



## R E S O L U C I Ó N

S/REF: S/REF  
N/REF: 2025/PNR87/000007  
ASUNTO: Resolución sobre adecuación del proyecto a Informe de impacto ambiental  
ORIGEN: E04865601 - Agencia Estatal de Seguridad Aérea  
DESTINATARIO: A86212420 – Aena, S.M.E., S.A.

Dirección de Planificación  
Aeroportuaria y Control Regulatorio  
Servicios Centrales, Aena, S.M.E., S.A.

### Resolución del Director de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea sobre adecuación del proyecto a Informe de impacto ambiental.

#### ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 27 de enero de 2023, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «DESDOBLAMIENTO DE LA RODADURA INTERNA PLATAFORMA FRENTE AL «NAT» EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ», remitida por Aena, S.M.E., S.A., como promotor, y respecto de la que Enaire (entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) ostenta la condición de órgano sustantivo.

SEGUNDO.- Con fecha 3 de octubre de 2023 se publica en el Boletín Oficial del Estado resolución de fecha 25 de septiembre de 2023 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se formula Informe de impacto ambiental del proyecto «Desdoblamiento de la Rodadura Interna Plataforma frente al «NAT» en el Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que resultan de la evaluación ambiental practicada, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales. Dichas condiciones son las siguientes:

*Toda la maquinaria móvil dispondrá de silenciadores para minimizar la generación de ruido y toda la maquinaria contará con el marcado CE, así como sus respectivas revisiones técnicas. Se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes.*

*Se procurará que todas las actividades de obra se realicen en horario diurno, con el fin de no sobrepasar los niveles nocturnos máximos de ruido permitidos. Para la realización de los trabajos en período nocturno, se solicitará permiso al director de obra, indicando su localización, duración, horarios de trabajo, descripción de las operaciones y tipo de maquinaria a emplear, así como una estimación de los niveles sonoros previsibles.*

*En las instalaciones o actividades que se deriven del desarrollo del proyecto, se evitará el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta, puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas.*

*Con objeto de evitar la proliferación de mosquito tigre (Aedes albopictus), deberán ponerse en marcha, durante la fase de obras, las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie. Esto mismo deberá considerarse para el diseño de los elementos del proyecto, evitando estructuras que puedan dar lugar al acúmulo de agua como consecuencia de la lluvia o el riego.*

*En la utilización de maquinaria y sistemas de riego y baldeo que para su funcionamiento utilicen agua con posibilidad de generar aerosoles, deberá contemplarse lo expuesto en el Real Decreto 487/2022, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis.*

*Se aplicarán riegos sobre las superficies de trabajo, pistas de circulación y accesos no pavimentados, las explanaciones, y todas las superficies expuestas al viento y a la desecación.*

*Si las actividades de la maquinaria hubieran de realizarse necesariamente en condiciones venteadas, deberán emplearse cortinas cortavientos.*

*Para evitar el transporte de barro y polvo en las conexiones con la red viaria local, se procederá a la limpieza previa de los camiones que salgan de la zona de obras (lavado de ruedas y bajos o extensión de capa de zahorra a la salida).*

*El firme de los caminos de acceso de nueva creación se realizará con materiales adecuados para limitar la emisión de polvo.*

*La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas.*

*Las actividades de restauración y revegetación se realizarán de forma subsecuente a las del movimiento de tierras como forma de disminuir la permanencia en el tiempo de superficies erosionables expuestas al viento.*

*Se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, que todos los vehículos y la maquinaria: presentan un correcto ajuste de los motores; la potencia se adecúa al trabajo a realizar; el estado de los tubos de escape es el correcto; se emplean catalizadores; la ITV es conforme y está en regla; cumple con el Reglamento (UE) 2016/1628.*

*Las instalaciones auxiliares de obra se localizarán junto a las actuaciones en el extremo noreste ocupando una superficie de 4.000 m<sup>2</sup>. Se establece el saladar de Agua Amarga como zona de exclusión donde queda prohibida la ubicación de cualquier tipo instalaciones auxiliares de obra. Se delimitarán zonas acotadas con la mayor concentración espacial posible para evitar la dispersión de los efectos de ocupación de estas instalaciones en el ámbito de las zonas afectadas por las obras. Se procederá a señalar y jalonar mediante bandas, estacas o cualquier otro elemento visible.*

*Los residuos generados, se gestionarán de acuerdo con el Real Decreto 952/97 sobre Residuos Peligrosos y la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.*

