



1 ANTECEDENTES DEL AEROPUERTO

Como consecuencia de la progresiva 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.

El aeropuerto de Castellón fue declarado de Interés General según figura en la Orden FOM/509/2002, de 22 de Febrero, habiendo sido redactado un primer borrador de Plan Director a partir del cual se elaboró el Plan Especial correspondiente, que delimita las expropiaciones necesarias para el establecimiento del Sistema General Aeroportuario, y que fue aprobado el 27 de Julio de 2001 por el Coseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalitat Valenciana, según consta en la resolución incluida a continuación, en la que se incluye la condición de su



aprobación por parte de la autoridad administrativa del Ministerio de Fomento. El contenido de ambos Documentos se incluye a continuación:

CONTENIDO DE LA ORDEN DE DECLARACIÓN DEL AEROPUERTO COMO DE INTERÉS GENERAL:

Orden FOM/509/2002, de 22 de febrero, por la que se autoriza la construcción del aeropuerto de Castellón, se declara de interés general del Estado y se determina el modo de gestión de sus servicios. (Vigente hasta el 22 de abril de 2003)

La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece en su artículo 43 que las Corporaciones Locales podrán construir o participar en la construcción de los aeropuertos públicos, sometiéndose a las condiciones que previamente fije el hoy Ministerio de Fomento, y añade que, en su caso, dichas Corporaciones podrán conservar la propiedad de los mismos y participar en los resultados de su explotación en la forma que reglamentariamente se establezca.

La interpretación y aplicación de este precepto preconstitucional referido a todos los aeropuertos públicos ha de ponerse hoy en consonancia con lo determinado por la Constitución, cuyo artículo 149.1.20 reserva al Estado la competencia exclusiva sobre los aeropuertos de interés general, así como sobre el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo.

En desarrollo de la Ley sobre Navegación Aérea en esta materia, el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, determina las condiciones que ha de reunir un aeropuerto para ser calificado de interés general, los servicios a prestar en todo recinto aeroportuario, la gestión de los aeropuertos de interés general y el alcance de la prestación de los servicios aeroportuarios en función de la gestión del aeropuerto y de la existencia o no de un titular dominical del recinto aeroportuario distinto del Estado, la autorización para su construcción o apertura al tráfico, determinando las condiciones a que ha de ajustarse su calificación, la forma de gestión del mismo.

De acuerdo con lo establecido por el citado Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, la Diputación Provincial de Castellón ha formulado un proyecto de construcción de un aeropuerto en los términos municipales de Benlloch y de Villanueva de Alcolea, sobre terrenos calificados como de





reserva dotacional para la construcción de instalaciones aeroportuarias por el Plan especial promovido por la citada Diputación y aprobado por el Consejero de Urbanismo, Obras Públicas y Transportes de la Generalidad Valenciana el 27 de julio de 2001. Asimismo, ha solicitado su declaración como aeropuerto de interés general.

El proyecto de construcción del aeropuerto de Castellón y su declaración de interés general del Estado ha sido informado favorablemente por la Comisión Interministerial Defensa-Transportes (CIDETRA) en su reunión 6/01, de 19 de diciembre de 2001, y ha sido autorizado por los Ministros de Defensa y de Fomento, de acuerdo con lo dispuesto por el Decreto ley 12/1978, de 27 de abril. Asimismo, por Resolución de 22 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente (Boletín Oficial del Estado número 63, de 14 de marzo), se ha formulado declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón de la Diputación Provincial de Castellón, en la que se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa Benlloch-Villanueva de Alcolea, siempre y cuando se cumpla lo establecido en el estudio de impacto ambiental, así como las condiciones que la propia declaración expone.

En consecuencia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 43 de la Ley sobre Navegación Aérea, de acuerdo con lo establecido por el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, y haciendo uso de la facultad de avocación prevista en el artículo 14 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, resuelvo:

Primero.

Autorizar a la Diputación Provincial de Castellón la construcción del aeropuerto de Castellón sobre terrenos de titularidad no estatal reservados por el Plan especial aprobado el 27 de julio de 2001, en los términos municipales de Benlloch y de Villanueva de Alcolea.

El proyecto de construcción de aeropuerto recogerá las condiciones determinadas por la declaración de impacto ambiental formulada por Resolución de 22 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, y será previamente aprobado por el Ministerio de Fomento, que, una vez terminada su construcción, autorizará su apertura al tráfico civil.

Segundo.



Declarar al aeropuerto de Castellón 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 el Estado, bien directamente o bien a través de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

La Diputación Provincial de Castellón 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 Diputación Provincial de Castellón la titularidad del aeropuerto de Castellón 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.

Madrid, 22 de febrero de 2002.

CONTENIDO DE LA RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN DEL PLAN ESPECIAL:

RESOLUCIÓN de 27 de julio de 2001, del conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se aprueba definitivamente el plan especial para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de unas instalaciones aeroportuarias, promovido por la Diputación Provincial de Castellón, y se establece expresamente que, con independencia de la aprobación de este plan especial, la construcción de la instalación aeroportuaria va a exigir la previa autorización administrativa del Ministerio de Fomento. [2001/F8410] Visto el expediente relativo al plan especial para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de instalaciones aeroportuarias, promovido por la Diputación Provincial de Castellón, y de conformidad con los siguientes Antecedentes de hecho Primero. El Pleno de la Diputación Provincial de Castellón, en sesión de 26 de octubre de 1999, acordó exponer al público el denominado «Plan especial para la construcción de instalaciones aeroportuarias», abriendo para ello un



período de información al público que se llevó a cabo a partir de los anuncios publicados en el periódico El Mundo de 11 de noviembre de 1999 y en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana de 15 de noviembre de 1999. Transcurrido el período de información al público, el Pleno de la Diputación Provincial de Castellón aprobó provisionalmente el plan especial en sesión de 28 de diciembre de 1999. Posteriormente, mediante acuerdo del Pleno de la Diputación Provincial de 25 de enero de 2000 se examinaron y se desestimaron diversas alegaciones al plan recibidas con posterioridad al acuerdo plenario de 28 de diciembre de 1999. Mediante escrito de la Diputación Provincial de 27 de enero de 2000, que tuvo entrada en el Servicio Territorial de Urbanismo de Castellón el 2 de febrero de 2000, se solicitó de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes la aprobación definitiva del plan especial. El Servicio Territorial de Urbanismo de Castellón, con fecha 3 de febrero de 2000, solicitó informe de las siguientes administraciones: de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, del Ministerio de Medio Ambiente, de la Dirección Territorial de la Conselleria de Medio Ambiente, de la Oficina del Plan de Carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, del Ayuntamiento de Alcalà de Xivert, de Ayuntamiento de Vall d'Alba, del Ayuntamiento de Benlloch, del Ayuntamiento de Les Coves de Vinromà y del Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea. Mediante escrito de 6 de julio de 2001 la diputación provincial remitió al Servicio Territorial de Urbanismo un anexo al plan especial, el cual, según se indica «está previsto que sea sometido a su aprobación por el Pleno corporativo en la próxima sesión ordinaria que se celebrará el 24 de julio próximo». Finalmente, esta documentación ha sido aprobada por el Pleno de la diputación el 24 de julio de 2001. Segundo. El plan está formado por memoria y planos. Como anexo se acompaña el proyecto de construcción del aeropuerto. Tercero. Se han emitido los siguientes informes: El 9 de febrero de 2000, informe de la Oficina del Plan de Carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. El 22 de febrero de 2000, informe del Ayuntamiento de Vilanova d'Alcolea. El 8 de marzo de 2000 y en julio de 2001, informes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. El 22 de febrero de 2001, declaración de impacto ambiental de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente. Cuarto. La Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón, en sesión celebrada el día 26 de julio de 2001, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo: «1º. Informar favorablemente el plan especial para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de unas instalaciones aeroportuarias, promovido por la Diputación Provincial de Castellón. 2º. Elevar respecto del mismo propuesta de aprobación definitiva, declarando su compatibilidad con la ordenación urbanística, al conseller de Obras Públicas, Urbanismo y



