consultas.

El promotor contesta que al tratarse de la ejecución de una actuación en una infraestructura declarada como de interés general y perteneciente a la Administración Central, no es de aplicación el Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana. En el EslA se incluye un análisis de los aspectos paisajísticos y las medidas protectoras y correctoras oportunas.

b) Documentación adicional solicitada y consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Teniendo en consideración las cuestiones planteadas durante la fase de información pública del estudio de impacto ambiental y de consulta a las instituciones interesadas, se puso de manifiesto una incertidumbre sobre la viabilidad ambiental de la solución técnica planteada por el promotor. Por este motivo, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) solicitó documentación adicional al promotor con objeto de que fuesen aclaradas las dudas técnicas surgidas. Esta documentación, así como, el proceso de consultas complementarias realizadas posteriormente, se sintetizan en los siguientes hitos:

Documentación adicional de diciembre de 2010: En diciembre de 2010, el promotor remite a la entonces D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental del MARM documentación adicional que permite matizar algunos aspectos del EslA que necesitaban ser concretados; esta información fue solicitada en base a la reunión mantenida entre las partes interesadas celebrada el 9 de diciembre del 2010 en las dependencias del aeropuerto de Alicante, con el principal objeto de subsanar los aspectos recogidos en los informes de alegaciones enviados por la D.G. de Medio Natural (Área de Evaluación Ambiental; Área de Conservación de Espacios Naturales; Técnico de Protección de Especies) de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, que consideraba incompatible el proyecto del modo en el que estaba planteado, fundamentalmente por su afección sobre el Saladar d'Aigua Amarga.

En relación con la citada documentación adicional, la información que aportó el promotor, consistía básicamente en el objeto del proyecto, la posible afección a especies vegetales protegidas y medidas a aplicar. Así com, especificaciones sobre la viabilidad de restauración de los antiguos canales que distribuían las aguas hacia las balsas de la explotación salinera, la capacidad de almacenamiento de agua por parte de éstas, y la estimación de los caudales que se aportarán al Saladar a través de la canalización de pluviales.

Consultas al órgano competente sobre la documentación adicional de diciembre de 2010. Con fecha 21 de diciembre de 2010, el Órgano Ambiental remitió la documentación adicional presentada por el promotor, a la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, con objeto que se pronunciase sobre la misma en caso que lo considerara conveniente. Se recibió como respuesta, diferentes informes, en concreto del Área de Conservación de

Espacios Naturales, de la Sección Forestal del Servicio Territorial de Alicante, y del Área de Evaluación Ambiental de la DG de Medio Natural.

Escrito de 26 de octubre de 2011 de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana. Tras los informes emitidos por la Dirección General de Medio Natural de la Generalitat Valenciana relativos a la documentación adicional de diciembre de 2010 presentada por el promotor, éste contactó con la administración autonómica competente con objeto de adoptar una solución técnica viable ambientalmente.

Como resultado de las distintas reuniones y documentación aportada, el 26 de octubre de 2011, la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana emite un informe que concluye, tras consultar simultáneamente al Servicio de Biodiversidad y al Servicio de Gestión de Espacios Naturales, que puede finalizarse la evaluación ambiental del proyecto adoptando la resolución que proceda puntualizando que en la ejecución del proyecto deberán adoptarse medidas generales de prevención limitando al máximo el tránsito de maquinaria en el interior del Saladar, balizando las zonas donde se localicen especies de interés y ejecutando la balsa de laminación evitando el impacto sobre especies protegidas, y, una vez finalizada las obras, integrándola y mimetizándola en el entorno.

En este sentido, la respuesta del Servicio de Gestión de Espacios Naturales se adjunta al informe de la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, en el que se integra. Por otra parte, la respuesta específica del Servicio de Biodiversidad se emitió el 9 de diciembre de 2011, y en ella se estima que no existe otra alternativa que la planteada por Aena.

De este modo, la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, da viabilidad al proyecto que, tal y como recoge en su escrito, consiste:

a) Punto de vertido de pluviales en zona norte consistente en obra de drenaje transversal (ODT) que verterá en el Saladar y balsa de laminación de 4.500 m² en el interior del mismo.

Dicha balsa de laminación se redimensionará y adaptará al terreno disminuyendo en la medida de lo posible su área de afección.

b) Drenaje transversal en la carretera N-332 que junto a la construcción de un canal, verterá en el interior del Saladar d'Aigua Amarga.

c) Tapado del pozo de tormentas existente en terrenos del aeropuerto.

d) Instalación de una planta de separación de hidrocarburos.

