

Tercero.—Siempre que se haga uso de las delegaciones contenidas en la presente Resolución deberá hacerse constar expresamente.

Cuarto.—Queda derogada la Resolución de 4 de diciembre de 1981, del Centro de Estudios Constitucionales, por la que se delegan atribuciones en el Gerente de dicho Organismo.

Quinto.—La presente Resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Madrid, 14 de febrero de 2006.—El Director, José Álvarez Junco.

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

3252

RESOLUCIÓN de 2 de febrero de 2006, de la Secretaría General Técnica, por la que se emplaza a los interesados en el procedimiento abreviado n.º 334/2005, interpuesto por doña Alicia Redondo Sausol sobre consolidación de empleo para acceso a plazas de Enfermeras de Urgencia de Atención Primaria.

De conformidad con lo establecido en el art. 49 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción de lo Contencioso-Administrativo, se participa que ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo N.º 6, sito en la C/ Gran Vía, n.º 52 de Madrid, se tramita el Procedimiento Abreviado n.º 334/05, promovido por D.ª Alicia Redondo Sausol contra resolución del Ministerio de Sanidad y Consumo de 19 de julio de 2004, por la que se dispone la publicación de las calificaciones definitivas otorgadas por el Tribunal en la fase de selección del proceso extraordinario de consolidación de empleo para la selección y provisión de plazas de Enfermeras de Urgencia de Atención Primaria, convocado por Orden de 4 de diciembre de 2001.

Lo que se hace público a efectos de la notificación prevista en el mencionado precepto de la citada Ley Jurisdiccional, a fin de que todas aquellas personas físicas y jurídicas que tengan un interés legítimo en el mantenimiento del acto impugnado puedan comparecer y personarse, como demandados, en el expresado procedimiento, en el plazo de nueve días, contados a partir de la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial del Estado y en la forma establecida en la repetida Ley.

Madrid, 2 de febrero de 2006.—El Secretario General Técnico, José Ignacio Vega Labella.

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

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

Comunidades Europeas a que dieron lugar, y el resultado del nuevo proyecto 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 1234'45 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 limitarse 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 realiza 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 Bird/Life.

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 desecharon tres zonas que no cumplían 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 él 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, «Miguelterra» 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 Miguelterra 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 necesarias. 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 contrapone 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 constreñido 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 isócrona 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 1340 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 subestepicas de gramíneas y anuales de Thero-brachypodietea de la Directiva 92/43/CEE; a los suministros de agua; 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_{día}65dB(A) (07 h-23 h) y Leq_{noche} 55 dB(A) (23 h-07 h), sin embargo la población más 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 cernícalo 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 (Hieraeetus 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 cernícalo 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 cernícalo 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 campeo de al menos 43 parejas de cernícalo primilla, según el CSIC; destrucción del hábitat utilizado por el sisón; alteración sobre el águila-azor perdicera, 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 6220 zona subestépica de gramíneas y anuales de Thero-brachypodieta 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 cernícalo primilla, destruyendo la colonia que existía en dicha chimenea. El promotor indica que la demolición se ha 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 92/46/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 acojan 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 mas 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 40'58 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 une 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 afeción 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 afeción 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, ganga o alcaraván, entre otras.

El mantenimiento de la coherencia global de la Red Natura 2000, en lo que se refiere a la afeción 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 ganga 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 cernícalo 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 cernícalo primilla.

2.1.7 Construcción y mantenimiento de 4 bebederos que permitan la disponibilidad de agua para la ganga 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 mas 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 Zorras –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 requieran.

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.