Transportes.3º. Establecer expresamente que, con independencia de la aprobación de este plan especial, la construcción de la instalación aeroportuaria va a exigir la previa autorización administrativa del Ministerio de Fomento.»Fundamentos de derecho1. Se somete a aprobación definitiva de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes el denominado «Plan especial para la construcción de instalaciones aeroportuarias» tramitado por la Diputación Provincial de Castellón .En realidad, el plan especial aprobado provisionalmente por la Diputación Provincial de Castellón incluye en un solo documento tres figuras diferenciadas de plan especial previstas en el Reglamento de Planeamiento de la Comunidad Valenciana, aprobado por el Decreto 201/1998, de 15 de diciembre (en adelante RPCV):a. En primer lugar, es un plan especial de reserva de suelo del artículo 86.2.C del RPCV: se crea una reserva de suelo dotacional para la instalación del aeropuerto.b. Además, en segundo lugar, y de manera simultánea a la función anterior, es un plan especial de ordenación de usos del artículo 86.2.C del RPCV: no sólo se crea la reserva, sino que se regulan los usos concretos, con la previsión de las distintas zonas propias de un aeropuerto.c. Por último, y junto con las dos anteriores funciones, al mismo tiempo se tramita como plan especial el proyecto de obra pública de aeropuerto, con lo que estaríamos ante el supuesto de tramitación de un proyecto de obra pública como plan especial regulado en el artículo 81 de la Ley 6/1994, de 15 de noviembre, Reguladora de la Actividad Urbanística (en adelante LRAU) y en el artículo 170 del RPCV.A ello se añade, además, que el plan especial contiene un anexo sobre expropiaciones en el que se cita también el artículo 99 de la LRAU, precepto que prevé que mediante plan especial se pueda delimitar un área para legitimar en ella la expropiación de los terrenos. En cualquier caso, en el presente supuesto la calificación de suelo dotacional que comporta el plan especial determina que su aprobación definitiva implique la declaración de utilidad pública e interés social que va a posibilitar el inicio de la expropiación de los terrenos afectados. Por lo tanto, además de ese triple contenido a que nos referíamos, la aprobación del plan especial va a determinar también el que pueda ya iniciarse el procedimiento expropiatorio de los terrenos en los que va a situarse el aeropuerto.2. El artículo 37 de la LRAU establece que los planes especiales pueden ser promovidos por las distintas administraciones públicas cuando, para poder ejercer sus respectivas competencias sectoriales, precisen establecer nuevas determinaciones en la ordenación urbanística vigente. El artículo 43 de la Ley de 21 de julio de 1960, de Navegación Aérea, todavía vigente, establece que «las corporaciones locales podrán construir o participar en la construcción de los aeropuertos». De este precepto se deriva la competencia de la Diputación Provincial de Castellón para promover la construcción de la instalación



aeroportuaria que nos ocupa, lo que, a su vez, determina su competencia para promover también el plan especial que establezca las nuevas determinaciones urbanísticas que dicha instalación precise. De otro lado, el artículo 168.1.B) del RPCV establece que «la convocatoria de información al público y la aprobación provisional de los planes especiales formulados y tramitados por administración no municipal, corresponderá (...) al órgano que disponga la legislación reguladora de la entidad u organismo promotor del proyecto». De conformidad con esta normativa, el Pleno de la Diputación Provincial de Castellón es competente para acordar tanto el sometimiento de información al público como la aprobación provisional del presente plan especial. La tramitación del proyecto ha dado pleno cumplimiento a lo establecido en el artículo 38.2.B) y C) de la LRAU, por cuanto que, por un lado, el proyecto diligenciado ha estado expuesto al público tanto en los dos ayuntamientos afectados como en un local de la administración promotora del plan sito en la capital de la provincia y, por otro, se ha dado adecuada intervención a los ayuntamientos afectados, que han podido alegar cuanto han tenido por conveniente, sin que hayan efectuado reparo y objeción alguna a la aprobación del plan. 3. La documentación es correcta, conforme a lo que resulta de los artículos 27 y 81 de la LRAU y 91 y 170.1 del RPCV. 4. El objeto del plan especial es el establecimiento de las determinaciones urbanísticas necesarias para que sea posible la construcción de una instalación aeroportuaria promovida por la Diputación Provincial de Castellón en unos terrenos, actualmente clasificados como suelo no urbanizable, emplazados entre los términos municipales de Benlloch y Vilanova d'Alcolea. Tal y como se señala en el plan especial, la Diputación Provincial de Castellón adjudicó en sesión de 28 de abril de 1998 la asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón, tras lo que en sesión plenaria de 16 de noviembre de 1998 se aprobó el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón. Las obras incluidas en dicho proyecto tienen, según se indica en la memoria del plan especial, la consideración de servicio público y por lo tanto, para la ejecución de la obra (además de las otras autorizaciones sectoriales que resulten necesarias) es necesario verificar su compatibilidad con la ordenación urbanística y territorial. Puesto que el emplazamiento de las instalaciones aeroportuarias no está previsto en el planeamiento general de los municipios de Benlloch y de Vilanova d'Alcolea, se hace preciso complementar el proyecto de construcción con la documentación propia de un plan especial y tramitar esta documentación según lo previsto para esta figura de planeamiento en la legislación urbanística. 5. El artículo 12 de la LRAU establece, en su letra E, que uno de los cometidos de los planes especiales, complementando o incluso modificando el planeamiento general, es el de la creación o ampliación de reservas de suelo



