



1. INTRODUCCIÓN	1.1
1.1. EL PLAN DIRECTOR	1.1
1.2. ANTECEDENTES	1.2
1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE	1.4
1.3.1. Real Decreto 2591/1998 de 4 de Diciembre.....	1.4
1.3.2. Declaración de Aeropuerto de Interés General del Estado.....	1.11
1.3.3 Declaración de Impacto Ambiental de 18 de Diciembre de 2002.....	1.12
1.3.4 Declaración de Impacto Ambiental de 16 de Febrero de 2006.....	1.20

1.INTRODUCCIÓN

1.1.EL PLAN DIRECTOR

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial junto con la liberalización del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

La reciente actualización realizada sobre el marco normativo del Sistema General Aeroportuario reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres.

Se establece en la citada Normativa la necesidad de redactar el Plan Director adecuándose a las directrices recogidas en el Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del mismo, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y medioambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, y siempre garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto así como su eficaz integración en su entorno, todo ello asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

1.2. ANTECEDENTES

La Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, aglutinando los intereses de la región en materia de promoción de transportes y desarrollo económico-social, inició oficialmente, en febrero de 1998, el proceso de solicitud de implantación de un aeropuerto en Ciudad Real, al presentar ante la Dirección General de Aviación Civil una petición documentada, que atendía a la instauración dentro del término provincial de Ciudad Real, de un aeropuerto de propiedad privada y abierto al tráfico público, aprovechando el inmenso potencial de suelo y espacio apto para la implantación de una instalación de este tipo.

Con esta petición la Cámara ponía fin a una primera etapa de maduración, y a la vez iniciaba otra, no menos importante, para la consecución de los anhelos de la provincia y región, de contar con una infraestructura aeroportuaria, que les permita disfrutar de las ventajas inherentes al medio de transporte aéreo.

El día 10 del citado mes de febrero de 1998, y junto con un escrito de petición de implantación del aeropuerto, se entregaron oficialmente, ante el Organismo citado, los documentos titulados:

"Viabilidad y definición de un aeropuerto en Ciudad Real"

"Localización del aeropuerto de Ciudad Real"

redactados por encargo de la Cámara, en fechas comprendidas entre el 15 de mayo de 1997 y el 15 de enero de 1998, con lo que ponían técnicamente fin a la primera etapa citada para la consecución de los fines indicados.

El Ministerio de Fomento, a la vista de la petición presentada, tras el estudio y análisis de los documentos entregados, y en base a cumplimentar lo establecido por la legislación actual en materia aeroportuaria, dio trámite a la solicitud, contestando a la misma mediante escrito de fecha 29 de mayo de 1998 en el que confirmaba la factibilidad del proyecto y fijando las condiciones del Plan Director del aeropuerto.

El documento titulado "Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real", fue la réplica, por parte de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, a esta petición de la Autoridad Aeronáutica, al responder, en la forma usual a la utilizada por el Servicio de Planificación de la Dirección General de Aviación Civil, con el planeamiento de toda la instalación aeroportuaria.

Las diligencias anteriormente citadas, promovidas en su totalidad por la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Ciudad Real, eran el resultado último a una serie de actuaciones, que con el objetivo de conseguir el aeropuerto, se habían estado realizando en Ciudad Real, a distintos niveles (técnicos, económicos, políticos) durante varios años, que cuajaron con la entrega de los documentos del día 10 de febrero de 1998, y que supuso, cuando al final de las mismas, y ante el interés mostrado por los distintos estamentos, no solamente de Ciudad Real sino del Gobierno Autónomo de Castilla La Mancha, la constitución de una sociedad mercantil denominada "Aeropuerto de Ciudad Real, S.A.", cuyos objetivos eran la aportación de capital, para la construcción y explotación del aeropuerto manchego, soportando los costes de la redacción de los trabajos técnicos, de su construcción y llegando hasta su puesta en actividad.

La sociedad, con capital de la citada Cámara, y mediante convenios con la Diputación de Ciudad Real, y con las Juntas de Comunidades de Castilla La Mancha, registró sus estatutos en fecha 24 de febrero de 1998, y a partir de la fecha se convirtió en entidad gestora para la consecución de los objetivos planteados, siendo esta sociedad por tanto la que presentara ante la Dirección General de Aviación Civil la petición documentada que fue el Plan Director del aeropuerto de Ciudad Real.

Como consecuencia del Estudio de Impacto Medio Ambiental presentado por los promotores en el Ministerio de Medio Ambiente, dentro de la tramitación del proyecto, se obtuvo la pertinente Declaración de Impacto Ambiental por resolución del MIMAM del 4 de abril de 2.001 y su correspondiente publicación en el Boletín Oficial del Estado núm. 109 de fecha 7 de mayo de 2.001. En relación con lo anterior y con fecha 19 de julio de 2.001, el Gobierno Regional de

Castilla la Mancha cumplimentó los requisitos previos de la citada Declaración de Impacto Ambiental mediante escrito aval.

Asimismo, el Gobierno Regional de Castilla la Mancha aprobó mediante resolución de fecha 31 de octubre de 2.000, D.O.C.M. núm. 111 de 10 de noviembre de 2.000, el Proyecto de Singular Interés para la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real.

El Ministerio de Fomento en su trámite interno resolvió las ponencias previas de aeropuertos y espacio aéreo con la participación del Ministerio de Defensa en su comisión mixta CIDETRA.

De todos los antecedentes citados, se dispone de la pertinente documentación en la Administración por lo que no se adjunta copia de los mismos.

Con fecha Julio de 2002 se redacta las modificaciones sobre el documento previo al “Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real” presentado en Septiembre de 1998, que recogía las características estructurales y operativas del aeropuerto, como consecuencia del trámite administrativo a raíz de los requerimientos medioambientales a propuesta de la Unión Europea.

Como consecuencia de la limitación de espacio en el emplazamiento seleccionado, la principal modificación que se realizó fue el cambio de emplazamiento del aeropuerto para que fuese nula la afección a la ZEPA.

A su vez, debido al lapso de tiempo transcurrido desde la presentación del Plan Director, se actualizó el documento, en especial, se tuvo en cuenta la actualización en cuanto a previsiones de tráfico y programa de necesidades de acuerdo al documento “Diseño Funcional del Aeropuerto de Ciudad Real” Rev 1.0 de Diciembre de 2001.

Este proyecto modificado recibió las autorizaciones siguientes:

- Resolución de 10 de diciembre de 2002 (B.O.E. de 18 de diciembre de 2002), por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto “modificación del plan director del aeropuerto de Ciudad Real por razones medioambientales a propuesta de la Unión Europea”.
- Orden FOM/3237/2002 (B.O.E. de 19 de diciembre de 2002), por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se declara de interés general del estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.

Posteriormente, a petición del Ministerio de Fomento se redacta un nuevo estudio de impacto ambiental que recibe declaración de impacto ambiental mediante Resolución de 16 de febrero de 2006, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de “Aeropuerto Don Quijote”, hecho que motiva la sustitución de la Orden FOM/3237/2002 por la Orden FOM/1510/2006, por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se declara de interés general del estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.



1.3. MARCO LEGAL EXISTENTE

1.3.1. Real Decreto 2591/1998 de 4 de Diciembre

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificada por artículo 101 de la Ley 53/2002, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán *las zonas de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.*

Se establece, de igual modo, en la citada ley, la calificación de Sistema General Aeroportuario para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán *incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos clasificados de interés general.*

Es, por tanto, objeto de este Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilidad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último, la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

DISPOSICIONES GENERALES

El artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, ha establecido dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, según el artículo 149.1.20 de la Constitución, la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un nuevo instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, denominado Plan Director, que permita dar respuesta a los problemas derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transporte aéreos, y al que se asigna la función de delimitación de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, con la inclusión de los espacios de reserva que garanticen el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuarias o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio.

Por otra parte, el citado precepto de la Ley ha establecido la necesidad de que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos calificados de interés general; este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente respecto de cuyo contenido y para cuya aprobación se establecen los mecanismos de colaboración precisos entre la autoridad aeronáutica y las administraciones urbanísticas competentes, así como las medidas de coordinación necesarias para asegurar el ejercicio de la competencia estatal.

De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las



actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo, a cuyo fin igualmente se determina el modo de aprobación del plan especial o instrumento equivalente de ordenación urbanística, aunque exclusivamente desde el punto de vista de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, previo informe del Ministerio de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 4 de diciembre de 1998.

DISPONGO:

Artículo 1. Zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

El Ministerio de Fomento delimitará para los aeropuertos de interés general una zona de servicio que incluirá las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto y aprobará el correspondiente Plan Director de la misma, en el que se incluirán, además de las actividades contempladas en el artículo 39 de la Ley de Navegación Aérea, de 21 de julio de 1960, los usos industriales y comerciales cuya localización en ella resulte necesaria o conveniente por su relación con el tráfico aéreo o por los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto.

Artículo 2. Plan Director del aeropuerto y de su zona de servicio.

1. En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, en la que se incluirán:

- a. Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreos; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.
- b. Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desenvolvimiento de la actividad aeroportuaria.

2. Asimismo, el Plan Director podrá incluir dentro de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general, además de las actividades aeroportuarias señaladas en el apartado anterior, el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario, por la naturaleza de los servicios que presten a los usuarios del aeropuerto o por el volumen de los tráficos aéreos que generen; así como espacios destinados a equipamientos.

La realización de las actividades referidas en este apartado se verificará de acuerdo con las determinaciones de la ordenación del espacio aeroportuario contenidas en el Plan Director del aeropuerto y de conformidad con el plan especial o instrumento equivalente que resulte aplicable, siempre que con ellas no se perjudique el desarrollo y ejecución de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo, ni se limite la facilidad de accesos al aeropuerto.

Artículo 3. Contenido del Plan Director.

1. A los efectos previstos en el artículo anterior, el Plan Director del aeropuerto contendrá necesariamente:

- a. Los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas a la navegación aérea.
- b. Los servicios de control del tránsito aéreo.
- c. Las infraestructuras para el movimiento de las aeronaves.
- d. Las zonas de actividades aeroportuarias con las edificaciones e instalaciones complementarias para el servicio de las aeronaves.
- e. Las edificaciones e instalaciones del aeropuerto que fueran necesarias para el movimiento y tránsito de los viajeros y de las mercancías.
- f. Las zonas de estacionamiento y de acceso de personas y vehículos.
- g. Los espacios para las actividades complementarias.
- h. Las redes de servicios necesarios para el correcto funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.
- i. Las vías de servicio del aeropuerto.
- j. Los accesos viarios y ferroviarios del aeropuerto.
- k. La representación del estado final del sistema general aeroportuario.

2. El Plan Director del aeropuerto incluirá también las determinaciones necesarias para que las autoridades públicas no aeronáuticas dispongan de los espacios precisos para el desarrollo de las actividades y servicios que hayan de prestar en el recinto aeroportuario.

3. El Plan Director contendrá asimismo la determinación de los espacios o superficies necesarias para posibilitar, en su caso, el despliegue de aeronaves militares y de sus medios de apoyo y recogerá las especificaciones necesarias en relación con los intereses de la defensa nacional y el control del espacio aéreo español que establezca el Ministerio de Defensa.

Artículo 4. Documentación del Plan Director.

El Plan Director del aeropuerto contendrá los siguientes documentos:

- a. Memoria, que incluirá un estudio de los antecedentes y de la situación actual del aeropuerto; sus necesidades futuras derivadas del análisis de los tráficos de pasajeros y de mercancías y de la evolución previsible de la demanda; la delimitación de la zona de servicio, con la motivación de las ampliaciones o de las desafectaciones propuestas; las actividades previstas para cada una de las áreas de la zona de servicio del aeropuerto, con la justificación de su necesidad o conveniencia, y la relación con el planeamiento urbanístico; asimismo, incluirá las infraestructuras terrestres de acceso al aeropuerto existentes o que se deriven de la ejecución de planes o proyectos aprobados, así como el estudio de las que se entiendan necesarias para la conexión del aeropuerto con los sistemas generales de transporte terrestre teniendo en cuenta el volumen del tráfico aeroportuario actual y del previsible, y reflejará igualmente al ámbito territorial que pueda ser afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas según las disposiciones vigentes.
- b. Plano general de situación del aeropuerto, de su actual zona de servicio y de la zona de servicio propuesta, y planos de cada una de las áreas en que se estructura la zona de servicio aeroportuaria, con las actividades previstas; así como planos del espacio territorial afectado por las servidumbres aeronáuticas.
- c. Estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.
- d. Estimación de las magnitudes económicas del desarrollo del aeropuerto previsto por el Plan Director, en lo que sea de la competencia del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Artículo 5. Aprobación de los Planes Directores.

1. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se realizará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, de acuerdo con las directrices establecidas por el Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.
2. La aprobación de los Planes Directores corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, previo el preceptivo informe de la Dirección General de Aviación Civil, a cuyo efecto el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, una vez elaborados y realizados los actos de instrucción a que se refieren los dos apartados siguientes, los elevará a la citada Secretaría de Estado.
3. Los Planes Directores serán informados por las Administraciones públicas afectadas por la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto que ostenten competencias en materia de ordenación del territorio y de urbanismo. Estos informes se entenderán favorables si, transcurrido un mes desde la recepción de la documentación, no han sido emitidos expresamente.
4. Antes de su aprobación, los Planes Directores serán remitidos a los Ministerios de Defensa, del Interior y de Medio Ambiente para que informen sobre las materias que, respectivamente, afecten a sus competencias. Cualquiera de estos informes se entenderá favorable si transcurre el plazo de un mes desde la recepción de la documentación sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

En el supuesto de que la delimitación de la zona de servicio propuesta por el Plan Director del aeropuerto incluya bienes patrimoniales o de dominio público de titularidad de la Administración General del Estado afectados a finalidades distintas, se recabará el informe del Ministerio de Economía y Hacienda. A estos efectos, la remisión del Plan Director supondrá la iniciación del expediente de afectación o de mutación demanial, que se tramitará y resolverá de conformidad con lo establecido por la Ley del Patrimonio del Estado.

5. Las Órdenes ministeriales que aprueben los Planes Directores se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

Artículo 6. Declaración de utilidad pública.

La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios, de los bienes de titularidad privada comprendidos dentro de la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto.

Artículo 7. Revisión de los Planes Directores.

1. Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.
2. La revisión y la actualización de los Planes Directores se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento establecido en este Real Decreto para su aprobación.

Artículo 8. Sistema general aeroportuario.

A los efectos de asegurar la necesaria coordinación entre las Administraciones públicas con competencias concurrentes sobre el espacio aeroportuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbana calificarán a los aeropuertos y a sus respectivas zonas de servicio como sistema general aeroportuario y no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.



El sistema general aeroportuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Artículo 9. Tramitación y aprobación del plan especial.

1. El plan especial o instrumento equivalente se formulará por el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea de acuerdo con las previsiones contenidas en el correspondiente Plan Director del aeropuerto, y se tramitará y aprobará por la administración urbanística competente de conformidad con lo establecido por la legislación urbanística aplicable.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Administración competente para la aprobación del plan especial, una vez realizados los actos de trámite e instrucción exigidos por la legislación urbanística que sea de aplicación, dará traslado al ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea del acuerdo de aprobación provisional del plan especial en el plazo de quince días desde la adopción de dicho acuerdo, para que dicho organismo se pronuncie sobre los aspectos de su competencia en el término de un mes a contar desde su recepción. El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, antes de emitir su informe, recabará el de las Direcciones Generales competentes del Ministerio de Fomento.

En el caso de que el traslado no se realice, o en el supuesto de que Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea se pronuncie negativamente sobre el contenido del plan especial o instrumento equivalente provisionalmente aprobado, no se procederá a su aprobación definitiva por la autoridad urbanística competente, la cual abrirá un período de consultas entre la administración urbanística que aprobó provisionalmente el plan y el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo. Una vez alcanzado dicho acuerdo, se comunicará a la autoridad competente para otorgar la aprobación definitiva.

En el supuesto de persistir el desacuerdo durante un período de seis meses contados a partir del pronunciamiento negativo del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante respecto de aquellos aspectos que afecten a la competencia exclusiva del Estado sobre los aeropuertos de interés general.

3. La aprobación definitiva de los planes especiales o instrumentos equivalentes deberá ser notificada a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en la forma y plazos establecidos por la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. El citado organismo dará traslado de la aprobación definitiva y del contenido del plan especial o instrumento equivalente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes.

Artículo 10. Ejecución de obras en el recinto aeroportuario.

1. Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el artículo 84.1.b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Dichas obras deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente, a cuyo efecto los proyectos deberán someterse a informe de la administración urbanística competente, que se entenderá emitido en sentido favorable si no se hubiera evacuado de forma expresa en el plazo de un mes desde la recepción de la documentación. En el caso de que no se haya aprobado el plan especial o instrumento equivalente a que se refiere el artículo 8, las obras que realice Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del



aeropuerto, o, en defecto de éste, realizarse dentro de la zona de servicio determinada delimitada conforme a lo establecido por la disposición transitoria única de este Real Decreto.

2. Las obras realizadas en el dominio público aeroportuario en virtud de autorización o concesión no eximen a sus promotores de la obtención de los permisos, licencias y demás autorizaciones que sean exigibles por las disposiciones vigentes. El proyecto de construcción deberá adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario y a él se acompañará un informe de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea sobre la compatibilidad con el plan especial o, en otro caso, sobre la necesidad de las obras y su conformidad con el Plan Director del aeropuerto.

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA. Plazo para la aprobación de los Planes Directores.

En el plazo de dos años se aprobarán, con arreglo a lo establecido en este Real Decreto, los Planes Directores de todos los aeropuertos de interés general.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

Las Administraciones públicas competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo remitirán al Ministerio de Fomento, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, al objeto de que aquél informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio.

Este informe, que tendrá carácter vinculante en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, será emitido en el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más sin que el informe sea evacuado, se podrá continuar con la tramitación de los planes o instrumentos generales de ordenación territorial o urbanística. En el supuesto de que la Administración pública competente no aceptará las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado.

DISPOSICIÓN ADICIONAL TERCERA. Aprobación de los Planes Directores de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.

En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución conjunta de los Ministros de Defensa y de Fomento, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 5 de este Real Decreto y demás trámites exigibles por las disposiciones vigentes que resulten de aplicación a dichos aeródromos.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA ÚNICA. Régimen transitorio del ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general.