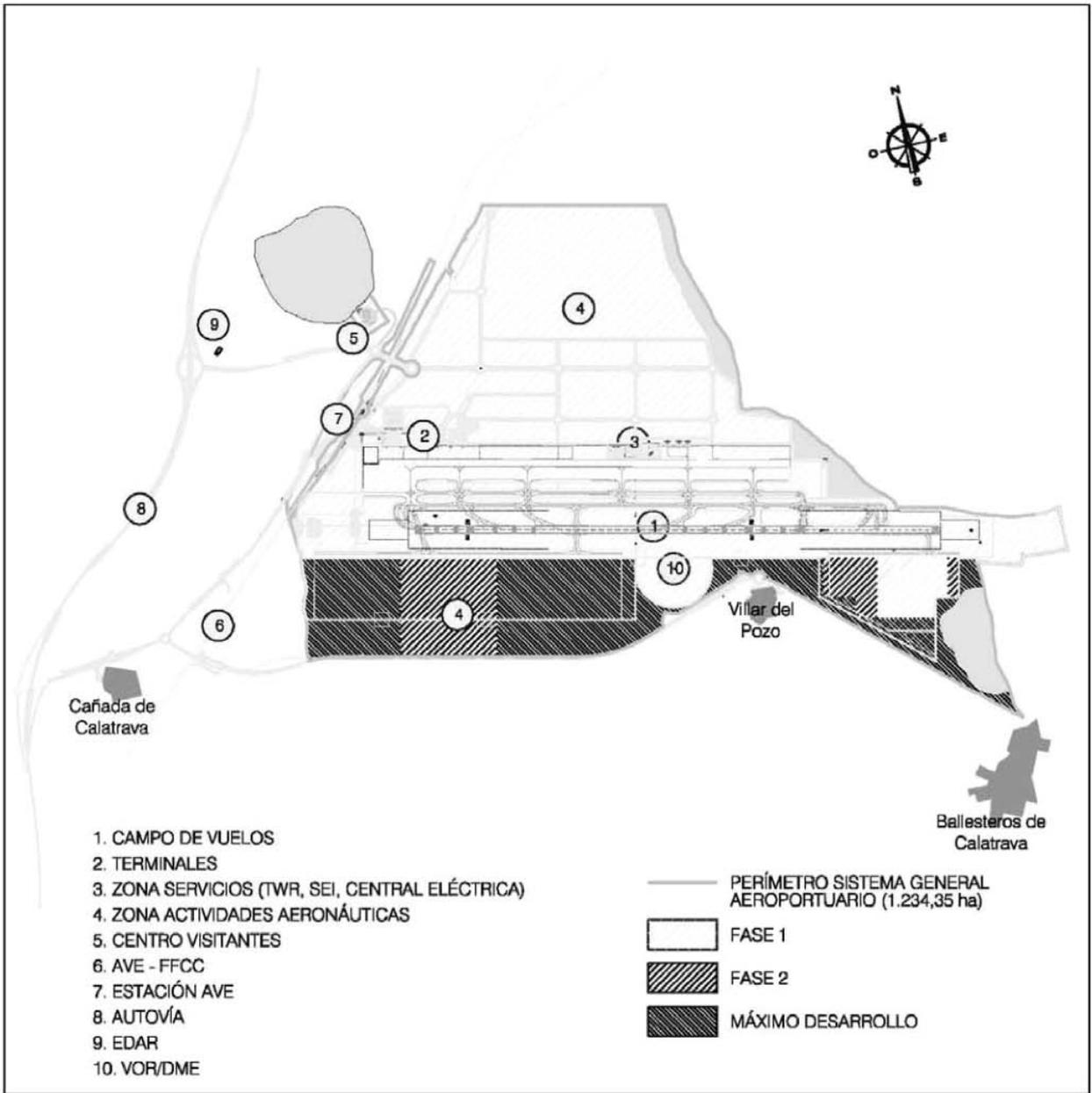
6. Teniendo en cuenta que, según la directiva 79/409/CEE, la compensación ha de ser de las mismas características en cuanto a aves y terrenos esteparios que los terrenos de la ZEPA afectados por el aeropuerto, una vez acordado con la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha para el ejercicio de su 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.