Además, como medidas complementarias, este Informe recoge:

En relación con la afección a la especie *Althenia orientalis*, Aena y la Dirección General de Gestión del medio convendrán las medidas para salvaguardar la especie.

La ejecución del proyecto se ejecutara en época de máximo estiaje.

Aena comunicará al Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos el comienzo de las obras con el fin de realizar un seguimiento en su ejecución, establecer medidas correctoras y proceder, si fuera necesario, a constituir los mecanismos de coordinación pertinentes con la Mancomunidad de riegos del canal de Taibilla.

4. Integración de la evaluación

Espacios naturales. Con motivo de la ejecución de las obras, se pueden producir afecciones sobre la Zona Húmeda Saladar d'Aigua Amarga, debido principalmente a la construcción de la balsa de laminación para controlar el caudal de las aguas pluviales antes de su vertido al Saladar, que ocupa una superficie aproximada de 4.500 m².

La ubicación propuesta para la balsa se considera la más apropiada según los estudios realizados y la orografía del terreno. No obstante, esta balsa de laminación se

redimensionará y adaptará al terreno, disminuyendo en la medida de lo posible su área de afección al Saladar d'Aigua Amarga.

El promotor propone igualmente las siguientes medidas para minimizar las afecciones que se pueden producir sobre el Saladar: localización de los elementos auxiliares de obra fuera del límite del espacio protegido, vigilancia de las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra, señalización y balizamiento de la zona de obras y caminos auxiliares, prohibición del paso de maquinaria y el depósito de materiales en el Saladar, tratamiento adecuado de residuos y retirada de instalaciones implantadas durante las obras, para devolver la zona a su estado original.

Asimismo, el promotor contactará con el organismo competente de la Generalitat Valenciana para ejecutar aquellas actuaciones que supongan la ocupación del Saladar d'Aigua Amarga.

Hidrología. Durante la fase de construcción, los movimientos de tierras y el tránsito de maquinaria, entre otras actividades de obra, son acciones que pueden producir una alteración de la calidad de las aguas del Saladar d'Aigua Amarga, ya que las pendientes descendentes, desde el interior hacia la costa, dirigen la escorrentía en ese sentido. Los mayores efectos se esperan en las obras más próximas al Saladar d'Aigua Amarga (ODT este y norte y balsa de laminación de nueva creación). Además, si se produjeran lluvias torrenciales en coincidencia con la ejecución de las obras, las aguas que llegan al Saladar d'Aigua Amarga podrían incrementar las partículas en suspensión.

Según el EsIA, aunque la ampliación del aeropuerto introdujo modificaciones en el relieve y las pendientes naturales del terreno, el drenaje de la escorrentía del área del aeropuerto sigue teniendo su salida hacia el mar, por lo que el balance hídrico de las aguas superficiales no sufrirá alteraciones destacadas. Asimismo, la ejecución del proyecto de drenaje del aeropuerto reparte los caudales que se dirigen hacia el Saladar d'Aigua Amarga de forma más homogénea al modo en el que se está realizando el vertido en la actualidad.

Además, el promotor propone una serie de medidas de carácter general para minimizar el riesgo de vertido accidental durante la fase de obra, entre las que destacan la no realización de vertidos procedentes de hormigonados y betunes o residuos asfálticos, la ubicación de instalaciones auxiliares lejos de las masas de agua y cauces, la realización de las tareas de limpieza y mantenimiento de maquinaria en superficies impermeables al efecto y dotadas de balsas de retención entre otros sistemas, el adecuado trazado de caminos de acceso evitando la afección a la red de drenaje, y la ejecución de barreras de sedimentos y balsas de decantación.

Con respecto a la protección de las aguas subterráneas, el aeropuerto conserva una red de piezómetros instalados para el cumplimiento del condicionado de la Resolución de 2 de septiembre de 2003, del proyecto Ampliación del aeropuerto de Alicante. Por este motivo, no consideran necesario la implantación de nuevos puntos de control, ya que el recinto aeroportuario queda cubierto con los existentes.

Por lo tanto, la red piezométrica se mantendrá para el control en fase de operación de las nuevas infraestructuras de drenaje. Asimismo, se establece como medida de control la toma de muestras de pluviales justo a la salida de los límites aeroportuarios antes del vertido. Los informes serán remitidos a la Administración correspondiente para informar de la correcta gestión de los vertidos y asegurar la mínima afección a las aguas del Saladar d'Aigua Amarga y su ecosistema asociado.