En tanto se proceda a la aprobación de los Planes Directores regulados por este Real Decreto, el ámbito de la zona de servicio de los aeropuertos de interés general será el delimitado con anterioridad a su entrada en vigor o, en su defecto, el comprendido por el dominio público aeroportuario y el que resulte de la ejecución de proyectos de obras de construcción o ampliación de las infraestructuras aeroportuarias y de las comprendidas en el apartado 1 del artículo 3.

El Ministro de Fomento hará públicas las delimitaciones de las actuales zonas de servicio de los aeropuertos de interés general.



Las correspondientes Órdenes se publicarán en el *Boletín Oficial del Estado*.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. Entrada en vigor.

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Dado en Madrid a 4 de diciembre de 1998.

Juan Carlos R.

El Ministro de Fomento,

Rafael Arias-Salgado Montalvo.

1.3.2. Declaración de Aeropuerto de Interés General del Estado

19032

Jueves 18 mayo 2006

BOE núm. 118

donde se celebre el sorteo. Dicho sorteo especial quedará aplazado si en el momento de la celebración del que se anuncia se desconocen los establecimientos que puedan tener derecho a la mencionada subvención.

Estos actos serán públicos, y los concurrentes interesados en el sorteo tendrán derecho, con la venia del Presidente, a hacer observaciones sobre dudas que tengan respecto a las operaciones del mismo.

Efectuado el sorteo se exhibirán al público la lista oficial de las extracciones realizadas y la lista acumulada ordenada por terminaciones.

Pago de premios

Los premios inferiores a 30.000 euros por billete, podrán cobrarse en cualquier Administración de Loterías.

Los iguales o superiores a dicha cifra podrán cobrarse en cualquier punto del territorio nacional a través de las entidades financieras que, en cada momento, gestionen las cuentas centrales de Loterías y Apuestas del Estado.

Los premios serán hechos efectivos en cuanto sea conocido el resultado del sorteo a que correspondan y sin más demora que la precisa para practicar la correspondiente liquidación y la que exija la provisión de fondos cuando no alcancen los que en la Administración pagadora existan disponibles.

Madrid, 12 de mayo de 2006.-El Director General, P. D. de firma (Resolución de 5 de septiembre de 2005), el Director de Producción, Juan Antonio Cabrejas García.

8761 *RESOLUCIÓN de 13 de mayo de 2006, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público el resultado del sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 13 de mayo y se anuncia la fecha de celebración del próximo sorteo.*

En el sorteo de El Gordo de la Primitiva celebrado el día 13 de mayo se han obtenido los siguientes resultados:

Combinación ganadora: 24, 29, 41, 10, 13.
Número clave (reintegró): 1.

El próximo sorteo, que tendrá carácter público, se celebrará el día 20 de mayo, a las 21,30 horas, en el salón de sorteos de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 13 de mayo de 2006.-El Director General, P. D. (Resolución de 5 de septiembre de 2005), el Director Comercial, Jacinto Pérez Herrero.

MINISTERIO DE FOMENTO

8762 *ORDEN FOM/1510/2006, de 5 de mayo, por la que se autoriza la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.*

La Orden FOM 3237/2002, de 18 de diciembre, autorizó la construcción del aeropuerto de Ciudad Real sobre terrenos de titularidad no estatal, lo declaró de interés general y determinó el modo de gestión de sus servicios, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, dictado en desarrollo de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

La mencionada orden establece en su apartado primero que el proyecto de construcción del aeropuerto, antes de su aprobación por el Ministerio de Fomento, habría de recoger las condiciones determinadas por la declaración de impacto ambiental, formulada por la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002.

Después de la aprobación de la Orden FOM/3237/2002, la Comisión de la Unión Europea remitió a las autoridades españolas una carta de emplazamiento y posteriormente un dictamen motivado, cuyo cumplimiento ha requerido que el proyecto del futuro aeropuerto fuese sometido a un segundo proceso de evaluación ambiental que ha dado lugar a una nueva declaración de impacto ambiental, aprobada por la Resolución de 16 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente.

El 3 de abril de 2006, el promotor del proyecto, CR Aeropuertos, S. L., ha solicitado la modificación de la Orden FOM/3237/2002, con objeto de

incluir las previsiones de la nueva declaración de impacto ambiental antes mencionada, o, alternativamente, la aprobación de una nueva orden que sustituya íntegramente a la anterior y autorice la construcción del aeropuerto de Ciudad Real en las condiciones determinadas por la declaración de impacto ambiental de 16 de febrero de 2006.

La intensidad y el alcance con los que la nueva declaración de impacto ambiental ha corregido y ampliado la anterior de 10 de diciembre de 2002, impiden que pueda procederse ahora a una mera modificación de la Orden FOM/3237/2002. Razones de seguridad jurídica exigen que se deje sin efecto esta última y que se sustituya por una nueva autorización, que abarque tanto las condiciones impuestas por la declaración de impacto ambiental de 16 de febrero de 2006, como las prescripciones y determinaciones de la Resolución de 10 de diciembre de 2002 que sean concordantes con las recogidas en la nueva declaración de impacto ambiental.

Al ser ésta la causa que justifica la adopción de una nueva orden de autorización de la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se mantiene en ella, en los mismos términos previstos en la Orden FOM/3237/2002, la declaración de interés general del aeropuerto.

En consecuencia, al amparo de lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley 48/1960, de 17 de julio, sobre Navegación Aérea, y de acuerdo con lo establecido por el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, resuelvo:

Primero.-Autorizar a la sociedad CR Aeropuertos, S. L., la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, sobre terrenos de titularidad no estatal.

El proyecto de construcción del aeropuerto recogerá las condiciones determinadas por la declaración de impacto ambiental formulada por la Resolución de 16 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, así como las prescripciones y determinaciones establecidas para la protección ambiental en la Resolución de 10 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, que sean concordantes con las recogidas en el nuevo proceso de evaluación ambiental y su declaración de impacto ambiental.

Dicho proyecto será previamente autorizado por el Ministerio de Fomento, que, una vez terminada su construcción, deberá autorizar también su apertura al tráfico civil.

Segundo.-Declarar al aeropuerto de Ciudad Real como aeropuerto de interés general por concurrir las condiciones establecidas en los números 1 y 2 del artículo 1 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, a los exclusivos efectos de reservar al Estado la gestión directa de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios estatales enumerados en los apartados 1, 2 y 3 del artículo 2 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, que serán prestados, en todo caso, por la Administración General del Estado, bien directamente o bien a través de organismos o entidades públicas dependientes de ella.

La sociedad CR Aeropuertos, S. L., acordará con la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea las condiciones de provisión y pago de estos servicios, en función de las necesidades del aeropuerto, para que éste pueda iniciar sus actividades.

Tercero.-Corresponde a la sociedad CR Aeropuertos, S. L., la titularidad del aeropuerto de Ciudad Real y la gestión de la prestación de los servicios a que se refieren los apartados 4 y 5 del artículo 2 del Real Decreto 2858/1981, que se autoricen al acordarse la apertura del aeropuerto al tráfico civil, o con posterioridad a petición de la interesada, en los modos y bajo el régimen que en cada momento establezca la legislación vigente.

Cuarto.-Esta orden deja sin efecto la Orden FOM/3237/2002, de 18 de diciembre, por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Ciudad Real, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios.

Madrid, 5 de mayo de 2006.

ÁLVAREZ ARZA

8763 *ORDEN FOM/1511/2006, de 3 de mayo, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas para la adquisición e instalación de balizas de hombre al agua y chalecos salvavidas y goníómetros de localización para los tripulantes de los buques de pesca nacionales, a otorgar por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.*

El artículo 6.1.c) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante engloba en el concepto de marina mercante la seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar, que debe entenderse en relación con los buques de la flota civil española, entre los que se incluyen los buques pesqueros nacionales de conformidad con el artículo 8.1.b) de la citada Ley.

1.3.3. Declaración de Impacto Ambiental de 18 de Diciembre de 2002

44562

Miércoles 18 diciembre 2002

BOE núm. 302

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

24702 RESOLUCIÓN de 10 de diciembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», presentado por la sociedad «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada».

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 las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», sometido a información pública bajo el título «Nueva localización del aeropuerto de Ciudad Real», presentado por la «Sociedad Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», en el que se plantea una nueva localización para el aeropuerto de Ciudad Real, tiene como antecedente el proyecto denominado «Aeropuerto de Ciudad Real», presentado por la empresa Aeropuerto de «Ciudad Real, Sociedad Anónima», el cual fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, habiendo obtenido la correspondiente declaración de impacto ambiental mediante Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001.

Este proyecto se desarrollaba en la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) número 157, «Campo de Calatrava», declarada al amparo de la Directiva 79/409/CEE, por lo que, a tenor de lo previsto en el artículo 3.2 del Real Decreto 1997/1995, que traspone la Directiva 92/43/CEE de hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres, dicha ZEPA quedaría incluida en la Red «Natura 2000».

Por ello, como se recogía en la declaración de impacto ambiental antes citada, el proyecto en cuestión sólo se podría ejecutar si se cumplía lo dispuesto en los artículos 6.3 y 6.4 del Real Decreto 1997/1995.

Con fecha 15 de junio de 2002, los promotores del proyecto, ahora denominados «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», presentan para que sea sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio de impacto ambiental del proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea».

Este nuevo proyecto de similares características que el anterior, pero de menor dimensión, como se refleja en el anexo I de esta declaración, plantea la localización del aeropuerto fuera de los límites de la ZEPA, a unos dos kilómetros al suroeste del anterior emplazamiento. Por ello, se ha considerado válido el trámite de consultas realizado para el primer estudio de impacto ambiental.

Asimismo, en el procedimiento de impacto ambiental realizado, se ha tenido en cuenta toda la información que al respecto han presentado los promotores, tanto en el primer estudio de impacto, como en este segundo.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, sometió el nuevo estudio de impacto ambiental a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 19 de julio de 2002, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

Finalizado dicho trámite, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del proyecto de las alegaciones presentadas. Con fecha 19 de septiembre de 2002, el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe conteniendo sus consideraciones ante las citadas alegaciones.

Posteriormente, una vez analizada toda la documentación contenida en el expediente, con fecha 7 de octubre de 2002, la Dirección General

de Calidad y Evaluación Ambiental requirió al promotor información complementaria relativa a determinados aspectos contenidos en el estudio de impacto ambiental.

La información complementaria solicitada se refería a:

Cartografía a 1:15.000 o a mayor escala de la vegetación y usos de suelo de la zona objeto de proyecto.

Contaminación acústica y atmosférica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava, para lo cual se tendrá en cuenta tanto la situación preoperacional, como las fases de obra y explotación.

Metodología utilizada para el cálculo de las isófonas y los parámetros utilizados para cargar el modelo (flota de aviones, número de operaciones, distribución horaria, etc.).

Estudio de los efectos en cuanto a sosiego público en las poblaciones antes citadas, como consecuencia del incremento del tráfico aeroportuario y terrestre de acuerdo con las previsiones de tráfico aéreo indicado en el estudio de impacto ambiental.

Impacto de las infraestructuras asociadas como son los caminos, carreteras u otras vías o sistemas de acceso al aeropuerto.

Estudio de los posibles impactos de la instalación de líneas eléctricas o en su caso, plantas de cogeneración u otros sistemas de suministro energético del aeropuerto.

Análisis de las posibles afecciones sobre los hábitats y las especies que motivan la designación de la ZEPA.

Estudio de impacto sobre la fauna esteparia presente en el área objeto del proyecto teniendo en cuenta lo establecido por la Directiva 79/409/CE.

Con fecha 18 de octubre de 2002, el promotor remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada.

Analizada la misma, esta Dirección General, con fecha 25 de octubre de 2002, requirió nuevamente al promotor que completase y aclarase alguno de los aspectos concretos aludidos en la anterior petición de información. Estos aspectos eran:

Contaminación acústica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Análisis de las posibles afecciones sobre los hábitats y las especies que motivan la designación de la ZEPA.

Impacto sobre la fauna esteparia presente en el área objeto del proyecto, teniendo en cuenta lo establecidos por la Directiva 79/409/CE.

Con fecha 28 de noviembre de 2002, el promotor remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la información solicitada, en la que se incluye un nuevo estudio ornitológico realizado por el Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid. En relación con ello, la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, como responsable de la gestión y conservación de los espacios de la Red Natura en la Comunidad Autónoma, en escrito de 27 de noviembre de 2002, enviado a «Ciudad Real Aeropuertos, Sociedad Limitada», señala: «... esta Dirección General se manifiesta conforme con la valoración de afecciones sobre la ZEPA e IBA del Campo de Calatrava realizada por ustedes en el referido documento de información complementaria (noviembre 2002) al estudio de impacto ambiental».

El anexo I contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo II recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo III es un resumen de la información pública.

El anexo IV resume la información complementaria.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de ampliación del proyecto «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la realización del proyecto «Modificación del Plan Director del aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», si se adoptan las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a lo establecido en la presente declaración, y se cumplan, además, las siguientes:

tes condiciones que se exponen a continuación, así como la siguiente previsión de carácter general:

El promotor de forma coordinada con la Junta de Castilla-La Mancha y municipios afectados, propiciará un Plan de Desarrollo Rural con el fin de lograr la integración de la nueva infraestructura en el territorio. Entre las medidas contempladas en este Plan, cabría incluir actuaciones encaminadas a la formación de la población para que pueda acudir a la previsible oferta de trabajo del aeropuerto, mejora y modernización de las infraestructuras y equipamientos urbanos para su equiparación en calidad a las del futuro aeropuerto, acercamiento de nuevas tecnologías u otras medidas encaminadas al desarrollo socioeconómico de los municipios de la zona.

1. Medidas de protección de la fauna y sus hábitats

Debido a la pérdida de una cierta superficie de ámbito estepario y con el fin de reponer la pérdida de hábitat (0,85 por 100 de la IBA), se propone el desarrollo de medidas compensatorias (encuadradas dentro del artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) agroambientales encaminadas a lograr un abandono porcentual de cultivos en zonas dentro de la ZEPA con el objeto de restaurar los hábitats degradados por la intensificación de las actividades antrópicas y hacer uso de la capacidad natural del territorio para recuperar los ecosistemas potenciales que aún pudiera albergar.

La definición del tipo y alcance de las medidas a adoptar se realizará de acuerdo a los criterios que establezca la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, como órgano competente en la materia, y serán integradas en los distintos programas agroambientales de Castilla-La Mancha. Los terrenos donde se aplicarán estas medidas estarán alejados del recinto aeroportuario con el fin de evitar riesgos de colisión con las aves y, como consecuencia, riesgos para las personas. En particular, se mejorará el hábitat en el entorno de las márgenes del Jabalón a fin de aumentar la querencia en el lugar y favorecer el desplazamiento al norte de la ZEPA. También se mejorará el hábitat al este de la ZEPA, siempre teniendo en cuenta los criterios genéricos establecidos en los citados programas agroambientales.

Con el fin de amortiguar los impactos y disuadir a la avifauna de su aproximación a la zona aeroportuaria que limita directamente con la ZEPA en la parte suroccidental, se estudiará el retranqueo del límite oriental de esta zona industrial al menos 100 m hacia el oeste de manera que quede una franja de terreno agrícola en seco donde se llevará a cabo una plantación mixta de árboles y arbustos. De igual manera, para amortiguar el impacto que pudiera producir el tráfico de aviones y vehículos por las pistas se proyectará una pantalla vegetal que contornee por el norte el extremo oriental de la pista que da vistas a la ZEPA, retranqueada de la pista lo suficiente para mantener libre de obstáculos la superficie de aproximación y la zona de servidumbre del aeropuerto.

Se establecerá un programa de vigilancia de la avifauna existente y de la evolución de la ornitocenosis en el ámbito del proyecto, particularmente para sisón, avutarda, ganga, ortega, aguilucho pálido, aguilucho cenizo y cernicalo primilla, así como del uso del hábitat que estas especies realicen una vez puesto en funcionamiento el aeropuerto.

Los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario, serán preferentemente disuasorios y habrán de ser previamente autorizados por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de acuerdo con la normativa autonómica, nacional y comunitaria vigente.

Debido a que en la zona de reserva aeroportuaria, y como consecuencia del abandono de cultivo y su posterior cubrición con pastizales estacionales, pueden producirse ciclos expansivos de langosta, se establecerá un programa de prevención que permita seguir la evolución de la población de langosta, prever los años y lugares críticos y proceder a dar una labor de vertedera sobre estas zonas antes del nacimiento de los saltos.

Se elaborará un proyecto específico para la minimización de los posibles efectos de la construcción y explotación del aeropuerto sobre las poblaciones de nutria, que potencialmente pudieran existir en el río Jabalón dentro del ámbito de la zona afectada por el proyecto. Este proyecto será presentado para su aprobación ante el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se llevará a cabo un periodo de seguimiento de cinco años después de la puesta en funcionamiento del aeropuerto para evaluar y garantizar la efectividad de las medidas aplicadas y poder corregir impactos que no se hubieran previsto durante las fases de proyecto y construcción.

2. Protección del patrimonio geológico

De acuerdo con el informe de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha sobre el estudio de impacto ambiental el proyecto contempla de forma satisfactoria la protección de los elementos geomorfológicos de protección especial de su entorno, el Volcán de Cabeza Parda, que se integra en el recinto aeroportuario limpiándose y adecuándose, y el Volcán de la Atalaya de Ballesteros que pasaría a estar sobre terrenos de reserva aeroportuaria. Las medidas de protección y compensación señaladas por el promotor en estos casos, se consideran suficientes.

Dada la importancia geológica del área objeto del proyecto, con abundantes ejemplos de materiales y formaciones volcánicas, en ningún caso, se autorizará el empleo de material de origen volcánico o cuarcítico que suponga directa o indirectamente la destrucción completa o parcial de un elemento geomorfológico considerado de protección especial en Castilla-La Mancha.

3. Protección de los suelos

Antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del proyecto con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afectación a los recursos naturales. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento también se llevará a cabo en el entorno de la zona volcánica denominada «Cabeza Parda».

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pudiera estar directa o indirectamente afectada por la obra 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. Los suelos fértiles se acopiarán en montones de cómo máximo de 2 metros de altura, 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.

Se minimizará la afectación producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando en la medida de lo posible, los caminos existentes.

4. Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico

Se evitará la ocupación temporal o permanente de los márgenes de cursos de agua, en especial del río Jabalón, en el espacio de 100 m de la línea de máxima avenida, en el espacio considerado como de Dominio Público Hidráulico por la vigente Ley de Aguas, así como en la zona inundable.