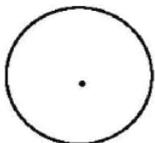
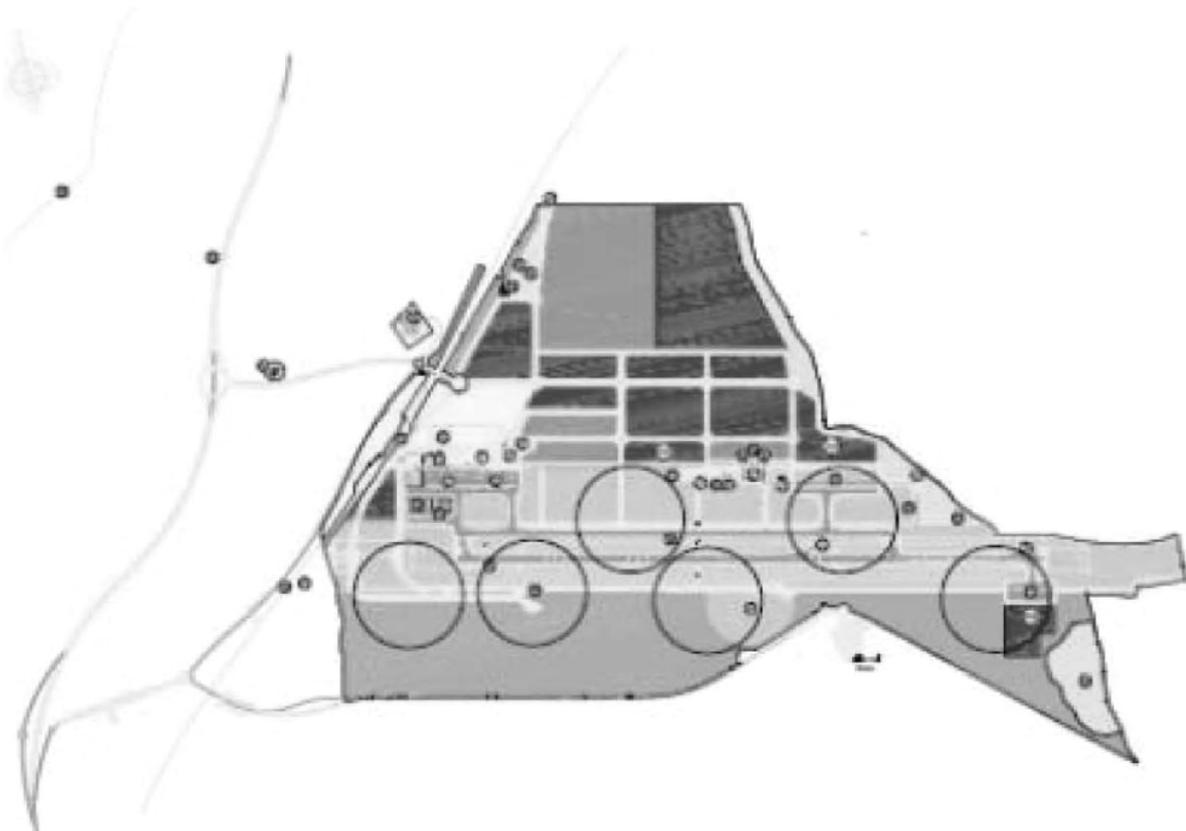
En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación 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 período 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 Aizpiri.