dotacional. De otro lado, según el artículo 11 de la LRAU, los planes podrán prever reservas de suelo dotacional en suelo no urbanizable cuando sea conveniente para el mejor servicio público. Por último, el artículo 58.4 de la LRAU enumera, entre los distintos usos previstos dentro de las reservas de suelo dotacional público, el de infraestructuras. De todo ello se sigue la posibilidad legal de prever a través de un plan especial la creación de una reserva de suelo dotacional para la instalación del aeropuerto, ya que ello constituye una categoría de infraestructuras. De otro lado, el plan contiene las determinaciones necesarias para cumplir lo establecido 86 y concordantes del RPCV.6. Antes de continuar nuestro análisis resulta obligado determinar con precisión el alcance del acto aprobatorio del plan especial y su conexión con el ejercicio de otras competencias concurrentes en materia de aeropuertos cuya titularidad pertenece a otras administraciones distintas de la urbanística. El artículo 149.1.20 de la Constitución establece que es competencia exclusiva del estado la relativa a los «aeropuertos de interés general», así como también el «control del espacio aéreo» y el «tránsito y transporte aéreo». De otro lado, el artículo 31.9 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana, en relación con el artículo 148.1.3 de la Constitución, establece la competencia exclusiva de la comunidad autónoma sobre «ordenación del territorio y urbanismo». Además, existen otras competencias que pueden incidir sobre la materia, como puede ser la medioambiental. Tal y como ha señalado el Tribunal Constitucional (por ejemplo, en su sentencia 40/1998, de 19 de febrero), el constituyente ha previsto la coexistencia de títulos competenciales con incidencia sobre un mismo espacio físico, por lo que la atribución de una competencia sobre un espacio físico determinado no impide necesariamente que se ejerzan otras competencias en ese espacio, siendo esta convergencia posible cuando, incidiendo sobre el mismo espacio físico, dichas competencias tienen distinto objeto jurídico. Es precisamente esta posibilidad de concurrencia de títulos competenciales lo que obliga a buscar fórmulas que, en cada caso, permitan su concreta articulación. La competencia sobre ordenación del territorio tiene, precisamente, la finalidad de que su titular pueda formular una política global para su territorio, con la que se trata de coordinar las actuaciones públicas y privadas que inciden en el mismo y que, por ello, no pueden ser obviadas por las distintas administraciones, incluida la estatal. Por otro lado, las competencias de que es titular el estado, si bien no persiguen de forma directa la ordenación del territorio, sí implican una disposición sobre determinadas porciones del mismo que viene a condicionar la capacidad de decisión de las comunidades autónomas. Según el Tribunal Constitucional, al objeto de integrar ambas competencias, se debe acudir, en primer lugar, a fórmulas de cooperación: el principio de colaboración entre el estado y las



comunidades autónomas está implícito en el sistema de autonomías. Es posible, sin embargo, que estos cauces resulten en algún caso insuficientes para resolver los conflictos que pudieran surgir. Para estos casos, el Tribunal Constitucional ha señalado que la decisión final corresponderá al titular de la competencia prevalente y que el estado no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de una competencia, aunque también sea exclusiva, de una comunidad autónoma. La atribución a las comunidades autónomas de la función ordenadora del territorio no puede entenderse en términos tan absolutos que elimine o destruya las competencias que la propia Constitución reserva al estado, aunque el uso que éste haga de ellas condicione necesariamente la ordenación del territorio. Debe tenerse en cuenta que, en última instancia, cuando la Constitución atribuye al estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace un interés general, interés que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas. Esto sólo será así cuando la competencia se ejerza de manera legítima: es decir, cuando la concreta medida que se adopte encaje, efectivamente, en el correspondiente título competencial, cuando se haya acudido previamente a cauces cooperativos para escuchar a las partes afectadas, cuando la competencia autonómica no se limite más de lo necesario, etc. En concreto, y para la materia de los aeropuertos, el Tribunal Constitucional ha señalado en su sentencia 68/1984, de 11 de junio, que todo tipo de aeropuerto, sea o no de interés general, precisa de una autorización estatal, pues «cualquier aeropuerto, sea cual sea su calificación, genera algún tráfico que incide sobre la estructuración y ordenación del espacio aéreo», por lo que «la competencia sobre el control de éste conlleva la necesidad de controlar el número, ubicación y características de todo tipo de aeropuertos, sean quienes sean los titulares de las diversas competencias sobre los mismos». Esta sentencia vino a confirmar la constitucionalidad del Real Decreto 2.858/1981, de 27 de noviembre, que atribuye a la actual Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento la competencia para otorgar la autorización de «todo proyecto de aeropuerto, modificación estructural u operativa del mismo o la transformación de un aeródromo en aeropuerto». Así, como luego se analizará con más detalle, la aprobación urbanística del plan especial lo será sin menoscabo del ejercicio por el estado de sus competencias en materia de aeropuertos, por lo que los efectos de la aprobación del plan especial se limitarán al establecimiento de las determinaciones necesarias para que sea posible urbanísticamente la construcción de la instalación aeroportuaria, sin que su aprobación equivalga a la aprobación del aeropuerto. 7. Como ya se ha apuntado en el fundamento anterior, la instalación del aeropuerto tiene una dimensión medioambiental, la cual se



concreta en la sujeción de este tipo de actuaciones a la previa declaración de impacto ambiental. Concretamente, el anexo del Real Decreto Legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, somete a declaración de impacto ambiental la construcción «de aeropuertos con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud mayor o igual a 2.100 metros y aeropuertos de uso particular», entendiéndose por aeropuerto, como precisa el punto 7 del anexo 1 del reglamento estatal de la Ley de Impacto Ambiental (aprobado por el Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre) «el área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves». Asimismo, la Ley valenciana 2/1989, de 3 de marzo, sujeta en su anexo a declaración de impacto ambiental la construcción de «aeropuertos y helipuertos que no sean de interés general y aeropuertos de uso particular», lo que se reitera después en el anexo I.8.b) del reglamento de aplicación de la Ley, aprobado por el Decreto 162/1990, de 15 de octubre. La competencia sustantiva para otorgar la autorización administrativa del aeropuerto, como ya se ha dicho, corresponde en este caso al estado. El artículo 4 del reglamento estatal de la Ley de Impacto Ambiental, aprobado por el Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre, establece que a los efectos del citado reglamento (y, por consiguiente, a efectos de determinar cuál es la administración competente para dictar la declaración de impacto ambiental) «se considera órgano administrativo de medio ambiente el que ejerza estas funciones en la administración pública donde resida la competencia sustantiva para la realización o autorización del proyecto». Este precepto reglamentario ha sido expresamente declarado conforme con el sistema constitucional de reparto de competencias por la sentencia del Tribunal Constitucional 13/1998, de 22 de enero, la cual indica que «es conforme con el orden constitucional de competencias que la normativa impugnada confíe la evaluación del impacto ambiental a la propia administración que realiza o autoriza el proyecto de una obra, instalación o actividad que se encuentra sujeta a su competencia, a tenor del bloque de constitucionalidad». Así, la declaración de impacto ambiental en el caso de un aeropuerto ha de ser emitida por la administración del estado. Mediante Resolución de 22 de febrero de 2001 (publicada en el Boletín Oficial del Estado de 14 de marzo de 2001) la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente ha formulado la declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de construcción de las instalaciones aeroportuarias de Castellón de la Diputación Provincial de Castellón. Esta resolución señala que «examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el proyecto, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa Benlloch-Vilanova d'Alcolea, siempre y cuando se