Durante la construcción de la zona industrial situada en las proximidades del río Jabalón, se evitará cualquier tipo de vertido, sólido o líquido sin depurar a la red de drenaje natural y en especial al cauce del río Jabalón. Se colocarán barreras de retención de sedimentos o balsas de decantación para la recogida de aguas de escorrentía cuyo vertido deberá ser autorizado por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Igualmente se establecerán los mecanismos necesarios para la recogida, durante la fase de explotación, de las aguas provenientes del lavado de pistas, talleres, limpieza de aeronaves, aguas residuales, etc. Dichas aguas se canalizarán y depurarán de manera previa a su vertido, incluyendo, al menos, un sistema de decantación de sólidos y un separador de hidrocarburos, que deberá ser autorizado por la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. Igualmente, la Confederación propondrá la solución al suministro de agua en colaboración con los promotores.

En el caso de que las obras del aeropuerto afecten a los pozos existentes en la zona de estudio, se analizará la afectación, tanto en lo relativo a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos, y se establecerán las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

5. Protección de la calidad del aire

Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción del aeropuerto pudiera producir sobre los núcleos de población próximos al aeropuerto, se efectuarán riegos periódicos a 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 de las condiciones climáticas con el fin de mantener permanentemente húmedos los caminos 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 elaborará un programa de control y vigilancia de la contaminación del aire a llevar a cabo durante la explotación del aeropuerto. El programa incluirá el seguimiento de partículas en suspensión, monóxido de carbono, compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, plomo y ozono, tanto en las inmediaciones del propio aeropuerto como en los núcleos urbanos cercanos al mismo. Las necesidades mínimas de estaciones y controles se establecerán de acuerdo con las directivas 96/62/CE, 2000/69/CE y la propuesta de directiva en posición común sobre el ozono.

Todos los equipos que entren en servicio en el aeropuerto de Ciudad Real, tanto los vehículos turísticos, como los equipos que sirven a las aeronaves comerciales durante la carga y descarga de pasajeros y carga, serán «eco-limpios» (propulsados por gas natural, biocombustibles o energía eléctrica) siempre y cuando estén disponibles en el mercado. Se diseñará un programa de mejora continua que permita la plena sustitución de los equipos en función de la evolución tecnológica y se elaborará un proyecto de obras de adecuación para poder llevar a cabo las operaciones de suministro de energías «eco-limpias» en el interior del recinto aeroportuario. Todos los vehículos deberán pasar las inspecciones técnicas que exige la legislación.

6. Protección del patrimonio arqueológico

Como medida preventiva, antes del inicio de las obras, se llevará a cabo una prospección por técnicos especializados el 100 por 100 de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias y su zona de servidumbre, así como el espacio a ocupar por préstamos y vertederos. En este sentido se seguirán estrictamente los criterios establecidos en la Ley 4/1990 del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, la cual en su artículo 21 establece los requisitos para el procedimiento de control arqueológico.

7. Localización de canteras, zonas de préstamos, graveras y vertederos

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, extracción de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000. Se considerarán como criterios prioritarios de exclusión la presencia de áreas de recarga de acuíferos vulnerables a la contaminación, márgenes de ríos, áreas de elevado valor ecológico, recreativo y paisajístico, zonas de interés arqueológico y suelos de elevada capacidad agrológica. Asimismo, se considerarán como áreas de exclusión para vertederos y demás instalaciones auxiliares, distancias inferiores a 300 metros respecto a núcleos de población con el fin de evitar molestias por ruido y polvo durante las obras.

El emplazamiento final de las zonas de extracción de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valorarán las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Dicho estudio contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto y se dará prioridad a la utilización de las mismas como vertederos. La ubicación precisa de los vertederos permanentes vendrá definida en el proyecto de construcción, especificando de forma clara y precisa su ubicación y características, incluyendo los correspondientes proyectos de restauración y presupuesto, y teniendo carácter contractual.

Las canteras y graveras necesarias para la ejecución del proyecto deberán disponer de la preceptiva autorización del órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

8. Integración paisajística

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. Este proyecto será incluido en el anexo al proyecto constructivo y en él se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra como son:

Accesos.

Zonas llanas en las inmediaciones de los accesos.

Interior de las instalaciones aeroportuarias y en las áreas de servidumbre.

Zonas limítrofes con la ZEPA, según lo indicado en la condición 1. Vertederos.

Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Para facilitar las labores de restauración vegetal se utilizará la tierra vegetal proveniente del desbroce y se almacenará de forma apropiada de manera que siga manteniendo sus propiedades edáficas en tanto no sea utilizada en las citadas labores de revegetación, tal y como indica la condición 3.

Los tratamientos de revegetación se diferenciarán en función de la cobertura vegetal y usos del suelo existentes en el entorno, de la existencia de zonas con humedad edáfica y freática, de la meteorización de la roca y profundidad del suelo, de su visualización desde núcleos de población u otras infraestructuras y del riesgo de erosión.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

9. 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 permita el cumplimiento de la legislación vigente en materia de emisión de ruidos en maquinaria de obras públicas.

Las plantas de machaqueo y clasificación de áridos se situarán en los lugares de origen de los materiales y si esto no fuera posible por necesidades propias de la obra, se situarán en un lugar alejado como mínimo 1 kilómetro de los núcleos de población al igual que las plantas de fabricación de aglomerado y hormigón.

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, en especial a Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Dada la proximidad del aeropuerto al núcleo urbano de Villar del Pozo, en el plazo de seis meses desde la publicación de la presente declaración, el promotor elaborará un plan de aislamiento, o alternativamente, otras medidas compensatorias negociadas entre el promotor del proyecto y los propietarios de las viviendas.

Las previsiones de los niveles acústicos efectuadas en el estudio de impacto ambiental y su estudio complementario indican que en ninguno de los municipios próximos al aeropuerto se rebasan los valores de Leq_{10h} 65 dB (A) (7 h-23 h) y Leq_{16h} 55 dB (A) (23 h-7 h). No obstante, con el fin de verificar la situación real, el promotor elaborará en el plazo de seis meses, a contar desde que el aeropuerto haya comenzado a funcionar, un mapa acústico que refleje las isófonas definidas por Leq_{10h} 65 dB (A) (7 h-23 h) y la Leq_{16h} 55 dB (A) (23 h-7 h) y, en su caso, un plan de aislamiento acústico contra el ruido producido por las actividades aeroportuarias, tanto por operaciones de despegue y aterrizaje, como por operaciones en tierra. El objeto de este plan es 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 la Edificación NBE-CA-88 condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente. El plan se ejecutará en el plazo de un año a contar desde que el aeropuerto haya comenzado a funcionar y sólo afectará a aquellas viviendas que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental.

En cualquier caso, este plan deberá ser informado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

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

Durante las fases de construcción y explotación del aeropuerto se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, será señalizado 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.

Se prestará especial atención a la reposición de caminos agrícolas, pistas, vías pecuarias y carreteras interceptadas. Se reparará el tramo afectado de la carretera de Villar del Pozo-Cañada de Calatrava.

11. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y para verificar la operatividad de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias definidas en el estudio de impacto ambiental y en esta declaración.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo de control establecido.
Actuaciones derivadas del control o parámetros a medir.
Lugar de realización del control.
Periodicidad del control.
Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Umbrales críticos para esos parámetros.
Medidas a tomar en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
Documentación generada por cada control.

Los informes deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones.

La sociedad «Ciudad Real Aeropuerto, Sociedad Limitada», como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias (artículo 11 del Real Decreto 1131/1998, de 30 de septiembre) y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

En cualquier caso el programa de vigilancia incluirá, al menos, la remisión de los siguientes informes:

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.
- Ubicación de préstamos, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares según se refiere en la condición 7.

Durante la ejecución de las obras, informes semestrales sobre el cumplimiento de:

- Medidas adicionales de protección de la fauna a las que se refiere la condición 1: control de las poblaciones de aves, plantación mixta de árboles y arbustos en la parte suroccidental de la ZEPa, ejecución pantalla vegetal por el norte del extremo oriental de la pista y garantía de no actuación en las márgenes del río Jabalón.
- Medidas sobre gestión de la tierra vegetal a las que se refiere la condición 3.
- Medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico recogidas en la condición 4.
- Medidas sobre protección de la calidad del aire durante las obras, a las que se refiere la condición 5.
- Resultados de las prospecciones arqueológicas de las obras, a las que se refiere la condición 6.
- Medidas sobre protección acústica durante las obras, a las que se refiere la condición 9.
- Medidas para la reposición de servicios, a las que se refiere la condición 10.

Antes del inicio del funcionamiento:

- Plan de seguimiento y control ambiental para la fase de explotación.
- Informe sobre las actuaciones relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Informes semestrales durante los cinco primeros años de la vida útil de la infraestructura:

- Aplicación de las medidas agroambientales encaminadas a la restauración de hábitats, definidas en la condición 1.

- Resultados del seguimiento de la avifauna existente en el aeropuerto y evolución de la ornitocenosis de acuerdo con la condición 1.
- Resultados sobre la efectividad de los métodos de control de la avifauna en el recinto aeroportuario de acuerdo con la condición 1.
- Resultados del programa de prevención de langostas.
- Evolución de las poblaciones de nutria a que se refiere la condición 1.
- Evolución de la calidad del agua en el río Jabalón, aguas arriba y aguas abajo de la zona más próxima a las instalaciones aeroportuarias.
- Resultados del programa de control y vigilancia de la contaminación atmosférica, a la que se refiere la condición 5.
- Evolución de las labores de revegetación e integración paisajística, definidas en la condición 8.
- Caso de ser necesario, en los términos que establece la condición 9, estado y efectividad del plan de aislamiento acústico, incluyendo el resultado de los controles, al menos trimestrales, de los niveles de ruido diurno y nocturno soportados en los núcleos urbanos más próximos.

Se emitirán informes especiales 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 funcionamiento.

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.

11. Documentación a aportar por el promotor

Antes del inicio de las obras, el promotor deberá remitir a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, para su aprobación, la siguiente documentación:

Medidas agroambientales encaminadas a compensar la pérdida de hábitat indicadas en la condición 1.

Programa de vigilancia de la avifauna de acuerdo con la condición 1.

Programa de prevención de langostas.

Medidas cautelares y correctoras del impacto sobre la nutria indicado en la condición 1.

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

Proyecto de obras de adecuación para poder llevar a cabo las operaciones de suministro de energías «eco-limpias» de acuerdo con la condición 5.

Estudios de localización de canteras, graveras, vertederos, caminos de acceso e instalaciones auxiliares a que se refiere a la condición 7.

Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística incluido en la condición 8.

En su caso, plan de aislamiento acústico al que se alude en la condición 9.

Plan de seguimiento y vigilancia indicado en la condición 10.

12. Financiación de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias

Todos los datos y criterios relacionados con la ejecución de medidas correctoras, tanto los contemplados en el estudio de impacto ambiental como en esta declaración de impacto ambiental, figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anexos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

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 1302/86, de 28 de Junio, 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.

Madrid, 10 de diciembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Descripción del proyecto

El proyecto tal y como se configura actualmente como consecuencia de la modificación realizada por razones medioambientales a requerimiento de la Unión Europea y en su máximo posible desarrollo, tiene básicamente las siguientes características:

a) Campo de vuelos.—Consiste en una pista de 3.800 metros por 45 metros de ancho, una calle de rodaje paralela, cuatro calles de salida rápida al norte, dos calles al sur, diversas calles de acceso a plataforma y tres apartaderos de espera.

b) Subsistema de actividades aeroportuarias.—Debido a la disponibilidad del espacio, la pista separa claramente dos zonas, una al norte para pasajeros, la cual se sitúa muy próxima a la línea del AVE permitiendo una estación pasante que alimente el terminal de pasajeros, a continuación, hay otro área de mantenimiento que comienza donde concluye la plataforma de pasajeros y que se expande longitudinalmente a la pista, al sur de la cual hay otra zona para desarrollar las actividades de carga aérea y logísticas.

En la zona norte y separando el terminal de pasajeros y el área de mantenimiento, se sitúa la zona de servicios en la que se encuentran la torre de control, el servicio de extinción de incendios y la instalación eléctrica. Esto se completa con el centro de emisores, un área de almacenaje y abastecimiento de combustibles, la depuradora, la zona de agentes handling y catering.

c) Terminales y otras edificaciones.—Un edificio terminal de pasajeros de 25.000 m² y un apeadero de AVE junto a dicho terminal. Una torre de control de 310 m² y 30 metros de altura, un edificio SEI de 1.800 m², una central eléctrica, un centro de emisores de 250 m², un edificio terminal de carga 7.500 m², un terminal integrador 6.500 m², un hangar de mantenimiento 2.400 m² y una depuradora de aguas residuales.

d) Otras actuaciones complementarias y acometidas:

Obras de urbanización que incluyen redes eléctricas subterráneas, de agua, saneamiento separativo, pavimentación e iluminación y telefonía.

Un camino perimetral exterior de aproximadamente 10 kilómetros con su correspondiente vallado de seguridad, el enterramiento de la línea de alta tensión en las proximidades de la cabecera 11, la acometida de agua potable desde la actual tubería de 300 mm. de la mancomunidad y la acometida eléctrica desde la actual línea de 45 Kv que va en paralelo a la línea del AVE.

Acceso al Aeropuerto por la Zona Norte de doble sentido, desde la autovía A-420, con paso elevado sobre el pasillo ferroviario; conexión de las zonas aeroportuarias de doble vía con doble sentido; bucle de acceso al Terminal. Pasos elevados sobre el pasillo ferroviario, sobre el ramal a la estación AVE y frente al terminal.

Reposición de la carretera preexistente como Acceso a Zona de Sur de doble vía y doble sentido desde la autovía A-420, con paso elevado sobre el pasillo ferroviario.

En cuanto a otros equipos se instalará un ILS (Instrument Landing System), balizamiento completo de pistas y calles, torres de iluminación para plataforma y las radio ayudas necesarias.

e) Fases de desarrollo.—Todo el proyecto se irá desarrollando en fases durante los próximos años, partiendo en la primera de ellas de una configuración básica del aeropuerto que se irá ampliando progresivamente para adecuarla a la demanda del tráfico aéreo. Como requisito fundamental se impone como condición imprescindible la completa operatividad de la instalación en las sucesivas ampliaciones proyectadas.

Para la primera fase las obras de infraestructura que se van a acometer son las siguientes:

Campo de vuelos que consiste en un movimiento de tierras necesario para nivelar la pista de vuelos de 3.800 metros de longitud por 45 metros de ancho con márgenes de 7,5 metros y sus correspondientes franjas y áreas de seguridad de extremo de pista. Calles de salida perpendiculares a la pista para unirlos con las plataformas.

Una plataforma de pasajeros de 75.000 m² para acoger un total de 4 posiciones de contacto tipo C (A320), otra plataforma de carga de 25.000 m² para una aeronave tipo D y dos aeronaves tipo C, una plataforma de mantenimiento de 15.000 m² y otra de aviación general de 12.000 m².

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio se plantea como continuidad de la documentación elaborada anteriormente (estudio de impacto ambiental de la anterior ubicación). No obstante posee una estructura de contenidos con arreglo a lo establecido en la Ley 6/2001 y el Reglamento (Real Decreto 1131/1988), de evaluación de impacto ambiental, en su artículo 7.

Inventario ambiental.—Tras la preceptiva descripción del proyecto, sintetizada en el anterior anexo I, el estudio incorpora un Inventario Ambiental, del que pueden destacarse los siguientes elementos:

Climatológicamente la zona se caracteriza por temperaturas bajas en un régimen de precipitaciones poco intensivas. Los vientos dominantes son los procedentes del noreste y suroeste.

Geológicamente el aeropuerto se localiza en una zona dominada por terrenos terciarios y cuaternarios con la presencia intercalada de formaciones volcánicas, esencialmente basaltos y lavas.

Geomorfológicamente la zona está localizada en la comarca natural del Campo de Calatrava, unidad de transición hacia llanuras Terciarias, donde coexisten, al sur del ámbito estudiado, pequeñas sierras cuarcíticas que van perdiendo altura paulatinamente hacia el Este. En cualquier caso la nueva ubicación estudiada presenta una morfología plana, en la que existen pequeñas depresiones kársticas denominadas dolinas. Geotécnicamente la zona presenta unas altas condiciones de estabilidad, con alta capacidad de carga. Es de destacar, la presencia de algunos elementos morfológicos de interés como son las dolinas anteriormente comentadas y las formaciones de origen volcánico («Cabeza Parda» y el «Volcán de la Atalaya de Ballesteros»), estructuras geomorfológicas ambas protegidas según la Ley 9/99 de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

La red de drenaje en la zona de referencia es muy escasa debido a una topografía de pendientes suaves y una litología permeable calárea que facilita la infiltración y disminuye la escorrentía superficial, dificultando por ello, la aparición de arroyos más o menos estacionales, quedando enmarcada entre el río Jabalón y el Arroyo de las Lagunillas y el de Valdeconejos por el sur.

El río Jabalón representa en parte las características del territorio del que procede es decir, el Campo de Montiel y la Llanura Manchega, en cuanto a los valores pluviométricos (baja precipitación) y la geomorfología (terrenos llanos y permeables).

La vegetación potencial se corresponde con la serie mesomediterránea basófila de los encinares manchegos. No obstante esta vegetación potencial apenas existe en una zona sujeta a importantes transformaciones agrícolas.

Desde el punto de vista zoológico la zona considerada como ámbito del estudio está dominada por avifauna esteparia como especies más significativas. Las especies más relevantes a este nivel presentes son la avutarda, la ganga, la ortega, el alcaraván, el sisón y el cernicalo primilla.

Paissajísticamente el conjunto del territorio está dominado por zonas llanas con cultivos predominantemente secanos, con lomas y cerros de escasa altitud en especial pequeñas sierras hasta de 800 metros de altitud al sur de la ubicación del aeropuerto que se alinean en dirección este-oeste.

Identificación y valoración de Impactos:

a) Contaminación atmosférica: No es visible que la construcción y explotación del aeropuerto supongan incidencias significativas sobre la calidad atmosférica, el estudio valora la misma como moderada, si bien dada la cercanía de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava se plantea una serie de medidas cautelares y correctoras.

b) Contaminación acústica: Se valora tanto la que podría conllevar la construcción del aeropuerto y sus infraestructuras asociadas como especialmente, durante la explotación del mismo, valorándose esta según el modelo INM.

A la vista de los resultados obtenidos por el programa INM definidos en contornos de huellas isófonas, se observa que las áreas de las huellas sonoras limitadas por la curva de (65 dB) están dentro de los límites de aeropuerto, salvo una pequeña parte que engloba un terreno agrícola, no afectando a las poblaciones vecinas.