Durante la fase de operación, se instalarán sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales de tal manera que, tras el transporte por el sistema de drenaje, las aguas fluyan a un depósito donde se produzca, en primer lugar, la decantación de partículas gruesas para posteriormente separar grasas, aceites y similares. El proyecto contempla la instalación de una planta separadora de hidrocarburos en el colector norte, además de la ya existente para el colector este, que tratará las aguas pluviales potencialmente contaminadas con hidrocarburos.

Vegetación. El mayor efecto que se espera sobre la vegetación será debido a la ejecución de las obras en la zona del Saladar d'Aigua Amarga, ya que dentro de este

espacio protegido se va a afectar a una superficie aproximada de 4.500 m², ocupada por vegetación halófila singular. Las especies más vulnerables que se encuentran en el entorno de la zona en que está previsto que se construya la balsa de laminación son *Limonium santapolense* y *Limonium cossonianum*; estando la primera de ellas considerada como especie vigilada según el Decreto 70/2009, lo que obliga a solicitar autorización expresa de la Consejería competente en materia de medio ambiente para su afección.

Por otra parte, pudieran verse afectados por las obras los siguientes hábitats de interés comunitario: 1510* Estepas salinas mediterráneas (*Limonietalia*) prioritario, que se encuentra en el entorno de la zona donde se va a realizar la balsa de laminación, y 1420 Matorrales halófilos mediterráneos y termoatlánticos (*Sarcocornetea fruticosi*).

Entre las medidas incluidas en el EsIA para protección de la vegetación de la zona de actuación en el Saladar d'Aigua Amarga se incluye la restricción de paso al espacio de las obras, jalonando el perímetro para evitar posibles afecciones a especies de interés botánico.

El estudio hidrológico realizado modeliza, en régimen variable, los caudales vertientes en las dos obras de drenaje correspondientes a la avenida de período de retorno de 500 años, concluyendo que la zona inundada se concentra en el área ocupada por las antiguas balsas de las salinas, incluidos los esteros en los que se localiza la especie protegida *Althenia orientalis*.

El promotor indica que el resultado obtenido a partir de este estudio se da ya en la situación actual, sin tener en cuenta las obras de drenaje proyectadas, en donde la planta *Althenia orientalis*, según el Patricova, se ve afectada por las aguas dulces de la escorrentía de las cuencas naturales de las salinas, pues el Saladar presenta un nivel de riesgo 4, es decir, zona de riesgo de inundación con periodo de frecuencia entre 25 y 100 años. A este respecto, se destaca que, del total de caudales vertientes al Saladar d'Aigua Amarga, la cuenca del aeropuerto supone únicamente un 10%, y que en la actualidad ya está llegando, pero de manera menos regulada, por lo que la ejecución del proyecto no incrementaría significativamente la posible afección sobre esta especie. Por lo tanto, el promotor considera que los vertidos adicionales del aeropuerto no supone una presión adicional sobre la situación actual de dicha especie.

Por otra parte, como consecuencia de la ejecución del proyecto de drenaje, es posible la afección a diversos ejemplares de palmeras (*Phoenix dactylifera*), especie que posee una especial protección dentro del municipio de Elche, motivo por el cual serán trasplantadas siguiendo el procedimiento especificado en el anexo IV de la Orden de 25 de noviembre de 2008, de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación, o, en caso que este trasplante no fuera posible, serán repuestas.

Por último, en la ejecución de obras y trabajos que se realicen en terreno forestal o en sus inmediaciones, se seguirá lo regulado por el Decreto 7/2004, de 23 enero, del Consell de la Generalitat Valenciana, por el que se aprueba el pliego general de Normas de Seguridad en Prevención de Incendios Forestales.

Fauna. Las principales afecciones a la fauna tendrán lugar en la fase de construcción, y se deberán a la alteración de los hábitats de las especies animales asociadas a ellos y a las molestias derivadas de las obras.

Los hábitats faunísticos directamente afectados durante la fase de obras del proyecto son el medio urbano, mayoritariamente, y el Saladar d'Aigua Amarga. Dada la naturaleza y la ubicación de las obras, en su mayoría en un hábitat transformado, no se espera ninguna afección de relevancia sobre la fauna. En el caso de la pérdida de hábitat del Saladar d'Aigua Amarga, estimada aproximadamente en 4.500 m², se verá afectado parte del estrato arbustivo compuesto principalmente por matorral halófilo colindante con la carretera N-332, siendo utilizado por pequeños passeriformes.