cumpla lo establecido en el estudio de impacto ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen» en la propia resolución. Y en ese sentido la resolución incorpora una serie de condiciones a cumplir en la construcción y ejecución del aeropuerto, relativas a la protección de la avifauna, el mantenimiento de la permeabilidad territorial, la protección del sistema hidrológico, la prevención del ruido, la protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, la localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares, la defensa contra la erosión y recuperación ambiental e integración paisajística. Todas estas condiciones deberán ser cumplidas en la ejecución de la instalación aeroportuaria. 8. El Real Decreto 2.858/1981, de 27 de noviembre, atribuye a la actual Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento la competencia para otorgar la autorización «de todo proyecto de aeropuerto, modificación estructural y operativa del mismo o la transformación de un aeródromo en aeropuerto». Se plantea, por lo tanto, la cuestión de la relación entre la aprobación urbanística del plan especial y la autorización estatal del aeropuerto, en concreto si la primera puede efectuarse antes de que se produzca la segunda. Como ya se ha indicado con anterioridad, tratándose de la construcción de un aeropuerto, la competencia sustantiva para la autorización del proyecto ha de entenderse que corresponde a la administración del estado, en virtud de la competencia derivada del artículo 149.1.20 de la Constitución. El plan especial que ahora se examina no tiene como objeto autorizar la construcción de un aeropuerto, sino únicamente establecer las determinaciones urbanísticas y de ordenación territorial necesarias para que, de ser autorizado el aeropuerto por la administración competente para ello, el mismo no encuentre obstáculo a su ejecución por motivos de la aplicación de la legislación urbanística y de ordenación territorial. Es por ello por lo que el plan especial califica los terrenos donde se tiene previsto la construcción del aeropuerto como suelo dotacional, con lo que se producen los efectos previstos por la legislación urbanística para dicha calificación y se garantiza que, cuando pueda ejecutarse el aeropuerto, el mismo esté previsto en el planeamiento urbanístico, lográndose así la plena integración de la actuación en dicho planeamiento. Una vez delimitado el verdadero alcance del plan especial, no parece que deba existir obstáculo a su aprobación definitiva incluso antes de la aprobación estatal de la construcción del aeropuerto. En este sentido, la solución a la cuestión planteada habrá de ser la misma que en el resto de suelos dotacionales previstos en el planeamiento urbanístico, en los que la previsión por el plan de la dotación suele ser anterior a la aprobación por la administración en cada caso competente de la construcción que ha de situarse sobre ella (por ejemplo, en el caso de nuevos viales, de colegios, centros de salud, hospitales, etc.). En todos estos casos la previsión de la



existencia de la dotación por el planeamiento suele anticiparse a la aprobación final por la administración competente, en el ejercicio de sus competencias, de la construcción de la obra o instalación pública de que se trate. En el procedimiento de aprobación definitiva del plan especial la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, aplicando el principio de colaboración y cooperación en el ejercicio de competencias concurrentes a que se refería la sentencia del Tribunal Constitucional antes citada, ha ofrecido en todo momento adecuada intervención a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, para evitar así interferencias en el ejercicio de sus respectivas competencias. De este modo, si el expediente de aprobación del plan se remitió por la diputación provincial para su aprobación definitiva el 2 de febrero de 2000, el 3 de febrero de 2000 el Servicio Territorial de Urbanismo de Castellón solicitó de la Dirección General de Aviación Civil que mantuviese informado al servicio territorial «del estado de tramitación del procedimiento autorizatorio instado por la Diputación Provincial de Castellón, así como que se le notifique en su momento, la resolución final que se adopte por parte de esa dirección general». La Diputación Provincial de Castellón tenía ya entonces solicitada la aprobación estatal del aeropuerto, solicitud que se había efectuado con anterioridad a la aprobación del plan especial, por lo que parecía que dicha autorización iba a ser anterior a la aprobación del plan. Es por ello por lo que en el citado escrito de 3 de febrero de 2000 se le decía a la Dirección General de Aviación Civil que «en principio la aprobación definitiva autonómica del citado plan especial ha de ser posterior a la autorización estatal del aeropuerto». La Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento emitió con fecha 8 de marzo de 2000 un informe en el que señalaba lo siguiente: «Con relación a su escrito referenciado de fecha 3 de marzo del pasado mes de febrero, le comunico que esta dirección general se da por enterada de su decisión de no aprobar el plan especial para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de instalaciones aeroportuarias, tramitado por la Diputación Provincial de Castellón, mientras que dicho proyecto de aeropuerto no cuente con la autorización estatal. En cuanto al estado de tramitación en que se encuentra la tramitación de este asunto, le comunico que este proyecto aún no ha sido informado por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (CIDETRA), y tampoco cuenta todavía con la preceptiva declaración de impacto ambiental». Emitida el 22 de febrero de 2001 la preceptiva declaración de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, la cual se consideraba en todo caso necesaria con carácter previo a la aprobación urbanística del plan especial, y dado el tiempo transcurrido, se ha vuelto a plantear la posibilidad de continuar con la tramitación del plan especial sin esperar a la aprobación estatal del aeropuerto. Así las cosas, por escrito de 31 de





mayo de 2001 (recibido el 5 de junio) el Servicio Territorial de Urbanismo informó a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento sobre el estado de tramitación del plan especial y, tras recordar los antecedentes a los que nos hemos referido, se señaló lo siguiente: «El plan especial a que nos estamos refiriendo tiene como objeto el calificar unos terrenos como suelo dotacional (instalaciones aeroportuarias), ello a los efectos de poder iniciar la expropiación de los terrenos afectados y de incorporar la actuación en el ordenamiento urbanístico. Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido, dado que ya se ha emitido la preceptiva declaración de impacto ambiental, y con el objeto de no retrasar más la aprobación del plan, esta conselleria podría continuar la tramitación del plan especial hasta su aprobación definitiva, aun antes de que el aeropuerto fuese aprobado por el estado. En tal caso, la aprobación autonómica del plan especial implicaría la creación de la reserva de suelo dotacional (lo que permitiría el procedimiento expropiatorio), si bien se haría constar expresamente en el acuerdo que no podría comenzar en ningún caso la construcción del aeropuerto hasta que el mismo fuera aprobado por el Ministerio de Fomento. De conformidad con ello, se le ofrece a esa dirección general la posibilidad de que, en el plazo de 15 días, pueda pronunciarse sobre si existe algún inconveniente en que pueda continuarse la tramitación autonómica del plan especial hasta su aprobación definitiva, aun antes de la aprobación estatal del aeropuerto. De igual modo, se le ofrece la posibilidad de que pueda informar sobre cuantos extremos considere oportunos en relación con este expediente». Como consecuencia de ello, la Subdirección General de Sistemas de Navegación Aérea y Aeroportuarios mediante escrito remitido el 11 de julio de 2001 ha comunicado lo siguiente: «En relación con el plan especial Aeropuerto de Castellón, le comunico que, en principio, desde el punto de vista de la Dirección General de Aviación Civil, no se aprecia inconveniente alguno para la aprobación del citado plan especial, dado que su objeto es la calificación como suelo dotacional de los terrenos necesarios para las futuras instalaciones aeroportuarias. No obstante, la anterior afirmación debe entenderse sin perjuicio de los requerimientos físicos, espaciales, técnicos y operativos que, en su caso, imponga la resolución por la que se autorice el Aeropuerto de Castellón, la cual no ha sido emitida todavía por esta dirección general». De este modo, y en atención a todas las consideraciones antes efectuadas, es posible la aprobación del plan especial urbanístico aun antes de la aprobación estatal de la construcción del aeropuerto. Como ya se ha dicho, tal aprobación lo es a los efectos urbanísticos y de ordenación territorial que se han citado, sin que equivalga a la autorización administrativa de la construcción del aeropuerto, puesto que tal autorización habrá de obtenerse del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, la puesta en marcha de