Se estudia la situación particular de los núcleos urbanos próximos al aeropuerto (Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava) para poder determinar qué índice sonoro soportan. Del análisis realizado se deduce que no existirán grandes molestias en estas poblaciones derivadas del ruido.

c) Geología y geomorfología: Es de destacar por su interés las dolinas caláreas situadas en la zona a ocupar por el aeropuerto y en su extremo suroccidental en las cercanías de Ballesteros de Calatrava la posible afección parcial a la zona volcánica de «La Atalaya» y al volcán «Cabeza Parda», ubicado en el recinto aeroportuario.

La afección al primero será muy parcial dado que apenas llega el recinto aeroportuario a sus límites pero no así el segundo el cual se encuentra plenamente en el interior de este recinto. Aunque este volcán haya sido sometido a explotación tanto de extracción de áridos como para vertedero como tal formación volcánica está considerada por la Junta como de interés geomorfológico. No obstante el estudio de impacto ambiental plantea su integración (limpieza y recuperación) como medida correctora.

d) Incidencias sobre la hidrología: No existe afección importante ni sobre las aguas superficiales ni, en general sobre las subterráneas. Tan solo quedarán afectados algunos pozos actualmente utilizados cuyo uso debería ser restituido.

e) Incidencias sobre la fauna: La zona que ocupa el proyecto se encuentra completamente en el exterior de la ZEPA y en el límite NW de la

IBA. Según los estudios ornitológicos, la zona de ubicación presenta una menor presencia de aves, cuyas poblaciones se encuentran en mayor abundancia en la ZEPA y hacia el Este y Norte de la misma, alejadas de la influencia directa e indirecta del aeropuerto.

Por otra parte, toda la amplia zona estudiada presenta una clara analogía de los hábitats utilizados por las aves esteparias. Esto implica sustancialmente que los posibles desplazamientos que pudiera provocar el aeropuerto en las aves no afectarían ni directa ni indirectamente a sus poblaciones, dada esta abundante existencia de biotopos donde se integrarían las poblaciones desplazadas, asegurando la persistencia de todas las poblaciones existentes en la zona.

No obstante, dado que sí se perdería una cierta superficie (el 0,85 por 100 de la IBA) de ámbito estepario, el estudio propone medidas agroambientales a definir conjuntamente con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Por ello, se considera que la influencia del aeropuerto tanto por ocupación física como por la derivada de las áreas de influencia (aterrizaje y despegue) en las poblaciones de avifauna esteparia es mínima garantizándose la persistencia de estas poblaciones. La orientación de la pista (y de las zonas de aterrizaje y despegue) hace ver que el número de individuos potencialmente afectables es muy bajo.

f) Incidencias sobre el paisaje.—La zona de ubicación posee las típicas características de áreas de secano sin una relevancia estética destacada, no obstante el aeropuerto tendrá una elevada incidencia en cuanto a su visibilidad, modificando la estructura paisajística drásticamente dadas las típicas características rurales del entorno.

Medidas protectoras, correctoras y compensatorias.—El estudio incluye un Plan de Medidas de Minimización de Impacto (protectoras, correctoras y compensatorias) cuyo resumen es:

Medio atmosférico.

Calidad del aire.

Riego de los caminos de obra y zonas de préstamo.

Cubrición de la maquinaria de transporte.

Limpieza de acumulaciones de finos.

Instalación de plataformas de limpieza de ruedas.

Emissiones de contaminantes atmosféricos por la maquinaria.

Reducción de las emisiones durante los desplazamientos de aeronaves en tierra.

Reducción de las emisiones de las aeronaves durante las operaciones de despegue y aterrizaje.

Ruido.

Limitación horaria de las actuaciones de obra.

Situar las plantas de tratamiento y otras instalaciones auxiliares lo más alejadas posible de zonas residenciales.

Instalar silenciadores en los equipos móviles.

Estudiar alternativas de rutas de transporte en zonas próximas a áreas habitadas.

Realizar un diseño cuidadoso de las voladuras en términos de cantidad y tipo de explosivo y de geometría del frente; asimismo, se minimizará la presión de los barrenos y optimizará el consumo específico de los mismos.

Medio físico.

Geología y geomorfología.

Volcán «Cabeza Parda». Se integrará en el recinto aeroportuario, proveyendo a su limpieza, delimitación y adecuación.

Volcán «La Atalaya». Se diseñará el límite sureste del aeropuerto de tal forma que se evite la afeción a esta formación geológica.

Hidrología.

Revisión periódica de la maquinaria.

Los vertidos de aceites, combustibles, agua de limpieza de vehículos, etc. deberán ser recogidos en contenedores o depósitos diseñados para este fin.

Medio biótico.

Vegetación.

Alteración de la superficie vegetal.—Se minimizará la superficie a alterar, para lo cual se jalonará la zona de ocupación estricta del aeropuerto.

Fauna.

Se evitará en lo posible la contaminación acústica con objeto de no perturbar la tranquilidad de la fauna.

Control de la avifauna. La seguridad del tránsito aéreo implica que sea imprescindible el control de la avifauna dentro del recinto aeroportuario. Por ello deberá estudiarse el empleo de distintos métodos de control, tal como la localización de bandos y su dispersión mediante emisión de sonidos artificiales o de simulación de origen biológico.

Medio socioeconómico.

Prospección arqueológica de las zonas de obra, préstamos y vertederos y caminos de acceso a las obras.

Potenciación de hábitats. Medidas agroambientales.—Integradamente en los Programas Agroambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se realizarán algunas acciones destinadas a la protección de la fauna y la flora de los sistemas de cultivos extensivos, en definitiva, de los hábitats de avifauna esteparia.

Se plantearían acciones como:

Abandono de cultivos.

Utilización equilibrada de fertilizantes.

Prohibición de la quema de rastrojos.

Disminución de abono nitrogenado y productos fitopatológicos, con empleo límite de materia activa en herbicidas anuales.

Creación de superficies de barbecho.

Cultivos alternativos.

Siembra o plantación en pequeñas superficies.

Utilización de semillas que no contengan productos fitosanitarios.

Otras medidas de ámbito general:

Retranqueo del límite oriental de esta Zona Industrial, al menos, 50 metros hacia el oeste, de manera que entre el límite de la ZEPA y la zona industrial quede una franja de terreno de cultivo agrícola en secano, ya sea leñoso o herbáceo. El contacto entre esta Zona Industrial y la franja agrícola de amortiguación de impactos se realizaría mediante una plantación mixta de árboles y arbustos.

De igual manera, para amortiguar el impacto que pudiera producir el tráfico de aviones y vehículos por las pistas (ruido, visibilidad directa, etc.), se ejecutará una pantalla vegetal que contornee por el norte el extremo oriental de las pistas que da vistas a la ZEPA.

Se propone asimismo la creación de un pasillo de 5 metro de ancho que delimite la Zona Norte del Aeropuerto para aislarlo de las inmediaciones del río Jabalón y de la ZEPA, con la plantación de vegetación autóctona.

Asimismo, el estudio presenta un programa de vigilancia ambiental.

ANEXO III

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el trámite de información pública se han presentado 666 alegaciones, siendo aproximadamente un 55 por 100 contrarias al proyecto y un 45 por 100 favorables.

Alegaciones Institucionales:

Ayuntamiento de Villar del Pozo.

Ayuntamiento de Manzanares.

Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava.

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

Consejería de Educación y Cultura.

Ecologistas en Acción de Ciudad Real.

SEO-Birdlife a nivel nacional.

SEO-Birdlife, Grupo Local de Ciudad Real.

Sociedad para la Conservación de los Vertebrados.

Colectivo Ecologista «Jabalón».

Asociación de Amigos del Campo de Calatrava.

Los contenidos de estas alegaciones se reflejan a continuación:

El Ayuntamiento de Villar del Pozo se manifiesta opuesto al proyecto por los problemas que podría acarrear sobre la población, por ruido y contaminación atmosférica. Indica que parecería priorizarse la conservación de las aves en contra de la población humana.

El Ayuntamiento de Manzanares dictamina favorablemente con respecto al proyecto al no incidir este en espacios protegidos.

El Ayuntamiento de Ballesteros de Calatrava realiza distintas propuestas para integrar el aeropuerto con el municipio. Entre ellas destacan distintas compensaciones económicas al afectar zonas industriales previstas en un nuevo plan urbanístico, el acondicionamiento y restitución



de viales afectados, el estudio detallado de los efectos del ruido y la contaminación atmosférica y sus medidas correctoras convenientemente presupuestadas y una correcta ubicación de vertederos de residuos inertes excedentarios.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Agricultura y Medio Ambiente) plantea que el proyecto no afecta físicamente a la ZEPA y por ello no debe producir efectos directos sobre las especies de avifauna esteparia. Afirma que el estudio contempla de forma satisfactoria la protección de elementos geomorfológicos de interés e insta a que se evite la utilización de materiales volcánicos en la construcción. Asimismo, plantea la necesidad de que se asegure la seguridad y sosiego público en los núcleos urbanos cercanos en especial los de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava y un Plan de Recuperación de la zona en el abandono de las instalaciones.

La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Consejería de Educación y Cultura) expone que por tratarse de zonas insuficientemente prospectadas arqueológicamente no se descartaría la aparición de restos de interés cultural por lo que se deberá realizar un estudio de impacto al Patrimonio Histórico y Arqueológico.

Ecologistas en Acción, SEO-Birdlife (Nacional y Local), La Asociación de Amigos del Campo de Calatrava, Sociedad para la Conservación de los Vertebrados y el Colectivo Ecologista «Jabalón» plantean análogas alegaciones que se resumen en una continuación:

El proyecto induciría en la zona a medio plazo un desarrollo urbanístico e industrial que afectaría a la ZEPA, aduciendo además importantes daños directos e indirectos sobre una zona de alto valor ecológico, tanto en cuanto es IBA (el número 206 «Campo de Calatrava») y con posibles afecciones a especies de avifauna esteparia protegidas. Indica también que el aeropuerto supondrá la pérdida de hábitat estepárico, afectando por tanto zonas de alimentación y campeo de determinadas especies. Asimismo plantea la afección al río Jabalón y a la red hidrográfica, suponiendo –según los alegantes– un riesgo sobre los núcleos urbanos. Se plantea, a su vez, la posible afección de elementos de interés geomorfológico e incidencias por contaminación atmosférica y ruidos en los núcleos urbanos próximos. Finalmente alegan las afecciones al paisaje y el cambio radical en la forma de vida de los vecinos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Alegaciones particulares:

Resumen:

El proyecto supondrá la reactivación económica de la zona, con la consiguiente creación de puestos de trabajo.

No se justifica el beneficio económico ya que se verán minimizadas las perspectivas de futuro trabajo, produciéndose la casi desaparición de los municipios de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava y con ello su única riqueza que son sus tierras.

La ubicación seleccionada posee buenas comunicaciones en una zona con escasa presencia de aves.

No se contempla un análisis de comparación de alternativas.

La ubicación podría conllevar riesgos sobre los núcleos urbanos y sus habitantes, muy en especial en los núcleos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava.

Afectaría a las aves protegidas dentro y fuera de la ZEPA produciendo rechazos de estas aves que irían hacia otras zonas.

Asimismo, podría existir un riesgo en las aeronaves por colisión de las aves con el consiguiente peligro en las poblaciones cercanas.

Afectaría según algunos alegantes a determinadas fincas o propiedades que implicaría su expropiación o resarcimiento de daños.

Posible despoblamiento de los núcleos urbanos cercanos.

ANEXO IV

Resumen de la información complementaria

Los aspectos más destacados de la información complementaria presentada por el promotor a requerimiento de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente está referida básicamente a:

Estudio de la contaminación atmosférica sobre los núcleos urbanos de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava partiendo de la situación preoperacional (nivel cero). Para la realización de este estudio se ha realizado un trabajo bibliográfico sobre la legislación atmosférica de referencia y un trabajo de recopilación de los índices socioeconómicos de estas dos localidades y de las principales fuentes de contaminación existentes en la zona:

Legislación atmosférica de referencia.

Situación actual de la calidad del aire en la zona de actuación (situación preoperacional).

Acciones potencialmente generadoras de impacto.

Se han identificado las acciones de proyecto potencialmente generadoras de impacto en la fase de obras y sus incidencias sobre la calidad del aire. Se ha calculado la emisión de partículas de polvo en cada una de las acciones identificadas y se han valorado los resultados obtenidos:

Identificación de acciones potencialmente generadoras de impacto.

Emisión de partículas de polvo.

Reducción de la emisión.

Evaluación de la emisión de polvo.

Cálculo de la concentración por inmisión.

Valoración.

En la fase de explotación, se han identificado las fuentes de emisión de contaminantes atmosféricos y se han calculado las emisiones anuales para cada una de ellas. El cálculo de las emisiones de las aeronaves se ha llevado a cabo utilizando dos modelos: El modelo de la Environmental Protection Agency (EPA) y el modelo de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) que han tenido en cuenta el tráfico de aeronaves y el tiempo de operación. En función de los resultados obtenidos, se han establecido una serie de medidas encaminadas a reducir la afección a los núcleos de población:

Tipo de contaminantes.

Fuentes de emisiones en los aeropuertos.

Emisiones anuales de contaminantes: Aeronaves (método EPA, método OACI), vehículos, aparcamientos, fuentes estacionarias.

Valoración de la contaminación atmosférica.

Estudio de la contaminación acústica sobre los núcleos de población próximos a la infraestructura, principalmente Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava, con previsión del nivel de ruido en ambos núcleos de población. Para la realización de este estudio se ha partido de la situación preoperacional a partir de información publicada por distintos organismos públicos. Se han identificado las acciones potencialmente generadoras de impacto durante la fase de construcción y se ha estimado el impacto producido por la maquinaria de movimientos de tierra y pavimentación. En función de estos resultados, se han calculado los niveles de presión sonora en las poblaciones cercanas y se han valorado los resultados obtenidos:

Incidencias acústicas en fase preoperacional.

Identificación de acciones potencialmente generadoras de impacto.

Impacto acústico de los trabajos de movimientos de tierras y pavimentación.

Cálculo del nivel sonoro.

Niveles de presión sonora en las poblaciones cercanas.

Valoración.

Se han determinado las incidencias acústicas durante la fase de explotación mediante una herramienta informática de modelización y simulación del ruido de las aeronaves en los aeropuertos y sus alrededores, desarrollada por la Oficina de Medio Ambiente Energía de la FAA, Integrated Noise Model (INM). La simulación se realiza para el número de operaciones obtenidas de la previsión del tráfico del año 2025. Como conclusión, el estudio señala que el mayor impacto se producirá sobre Villar del Pozo que recibirá un Leq de 56,6 dB (A) en periodo diurno y 50,1 dB (A) en periodo nocturno en el supuesto de configuración Este, la más desfavorable desde el punto de vista de contaminación acústica.

Estudio ornitológico.—El estudio sobre la avifauna presenta datos complementarios a la información de la que se disponía anteriormente. En el primer estudio se había diseñado un muestreo del área de la ZEPA y de la primitiva ubicación del aeropuerto. La metodología aplicada en dicho estudio resultó correcta desde el punto de vista científico, y estaba avalada por la Universidad Autónoma de Madrid. Sin embargo, los datos proporcionados abarcaban un periodo de tiempo corto.

Una vez solicitada información complementaria se dispone de un estudio ornitológico más completo en el que se efectuaron conteos en otras épocas del año (octubre de 2001 a abril de 2002). El área de estudio abarcaba parte de la ZEPA «Área esteparia del Campo de Calatrava» y se extendió por el sur incluyendo el lugar de emplazamiento del aeropuerto en la última ubicación propuesta. Los censos fueron semanales en el ámbito parcial de la ZEPA y mensuales en un ámbito más amplio.

El censo viene referido a la avutarda (Otis tarda) sisón común (Tetrax tetrax), ganga ibérica (Pterocles alchata) y ganga ortega (Pterocles orientalis).

El resultado del estudio puede considerarse representativo de la utilización territorial de las especies citadas en el ámbito del estudio. La información que emana del nuevo estudio aporta información relevante y proporciona datos relativos a la estructura y dinamismo de las poblaciones.

Del informe se desprende que la totalidad de la zona se ha recorrido con una frecuencia mensual y con una intensidad de un día por muestreo, empleando la metodología propuesta por Alonso & Alonso (1999) para la avutarda y otras para el resto de las especies, quedando en todo caso bien referenciadas.

En el sector 1 del muestreo, al norte del Jabalón se aumentó la periodicidad de los muestreos, resultando ser semanales, pudiendo por lo tanto ajustar los parámetros de abundancia y utilización del territorio con variables paisajísticas.

Se han realizado estimaciones, siempre según el contenido del estudio presentado, de cada especie en función de su distribución espacial y temporal. En dicho estudio se detalla la estimación de las densidades poblacionales.

Los sisones y las gangas ibéricas son las especies más abundantes, alcanzando su máximo en febrero y noviembre respectivamente. En cualquier caso y referido para todas las especies, parece apreciarse, según los datos proporcionados, una mayor presencia de especies en la zona norte de la ZEPA. El entorno del Jabalón presenta una importante reducción de individuos y las poblaciones en el sur del ámbito de estudio son interesantes de nuevo sin alcanzar los valores encontrados al norte del río.

La invernada en la zona es un fenómeno relevante, aumentando en general su tamaño poblacional en relación con los períodos prerreproductor y reproductor, siendo importante especialmente para el caso del sisón.

Las conclusiones del estudio además de la síntesis proporcionada, muestra que la diversidad de hábitats favorece por sí misma la presencia y abundancia de las especies y que existen determinados sustratos que parecen ser especialmente importantes para el conjunto de las mismas, fundamentalmente los barbechos en las dos épocas consideradas y la siembra de cereal (caso del sisón y la avutarda en primavera temprana). Hay que recordar que el período de estudio no incluye la primavera avanzada, durante la que el cereal alcanza su máximo desarrollo en altura obligando a estas especies (fundamentalmente los machos en celo y avutarda) a cambiar su patrón de selección hacia otro sustrato.

La Dirección General del Medio Natural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera válido el estudio sobre la fauna esteparia señalando:

1. La información biológica empleada para realizar la valoración de las afecciones del aeropuerto sobre la avifauna de la ZEPA referida y del conjunto que conforman la IBA del Campo de Calatrava, es significativamente mejor que la empleada en la primera versión del estudio de impacto ambiental, considerándose suficiente a efectos de realizar una valoración de afecciones objetiva.