Entre las medidas propuestas por el promotor para paliar las afecciones anteriormente descritas, citar la realización de un reconocimiento de campo para la identificación en la zona de obras de ejemplares de fauna, de modo que permita adoptar medidas antes del inicio de las obras y durante las mismas, la programación temporal de las obras adaptada

a la fenología de las especies, la planificación espacial de las actuaciones, la minimización de la superficie afectada por las obras, así como, todas las medidas para la protección del suelo incluidas en este apartado de la resolución, que también serán de aplicación para la protección de la comunidad animal.

En la fase de operación, las afecciones más destacadas sobre la fauna se derivan del posible riesgo de contaminación de las aguas por vertidos accidentales de hidrocarburos. Para minimizar estos impactos, el promotor propone mantener la calidad de las aguas procedentes del drenaje del aeropuerto, las cuales serán vertidas al terreno natural.

Suelo. Las principales afecciones que se producirán sobre el suelo se derivarán de la alteración del relieve, la ocupación de suelo productivo y la variación de las propiedades físicas y químicas del mismo, debidas a los movimientos de tierras, del despeje y desbroce de la zona de actuación, de la gestión de residuos y del desplazamiento de la maquinaria de obra.

Para minimizar estos impactos, serán de aplicación las medidas destinadas a la protección del medio hidrológico antes descritas.

Además, los suelos contaminados que se pudieran encontrar en las operaciones de demolición, desbroce o excavación serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo establecido en la normativa vigente, y serán tratados bien mediante técnicas de bioremediación «in situ», bien mediante su traslado a planta de tratamiento de residuos peligrosos.

El promotor propone, además, retirar el suelo vegetal, acopiándolo y manteniéndolo adecuadamente para su posterior reutilización.

Por otra parte, los suelos degradados y compactados como consecuencia de la ubicación de las instalaciones de obra y otras zonas de ocupación temporal, serán reacondicionados convenientemente una vez concluida su utilidad, con el fin de recuperar su anterior uso.

El promotor considera que todos los materiales excavados serán aprovechados en las obras, excepto los que presenten restos de demoliciones, que serán gestionados a través de vertedero autorizado.

Patrimonio cultural. De acuerdo a la información facilitada por la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, ninguno de los bienes etnográficos y arqueológicos identificados en el entorno se encuentra en el área de actuación del proyecto. No obstante, a partir del estudio solicitado por esta Consejería, y en cumplimiento de la Ley del Patrimonio Cultural Valenciano, en agosto de 2010 el promotor realizó la prospección arqueológica y etnológica sistemática en la zona de servicio propuesta en la revisión del Plan Director del aeropuerto de Alicante, en cuyos terrenos se integra la actuación evaluada, sin obtener resultados significativos. Las administraciones competentes, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Generalitat Valenciana, y la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, emitieron informe favorable, el 19 de enero de 2011 y el 11 de enero de 2011 respectivamente, al estudio. En estos informes solicitan el seguimiento arqueológico en los movimientos de tierra superior a un metro de profundidad, así como, la limpieza y documentación de las estructuras relacionadas con la explotación salinera o agrícola. Asimismo, se solicita que se integre en la actuación el bunker identificado.

Por otra parte, el cunetón que recoge las aguas pluviales del colector norte afectará a la vía pecuaria Vereda de Dolores, ya que su ejecución supondrá la ocupación de 112 m² de esta vía pecuaria situada al este del recinto aeroportuario. Esta vía pecuaria se encuentra protegida por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias y la Orden de 22 de febrero de 1993, por la que se aprueba la clasificación de las vías pecuarias existentes en el T.M. de Elche. El artículo 11 de la mencionada Ley expresa que se podrá variar o desviar el trazado de una vía pecuaria, siempre que se realice por razones de interés público y se asegure el mantenimiento de la integridad de los trazados. Esta senda debe ser preservada en las mejores condiciones posibles, por lo que se deberá evitar que los elementos auxiliares de obra ocupen o estén situados en las proximidades de este elemento patrimonial, que deberá estar señalizado y balizado adecuadamente. Asimismo,

para la elección del trazado alternativo de la vereda que garantice el mantenimiento de sus características, deberá atenderse a lo establecido por el organismo competente en la materia de la Generalitat Valenciana.