la instalación aeroportuaria va a exigir la previa autorización de dicho ministerio.9. El día 9 de febrero de 2000 se emitió un informe por parte de la Oficina del Plan de Carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. En este informe se señalaba lo siguiente:«Las instalaciones aeroportuarias que se pretenden afectarán significativamente al tráfico actual de la zona, especialmente a la circulación de la CV-10 y CV-152, de titularidad autonómica y provincial respectivamente. La IMD de la CV-10 se encuentra en torno a los 3.700 veh/día (1997).De acuerdo con la documentación aportada, el acceso a las instalaciones se pretende realizar a través de una intersección (glorieta), en el actual encuentro de las dos vías mencionadas anteriormente El nudo de encuentro con la CV-10, CV-152 y el propio acceso, debe resolverse mediante un enlace, de acuerdo con la legislación sectorial aplicable: Primero. La IMD esperada en la CV-10 superará 5.000 veh/día, intensidad encima de la cual el Reglamento General de Carreteras (RD 1.812/1994) prohíbe los giros a la izquierda. Segundo. De acuerdo con las actuaciones que esta conselleria realizará en la citada vía, la CV-10, en el tramo considerado, está concebida funcionalmente como una vía rápida, de forma que la resolución del nudo debe obligatoriamente resolverse mediante enlace, de acuerdo con el apartado 8.1 de la Instrucción de Carreteras 3.1 sobre Trazado (Orden de 27 de diciembre de 1999, BOE 02.02.2000).Considerando lo expresado en los apartados anteriores, cabe estimar desfavorablemente el presente informe, debiéndose realizar un análisis pormenorizado del tráfico generado por la actividad (intensidades, movimientos, tipología, capacidad...) acometer un diseño de la conexión de acuerdo con los criterios establecidos y con los resultados del análisis realizado». Tras este informe de la Oficina del Plan de Carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, la Diputación Provincial de Castellón ha elaborado un anexo al plan especial en el que, entre otras cosas, se establece una reserva viaria con un diámetro de 500 metros en el nudo de encuentro de la CV-10 y la CV-152, lo cual permite que, en su momento, pueda diseñarse un enlace según los criterios manifestados por el citado informe. Este acceso se establecerá por la diputación provincial de acuerdo con la Oficina del Plan de Carreteras de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. De este modo, no existe, en este aspecto, impedimento a la aprobación definitiva del plan especial.10. El artículo 170.4 del RPCV establece que recibido el proyecto básico tramitado como plan especial, «la conselleria competente en materia de urbanismo puede declararlo compatible con la ordenación urbanística, bien sea porque no la modifica o porque se resuelve modificarla asumiendo en ella el proyecto de nueva obra pública. En el último caso se comprobará la coherencia del modelo territorial y urbanístico resultante y





la suficiencia de los documentos urbanísticos que se adjunten al proyecto para expresar la nueva ordenación». La declaración de conformidad urbanística que la aprobación de este expediente comporta es independiente del resto de autorizaciones que la obra pueda necesitar en virtud de la aplicación de la legislación sectorial, dado que tal declaración lo es exclusivamente a los efectos de la legislación urbanística. Por lo tanto, y como ya se ha señalado con anterioridad, la puesta en funcionamiento de la instalación aeroportuaria no va a ser posible sin obtener la previa autorización de la Dirección General del Ministerio de Fomento. De otro lado, debe igualmente señalarse que, en el ámbito del plan especial, éste supone la plena adaptación de las determinaciones de los planeamientos generales afectados a lo dispuesto en la LRAU, por lo que, en el referido ámbito, se ha de tener por producida su homologación sectorial a la referida ley. Procede, en definitiva, aprobar definitivamente el plan especial.11. Ha de examinarse, por último, cuál es el órgano autonómico competente para la aprobación definitiva de este plan especial complementario, cuestión que merece un análisis detallado, por la circunstancia de ser un plan tramitado por la diputación provincial y que afecta a dos municipios de menos de 50.000 habitantes. Según el artículo 8.a) del Reglamento de los Órganos Urbanísticos de la Generalitat Valenciana, aprobado por el Decreto 77/1996, de 16 de abril, el director general de Urbanismo y Ordenación Territorial es competente para «formular y elevar propuestas razonadas sobre la aprobación definitiva de planes a los órganos competentes de la Generalitat Valenciana». A su vez, el artículo 9.1 señala que el director general «podrá someter su propuesta a previo dictamen de la Comisión Territorial de Urbanismo» y que «si el dictamen se refiere a un municipio de menos de 50.000 habitantes, tendrá directamente efectos de resolución ejecutoria», mientras que «en los demás casos el dictamen sólo tendrá efectos informativos y de trámite». Finalmente, según el artículo 6.d) del reglamento corresponde al conseller «aprobar definitivamente los instrumentos de planeamiento (...) salvo las excepciones reguladas en los artículos 5.b) (planes de acción territorial) y h) (declaraciones de interés comunitario extraordinarias) y 9.1 del reglamento». De lo anterior se deduce que si el director general somete el asunto al dictamen de la Comisión Territorial de Urbanismo, la comisión es el órgano competente para acordar la aprobación definitiva si el plan «se refiere a un municipio de menos de 50.000 habitantes», mientras que «en los demás casos» (esto es, si el plan no se refiere a un municipio de menos de 50.000 habitantes) tras el informe de la comisión la aprobación definitiva corresponderá al conseller. El plan especial complementario que se examina afecta a dos municipios (Vilanova d'Alcolea y Benlloch), por lo que no puede decirse que se refiera a «un municipio de menos de 50.000 habitantes». Por lo tanto, debe concluirse que la aprobación definitiva del



plan especial corresponde al conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. Vistos los preceptos legales citados y demás de general y pertinente aplicación, resuelvo: Primero Aprobar definitivamente el plan especial para la calificación de terrenos de reserva dotacional para la construcción de unas instalaciones aeroportuarias, promovido por la Diputación Provincial de Castellón. Segundo Establecer expresamente que, con independencia de la aprobación de este plan especial, la construcción de la instalación aeroportuaria va a exigir la previa autorización administrativa del Ministerio de Fomento. La presente resolución entrará en vigor el mismo día de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana. Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso administrativo, ante la sala de lo contencioso del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente a la notificación o publicación de la misma, de conformidad con lo previsto en el artículo 10 y 46 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contenciosa Administrativa, de 13 de julio de 1998. Todo ello, sin perjuicio de que pueda ejercitar cualquier otro recurso que estime oportuno.

La presente modificación del mencionado borrador del Plan Director responde al interés de adaptar el Desarrollo Previsible a previsiones de tráfico actualizadas, **manteniendo el espíritu del Plan Director y del Proyecto de las Instalaciones Aeroportuarias de Castellón y conservando las bases generales definidas en el Plan Especial.**

La propuesta de Máximo Desarrollo se mantiene como en el mencionado borrador del Plan Director y el Plan Especial, ya que no se considera que se hayan modificado sustancialmente las hipótesis de partida.

En cuanto a la Zonificación interna, se presta especial atención a lo que se denomina Zona de Actividades Complementarias, actividades de segunda y tercera líneas a desarrollar dentro del marco del Subsistema de Actividades Aeroportuarias.





1.1 Marco Legal Existente

De acuerdo al Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, modificado por el artículo 101 de la Ley 53/2002 de 30 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, 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 calificados 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.



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 estas 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 Ordenes 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 periodo 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 periodo 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 que realice Aena dentro del sistema general aeroportuario deberán adaptarse al plan especial de ordenación del espacio aeroportuario o instrumento equivalente. Para la constatación de este





requisito, 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 apartado 2 de este artículo, las obras que realice Aena en el ámbito aeroportuario deberán ser conformes con el Plan Director del Aeropuerto.

Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito aeroportuario y su zona de servicio por Aena 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 sostenerse 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 y 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.