2. El procedimiento empleado en el documento de información complementaria al estudio de impacto ambiental para valorar las afecciones del aeropuerto sobre la avifauna de la ZEPA y de la IBA, basado de una parte en el conocimiento estacional detallado de la densidad de ocupación del hábitat por cada una de las especies que motivaron la designación de la ZEPA.

«Campo de Calatrava» y de otra en el análisis de los efectos, tanto derivados de la ocupación directa de la infraestructura como derivados de la influencia del vuelo de las aeronaves, se considera adecuado. Ahora bien, si consideramos la gran disponibilidad de hábitat potencial en las proximidades del aeropuerto y la facilidad con la que las aves teóricamente afectadas pueden desplazar sus querencias hacia dicho hábitat potencial, los resultados que aparecen en dicha información complementaria al estudio de impacto ambiental deben entenderse como afección máxima teórica, siendo previsible que el efecto real sea muy inferior al estimado.

3. La valoración de afección por colisiones se realiza en base a la experiencia obtenida en otros aeropuertos españoles ubicados cerca de zonas de concentración de aves, por lo que, en ausencia de modelos empíricos específicos, puede considerarse aceptable y suficiente.

1.3.4. Declaración de Impacto Ambiental de 16 de Febrero de 2006

BOE núm. 46

Jueves 23 febrero 2006

7591

de Comunidades de Castilla-La Mancha. El Ministerio de Fomento es el órgano sustantivo con competencia para la aprobación del proyecto y la autorización de su puesta en servicio.

La ejecución del proyecto así como su explotación corren a cargo del promotor, que asume el sistema aeroportuario. La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha promueve entre otras actuaciones, los accesos viarios al aeropuerto, la red hidráulica o los servicios generales.

Se prevé que el aeropuerto opere las 24 horas del día sin restricciones o interrupciones en el servicio para acoger aerolíneas comerciales, empresas de carga, logística y aviación privada, tanto nacional como internacional. El tráfico inicial previsto es de dos millones de pasajeros al año con posibilidad de crecer hasta nueve millones de pasajeros al año.

2. Tramitación

2.1 Antecedentes.—El proyecto de «Modificación del Plan Director del Aeropuerto de Ciudad Real por razones ambientales a propuesta de la Unión Europea», cuyo promotor es Ciudad Real Aeropuertos, S. L., se redactó ante las quejas surgidas al anterior proyecto del Aeropuerto de Ciudad Real situado en el interior de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «ES 000157 Campo de Calatrava», al norte del emplazamiento actualmente propuesto.

Esta modificación fue sometida a evaluación de impacto ambiental durante el año 2002, en la que se mantuvo la validez del trámite de consultas del proyecto anterior pero se realizó un nuevo estudio de impacto ambiental y un nuevo trámite de información pública. En esta evaluación el Ministerio de Medio Ambiente emitió una declaración de impacto ambiental mediante resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002 (BOE 18 de diciembre de 2002).

Tras la evaluación de impacto ambiental, el Ministerio de Fomento autorizó la construcción del Aeropuerto de Ciudad Real, declarándolo de Interés General del Estado, mediante orden FOM 3237/2002, de 18 de diciembre de 2002, iniciándose posteriormente la construcción del aeropuerto.

Tras la autorización de construcción del Aeropuerto, la Comisión de la Unión Europea remitió a las autoridades españolas una carta de emplazamiento el 19 de enero de 2003, y posteriormente un Dictamen Motivado de 7 de julio de 2004, por aplicación incorrecta de la Directiva 85/337/CEE, modificada por la Directiva 97/11/CE, y la Directiva 79/409/CEE.

El Dictamen Motivado considera que se ha incumplido la directiva 85/337/CEE por las razones siguientes: no haber un verdadero estudio de alternativas, no haberse evaluado los efectos de las fases segunda y tercera de expansión del proyecto y los efectos globales de las infraestructuras asociadas, no haber evaluado los movimientos de tierras y no haber una auténtica evaluación de los impactos de la fauna, más allá de un inventario descriptivo. Al no haber una auténtica evaluación de los efectos sobre la fauna considera que así mismo se ha incumplido la directiva 79/409/CEE en cuanto a evitar los efectos en los hábitats fuera de la zona de conservación.

Para hacer frente a las exigencias del Dictamen Motivado, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento suspendió las obras del Aeropuerto mediante resolución de 19 de octubre de 2004, cuando estaba ejecutado aproximadamente un 46% de las obras (central eléctrica 55%, terminal de pasajeros 25%, torre de control 30%, terminal de carga 60%, SEI 60%, campo de vuelos 40%, centro de emisores 60%, urbanización general 40%).

2.2 Tramitación actual: nuevo proceso de evaluación ambiental.—El 22 de noviembre de 2004 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, requirió al promotor la realización de una nueva evaluación de impacto ambiental, justificada en la aceptación de los contenidos del citado Dictamen Motivado, anteriormente expuestos.

El estudio de impacto ambiental elaborado por el promotor se sometió al trámite de información pública el 1 de junio de 2005, durante 30 días hábiles. La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha dio previamente su opinión favorable acerca del contenido.

Ante el informe emitido por el promotor sobre las alegaciones recibidas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita una ampliación de la información al promotor.

El promotor aporta la información complementaria que le fue solicitada referente a la superficie de la ZEPA afectada por el espacio del aeropuerto, trayectorias previstas para el despegue y aterrizaje de las aeronaves, afección acústica para la fase de máximo desarrollo del aeropuerto, controles de avifauna enmarcados en el programa de vigilancia ambiental y viabilidad funcional del apeadero de la línea del AVE.

La presente declaración de impacto ambiental se formula tomando como base documental los contenidos de los procedimientos de evaluación que dieron lugar a las Resoluciones de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001 y de 10 de diciembre de 2002, los contenidos documentales de los procedimientos administrativos previos y el Dictamen Motivado (Infracción 2003/2207) de La Comisión de las

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

3253

RESOLUCIÓN de 16 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Aeropuerto de Don Quijote», Ciudad Real.

1. Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y órgano sustantivo

El proyecto sobre el «Aeropuerto de Don Quijote», se ubica en la provincia de Ciudad Real dentro de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en los términos municipales de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Ciudad Real. Es un territorio polarizado en torno a los núcleos de Puertollano, al sur, y Ciudad Real al Norte, caracterizado por una baja densidad de población, ausencia de núcleos de importancia y bajas cifras de actividad, con predominio de la agricultura de cereal.

El proyecto sobre el Aeropuerto de Ciudad Real es una iniciativa adoptada tras el estudio realizado en 1997 por la Cámara de Comercio e Industria de Ciudad Real a instancias del Ministerio de Economía y Hacienda, fundamentándose en la relevancia para el desarrollo económico y social de la provincia y de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

El aeropuerto tiene carácter privado, promovido por la Sociedad Limitada Ciudad Real Aeropuertos, habiéndose declarado de Interés General del Estado por el Ministerio de Fomento y de Singular Interés por la Junta

Comunidades Europeas a que dieron lugar, y el resultado del nuevo proceso de evaluación de impacto ambiental.

El 10 de octubre de 2005 se celebró una reunión de la Comisión de las Comunidades Europeas concertada con las Autoridades españolas, complementada con el reconocimiento sobre el terreno para profundizar en el esclarecimiento de la problemática ambiental y social que rodea al proyecto del aeropuerto.

Fueron convocados todos los sectores interesados en el proyecto del Aeropuerto de Ciudad Real: Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Fomento, Junta de Castilla-La Mancha, promotor, ONG's, ayuntamientos, sindicatos, organizaciones económicas y sociales.

En esta reunión se mencionaron por parte de SEO/birdLife los informes del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (COPAC), de la Universidad de Castilla La Mancha y del Informe del Museo Nacional de Ciencias Naturales que se han tenido en cuenta en este proceso.

Las conclusiones de esta reunión se refieren a la necesidad de clarificar los contenidos de las medidas compensatorias por los impactos ocasionados a la avifauna, las trayectorias de despegue y aterrizaje de las aeronaves, el impacto sobre los lek, zonas de cortejo de las avutardas, la afección por los terrenos del aeropuerto a una superficie de 7 Ha de la ZEPa y su compensación, los efectos inducidos por las infraestructuras asociadas al aeropuerto, la problemática socio-económica de la paralización de las obras en relación a los despidos laborales que ocasionaron.

3. Descripción del proyecto

La descripción que se expresa en este apartado es el diseño final del proyecto una vez se le han aplicado las condiciones expuestas en el apartado n.º 8 «Condiciones al proyecto» de la presente Resolución.

La construcción del nuevo aeropuerto se acomete en tres fases, adecuadas a las estimaciones del incremento de tráfico y pasajeros. La fase inicial, abarca desde su apertura hasta alcanzar los dos millones de pasajeros al año; la segunda fase comprende hasta alcanzar el umbral de cinco millones de pasajeros; finalmente la tercera fase o de máximo desarrollo se establece hasta alcanzar los nueve millones de pasajeros al año. Todo ello constituye el conjunto total del proyecto, del que se evalúan los impactos globales a lo largo del desarrollo de su vida operativa.

El tráfico de aeronaves previsto para la tercera fase o de máximo desarrollo es de 100.000 operaciones/año, 350 operaciones/día y 40 operaciones/hora en horas punta. La estimación en cuanto tráfico de pasajeros es 9 millones de pasajeros al año, 30.000 pasajeros por día tipo y 3.500 pasajeros por hora tipo.

Las rutas con las que va a operar el aeropuerto son dos para la cabecera 11, DULCE y PANZA y una para la cabecera 29 CRISA.

La estructura del Sistema General Aeroportuario se divide en el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, Subsistema de Movimiento de Aeronaves, de acuerdo con el esquema gráfico de anexo n.º 1. La superficie total final del Sistema General Aeroportuario será de 1231'45 Ha, resultado de las reducciones de ocupación de suelo establecidas en el apartado n.º 8.3 «Condiciones y medidas correctoras» de la presente Resolución, de acuerdo con el esquema gráfico del anexo n.º 2. El perímetro del Sistema General Aeroportuario queda definido, al limitar con la línea del AVE por el noroeste y con la carretera de Cañada de Calatrava y Villar del Pozo por el suroeste.

En el Subsistema de Actividades Aeroportuarias se realiza el intercambio modal entre el sistema terrestre urbano y el transporte aéreo, para lo cual se incluirán las infraestructuras, instalaciones y edificaciones necesarias para garantizar la eficacia funcional y calidad de servicios deseadas. Comprende la zona de pasajeros, zona de carga, zona de servicios, zona de mantenimiento aeronáutico, zona de aviación general, zona industrial, zona de abastecimiento y accesos. La zona industrial contiene todas las infraestructuras, instalaciones, edificaciones y servicios destinados a las actividades industriales, logísticas o instalaciones de servicio público para dichas actividades.

Está prevista la ejecución de una estación depuradora de aguas residuales y una nueva conducción de aproximadamente 3.500 m, que conectará con las instalaciones existentes del «Campo de Calatrava» hasta un depósito regulador existente entre Villar del Pozo y Cañada de Calatrava.

Se proponen conexiones con la línea férrea de alta velocidad Madrid-Sevilla y con línea férrea convencional Madrid-Badajoz, por lo que está proyectado, respectivamente, un apeadero y un acceso ferroviario para descarga de combustible.

En su caso, la construcción y financiación de este apeadero se realizaría a cargo del promotor.

Los accesos por carretera consisten en: el enlace a la autovía Ciudad Real-Puertollano al Norte del enlace de Cañada de Calatrava; el ramal de alta capacidad desde el nuevo enlace hasta el eje central de la Urbanización General del Aeropuerto; el lazo de entrada y salida al Terminal de Pasajeros desde el eje central; los nuevos accesos a Cañada de Calatrava y Villar del Pozo desde el enlace de la Autovía Ciudad Real-Puertollano situado frente a Cañada de Calatrava, así como la mejora de la carretera

CR-5136 hasta Ballesteros de Calatrava; y el ramal de conexión entre el acceso al Aeropuerto y la nueva carretera entre Cañada de Calatrava y Villar del Pozo.

En relación con la red de transporte, el emplazamiento propuesto se encuentra a unos 100 m de la línea del AVE Madrid-Ciudad Real, al igual que de la línea de ferrocarril convencional. Muy cerca se encuentra la N-420 y el tramo común de Ciudad Real-Puertollano de la autovías Madrid-Córdoba y Valencia-Portugal.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el área de maniobras, pista de 4.000 m de longitud máxima, siempre que no suponga ocupación física directa de la ZEPa por terrenos del Sistema General aeroportuario, y 60 m de anchura de vuelos y calles de rodaje, las plataformas de estacionamiento y mantenimiento de aeronaves y las zonas previstas para la ubicación de instalaciones auxiliares.

La Zona de Protección Natural contiene las zonas protegidas de Cabeza Parda y La Atalaya y una zona de protección de la ZEPa de «Campo de Calatrava», en el borde Este del aeropuerto.

4. Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto

El territorio interesado que comprende tres núcleos urbanos próximos al aeropuerto, posee características con predominio de cultivos de secano cerealistas de gran interés para las aves esteparias. Los valores más relevantes del medio con los que interacciona el proyecto son los relativos a:

Afectados directamente por el proyecto en el entorno próximo del aeropuerto existen tres núcleos de población con 731 habitantes distribuidos en las localidades de Ballesteros de Calatrava con 556 habitantes, Cañada de Calatrava con 78 habitantes y de forma especial Villar del Pozo con 103 habitantes, cuya ubicación con relación al emplazamiento de la infraestructura se encuentra a una distancia del orden de 300 metros.

La ZEPa Campo de Calatrava con la importancia de sus poblaciones de aves esteparias, está ubicada en un 6'4% del territorio de la IBA 206, de la que toma el nombre, Área Importante para las Aves de 102.000 hectáreas de superficie identificada por SEO BirdLife.

Los elementos geomorfológicos de Protección Especial protegidos por la Ley 9/99 de Conservación de la Naturaleza de la Junta de Castilla-La Mancha: el volcán de Cabeza Parda, el Volcán de la Atalaya y el humedal situado al Noroeste del recinto propuesto, denominado la Laguna de La Vana.

El río Jabalón, ubicado a 3 Km. del emplazamiento del proyecto, aun sin estrato arbóreo, tiene un buen estado de conservación con presencia de poblaciones de nutria.

El recinto aeroportuario se encuentra dentro de la Unidad Acuifera «04.05 Ciudad Real». Dadas las cotas topográficas alcanzadas en la zona, el nivel freático se suele encontrar a pocos metros de la superficie. Atendiendo a su calidad, estas aguas están clasificadas por el IGME como «objetables» para el abastecimiento a la población.

Dentro del recinto aeroportuario se localiza el hábitat de interés comunitario, catalogado según las tablas con el código 18310018, se trata de una asociación de Pyrio bourgeanae Quercetum rotundifolia.

La elevada calidad del aire del espacio rural por ausencia de contaminación atmosférica de emisiones gaseosas y acústicas.

El patrimonio arqueológico de los cuatro yacimientos de El Paguillo, La Dehesa de Prado Codo, La Atalaya y Arroyo de Valdeconejos.

El patrimonio industrial representado por la fábrica de cerámica de principios del siglo XX.

5. Tratamiento del análisis de alternativas. Selección de alternativa

En el estudio de impacto ambiental se han planteado diversas alternativas. El análisis efectuado, que ha llevado a la elección del emplazamiento propuesto, se describe a continuación:

El objeto del proyecto es la construcción de un aeropuerto en el corredor Ciudad Real-Puertollano, un territorio amplio en el que ya el Plan de Desarrollo Regional de la Junta de Castilla-La Mancha planteaba la potencial ubicación de un aeropuerto.

En las cinco zonas del corredor Ciudad Real-Puertollano potencialmente aptas se llevó a cabo un estudio de la capacidad de acogida territorial y ambiental considerando los aspectos de protección física, protección ambiental, protección cultural y protección territorial. Tras la realización del estudio se desearon tres zonas que no cumplieran los criterios aeronáuticos adecuados, por presencia de obstáculos o por insuficiente superficie. En las dos zonas restantes, se realiza la selección de tres posibles emplazamientos alternativos: Miguelturra, Torralba de Calatrava y Villar del Pozo. Las tres alternativas se estudiaron en profundidad



teniendo en cuenta la compatibilidad del espacio aéreo y la viabilidad ambiental, realizándose también un análisis multicriterio de las mismas.

El análisis ambiental comparado de los emplazamientos preseleccionados se hizo valorando hidrología, geología y geomorfología, vegetación, fauna, paisaje, figuras de protección de valores naturales y culturales, aspectos socioeconómicos y proximidad a infraestructuras. Tras el se concluía que la alternativa de Villar del Pozo va a implicar comparativamente un menor impacto ambiental sobre la integridad de las zonas esteparias de Ciudad Real y sobre los distintos factores considerados. Con esta opción se garantiza mejor el mantenimiento de la coherencia global de la Red Natura 2000 debido a que, «Miguelturna» afecta por ocupación física la ZEPA «Campo de Calatrava» e indirectamente por afección acústica al LIC de la Laguna del Prado. Por otro lado, con la alternativa de «Torralba de Calatrava» se sobrevuela el espacio aéreo restringido del LIC y ZEPA Tablas de Daimiel.

El emplazamiento de Miguelturna se consideró el más desfavorable ya que implicaría impactos sobre el LIC de la Laguna del Prado o de La Inesperada, la ZEPA del Campo de Calatrava, la avifauna esteparia de la comarca de Campo de Calatrava y en menor medida sobre la geología y geomorfología de la zona. Presentaría el mayor potencial de influencia a núcleos de población de las tres alternativas además de los impactos por la construcción de las infraestructuras de apoyo, particularmente accesos, que serían necesarios. Según los datos aportados por el promotor la población afectada con esta opción sería de 12.856 habitantes.

Las otras dos opciones, Torralba y Villar del Pozo, tienen ciertas semejanzas. La cercanía de Villar del Pozo a la ZEPA se contraponen con la influencia de la opción de Torralba a la fauna asociada al Parque Nacional de Las Tablas de Daimiel. Sin embargo, los estudios ornitológicos realizados por la Universidad Autónoma de Madrid muestran la abundancia de aves esteparias fuera de la ZEPA, incluyendo la zona de Torralba. Torralba también tendría una mayor afección en cuanto a la hidrogeología, dado el grado de vulnerabilidad del acuífero en esa zona. La afección acústica a los núcleos urbanos cercanos sería también muy superior en el caso de Torralba, cuantificada en 2.898 habitantes, cuyo desarrollo quedaría asimismo condicionado con la presencia del aeropuerto. Finalmente, el impacto ambiental derivado de la construcción de las infraestructuras asociadas y accesos sería muy inferior en el caso de Villar del Pozo. En esta opción se afectaría a 737 habitantes.