Calidad física del aire. Las afecciones del proyecto sobre este elemento del medio se producirán únicamente durante la fase de construcción, y se derivan de las emisiones sonoras generadas por las actividades de obra, los movimientos de la maquinaria y el funcionamiento de instalaciones auxiliares. Se ha calculado la emisión de ruido en el entorno de la obra, concluyendo que se cumplen los límites de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1467/2007 en función del uso predominante del suelo.

Asimismo, el promotor indica que se establecerán medidas para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero y posterior modificación según Real Decreto 524/2006, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre. Por otra parte, el promotor propone las siguientes medidas para salvaguardar la calidad acústica del entorno: definición previa de los viales de acceso a las obras, cronograma de trabajo adecuado y análisis de los horarios de operación, tanto de la maquinaria como del transporte de camiones.

Calidad química del aire. Según el EsIA, durante la fase de construcción los posibles efectos sobre la calidad del aire se derivan, principalmente, del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra. No se esperan afecciones sobre este elemento del medio en fase de explotación.

Entre las medidas para minimizar los impactos anteriormente descritos, el promotor propone medidas de control en el transporte de escombros o materiales, cubrición con lonas de los camiones de transporte de materiales, riego de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra, revegetación de las superficies denudadas durante las obras una vez queden terminadas, y limitación de la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/h.

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna, se aplicará la normativa vigente a este respecto.

5. Condiciones al proyecto

El proyecto a desarrollar, según recoge la Dirección General de Evaluación Ambiental y Territorial en su escrito de 26 de octubre de 2011, consiste en:

a) Punto de vertido de pluviales en zona norte consistente en obra de drenaje transversal (ODT) que verterá en el Saladar y balsa de laminación de 4.500 m² en el interior del mismo.

Dicha balsa de laminación se redimensionará y adaptará al terreno disminuyendo en la medida de lo posible su área de afección.

b) Drenaje transversal en la carretera N-332 que junto a la construcción de un canal, verterá en el interior del Saladar d'Aigua Amarga.

c) Tapado del pozo de tormentas existente en terrenos del aeropuerto.

d) Instalación de una planta de separación de hidrocarburos.

Para su ejecución, además de las medidas recogidas en el anterior apartado relativo a la integración ambiental del proyecto, éste deberá contemplar las siguientes:

El proyecto deberá ir acompañado de un estudio de integración paisajística, en el entorno del aeropuerto.

Eliminar el pozo de tormentas, buscando una solución técnica adecuada para el relleno de tierras y la filtración del agua, evitando que produzca afecciones en la zona una vez tapado.

Las actuaciones en el Saladar d'Aigua Amarga estarán a lo dispuesto en la Sección Segunda de la Normativa relativa a la adecuación de las infraestructuras en zonas

inundables según el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA).

El saneamiento de los campamentos de obra no se realizará por medio de fosas sépticas, empleándose un sistema que permita su retirada y gestión.

Las obras a realizar en el Saladar d'Aigua Amarga serán las mínimas imprescindibles. Para ello, se realizará, en presencia de Agentes Medioambientales de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, un balizamiento de la zona de ocupación dentro del Saladar antes del inicio de dichas obras. Se prohibirán los acopios, préstamos, movimientos de tierras o tránsito de maquinaria, o cualquier otra actuación fuera de la citada zona balizada. Para ello, se evitarán caminos de obra, empleando como tales la zona que será ocupada de manera permanente, y del parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares tanto en el interior de sus límites como en su entorno inmediato, que pudiera implicar un riesgo de afección directa o indirecta a la vegetación del Saladar.

En el área finalmente a ocupar dentro del Saladar, previo al inicio de las obras, se deberá identificar la presencia de especies incluidas en el Catálogo valenciano de especies de flora amenazada (Decreto 70/2009, de 22 de mayo, del Consell), como son la *Althenia orientalis*, calificada como vulnerable, así como *Limonium santapolense*, *Cynomorium coccineum*, *Cressa cretica* y *Senecio auricula* especies calificadas como vigiladas. En caso de afección, se estará a lo dispuesto en las autorizaciones otorgadas por el órgano competente en la materia.

La balsa de laminación, donde vierte la ODT norte, se redimensionará y adaptará al terreno, disminuyendo en la medida de lo posible su área de afección al Saladar. Asimismo, una vez finalizadas las obras se integrará y mimetizará, en lo posible, en el entorno.