ANEXO 1
 APARTADO 3. DESCRIPCIÓN DE PROYECTO



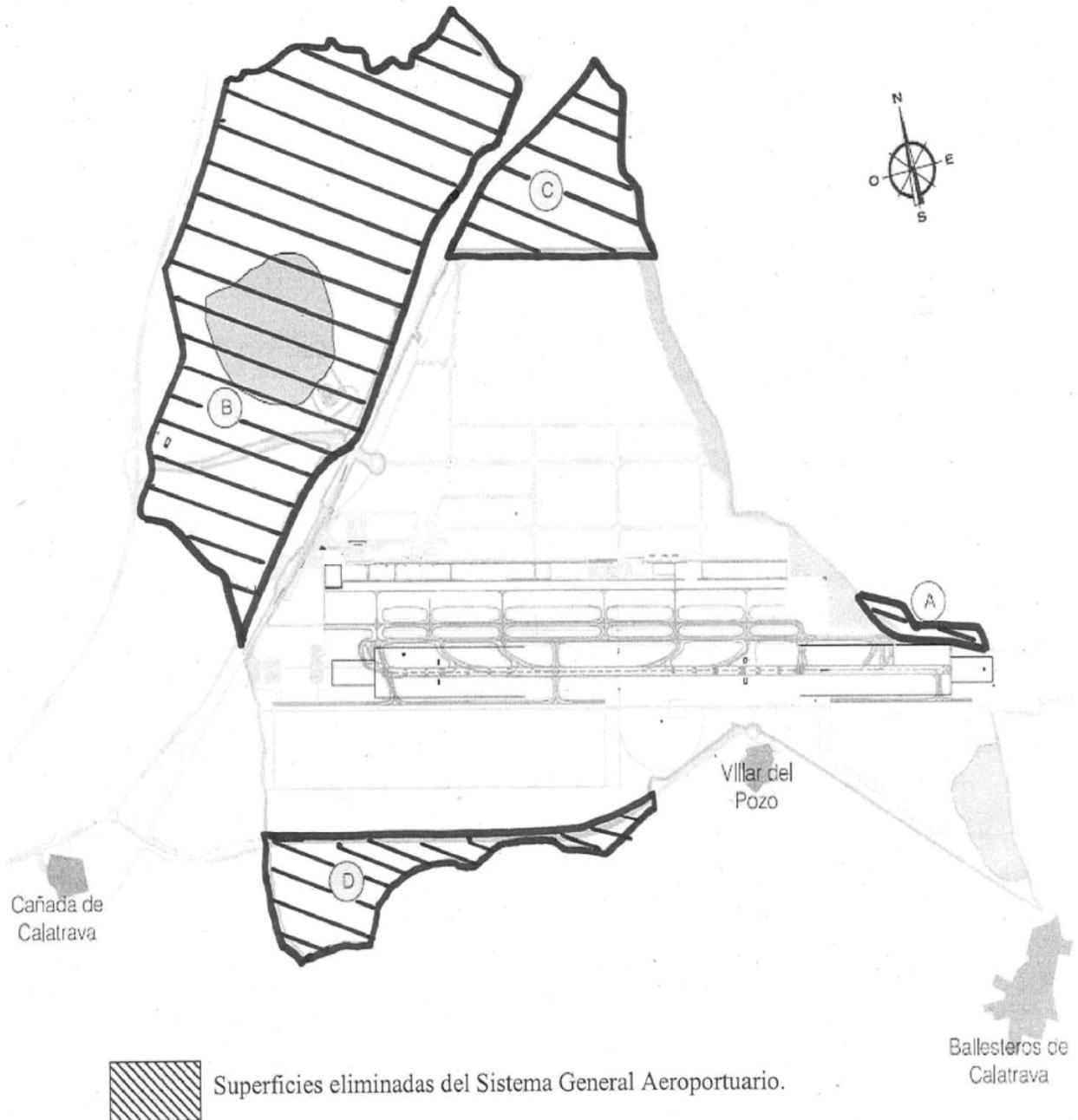
ANEXO 2**APARTADO 8.3: CONDICIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS.****2.Ámbito de aplicación de la cetrería.****PUNTOS “LANZADERA”:**

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 desalojo.

ANEXO 3

Apartado 8.3: CONDICIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS.