*Instalación de malla para el control de erosión y pérdida de finos, galvanizada plastificada, con geomanta adosada, galvanizada.*

*El material de préstamo deberá obtenerse, en todo caso, de canteras autorizadas de acuerdo con la legislación vigente, que cuenten con un plan de restauración.*

*Teniendo en cuenta que la actividad aeroportuaria se encuentra regulada en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, antes de realizar los movimientos de tierra deberá conocerse el estado de los suelos y otros materiales naturales que vayan a ser excavados con objeto de poder determinar si se encuentran o no contaminados. Una vez conocido el estado de los materiales se procederá a su correcta gestión según lo establecido en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos y suelos contaminados; Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición; Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquéllas en las que*

*se generaron, y el Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero. Los excedentes de materiales naturales excavados deben entregarse en una empresa registrada como Valorizador de Materiales Naturales Excavados.*

*Durante los movimientos de tierra se procederá a la retirada y acopio de la tierra vegetal con objeto de aprovecharla con posterioridad. Deberá ser almacenada en montículos sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros para evitar la pérdida de sus propiedades orgánicas y bióticas. El horizonte orgánico, el subsuelo y el recubrimiento estéril del suelo se apilarán por separado. Cuando el almacenamiento sea superior a 6 meses, se procederá a su abonado y siembra con leguminosas de las especies presentes en la zona para mantener sus características productivas.*

*Una vez finalizadas las obras, se dismantelarán todas las instalaciones temporales, se retirarán todos los elementos auxiliares de obra y se gestionarán los residuos, restituyendo la zona a su estado inicial. Para eliminar las consecuencias del movimiento de maquinaria y tránsito de vehículos de transporte, se realizará un laboreo de todos los suelos que hayan resultado compactados por este trasiego.*

*Las instalaciones de obra se ubicarán siempre fuera de zonas de interés hidrológico. La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando el desbroce de vegetación y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los cauces.*

*Las tareas de limpieza de la maquinaria de obra se realizarán, exclusivamente, en un sector acotado, situado en la zona de instalaciones auxiliares, que estará totalmente impermeabilizada y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales. En este caso, todo el perímetro estará dotado de una canaleta prefabricada de hormigón que dirige las aguas de lluvia, recogidas en la zona, hasta la balsa de decantación/sedimentación. Para poder proceder a este vertido de aguas al dominio público hidráulico el Adjudicatario de las obras deberá disponer previamente de la autorización de vertido pertinente, así como comprobar que las aguas objeto de vertido cumplen con los límites de carga contaminante definidos en la autorización de que disponga.*

*Durante las obras se instalará un contenedor para el lavado de canaletas de las hormigoneras. Una vez los sólidos hayan decantado, las aguas de lavado podrán verterse a suelo o cauce siempre que no se superen los límites establecidos en la autorización de vertido que deberá recabarse del Organismo competente en materia de aguas de forma preceptiva.*

*El campamento de obra se dotará de un sistema de saneamiento adecuado, dependiendo de su ubicación y tamaño, el saneamiento se podrá realizar mediante conexión a la red de aguas residuales del aeropuerto.*

*En fase de explotación tratamiento de las aguas pluviales de la plataforma mediante una planta separadora de hidrocarburos. Las aguas de escorrentía limpias procedentes del separador se incorporarán al actual canal de aguas pluviales y al drenaje general del sistema aeroportuario. Se comprobará la necesidad de recabar autorización de vertido en función de los parámetros de volumen y calidad del vertido, tras la ejecución del proyecto.*

*Se pavimentará la superficie estrictamente necesaria, y se adecuará el paquete de firmes proyectado para la correcta protección de los acuíferos existentes en el ámbito intervenido.*

*Con carácter previo al inicio de los trabajos, se deberá realizar una prospección sobre la flora presente con el fin de detectar la presencia de especies protegidas en la zona del proyecto y en sus inmediaciones. En caso de identificar especies protegidas, dicha circunstancia se pondrá en conocimiento de la Dirección*

*General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana quien, en su caso, establecerá las medidas necesarias al respecto.*

*La zona de acopios y el campamento de obra se ubicarán en el extremo noreste del recinto aeroportuario, anexo a la zona de actuación, la cual no posee prácticamente vegetación.*

*Con objeto de reducir las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, respetando tanto el periodo nocturno, como los periodos de cría de las especies de la zona.*