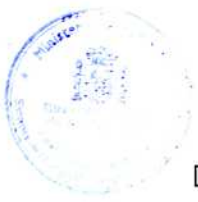
Disposición adicional segunda. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

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 aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial pactado 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 el plazo de un mes, transcurrido el cual y un mes más en 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 aceptara 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

1.2 Declaración de Impacto Ambiental

A continuación se añade la Resolución Publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) de día 22 de Febrero de 2001 por parte de la Secretaría de





Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de Construcción de las Instalaciones Aeroporturias de Castellón de la Diputación de Castellón.

"El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, 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, 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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Diputación Provincial de Castellón remitió, con fecha 15 de abril de 1999, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del Proyecto de Construcción de las Instalaciones aeroporturias de Castellón, con objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció, a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del Proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de agosto de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Diputación Provincial de Castellón y a la Dirección General de Aviación Civil de las respuestas recibidas.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió el Estudio de Impacto Ambiental a trámite de Información pública, mediante anuncio en el "Boletín Oficial del Estado", de 22 de marzo de 2000, así como en el "Diario Oficial de la Generalidad Valenciana" de 7 de abril de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 17 del Reglamento.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor del proyecto de las alegaciones presentadas y con fecha 4 de julio de 2000 el citado promotor remitió a esta Dirección General un informe que contiene sus consideraciones sobre dichas alegaciones.

Como consecuencia del resultado de la información pública, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor del proyecto información complementaria relacionada con la situación del





aguilucho cenizo ("Circus pygargus") en el entorno del emplazamiento previsto para las instalaciones aeroportuarias.

Finalmente, con fecha 2 de noviembre de 2000, la Diputación Provincial de Castellón, promotor del proyecto, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un informe conteniendo la información complementaria solicitada.

El anexo II incluye los datos esenciales del Proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental.

El anexo IV es un resumen del resultado del trámite de Información Pública.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el "Proyecto de construcción de las Instalaciones Aeroportuarias de Castellón".

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada y estudiadas las soluciones propuestas en el Proyecto, se considera que la opción ambientalmente más favorable es la denominada Alternativa Benlloch-Villanueva de Alcolea, siempre y cuando, se cumpla lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental, así como las condiciones que a continuación se exponen:

1. Protección de la avifauna

Dado que en el territorio donde se pretende desarrollar el proyecto está presente, entre otras especies, el aguilucho cenizo ("Circus pygargus"), especie catalogada de "vulnerable" en el Catálogo Nacional de Especies amenazadas, se llegará a un acuerdo, por parte del promotor, con la autoridad competente de la Comunidad Autónoma Valenciana, en cuanto a las actuaciones a realizar en lo relativo a la Conservación, y en su caso, la protección de su hábitat, según lo establecido en el artículo 31.4 y 31.6 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios naturales y de la Flora y Fauna Silvestre. Con este mismo fin, en la ejecución de las obras se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones, siempre y cuando sean compatibles con lo que, en su caso, establezca en este sentido la Comunidad Autónoma:



1.1 Ocupación de terrenos: Para favorecer la cría de la especie en este ámbito territorial, dominado por la garriga, se conservará en su estado actual la mayor superficie posible, manteniendo para ella la función de "área de alimentación" que ahora representa. Para no ocupar, durante la ejecución de las obras, más terreno que el previsto y definido en el proyecto para la ubicación de las instalaciones aeroportuarias, se delimitará su perímetro mediante jalones y balizas llevando a cabo dentro de esos límites la obtención y compensación de todos los materiales necesarios para la construcción de las pistas.

1.2 Época de actuación: Durante el período de cría del aguilucho cenizo, conforme se establece en el artículo 26.4 de la Ley 4/1989, antes citada, no se desarrollarán actividades molestas ni ruidosas, motivadas por la construcción del aeropuerto o por las infraestructuras a él asociadas, necesarias para su explotación. En concreto no se realizarán desbroces, excavaciones, movimientos de tierras ni voladuras, en el plazo comprendido, en todo caso, entre el 25 de marzo y el 15 de septiembre.

1.3 Inventario de la población de aguiluchos: La presencia del aguilucho cenizo en la zona es consecuencia, entre otras circunstancias, de la capacidad productiva del espacio dominado, como se ha mencionado anteriormente, por el matorral de garriga. Para minimizar la incidencia de las obras sobre esta formación vegetal y su consiguiente repercusión sobre la abundancia de la especie es necesario partir del conocimiento del grado de ocupación actual, distribución territorial y evolución anual.

En este sentido, se realizará un inventario de la presencia de parejas reproductoras antes de iniciar las obras. De igual forma, durante su ejecución, cada primavera, se censará la población nidificante y la productividad del área donde nidifica y campea el aguilucho cenizo.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación del aeropuerto, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, de acuerdo con lo dispuesto en el Estudio de Impacto Ambiental, poniendo especial atención a la Vía Augusta y a la Vía Pecuaria interceptada (Colada de los caminos de Oropesa y Balsaenchil), garantizando las condiciones que permitan el paso de ganado por ellas y su seguridad respecto al tráfico de las vías de acceso al aeropuerto.

Se restituirán todos los caminos y carreteras afectados por la obra. En concreto, el proyecto constructivo contemplará las medidas oportunas para el mantenimiento del tráfico y la minimización de alteraciones ocasionadas sobre la carretera C-238 Castellón-San Mateo.

3. Protección del sistema hidrológico





Con el fin de no inducir riesgos sobre el sistema hidrológico existente en la zona, no se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar a dicho sistema, ya sea directamente o por escorrentía o erosión.

Se instalarán balsas de decantación en la zona de instalaciones y parque de maquinaria, así como barreras de retención de sedimentos en el área de las instalaciones cuyas escorrentías alcancen el barranco de La Fuente y la rambla La Viuda.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre las aguas superficiales. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, siempre que no sea sobrepasado el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos. En caso de no ser así, deberá tratarse el agua por un sistema de coagulación y floculación antes de su vertido.

Los residuos como aceites, combustibles, cementos, etc., procedentes de la zona de instalaciones de obra, durante la fase de construcción, se gestionarán según la normativa aplicable. En ningún caso se verterán dichos residuos al terreno o a los cursos de agua.

Por lo que se refiere a la protección de las aguas subterráneas, antes de la iniciación de las obras se presentará un Estudio detallado de las zonas caracterizadas por su fisuración y karstificación como de alta vulnerabilidad a la contaminación, analizándose la conveniencia de instalar una balsa para la recogida de vertidos accidentales, durante la explotación del aeropuerto.

En ningún caso se situarán las instalaciones de obra en zonas calificadas como vulnerables a la contaminación de las aguas subterráneas y se colocarán, asimismo barreras de retención de vertidos fluidos en las líneas de contacto entre suelos de vulnerabilidad baja y media y en las de media con alta.

Durante la explotación del aeropuerto, todas las aguas residuales serán tratadas en una estación depuradora, a fin de conseguir que sus parámetros se ajusten a los objetivos de calidad de aguas que para esas subcuencas haya establecido la Confederación Hidrográfica del Júcar.

De igual manera, y con el mismo objetivo, todas las aguas pluviales o de otra naturaleza, que se recojan o utilicen en las zonas de circulación, aparcamiento y reparación de aeronaves se recogerán y tratarán en una estación separadora de hidrocarburos, aceites, grasas u otros materiales catalogados como residuos industriales.