Del análisis multicriterio de las tres alternativas también se obtuvo el máximo valor para la alternativa de Villar del Pozo.

En relación a las diferentes afecciones en base a los estudios ornitológicos, el promotor destaca que existe un cierto desplazamiento de la avifauna hacia el este de la ZEPA. Sobre este aspecto se interpreta que ese desplazamiento existiría a pesar de la no construcción del aeropuerto.

La opción de no construcción del aeropuerto supone eludir el desarrollo económico de la comarca.

La alternativa Villar del Pozo es coincidente con los criterios técnicos aeronáuticos para la localización de la infraestructura y su operación, y con factores de rentabilidad relativos a su intermodalidad debido a las siguientes razones:

Viabilidad técnico aeronáutica según los criterios establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en cuanto a física del terreno, compatibilidad urbanística, afecciones sonoras y usos del suelo, compatibilidad del espacio aéreo y aptitud del terreno por superficies limitadoras de obstáculos.

Cercanía a fuentes de suministro de energía, agua, alcantarillado, líneas telefónicas, etc. y acceso rápido y operativo a infraestructuras de transporte como tren de alta velocidad, ferrocarril convencional para carga y futuras autopistas Madrid-Córdoba y Valencia-Portugal. La existencia de todas estas infraestructuras permite definir una isocrona de 15 minutos en torno a ellas, en la que se sitúa el aeropuerto.

6. Principales alegaciones durante la consulta pública

El estudio de impacto ambiental del Aeropuerto de Ciudad Real fue sometido al trámite de información pública (BOE 1 de junio de 2005). Se recibieron 1720 alegaciones de las que 1310 manifiestan su apoyo al proyecto, y 380 manifiestan objeciones diversas al proyecto del aeropuerto y las obras ya realizadas.

Las alegaciones que manifiestan su apoyo al proyecto, representadas por particulares y ayuntamientos hacen referencia a:

La importancia de la infraestructura en el medio rural que potencia un desarrollo socioeconómico y una alternativa al desarrollo rural. Asimismo supone una promoción socioeconómica para la población joven con perspectivas de futuro.

Que el proyecto del aeropuerto de Ciudad Real en su largo recorrido ha ido integrando la faceta ambiental como un elemento más.

Que el mantenimiento de la calidad ambiental junto con el progreso para generaciones futuras es una visión integradora propia del concepto de desarrollo sostenible.

Las alegaciones que manifiestan alguna objeción, representadas por SEO/BirdLife, Ecologistas en Acción, ADENA y ACMADEN hacen referencia a:

Afecciones a 60 especies diferentes de aves y que corresponde a la IBA 206 identificada por SEO/BirdLife. La presencia del aeropuerto en este territorio origina riesgo de colisión con aeronaves.

Afección a la ZEPA, en las proximidades de Villar del Pozo, donde se encuentra uno de los núcleos de avutardas más importantes de Ciudad Real. Alteración debido a que las obras realizadas han provocado el desplazamiento de individuos hacia el Este.

La ZEPA no está correctamente delimitada con respecto a la extensión de la IBA 206.

Afección al volcán de la Atalaya; al hábitat prioritario n.º 6220 de zonas subesteparias de gramíneas y anuales de Thero-brachypodietea de la Directiva 92/43/CEE; a los sumistros de agurc al río Jabalón hábitat de la nutria.

La afección acústica a la población no tiene un tratamiento adecuado, en particular a los núcleos de Ballesteros y de Villar del Pozo.

No tiene en cuenta los efectos inducidos del aeropuerto: concentración de infraestructuras y riesgo de modificación de la ZEPA comprendida entre Ciudad Real y el aeropuerto.

El Estudio de Impacto Ambiental se limita a dar información biológica de 5 de las 60 especies de aves protegidas presentes en la zona y los estudios ornitológicos realizados, no completan un año calendario. La valoración de impactos a la fauna es errónea y con contradicciones debido a que está basado en un inventario incompleto, y no considera todos los impactos derivados de la fase de explotación. Las alternativas no se evalúan, solo se seleccionan y desechan de una forma descriptiva. No se analiza la alternativa cero. Las medidas compensatorias no abarcan todas las especies presentes, no se cumplen los objetivos de mantener en buen estado de conservación los hábitats. Las medidas cautelares propuestas son ineficaces para la avifauna.

7. Integración del proceso de evaluación

Analizados los elementos que se han puesto en juego en este nuevo proceso de evaluación ambiental, para lo que se ha tenido en cuenta el Dictamen Motivado, el estudio de impacto ambiental redactado con los criterios y valoraciones expresadas por el promotor, las alegaciones manifestadas durante la consulta pública, y la información complementaria requerida del promotor y de otros organismos y autoridades ambientales, se determinan a continuación los elementos clave para establecer en el epígrafe n.º 8, las condiciones al proyecto basadas en la acotación de los impactos, su corrección, la valoración de las alegaciones, así como el tratamiento de la Red Natura 2000, las medidas compensatorias y las conclusiones.

Núcleos urbanos y habitantes.

El número total de habitantes en el área de influencia del aeropuerto es de 731 habitantes e incluye la población de Ballesteros de Calatrava, Cañada de Calatrava y Villar del Pozo y cuyo nivel de fondo de ruido, de acuerdo con los datos aportados por el promotor, se sitúa en torno a una media de 35 dB(A).

Aunque los alegantes manifiestan que la afección acústica a la población no tiene un tratamiento adecuado, el promotor pone de manifiesto que en ninguno de los núcleos urbanos próximos al aeropuerto se rebasan los valores de Leq_{dia}65dB(A) (07 h-23 h) y Leq_{noche}55 dB(A) (23 h-07 h), sin embargo la población mas afectada por su proximidad a la pista es Villar del Pozo que requiere un tratamiento específico.

Avifauna esteparia-ZEPA e IBA Campo de Calatrava.

El emplazamiento del aeropuerto se sitúa dentro de los límites del Área Importante para las Aves (IBA) 206 «Campo de Calatrava», que sustenta las poblaciones de aves esteparias, especialmente cernicalo primilla (*Falco naumanni*), sisón común (*Tetrax tetrax*), avutarda común (*Otis tarda*), alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y ganga ibérica (*Pterocles alchata*). Destaca también la cigüeña blanca, águila azor-perdicera (*Hieracetus fasciatus*), águila imperial (*Aquila adalberti*) y águila real (*Aquila chrysaetos*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y aguilucho pálido y lagunero (*Circus cyaneus* y *Circus aeruginosus*), entre otras de las 60 especies protegidas.

La mayoría de estas especies de aves se encuentran protegidas por la Ley 4/1989, de Conservación de los Espacios Protegidos y de la Flora y Fauna Silvestres, la Ley 9/1999, de Conservación de la Naturaleza en Castilla-La Mancha y la Directiva 79/409/CEE relativa a la Conservación de las Aves Silvestres, incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/90) y por el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998).

La ganga ibérica y el águila azor-perdicera están en Peligro de Extinción considerando el ámbito del Continente europeo; el cernicalo primilla, el sisón común, el alcaraván y la ganga ortega se catalogan como Vulnerables, mientras que las poblaciones de avutarda se han constatado en declive. La



avutarda común y el cernicalo primilla están consideradas mundialmente como Amenazadas y el sisón común como Casi Amenazada.

Los alegantes manifiestan la existencia de afecciones a la avifauna al coexistir en el ámbito territorial donde se emplaza el aeropuerto al menos 60 especies de aves y que corresponde a la IBA 206 identificada por SEO/BirdLife: alteración de las poblaciones de ganga ibérica; alteración de las zonas de cortejo, 3 lek, y zonas críticas para la reproducción de las avutardas con presencia del 43% de los machos y 48% de las hembras estimadas en el Campo de Calatrava; destrucción de la zona de alimentación y campo de al menos 43 parejas de cernicalo primilla, según el CSIC; destrucción del hábitat utilizado por el sisón; alteración sobre el águila-azor pederica, ganga ortega, alcaraván y los aguiluchos cenizo y pálido.

Por otro lado, en relación a la ZEPA «Campo de Calatrava» y la avifauna esteparia vinculada, los estudios del 2001 al 2004 del Departamento de Ecología de la Universidad Autónoma de Madrid no sitúan la existencia de ningún lek en la zona de ubicación del aeropuerto, pero sí identifican la zona crítica para la reproducción denominada Las Zorreras-El Valle del Boticario, a 3 Km. de distancia del aeropuerto lo que le sitúa por debajo de la afección acústica de 35-40 dB(A).

Los alegantes indican afección a la ZEPA, de acuerdo con el estudio de campo sobre la avutarda realizado entre septiembre de 2002 y junio 2003 por la Facultad de Ciencias del Medio Ambiente de la Universidad de Castilla-La Mancha, donde se establece que en las proximidades de Villar del Pozo se encuentra uno de los núcleos más importantes de Ciudad Real; relaciona el cambio de uso del suelo tras la compra de terrenos para el aeropuerto, con la disminución de individuos en el lek de Ballesteros respecto al de Miguelturra, desplazamiento de individuos hacia el Este debido a la presión de las obras realizadas que provocan el abandono del tradicional paraje de la Halconera como zona de cortejo; afirma que las avutardas comunes utilizan las cercanías de las obras del aeropuerto, y presume que el efecto inducido del desplazamiento de individuos del lek de Ballesteros al lek de Miguelturra haría éste último más vulnerable al aumentar la concentración de individuos.

Los estudios de la Universidad Autónoma de Madrid ponen de manifiesto que la invernada en la ZEPA «Campo de Calatrava» es un fenómeno relevante en casi todas las especies, aumentando en general su tamaño poblacional en relación con el periodo reproductor. La distribución invernal de las especies se centra principalmente en un núcleo del NE de la ZEPA, sin embargo, en el periodo prereproductor las especies se redistribuyen por todo el territorio de la ZEPA, adquiriendo mayor importancia para la avutarda el sector situado entre los términos municipales de Villar del Pozo y Ballesteros de Calatrava que incluye la superficie prevista para la ubicación del aeropuerto.

Comparando los inventarios realizados en 2001-2002 (octubre-abril) y noviembre de 2004 (mes caracterizado por estar situado entre el periodo reproductor e invernal), se observa una tendencia de desplazamiento hacia el Este, probablemente debida a las variaciones anuales de los terrenos en barbechos.

Durante las labores de vigilancia, en marzo de 2005 fue detectado un bando de 18 machos en las Zorreras-Casa del Boticario.

Los alegantes manifiestan que el aeropuerto en las proximidades de la ZEPA y en el interior del IBA, supone un riesgo para la colisión entre aviones y aves. A este respecto el informe de Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Civil (COPAC) sobre las implicaciones genéricas de los aeropuertos con las avutardas, estima difícil que esta especie se aproxime a los aeropuertos, no habiéndose constatado ninguna colisión con avutardas en los aeropuertos españoles. El efecto sería de desplazamiento de las avutardas a otro lek, aumentando la probabilidad de los encuentros si el aeropuerto se sitúa en las rutas de desplazamiento entre varios lek. En caso de colisión, circunstancia que se considera remota, las consecuencias son catastróficas debido al gran tamaño de esta especie.

Los alegantes manifiestan que debe evitarse el deterioro de las áreas de la IBA 206 que constituyen hábitat de especies amparadas por directiva 79/409/CEE al ser terrenos que tiene el mismo valor natural que la ZEPA cuya delimitación fue insuficiente.

Se reconoce por el promotor la pérdida de hábitat aunque en una superficie del orden del 2'08% (2.125,60 Ha del Sistema General del Aeropuerto) con respecto a la superficie de la IBA 206, y en terrenos de baja densidad de aves esteparias.

Se afectan 7 Ha de los terrenos de la ZEPA con superficies de reserva preventiva vallado y camino perimetral del aeropuerto.

Las rutas con la que va a operar el aeropuerto y que han servido de base para definir las isófonas son aquellas que no sobrevuelan la ZEPA: son dos para la cabecera 11, DULCE y PANZA y una para la cabecera 29 CRISA.

Elementos geomorfológicos.

Los alegantes indican que el promotor no ha tenido en cuenta el volcán de la Atalaya y se denuncia la utilización de material volcánico procedente de nuevas canteras.

El estudio de impacto ambiental identifica el cono volcánico de La Atalaya como zona de exclusión e indica que la parte superficial geomorfológicamente protegida del volcán no quedará afectada. No obstante el promotor propone llevar a cabo la restauración de la cantera con 700.000 m³ de árido excedentario.

En el volcán Cabeza Parda hay en la actualidad una cantera sin explotación que no ha sido restaurada, la actuación más próxima corresponde a la construcción del Centro de Visitantes que se sitúa fuera del área protegida.

En relación con la laguna endorreica de la Vana, afectada por la zona de carga, el estudio plantea su restauración e integración en el mismo, procediendo la plantación de matorral y arbolado autóctono de tipo hidrófilo.

Río Jabalón-nutria.

El río Jabalón, ubicado a 3 Km del emplazamiento del proyecto ha registrado la presencia de poblaciones de nutria. Los estudios realizados por la Universidad de Málaga en 2003 concluyen que dada la lejanía del cauce la construcción y explotación del aeropuerto tendría una incidencia baja sobre la nutria.

Hábitats de interés comunitario.

Los alegantes consideran que el estudio de impacto ambiental no ha tenido en cuenta la afección al hábitat prioritario G220 zona subestépica de gramíneas y anuales de Thero-brachypodietea y que no se aportan medidas correctoras.

El estudio de impacto ambiental identifica este hábitat como presente en la ZEPA «Campo de Calatrava», pero no afectado por la actual ubicación del aeropuerto.

Calidad del aire.

De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, la zona se corresponde con un área eminentemente rural, clasificada como «poco contaminada». En relación con la fase de explotación, se considera que las emisiones anuales de contaminantes atmosféricos pueden ser asumidas por el entorno debido a las condiciones topográficas que no presentan obstáculos para la dispersión y la buena calidad del aire preexistente que hacen que los valores de contaminación atmosféricos de inmisión estén presumiblemente dentro de los límites establecidos reglamentariamente.

Patrimonio industrial.

Por la incompatibilidad con el aeropuerto debido a motivos de seguridad, se ha derribado parcialmente la chimenea de la fábrica de cerámica.

Los alegantes indican que la destrucción se ha realizado en plena época de reproducción del cernicalo primilla, destruyendo la colonia que existía en dicha chimenea. El promotor indica que la demolición se la realizado fuera de época de reproducción.

Hidrogeología.

El promotor considera que con las medidas correctoras propuestas no hay afección a las aguas subterráneas, y dentro de la vigilancia ambiental propone, por un organismo de control autorizado, la realización de controles periódicos de la calidad de las aguas subterráneas mediante la toma de muestras de los pozos existentes dentro de la zona de obras, además de las del río Jabalón y del arroyo de Valdeconejos.

8. Condiciones al proyecto

8.1 Consideraciones generales.-En atención a los contenidos de los procedimientos de evaluación que dieron lugar a las Resoluciones de la Secretaría General de Medio Ambiente de 4 de abril de 2001 y de 10 de diciembre de 2002, al Dictamen Motivado por la infracción 2003/2207 de la Comisión de las Comunidades Europeas, y al resultado del nuevo proceso de evaluación de impacto ambiental, que aporta más información suministrada por el promotor y contrasta ésta con las manifestaciones de los alegantes en la consulta pública realizada, se establece que:

La coexistencia en el territorio de núcleos de población, además de los valores naturales de la fauna que han motivado la determinación de la IBA 206 «Campo de Calatrava», de la que una pequeña parte es ZEPA del mismo nombre, junto con la infraestructura del aeropuerto de Ciudad Real y sus elementos constructivos asociados con un grado de ejecución avanzado, produce una inequívoca situación de controversia ambiental y social.

La predicción de impactos, junto con la constatación de aquellos que se han producido por las obras realizadas, indica que puede establecerse, con un elevado grado de certidumbre, una relación causa-efecto entre las acciones del proyecto y las alteraciones detectadas tanto en el estudio de impacto ambiental como a través de la consulta pública, lo que permite acotar los impactos en los términos expresados en el punto 8.2, concluyendo que el proceso de evaluación ambiental lleva a estimar que el pro-

yecto del aeropuerto de Ciudad Real, que comprende en su totalidad tres fases, siendo la última el escenario final de máxima capacidad de desarrollo, produce una afección significativa global.

No obstante la necesidad socio-económica de la infraestructura basada en la oferta para la potenciación del desarrollo provincial y regional, manifestada a través de la documentación proporcionada por el promotor, apoyada por instituciones de diversa índole y autoridades regionales, así como en la consulta pública, fija como uno de los instrumentos de desarrollo de la comarca al Aeropuerto Don Quijote de Ciudad Real.

El Aeropuerto de Ciudad Real está declarado de Interés General del Estado por el Ministerio de Fomento y de Singular Interés por La Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Ello supone un superior interés público de primer orden a largo plazo para el desarrollo regional y provincial por razones socio-económicas. Por lo tanto, se tiene en cuenta el interés público constatado a la vez que se sopesan los criterios ambientales de acuerdo con la Directiva 92/43/CEE.

No obstante, al producirse una afección significativa ambiental a la Red Natura 2000, se hace necesario, según lo establecido en la misma directiva y en concordancia con el RD 1995/1997, adoptar medidas compensatorias al objeto de garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000.

La financiación de las medidas de prevención, corrección y compensatorias, que se citan en los puntos 8.3 y 8.4, incluido el Observatorio de Biodiversidad corren a cargo del promotor, bajo la tutela y seguimiento de su cumplimiento por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Se priorizará la elaboración y la aprobación, en el plazo de seis meses a partir de la publicación de esta Resolución, del Plan de Ordenación de Recursos Naturales y, en todo caso, del Plan de Gestión de la ZEPA «Campo de Calatrava» y de su ampliación recogida en el punto 8.4, donde se recoge también la nueva ZEPA que se deberá designar como compensación en este proceso de evaluación, al objeto de delimitar los usos compatibles con los objetivos de conservación del lugar. Los gastos financieros que requieran la gestión, estudio y actuaciones para la elaboración del Plan para la ZEPA, su ampliación y designación de la nueva ZEPA corren a cargo del promotor del proyecto.