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



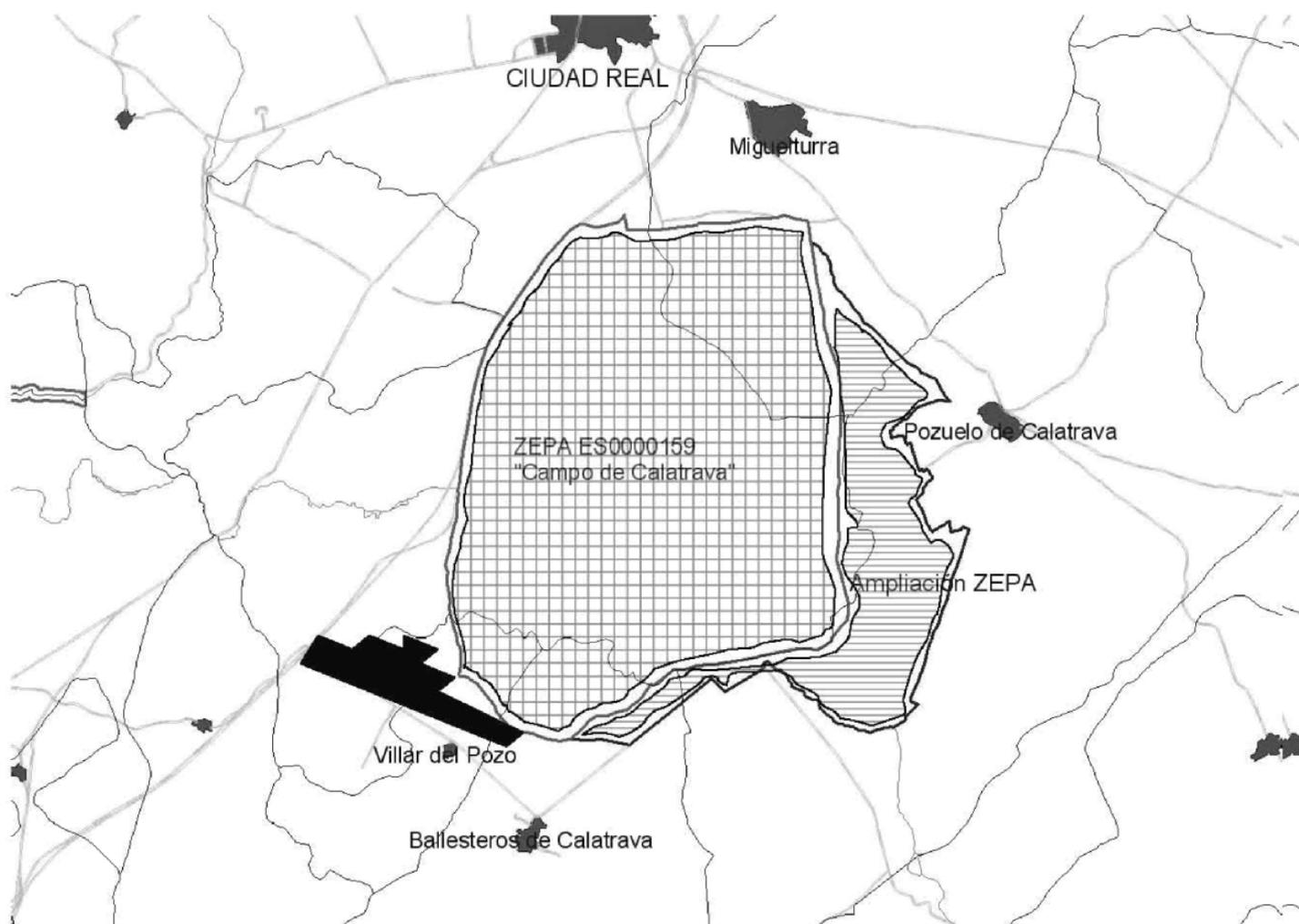
- A. 7 ha Ocupación ZEPA
- B. 500 ha (excepto 42,58 ha de accesos por carretera y ferrocarril, centro de visitantes y EDAR) del Subsistema de Actividades Aeroportuarias
- C. 90,42 ha del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.
- D. 65,36 ha del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.

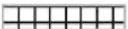
ANEXO 4

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 Zorreras-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 primillario 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 primillarios para la mejora del hábitat del cemicato primilla y gestión de terrenos adyacentes de cada primillario 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 Ampliacion

ANEXO 6

APARTADO 8.4.6

Posición Geográfica de la IBA 199 de Torrijos.