*Con carácter previo al inicio de los trabajos, se deberá realizar una prospección sobre la fauna presente con el fin de detectar la presencia de especies protegidas en la zona del proyecto y en sus inmediaciones. En caso de identificar especies protegidas, dicha circunstancia se pondrá en conocimiento de la Dirección General de Medio Natural y de Evaluación Ambiental de la Generalitat Valenciana quien, en su caso, establecerá las medidas necesarias al respecto.*

*Con anterioridad a la ejecución del nuevo banco de tubos para canalizaciones eléctricas, se deberá recabar del órgano gestor del espacio protegido Saladar d'Aigua Amarga autorización para la realización de obras en la Zona de Influencia del saladar.*

*En los taludes de terraplén y desmante se evitarán las morfologías regulares y los cortes rectos, de aspecto artificial. En las zonas de conexión de los taludes con el terreno natural se procurará suavizar las aristas tendiendo a dejarlas redondeadas con cambios de pendientes graduales.*

*La superficie del talud será revestida con un sistema que proteja al mismo frente a la erosión y pérdida de finos, reduzca a cero su mantenimiento y garantice la integración paisajística.*

*En los desmontes, se evitarán los canales paralelos a favor de pendientes producidas por los dientes de las palas al refinar los taludes, reduciendo así la posibilidad de aparición de cárcavas.*

*Se llevarán a cabo labores de control y seguimiento arqueológico de los trabajos de desbroce y movimiento de tierra de excavación, de acuerdo con la autorización del Ministerio de Cultura y Deporte.*

*Los resultados obtenidos en el PVA serán presentados ante el órgano sustantivo, como requiere la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. Se presentarán los siguientes informes derivados del plan de vigilancia ambiental:*

*– Previo al inicio de las obras sobre el cumplimiento de las prospecciones previas y el calendario de obra establecido.*

*– Informe de fin de obra, sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas durante la construcción.*

*Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web del MITECO, para cada una de las actuaciones previstas.*

*El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.*

TERCERO.- Con fecha 27 de enero de 2025 Aena, S.M.E., S.A. ha presentado ante esta Agencia la siguiente documentación en la que acredita la conformidad del proyecto «DESDOBLAMIENTO DE LA RODADURA INTERNA PLATAFORMA FRENTE AL «NAT» EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ» con los requisitos del Informe de impacto ambiental:

- Proyecto constructivo «DESDOBLAMIENTO DE LA RODADURA INTERNA PLATAFORMA FRENTE AL «NAT» EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ».
- Informe de adecuación ambiental del proyecto constructivo al informe de impacto ambiental.
- Nota informativa sobre la adecuación del proyecto constructivo «Desdoblamiento de la rodadura interna de la plataforma frente al «NAT» del aeropuerto Alicante-Elche Miguel Hernández» a su informe de impacto ambiental, en relación al material de préstamos.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

---

PRIMERO.- En base a las competencias recogidas en el artículo 9.1.m del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, esta Agencia ejerce las funciones como órgano sustantivo recogidas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

SEGUNDO.- Al ser un proyecto no sometido a normativa técnica aeronáutica se tramita de conformidad con lo recogido en el punto 2.c de la disposición Adicional Sexta del Estatuto de AESA.

TERCERO.- De conformidad con el punto 4 de la disposición adicional sexta del Estatuto de AESA, una vez concluida la evaluación de impacto ambiental y a los exclusivos efectos del ejercicio de las funciones de órgano sustantivo por esta Agencia, la Dirección de seguridad que corresponda resolverá sobre la adecuación del proyecto al Informe de impacto ambiental.

Por todo lo expuesto, la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil,

## RESUELVE

PRIMERO.- **HABILITAR** al promotor para proseguir con la tramitación del proyecto «DESDOBLAMIENTO DE LA RODADURA INTERNA PLATAFORMA FRENTE AL «NAT» EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE MIGUEL HERNÁNDEZ».

SEGUNDO.- Notificar la presente Resolución a la parte interesada, de conformidad con lo que establece el artículo 40 de la LPACAP.

Contra la presente resolución, que no pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso de alzada ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de la notificación de esta resolución, en los términos señalados en los arts. 112.1, 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que pueda ejercitarse, en su caso, cualquier otro recurso que se estime procedente.

EL COORDINADOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTOS

Fdo.: Carlos García Gutiérrez-Marcet

Por vacante de la Dirección de Aeropuertos y Seguridad de la Aviación Civil  
(designación por la Directora de AESA, de acuerdo con el artículo 13.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre)

Agencia Estatal de Seguridad Aérea