8.2 Determinación de impactos.-A continuación se relacionan los impactos del proyecto que posteriormente se consideran en el condicionado de los puntos 8.3 y 8.4.

a) Afección a la población y núcleo de Villar del Pozo por la proximidad de la infraestructura y contaminación acústica y en menor grado a Ballesteros de Calatrava y Cañada de Calatrava. El núcleo de Villar del Pozo se encuentra sometido a niveles acústicos de 50-55 dB(A) por la noche y 55-60dB(A) por el día.

b) Modificación del biotopo y alteración de la tranquilidad por las obras ya realizadas en especial durante la época de reproducción y afección a las poblaciones de avifauna sobre las que se ejerce una presión que ha producido un desplazamiento de individuos a zonas próximas.

Como consecuencia de la operación del aeropuerto, existe probabilidad alta de incrementarse el desplazamiento de la avifauna.

Este impacto sería difícil de corregir o compensar en caso de que las posiciones finales que adoptase la avifauna fuesen exteriores a la ZEPA, debido a que no contarían con las medidas de conservación y protección de ésta.

c) Riesgo de desaparición del lek Las Zorreras-El Valle del Boticario por la presión que se produciría con el aeropuerto en operación.

d) Deterioro de las características y valores de la ZEPA «Campo de Calatrava», por las rutas de aterrizaje y despegue de las aeronaves durante la vida operativa del aeropuerto. La superficie afectada es la comprendida dentro la envolvente noche-día correspondiente a las isófonas de 35 dB(A)-40 dB(A), umbral de referencia del ruido de fondo de la zona. Ello supone en torno al 25% de la superficie de la ZEPA para la isófona de 35 dB(A) y en torno al 15% para la isófona de 40 dB(A).

e) Esta afección se produce así mismo en terrenos exteriores a la ZEPA pero comprendidos en la IBA 206, dando lugar a alteraciones de los desplazamientos de la avifauna, en especial de las avutardas. El aeropuerto ha producido un cambio de uso del suelo consecuencia de la instalación de las infraestructuras aeroportuarias.

f) Ocupación de 7 Ha. de la ZEPA por terrenos del aeropuerto.

g) Efectos inducidos por la operatividad del aeropuerto por la posible atracción para la localización de infraestructuras derivadas de las actividades que se generen en el sector de servicios, industria, comercio y vivienda, que necesariamente afectaría a terrenos de la ZEPA y su entorno en consecuencia a las poblaciones de aves y las características de la ZEPA.

h) El vallado y camino perimetral y el desvío del arroyo de Valdeconejos han supuesto la tala parcial del encinar existente, calificado como Hábitat de Interés Comunitario por la Directiva 92/43/CE código 18310018 «Pyro bourgenae-Quercetum rotundifoliae». El permiso de tala fue concedido por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

i) La demolición de la chimenea de la fábrica de cerámica ha supuesto la eliminación de un primillario.

j) El proyecto afecta directamente al cauce del arroyo de Valdeconejos, el cual ya ha sido desviado y la actuación ha contado con la autorización del órgano competente que es la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

k) El nivel freático es muy superficial, existe riesgo de una potencial afección.

l) La transformación paisajística es muy relevante a pesar del proyecto de restauración propuesto por el promotor, dada la fragilidad visual del ámbito de actuación así como el amplio campo de visibilidad.

8.3 Condiciones y medidas correctoras.-La afección significativa que se produce en el lugar de influencia del aeropuerto, requiere establecer los mecanismos necesarios de cautela, corrección, compensación y seguimiento que se relacionan:

1. Compensación a los núcleos de población de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Cañada de Calatrava.

El promotor realizará las siguientes medidas de corrección y compensación a los habitantes del núcleo urbano de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Cañada de Calatrava:

1.1 Medidas Generales.

Dotación económica para inversiones en los Ayuntamientos de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Cañada de Calatrava.

Prioridad en la contratación de los vecinos censados en los pueblos antes del 30 de noviembre de 2005, en la categoría profesional que corresponda a sus diplomas o currículo y según la oferta pública de empleo que el aeropuerto haga hasta 2015.

Los Ayuntamientos de Villar del Pozo, Ballesteros de Calatrava y Cañada de Calatrava serán miembros vitalicios, de pleno derecho y a título gratuito de la fundación que se creará para la promoción sociocultural del entorno del aeropuerto, beneficiándose prioritariamente de las actividades de promoción sociocultural que la fundación promueva.

1.2 Medidas especiales a realizar en el núcleo de Villar del Pozo.

a) Realojamiento en otra localidad de las proximidades de Villar del Pozo en las mismas condiciones de relación con el inmueble que las que el vecino ostente en la actualidad. Esta medida deberá ser ofertada individualmente a cada vecino censado antes del 30 de noviembre de 2005, y a la comunidad en su conjunto.

b) El promotor continuará ejecutando el plan de aislamiento acústico al que se refiere la condición novena «aislamiento acústico» de la resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002, el cual deberá estar concluido en el plazo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución. En todo caso, realizará el aislamiento acústico adicional de todas las viviendas (excepto para los vecinos que se acogen a la medida a)), edificios públicos y locales comerciales declarados como tales a la fecha de la publicación de la presente Resolución.

2. En relación con la protección de la avifauna en un entorno próximo al aeropuerto, fuera de sus límites vallados, tanto en el ámbito de la ZEPA como fuera de ella en terrenos de la IBA 206, no se utilizarán métodos ahuyentadores para evitar con ello su aproximación al aeropuerto.

Al objeto de evitar perturbaciones a las aves en terrenos de la ZEPA en el entorno del aeropuerto, así como de asegurar que no se ejerce influencia en el lek citado situado entorno a 3 km del punto más cercano del aeropuerto, se utilizará únicamente la cetrería como medida de control de aves en el espacio aeroportuario, por razones de seguridad, debido a la eficacia demostrada en otros aeropuertos españoles, en particular en el de Barcelona.

Las actuaciones de control de los halcones se circunscribirán a los límites del perímetro aeroportuario distribuyendo en su interior entre 6 y 8 puntos de partida de cada halcón y con un radio de acción predeterminado que también quedará en el interior del perímetro del aeropuerto.

En el anexo n.º 2 se expone la distribución de las «lanzaderas» desde donde se realizarán todas y cada una de las actividades de dispersión, correspondiendo el círculo señalado al ámbito de actividad de cada halcón, para asegurar que éstos no sobrevuelan el territorio correspondiente a la ZEPA Campo de Calatrava.

Toda actividad relacionada con las medidas de dispersión de aves será informada periódicamente al Observatorio de Biodiversidad, al que se refiere la condición 8.4.

3. En relación con el mantenimiento de la coherencia global de la Red Natura 2000, en lo que se refiere al hábitat de la avutarda y demás aves esteparias, se preservarán los terrenos de la ZEPA «Campo de Calatrava» y su ampliación recogida en el punto 8.4, de la influencia de atracción del aeropuerto para la localización de infraestructuras o actividades de cualquier naturaleza que no sean acordes con los objetivos de conservación de la ZEPA. A estos efectos, Aeropuerto de Ciudad Real S. L. promoverá ante las autoridades locales correspondientes y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, actuando como soporte financiero de los

gastos que se generen, la redacción de los instrumentos adecuados para conseguir este fin.

4. El promotor, atenderá las prescripciones y determinaciones establecidas para la protección ambiental en la Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 10 de diciembre de 2002, que no hayan sido aún realizadas y sean concordantes con las recogidas en sus documentos de proyecto y estudio de impacto ambiental del presente proceso de evaluación ambiental y de la declaración de impacto ambiental.

5. El promotor elaborará un documento integrador cuyo contenido refleje lo establecido en el punto anterior.

6. Toda la documentación elaborada hasta este momento así como la que se genere como consecuencia del seguimiento debe suministrarse al Observatorio de Biodiversidad constituido, de acuerdo con lo establecido en punto 8.4.

7. El promotor acometerá el redimensionamiento del proyecto para reducir la superficie de ocupación del suelo, para lo que eliminará del perímetro del Sistema General Aeroportuario las superficies que se determinan en los apartados a, b, c, y d siguientes. Por tanto se redefinirán los desarrollos previstos y sus fases evolutivas revisando la ocupación general cuya representación gráfica se recoge en el anexo n.º 3.

a) Desocupación de las 7 Ha de la ZEPA de «Campo de Calatrava» por los terrenos del aeropuerto, y en su caso restablecer la situación anterior a la ocupación realizada.

b) Se eliminará del ámbito del proyecto una superficie del orden de 500 Ha que supone todo el territorio que se sitúa al Noroeste de la línea del AVE, en la franja comprendida entre ésta y la autovía (entorno del volcán «Cabeza Parda»), excepto 10'58 Ha que corresponden al «Centro de Visitantes», a los accesos por carretera, accesos ferroviarios, y a la Depuradora de Aguas Residuales que será construida por la Junta de Comunidades para dar servicio tanto al Aeropuerto como a los municipios limítrofes.

c) Se eliminarán los terrenos al Noreste de la línea del AVE que forman el vértice del triángulo cuya base es la línea paralela a la pista de aterrizaje trazada desde la rotonda próxima a la estación de bombeo y depósito del agua, que ocupan una superficie de 90'46 Ha.

d) Se eliminarán los terrenos existentes al suroeste de la carretera que una Villar del Pozo con Cañada de Calatrava (CR-5136) que ocupan una superficie de 65'36 Ha.

El promotor garantizará el mantenimiento de los hábitats dejando el suelo mencionado en los apartados a, b, c y d anteriores libre de ocupación en una superficie total de 622'20 Ha (7+459'42+90'42+65'36), sobre las que aplicará el mismo tratamiento que a las zonas de protección natural. En consecuencia, con esta reducción la ocupación total del Sistema General Aeroportuario será de 1234'45 Ha lo que constituye el límite de expansión de máxima capacidad.

8. Se instalará una red piezométrica que permita controlar tanto la calidad de las aguas subterráneas como las fluctuaciones del nivel freático, cuyo diseño será revisado por el Observatorio para la Biodiversidad.

9. Una vez el aeropuerto comience a operar, se verificará la huella acústica mediante mediciones reales incorporando a dicha huella la afectación acústica producida por las operaciones en tierra y por la operación del helipuerto.

Las isófonas serán revisadas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afectación 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.

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, tanto en la ZEPA como en el núcleo urbano de Villar del Pozo. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas correctoras realizadas.

10. Mediante Orden Ministerial se creará, en el plazo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, una Comisión de Seguimiento Ambiental de la ejecución y explotación del proyecto y sus efectos, integrada por: un presidente nombrado por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha; un representante de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y un representante de la Dirección General de Biodiversidad, como autoridad competente para la supervisión y coordinación de la Red Natura 2000 en España, ambas del Ministerio de Medio Ambiente; un representante de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento; un representante de los promotores; un representante de cada uno de los Ayuntamientos de Villar del Pozo, Ballesteros de

Calatrava y Cañada de Calatrava; dos representantes de las ONGs ambientales alegantes, y un representante de las asociaciones agrarias.

11. Antes de los tres meses posteriores a la publicación de la presente Resolución, el promotor restaurará la chimenea de la fábrica de cerámica en una altura que sea compatible con la cota requerida por las trayectorias de vuelos de las aeronaves.

8.4. Condiciones y tratamiento de la Red Natura 2000. Medidas compensatorias.—La ZEPA constituye un área cultivada con hábitats bien conservados de pastizales mediterráneos xerofíticos, de gran interés para las aves esteparias, albergando poblaciones de alta diversidad y riqueza, destacando la población de avutardas, especialmente durante el periodo invernal, así como la de sisón, garga o alcaraván, entre otras.

El mantenimiento de la coherencia global de la Red Natura 2000, en lo que se refiere a la afectación producida por el proyecto del Aeropuerto de Don Quijote de Ciudad Real, requiere la adopción de las medidas compensatorias que se relacionan en este epígrafe.

En el anexo n.º 4 Se incluye una tabla en la que se expone la correlación de los impactos que se producen en la ZEPA «Campo de Calatrava» y las especies de aves esteparias, determinados en el epígrafe 8.2 y las medidas compensatorias definidas sobre cada uno de ellos.

Como garantía de compromiso para la realización y ejecución del conjunto de medidas compensatorias que a continuación se enuncian, se firmará un Protocolo para la ejecución y financiación a cargo del promotor, entre éste último y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que actúa como garante de su cumplimiento, antes de un mes desde la publicación de la presente Resolución. Dicha ejecución corresponde en su totalidad al promotor, salvo en lo que se refiere al ejercicio competencial de la Administración actuante, de acuerdo con el presupuesto mínimo especificado que deberá revisarse y actualizarse para la consecución de los objetivos ambientales de las medidas compensatorias establecidas.

El Protocolo recogerá la creación de un Observatorio de Biodiversidad que tendrá dependencia funcional de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Para garantizar la seguridad jurídica de este organismo, la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural creará el Observatorio mediante Orden autonómica, que recoja todas las características del mismo para su adecuado funcionamiento y al amparo de las garantías jurídicas de las normativas de esta Comunidad Autónoma.

En el plazo de 6 meses a partir de la fecha de publicación de la presente resolución, se formalizará un convenio de colaboración para el estudio científico sobre la replicación de condiciones necesarias para la recreación de nuevos Lek en ámbito de hábitat esteparios. Esta colaboración se realizará con la participación de las Universidades, Autónoma de Madrid y de Castilla-La Mancha, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, el Ministerio de Medio Ambiente, tendrá como prioridad ofrecer los resultados a través de la Comisión de Seguimiento Ambiental al Observatorio de Biodiversidad.

El Plan de Ordenación de los Recursos Naturales o en todo caso, el Plan de Gestión de la ZEPA y de su ampliación, que de acuerdo con la condición 3, del apartado 8.3 deberá estar aprobado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el plazo de 6 meses a partir de la publicación de la DIA, actuará como instrumento de control para garantizar la implementación de las medidas compensatorias.

Las medidas compensatorias incluidas en este protocolo son las siguientes:

1. Ampliación de la ZEPA en 2.200 Ha, al este de la actual ZEPA, y mejora de sus hábitats para la avifauna, de acuerdo con el programa agroambiental expuesto a continuación. En esta zona los estudios desarrollados han revelado su importancia ornitológica, en los terrenos comprendidos entre ésta y Pozuelo de Calatrava hasta el cauce del río Jabalón, y al sur, entre el cauce de este río y la carretera que une La Puebla con Ballesteros de Calatrava, según representación gráfica del anexo 5 que ha aportado la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, lo que supone un incremento del 33'62% de superficie respecto a la extensión actual de la ZEPA.

2. Programa agroambiental.

2.1 Mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga de la ZEPA y su ampliación:

Las medidas aquí previstas en compensación a los efectos derivados del proyecto serán adicionales y compatibles con aquellas medidas que la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha debe realizar para la gestión de la ZEPA, y de cualquier otra medida horizontal de desarrollo rural. Estas medidas están basadas en los estudios de necesidades realizados por la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El objeto del programa es la mejora del hábitat de las aves esteparias, en toda la ZEPA y su ampliación. El programa será financiado por el promotor y aprobado por la Consejería de Medio Ambiente.

Las medidas a ejecutar tendrán vigencia durante toda la vida útil de la infraestructura, e incluyen tanto las acciones precisas para su implementación como el posterior mantenimiento, dado que el objetivo básico de este conjunto de medidas es, no sólo preservar el hábitat de la ZEPA «Campo de Calatrava», sino también mejorar el mismo y las poblaciones que en él viven.

Para garantizar la eficacia de las medidas compensatorias se dará prioridad a la adquisición de los terrenos frente a los contratos de arrendamiento. La adquisición de terrenos alcanzará como mínimo el 30% de las superficies especificadas para cada medida. El promotor garantizará y financiará la compra o arrendamiento de los terrenos así como su gestión adecuada para alcanzar los objetivos ambientales de las medidas compensatorias propuestas.

El programa actuará en una superficie mínima total de 1.880,5 Ha. (incluyendo compra y arrendamiento más la superficie ocupada por los bebederos de la ganja ibérica), sin perjuicio de que esta superficie se amplíe en función de los resultados del seguimiento que efectúe el Observatorio de la Biodiversidad.

El programa estará operativo en el plazo de seis meses desde la publicación de esta Declaración, y en todo caso antes de la entrada en servicio del aeropuerto.

El programa constará de las siguientes medidas:

2.1.1 Adaptación de la cosecha a la biología de las aves de acuerdo con lo especificado en el Protocolo entre el Promotor y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. La superficie mínima en la que se aplicará esta medida, tanto por adquisición y gestión como por primas de los agricultores a través de contratos de larga duración renovables cada 5 años, será de 546 Ha.

2.1.2 Mejora del barbecho tradicional. Las superficies a alcanzar serán como mínimo de 604,5 Ha.

2.1.3 Establecimiento de parcelas de siembra sin recolección, en una superficie mínima de 338 Ha.

2.1.4 Restablecimiento de lindes con vegetación herbácea en torno a las parcelas agrícolas. Se ofrecerán primas a los agricultores con el objetivo de cubrir una superficie mínima de lindes de 182 Ha.

2.1.5 Construcción de 2 nuevos primillarios, con capacidad de al menos 10 parejas cada uno en localidades dispersas en la ZEPA, para la mejora del hábitat del cernicabo primilla y adquisición de 10 Ha en el entorno inmediato de cada primillar y gestión adecuada de estos terrenos.

2.1.6 Transformación de al menos 210,3 Ha de cultivos herbáceos en pastizales permanentes cerca de las colonias de cernicabo primilla.

2.1.7 Construcción y mantenimiento de 4 bebederos que permitan la disponibilidad de agua para la ganja ibérica durante todo el año.

2.2 Mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga en el entorno de la ZEPA:

En aplicación del artículo 4.4 de la directiva 79/409/CEE, las medidas 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, y 2.1.6 del programa agroambiental se aplicarán en superficies equivalentes fuera del área de la ZEPA, en su entorno inmediato.

Asimismo son aplicables en estas zonas las medidas del apartado 2.1 «Mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga de la ZEPA y su ampliación», incluida la compra de terrenos en al menos el 30% de las superficies, para alcanzar los objetivos ambientales señalados.

3. El promotor financiará la compra de derechos de caza en terrenos pertenecientes a la ZEPA y su ampliación, y a la IBA 206, con objeto de evitar alteraciones en la tranquilidad de las poblaciones de avifauna esteparia.

4. El promotor financiará un Observatorio de la Biodiversidad que, entre otras funciones enunciadas a continuación, asesorará e informará a la Comisión de Seguimiento.

El ámbito territorial de estudio del Observatorio será la ZEPA «Campo de Calatrava» y su ampliación y el área de influencia del aeropuerto en la IBA 206.