4. Prevención del ruido

Se elaborará en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación de la presente declaración y se ejecutará en el plazo de un año, a contar desde la fecha de puesta en marcha del Aeropuerto, un Plan de Aislamiento Acústico contra el ruido producido por las aeronaves, en las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas



definidas por los Leq_{dia} * 65 dB (A) (7 h-23 h) y/o Leq_{noche} * 55 dB (A) (23 h-7 h), en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior, 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. No obstante, todas las actuaciones del citado plan, que no necesiten para su implantación que el Aeropuerto esté funcionando, se deberán realizar antes de la puesta en marcha del mismo. En cualquier caso este plan deberá ser informado por la Dirección General de Aviación Civil y aprobado por el organismo competente que en su momento designe la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

En concreto el Plan considerará especialmente las medidas destinadas a la minimización del impacto acústico en los núcleos urbanos de Benlloch y Villanueva de Alcolea, por ser los más próximos a las instalaciones proyectadas. Asimismo, en el análisis de los niveles sonoros se incluirán los movimientos de espera y proximación en vuelo.

Habiendo informado el CEDEX favorablemente la huella estudiada en el Proyecto, en el Programa de Vigilancia Ambiental se comprobará el seguimiento de las operaciones de despegue y aterrizaje, así como de las actividades de las aeronaves en tierra, obteniéndose las nuevas huellas que deberán ser analizadas e informadas, asimismo, por el CEDEX o, en su caso, por otro Instituto u Organismo acreditado que apruebe la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Como medida preventiva se deberá prospectar por técnicos especializados el 100 por 100 de la superficie afectada por las instalaciones aeroportuarias y su zona de servidumbre. En este sentido se evitará toda afección a los yacimientos inventariados que se presentan en el Estudio de Impacto Ambiental, dentro del área de los trabajos, como El Coll, y el Vilaret. En caso de aparición de restos o yacimientos no inventariados, se ejecutarán las actuaciones arqueológicas que en su momento dicte la Consejería de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalidad Valenciana.

Asimismo, en el Programa de Vigilancia Ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras, así como la supervisión de los trabajos arqueológicos por parte de dicho organismo competente, siendo seguidos los procesos previos y de proyecto por un arqueólogo autorizado.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares





El movimiento de tierras se realizará exclusivamente dentro del área expropiada, definida para la ejecución de las obras de las instalaciones aeroportuarias. En todo caso se emplearán únicamente aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente autorización.

Antes del inicio de las obras se presentará un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

7. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

De acuerdo con los anteproyectos incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental, se redactará un único Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el Estudio de Impacto Ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la superficie de actuación del aeropuerto (desmontes, terraplenes, etc.), así como áreas de vertedero y préstamos si es que son necesarios, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales, prestando especial interés a los grandes terraplenes que se puedan producir en la construcción de la plataforma de la pista.

Considerando que la compensación de tierras dentro de la superficie señalada para ubicar las Instalaciones Aeroportuarias minimizaría los posibles impactos morfológicos y paisajísticos, se demostrará documentalmente el balance equilibrado del movimiento de tierras.

El Proyecto incluirá, un plan de gestión de tierra vegetal en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo en los movimientos de tierras, que tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal de la zona afectada y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

En la selección de especies para la revegetación de los espacios comprendidos en la calle de despegue y aterrizaje se evitarán todas aquellas que contengan frutos y semillas que puedan ser apetecidas y formar parte de la dieta alimenticia de las aves en general.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción del aeropuerto. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.



8. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el Condicionado de esta Declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el Estudio de Impacto Ambiental.

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Aviación Civil, que acreditará su contenido y conclusiones.

La excelentísima Diputación Provincial de Castellón, como promotor del proyecto, se responsabilizará de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, así como de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental 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.

El Programa incluirá la remisión de los siguientes informes:





a) *Antes del inicio de las obras:*

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el promotor, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) *Informe paralelo al Acta de comprobación del replanteo.*

c) *Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras:*

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 1.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de Protección Hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

d) *Informes periódicos anuales, durante la fase de obras:*

Censos de población nidificante de aguilucho cenizo a que se refiere el punto 1.3 de la condición 1.

e) *Antes de la emisión del Acta de recepción de las obras:*

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en los puntos 1.1 y 1.2 de la condición 1.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.





Informe sobre las actuaciones de protección del Patrimonio Arqueológico y Cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 7.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

f) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en el punto 1.3 de la condición 1.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 7.

g) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del Acta de recepción de las obras:

1. Censos de población nidificante de aguilucho cenizo a que se refiere la condición 1.3.

Estos censos y los análisis comparativos de sus resultados se realizarán en coordinación con los Servicios Territoriales de la Consejería de Medio Ambiente en Castellón.

De los resultados obtenidos, el Órgano competente de la Comunidad Autónoma determinará las actuaciones de protección que al respecto se deban tomar.

Se emitirá un informe especial 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.

10. Documentación adicional





La excelentísima Diputación Provincial de Castellón remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas e Inventario relativos a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección de las aguas subterráneas a que se refiere la condición 3.

Estudio de previsión de ruido, Plan de aislamiento acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos si es que existen, vertederos e instalaciones auxiliares, y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 7.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 8.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas Condiciones, 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 el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre, de Evaluación de Impacto Ambiental. Madrid, 22 de febrero de 2001.-La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I: Relación de consultados

Los organismos, entidades y particulares consultados a los que se remitió la Memoria-Resumen, han sido los siguientes:

<i>Consultas Realizadas</i>	<i>Respuestas Recibidas</i>
<i>Dirección General de Conservación de la Naturaleza</i>	-
<i>Confederación Hidrográfica del Júcar</i>	X
<i>Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma Valenciana</i>	X
<i>Subdelegación del Gobierno en Castellón</i>	X
<i>Consejería de Cultura, Educación y Ciencias de la Generalidad Valenciana</i>	X
<i>Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Generalidad Valenciana</i>	X
<i>Dirección General de Calidad Ambiental de la Generalitat Valenciana</i>	-
<i>Presidencia de la Generalidad Valenciana</i>	-
<i>Instituto Tecnológico Geominero de España</i>	X
<i>Instituto Valenciano de Economía</i>	-
<i>Cátedra de Geología Aplicada a las Obras Públicas. Universidad de Valencia</i>	-
<i>Departamento de Biología Animal. Universidad de Valencia</i>	-



<i>Consultas Realizadas</i>	<i>Respuestas Recibidas</i>
<i>Universidad de Valencia</i>	
<i>Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Universidad de Valencia</i>	-
<i>Departamento de Geografía. Universidad de Valencia</i>	-
<i>E.T.S. de Arquitectura. Universidad de Valencia</i>	-
<i>E.T.S.. Ingenieros Agrónomos. Universidad de Valencia</i>	-
<i>Instituto de Hidrología y Medio Ambiente</i>	-
<i>Laboratorio de Medio Ambiente</i>	-
<i>A.D.E.N.A</i>	-
<i>A.E.D.E.N.A.T</i>	-
<i>C.O.D.A.</i>	-
<i>Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)</i>	-
<i>F.A.T</i>	-
<i>GREENPEACE</i>	-
<i>S.E.O</i>	-
<i>Coordinadora Asamblearia Movimiento Ecologista (CAME)</i>	-
<i>Asociación Protectora de la Naturaleza Levantina (APNAL)</i>	-
<i>Centre Excursionista de Castello</i>	X
<i>Colla Ecologista de Castello</i>	-
<i>Grup d'Estudi i Proteccio de Rapinyaires (GER)</i>	-



Consultas Realizadas	Respuestas Recibidas
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	X
Federación Nacional de Comunidades de Regantes de España	-
Ayuntamiento de Villanueva de Alcolea (Castellón)	X
Ayuntamiento de Torre Endomenech (Castellón)	-
Ayuntamiento de Torreblanca (Castellón)	-
Ayuntamiento de Cabanes (Castellón)	-
Ayuntamiento de Benlloch (Castellón)	-
Ayuntamiento de Vall d'Alba (Castellón)	-

Del contenido de las contestaciones recibidas, cabe destacar desde el punto de vista ambiental, los siguientes aspectos:

La Confederación Hidrográfica del Júcar informa de una manera genérica sobre los trámites a que debe someterse el proyecto cuando afecte a cauces, al Dominio Público Hidráulico y la servidumbre de paso, así como a la necesidad obtener autorización previa a todo tipo de vertido y captaciones.