Previo al inicio de los movimientos de tierra, y hasta la finalización de las obras, se dispondrá de barreras de sedimentos u otros sistemas de retención que eviten que en caso de precipitaciones se transporten éstos hasta el Saladar.

El proyecto se ejecutará principalmente en época de máximo estiaje, estimándose éste de manera general de mediados de junio a septiembre, si bien podrá variar según las características climatológicas existentes. Asimismo, el periodo de obras dentro del Saladar evitará en lo posible los meses de marzo a junio para minimizar las afecciones a la avifauna.

AENA Aeropuertos, S.A., comunicará al Servicio de Gestión de Espacios Naturales Protegidos, de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, el comienzo de las obras con el fin de realizar un seguimiento en su ejecución, establecer medidas correctoras y proceder, si fuera necesario, a constituir los mecanismos de coordinación pertinentes con la «Mancomunidad de los Canales del Taibilla». Asimismo, Aena Aeropuertos adoptará igualmente las medidas que, en su caso, pudiera acordar con el Servicio de Espacios Naturales y Biodiversidad de esta D.G. de Medio Natural para la protección de las especies de flora protegida dentro del Saladar, en especial de la *Althenia orientalis*.

Se realizará seguimiento arqueológico de todos los movimientos de tierra superiores a un metro de profundidad, y se confeccionarán las fichas etnológicas de los elementos que pudieran ser afectados (limpieza, documentación gráfica y planimétrica o levantamiento topográfico en el caso de restos en las salinas). No se afectará al bunker de la guerra civil identificado en las inmediaciones, cuya zona, en caso necesario, se jalonará.

Deberá cumplirse la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias, mediante la petición a los servicios territoriales de Alicante de los oportunos permisos, en relación con la afección a la vía pecuaria «Vereda de Dolores», según indica la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Generalitat Valenciana.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El EsIA incluye un PVA cuyo objeto será asegurar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas. Se desarrollará tanto en fase de obras como de explotación.

Aena Aeropuertos, como promotor, designará un Director Ambiental de Obra (DAO) que se responsabilizará del correcto desarrollo del PVA. Las contratistas ejecutoras de los proyectos entregarán, antes del inicio de las obras, un Plan de Aseguramiento de la Calidad Ambiental que será revisado y aprobado por el DAO antes de autorizar el comienzo de las obras.

Asimismo, Aena Aeropuertos, como órgano sustantivo, tendrá que realizar el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de la DIA, procediendo a informar del resultado de la misma a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en cumplimiento del art. 18 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, el órgano ambiental podrá recabar información, así como efectuar las comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento del condicionado.

En el procedimiento de control de los parámetros ambientales se distinguen dos fases:

Fase de Construcción. En esta fase, las medidas objeto de vigilancia y control por parte del PVA son las relacionadas con:

- Protección acústica.
- Protección de la calidad química del aire.
- Protección de los suelos.
- Protección de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación.
- Protección de la fauna.
- Protección de los espacios naturales.
- Protección de patrimonio cultural.
- Reposición de servicios.

Desmantelamiento de las instalaciones auxiliares, limpieza de obra y autorizaciones ambientales.

Serán objeto de seguimiento la ejecución y eficacia de todas las medidas recogidas tanto en la presente DIA como en el Estudio de Impacto Ambiental. Específicamente se adoptarán las medidas de seguimiento necesarias para minimizar la ocupación del Saladar y restringir la afección a especies incluidas en el Catálogo valenciano de especies de flora amenazada.

Fase de operación: en esta fase, el PVA integrado en el Sistema de Gestión Ambiental del Aeropuerto, controlará los siguientes aspectos:

- Protección de los suelos.
- Protección de la calidad de las aguas.
- Protección de la vegetación y hábitats.

Específicamente, el promotor realizará un protocolo de vigilancia, en coordinación con la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo y Vivienda de la Generalitat Valenciana, que permita identificar la evolución de la vegetación del Saladar y la influencia de las aguas pluviales del aeropuerto en esta distribución, para en su caso, valorar la necesidad de adoptar medidas complementarias.

Asimismo, este protocolo será remitido a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, para su conocimiento.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Drenaje de pluviales del aeropuerto de Alicante, concluyendo que siempre y cuando se autorice

en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA Aeropuertos para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 17 de julio de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