El Observatorio, que estará operativo antes de los seis meses desde la publicación de la presente resolución y siempre antes de la autorización de la puesta en servicio del aeropuerto, será público e independiente e incorporará a expertos científicos en representación de la Universidad de Castilla-La Mancha, Universidad de la Autónoma de Madrid, y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, entre otras; representantes del Gobierno de Castilla-La Mancha; un representante de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente; a Organizaciones No Gubernamentales con más experiencia en avifauna y al Promotor.

El Director del Observatorio de Biodiversidad será un científico independiente, nombrado a propuesta conjunta entre la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y las ONG alegantes ambientales con más experiencia en avifauna.

El Director del Observatorio no podrá ser removido de su cargo en el plazo de cinco años desde su nombramiento.

Su misión será el estudio de la conservación de la biodiversidad, el seguimiento de los efectos del aeropuerto sobre la ZEPA y sobre los ecosistemas circundantes, así como el seguimiento de la efectividad de la aplicación de las medidas correctoras y compensatorias. El seguimiento se referirá especialmente también en lo que se refiere al lek de Las Zorreras -El Valle del Boticario, más próximo al aeropuerto, y a la eficacia de las medidas del programa agroambiental.

El Observatorio realizará la propuesta para la adecuación de la aplicación de las medidas agroambientales, al objeto de conseguir la plena eficacia de su aplicación, velando por que esté coordinada la compra de terrenos con la delimitación de las superficies mínimas especificadas en el apartado 2.1 «Mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga de la ZEPA y su ampliación». De la misma manera realizará la propuesta en relación a lo especificado en el apartado 2.2 «Mejora del hábitat y aumento de la capacidad de carga en el entorno de la ZEPA», y en el apartado 3 referente a la compra de derechos de caza.

Estos estudios a desarrollar por el Observatorio, deberán incluir la detección prematura de cualquier alteración en los leks existentes y la definición de las medidas más adecuadas para minimizar las molestias y la alteración del hábitat.

En caso de que de los estudios y seguimiento se detectase que las medidas contenidas en el Programa agroambiental al que se refiere el apartado n.º 2, no fuesen eficaces con relación al objetivo de conservación y mejora de las condiciones del hábitat de las poblaciones de avifauna esteparia, el Observatorio revisará y diseñará nuevas medidas que deberán elevarse a la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para su incorporación a la gestión de la ZEPA y de los espacios que lo requieren.

Debido a la probabilidad de desplazamiento de la avifauna, en caso de que los resultados de los estudios de seguimiento ofrecieran modificaciones en la distribución actual de las zonas de mayor valor ornitológico, y éstas nuevas posiciones fuesen exteriores a la ZEPA, deberán revisarse las medidas aplicadas así como nuevas delimitaciones o ampliaciones de la ZEPA, y proponer una nueva designación en los territorios que sean receptores de las nuevas posiciones, para dar cobertura de protección a la avifauna en función de dichas modificaciones.

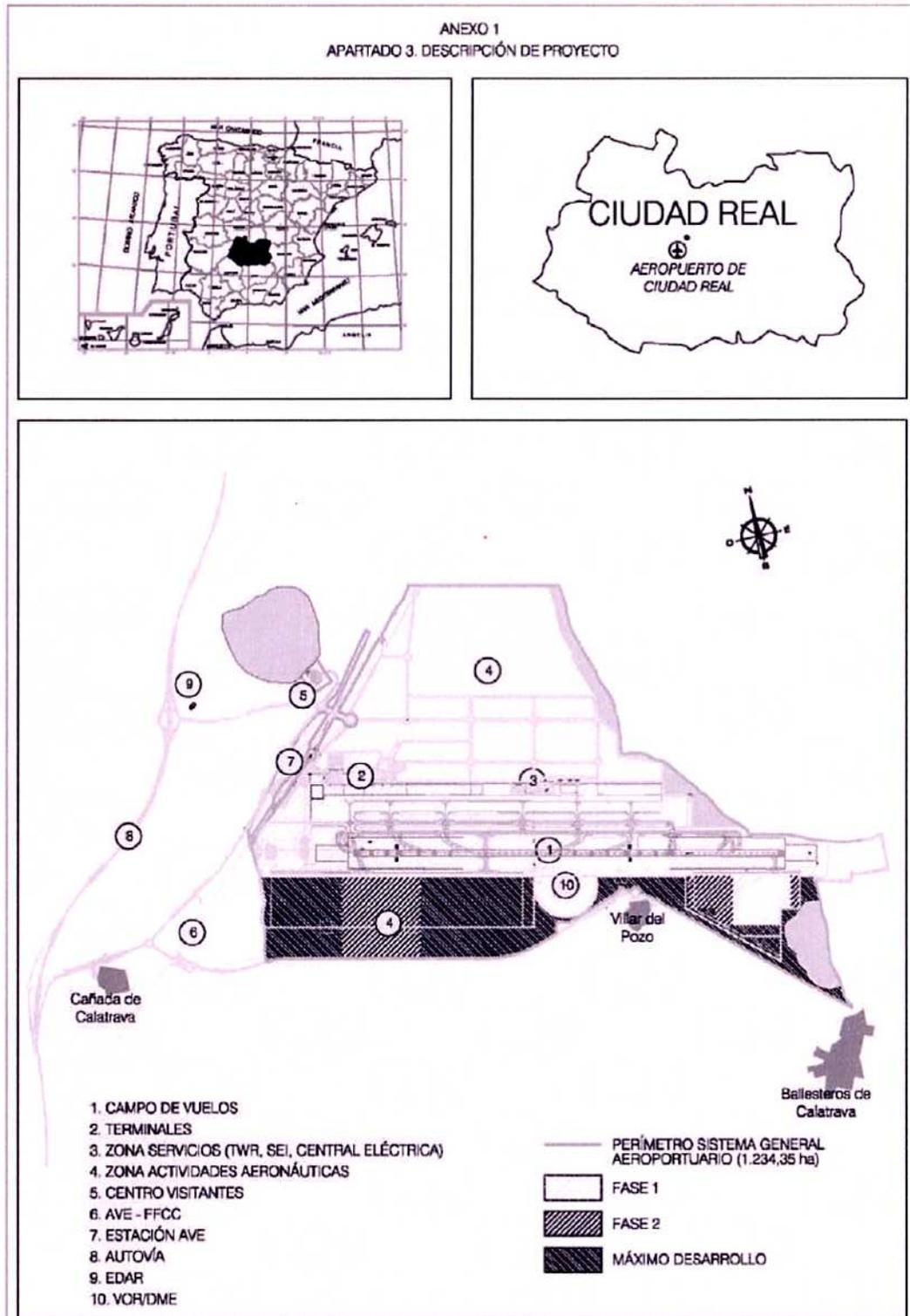
5. El Promotor garantizará la suficiencia financiera para la ejecución de las medidas compensatorias antes de los seis meses de la publicación de la Declaración y siempre antes de la autorización de la puesta en servicio del aeropuerto.

6. Teniendo en cuenta que, según la directiva 79/409/CEE, la compensación ha de ser de las mismas características en cuanto a aves y terrenos esteparios que los terrenos de la ZEPA afectados por el aeropuerto, una vez acordado con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para el ejercicio de su competencia en la propuesta para la designación de nuevas ZEPAS, se designará una nueva ZEPA, en la «IBA 199 de Torrijos» en el plazo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución (anexo 6 posición geográfica de la IBA 199 de Torrijos). La designación se realizará sobre una superficie mínima aproximada equivalente a la actual ZEPA ES0000157 «Campo de Calatrava» para protección de las poblaciones de las especies de aves esteparias. El promotor correrá con los gastos financieros de las gestiones y estudios necesarios para esta designación.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto del Aeropuerto Don Quijote, de Ciudad Real, promovido por Ciudad Real Aeropuertos S. L., concluyendo que se observan impactos adversos significativos sobre el Medio Ambiente. Por tanto, el proyecto requiere la aplicación de medidas correctoras propuestas por el promotor, a la vez que establecer los mecanismos necesarios de cautela, corrección, compensación y seguimiento, dando así respuesta al Dictamen Motivado por la infracción 2003/2207 de la Comisión de las Comunidades Europeas y a las alegaciones presentadas en el periodo de información pública, de manera que puedan satisfacerse las necesidades socio-económicas de desarrollo local y regional, cuyas expectativas tal como se ha manifestado se han puesto en la infraestructura objeto de esta evaluación.

Lo que se hace público y se comunica al promotor y a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento para su incorporación en el procedimiento sustantivo sobre el proyecto.

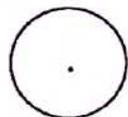
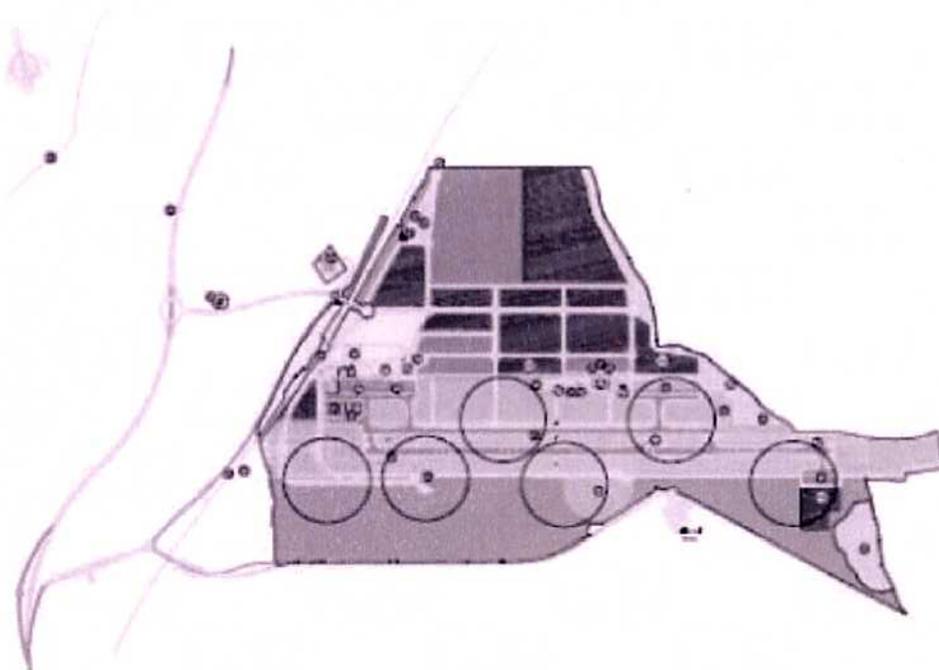
Madrid, 16 de febrero de 2006.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Alzpiri.



ANEXO 2

APARTADO 8.3: CONDICIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS.

2.Ámbito de aplicación de la cetrería.



PUNTOS "LANZADERA":

Disposición de los puntos de partida de los halcones de cetrería en el aeropuerto de Ciudad Real. El centro de cada círculo corresponde a la posición del halconero y el propio círculo es el radio de acción del halcón. Desde los puntos de partida se controla el alcance de la actuación de desalajo.

ANEXO 3

Apartado 8.3: CONDICIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS.

**7. Redimensionamiento de la ocupación del aeropuerto.
Limite de expansión de máxima capacidad**



- A. 7 ha Ocupación ZEPA
- B. 500 ha (excepto 42,58 ha de accesos por carretera y ferrocarril, centro de visitantes y EDAR) del Subsistema de Actividades Aeroportuarias
- C. 90,42 ha del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
- D. 65,36 ha del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

ANEXO 4

APARTADO 8.4: CONDICIONES Y TRATAMIENTO DE LA RED NATURA 2000

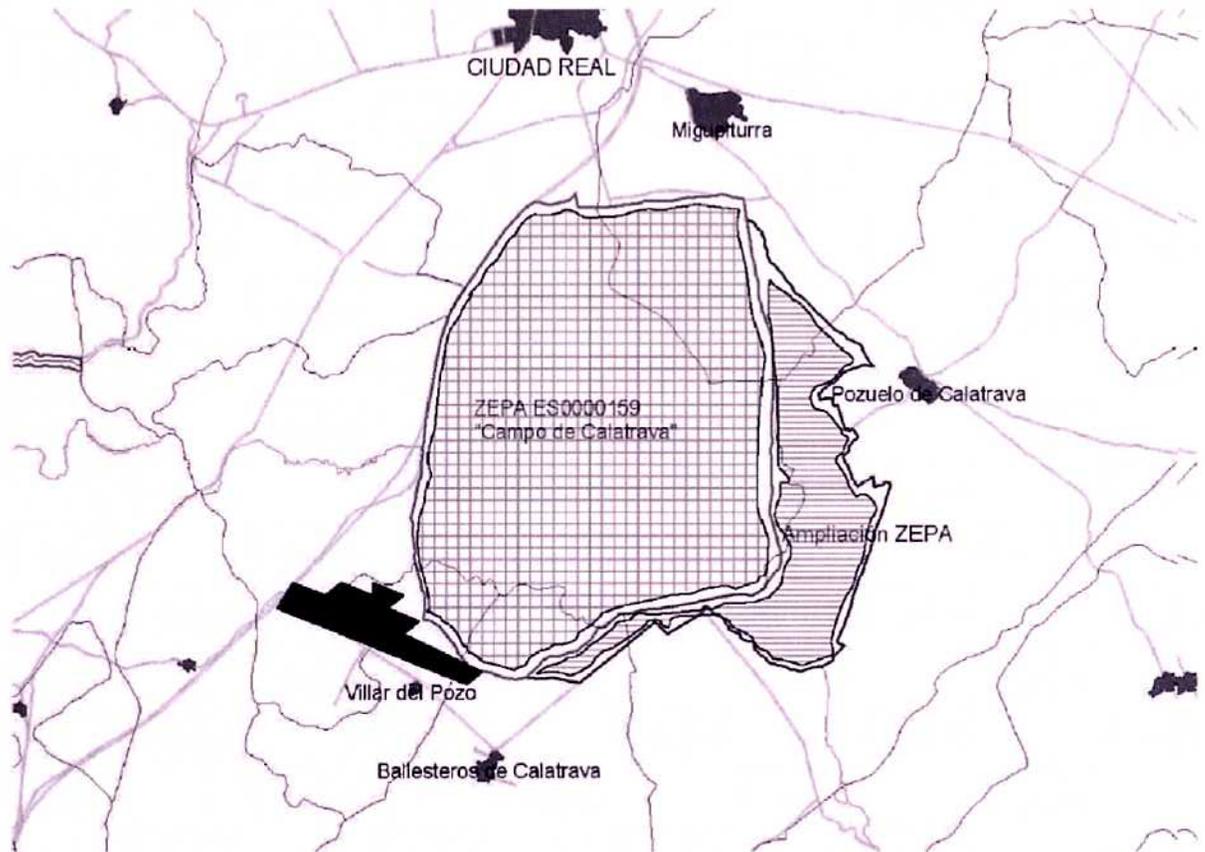
CORRELACIÓN DE LOS IMPACTOS CON LAS MEDIDAS CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS

DETERMINACIÓN DE IMPACTOS (apartado 8.2 DIA)	MEDIDAS CORRECTORAS Y COMPENSATORIAS (apartados 8.3 y 8.4 DIA)
Modificación del biotopo (8.2.b)	<ul style="list-style-type: none"> - Redimensionamiento del proyecto para reducir la superficie de ocupación del aeropuerto (8.3.7) - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Construcción y mantenimiento que permitan la disponibilidad de agua para la ganga ibérica todo el año (8.4.2)
Desplazamiento de la Avifauna (8.2.b)	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Adquisición de derechos de caza con objeto de evitar alteraciones en la tranquilidad de las poblaciones de avifauna esteparia (8.4.2.2.3) - Construcción y mantenimiento que permitan la disponibilidad de agua para la ganga ibérica todo el año (8.4.2) - Empleo de métodos de control de avifauna no ahuyentadores (8.3.2) - Ampliación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2.200 ha en zona de importancia ornitológica revelada por los estudios de la UAM (8.4.1)
Riesgo de desaparición del Lek Las Zorras-El valle del Boticario (8.2.c)	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Adquisición de derechos de caza con objeto de evitar alteraciones en la tranquilidad de las poblaciones de avifauna esteparia (8.4.2.2.3) - Ampliación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2.200ha en zona de importancia ornitológica revelada por los estudios de la UAM que permitiría acoger potenciales desplazamientos hacia el Este (8.4.1).
Deterioro de la ZEPA "Campo de Calatrava" por sobrevuelos próximos (8.3.d)	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Ampliación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2.200ha en zona de importancia ornitológica revelada por los estudios de la UAM (8.4.1).
Deterioro del entorno de la ZEPA (IBA) por sobrevuelos (8.3.e)	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Ampliación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2.200ha en zona de importancia ornitológica revelada por los estudios de la UAM (8.4.1).
Ocupación de 7 Ha de la ZEPA por el Aeropuerto (8.3.f)	<ul style="list-style-type: none"> - Desocupación de la superficie de afección directa a la ZEPA y restablecer la situación inicial (8.3.7.a)
Efectos inducidos por las infraestructuras asociadas a la ZEPA y su entorno (8.2.g)	<ul style="list-style-type: none"> - Aplicación de Programa de Medidas Agroambientales para mejora del hábitat y su capacidad de carga (8.4.2) - Construcción y mantenimiento que permitan la disponibilidad de agua para la ganga ibérica todo el año (8.4.2) - Ampliación ZEPA "Campo de Calatrava" en 2.200ha en zona de importancia ornitológica revelada por los estudios de la UAM (8.4.1). - Elaboración de un plan de gestión de la ZEPA y su ampliación (8.3.3) - Creación de una nueva ZEPA en IBA 199 de Torrijos para protección de las poblaciones de aves esteparias (8.4.2.2.6)
Eliminación de un posible primillero en la chimenea de la fábrica de cerámica	<ul style="list-style-type: none"> - Restauración de la chimenea de la fábrica de cerámica hasta la altura permitida por seguridad aérea (8.3.11) - Construcción de dos primilleros para la mejora del hábitat del cemicalo primitivo y gestión de terrenos adyacentes de cada primillero con transformación de cultivos herbáceos a pastizales (8.4.2.1.5/6)

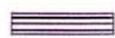
ANEXO 5

APARTADO 8.4. CONDICIONES Y TRATAMIENTO DE LA RED NATURA 2000.MEDIDAS COMPENSATORIAS

1. Ampliación de la ZEPA ES0000157 "Campo de Calatrava"



 ZEPA ACTUAL (ZEPA ES0000157)

 2.200 Ha Ampliación

ANEXO 6

APARTADO 8.4.6

Posición Geográfica de la IBA 199 de Torrijos.