La Consejería de Cultura, Educación y Ciencia considera la necesidad de realizar, por técnico competente, una prospección previa de los terrenos afectados en relación con los elementos del patrimonio arquitectónico y arqueológico.

El Ayuntamiento de Vilanova de Alcolea informa que uno de los problemas más graves para la población es el ruido, aportando datos sobre dirección y velocidad de los vientos para su inclusión en el estudio de la huella del ruido. Asimismo expone una serie de medidas compensatorias para paliar los efectos negativos de la construcción del aeropuerto sobre la población de su municipio.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España destaca la posible incidencia del aeropuerto sobre la avifauna presente y la que va de paso, siguiendo rutas migratorias.





La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental informa que comunica a sus asociados el contenido de la memoria-resumen para que ellos, a título personal, puedan presentar sugerencias.

El Centre Excursionista de Castelló señala como premisa para el Estudio, una valoración sobre la necesidad y utilidad social del aeropuerto. Aconseja estudiar detenidamente el capítulo de abastecimiento de agua, aportando datos sobre la escasez actual.

ANEXO II: Descripción del proyecto

El aeropuerto se establecerá entre los términos municipales de Vilanova d'Alcolea y Benlloch, ocupando el terreno propiamente aeroportuario una superficie de 3,5 km².

Este aeropuerto constará del campo de vuelo, formado por la pista de vuelo, un sistema de calles de rodaje y una plataforma; dos edificios terminales, uno de pasajeros y otro de carga; un edificio para albergar el servicio contra incendios y de salvamento; una central eléctrica; una estación depuradora; depósitos de combustible y una serie de edificios pequeños para albergar equipos de ayudas a la navegación, meteorología, radar, balizamiento, etc.

Las características más relevantes de las instalaciones que tendrá el aeropuerto son las siguientes:

Campo de vuelo:

Consta de una pista de vuelo que tiene una longitud de 2.700 m y una anchura de 45 m, con unos márgenes a cada lado de 7,5 m. Estará pavimentada con hormigón asfáltico.

Además, el campo de vuelo se diseña con un sistema de calles que permite acceder de la pista de vuelo al lugar de estacionamiento de la aeronave lo más cómodamente posible. Este sistema de calles consta de una calle paralela a la pista de vuelo, en toda su longitud, separadas a una distancia de 190 m entre sus respectivos ejes. Tiene una anchura de 23 m, con unos márgenes de 7,5 m. Tanto la pista de vuelo como el sistema de calles de rodaje estará pavimentada con hormigón asfáltico.

Por último, el campo de vuelo consta de una plataforma que es el área destinada al estacionamiento de aeronaves. Tendrá unas dimensiones de 450 x 145 m, y se pavimentará con hormigón hidráulico.





Terminales:

El edificio terminal de pasajeros, situado junto a la plataforma, es de planta rectangular y con unas dimensiones de 150 x 50 m. Tiene dos plantas y una altura total de 7,5 m. Adosado a él se encuentra otro edificio de 9 plantas, en el cual se integra la torre de control, elevándose una altura de 35 m sobre el punto de referencia del aeropuerto. La terminal de carga ocupa una superficie de 45 x 75 m. Está situada al lado del edificio terminal de pasajeros, y dispone de unos muelles en el lado tierra para facilitar la tarea de descarga.

Otras edificaciones:

El edificio que alberga el servicio contra incendios tiene unas dimensiones de 22,5 x 40 m, con una altura máxima de 7 m. Este edificio lleva una plataforma alrededor del mismo, en la que hay un depósito elevado.

Se construirán una serie de edificios pequeños, para albergar equipos de ayudas a la navegación, meteorología, radar, balizamiento, etc. Todos ellos tienen unas dimensiones de 8 x 4 x 2 m, contruidos con bloques de hormigón y chapa metálica.

Obras complementarias:

Se instalará una central eléctrica situada enfrente del terminal, en el lado tierra junto a la zona reservada al estacionamiento de vehículos.

Tiene unas dimensiones de 40 x 25 m, siendo su altura máxima 8 m.

Para la distribución de la energía eléctrica se construirá una galería subterránea de 2,25 x 2 m, desde la central hasta pasar la pista de vuelo.

Se reserva una zona de 10.500 m² para la ubicación de depósitos de combustible y área de manejo del mismo. Está situado al lado del edificio del servicio de extinción de incendios, alejado de las zonas públicas del aeropuerto.

Para realizar un drenaje correcto se dimensionan dos circuitos independientes: Uno recogerá el agua proveniente de una parte de la pista de vuelo y de la mitad de la pista de rodaje, canalizándose convenientemente hasta el punto natural de desagüe; el otro circuito, recogerá aguas de la plataforma y de la otra mitad de la pista de rodaje canalizándola hasta la depuradora, donde también llega la canalización de las aguas provenientes de los distintos edificios que hay en el aeropuerto. La estación depuradora se instalará al lado del extremo suroeste de la pista, y está previsto que pueda tratar un volumen anual de 120.000 m³ de aguas residuales.





En el aeropuerto se construirá un estacionamiento para turismos y autobuses, que ocupará una superficie de 100 x 150 m.

Acometidas:

Los accesos al aeropuerto parten de la intersección entre las carreteras C-238 (Castellón-San Mateo) y la CS-V-8056, hasta el terminal en sección autovía, uniéndose hasta la carretera CS-V-8052 (Torreblanca-Villanueva de Alcolea). La acometida del agua se realizará desde un pozo situado a 9 km del terminal del aeropuerto, a través de un tubo de fundición de 250 mm de diámetro, enterrado y siguiendo caminos rurales. También está prevista la construcción de un depósito de 1.000 m³ en un punto cercano al pozo.

La acometida eléctrica se realizará aprovechando el tendido de Iberdrola que pasa cerca del emplazamiento elegido, teniendo que variar el trazado del mismo ya que actualmente penetra en el área prevista como área de seguridad del aeropuerto.

Por último la acometida telefónica se realizará desde la estación que dispone Telefónica en Villanueva de Alcolea, hasta el aeropuerto, mediante un banco de tubos enterrados que seguirán el trazado de caminos rurales.

ANEXO III: Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio, en sus epígrafes, se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

A modo de síntesis del inventario del medio se destacan las siguientes características principales:

El clima de la zona en la que se propone establecer el aeropuerto de Castellón se caracteriza por sus inviernos moderados y veranos algo calurosos con un claro período de sequía.

La geomorfología de la zona en la que se ubican Benlloch y Vilanova d'Alcolea se corresponde con un valle enmarcado entre dos cadenas montañosas que se alinean paralelamente al litoral.

Los materiales calizos existentes en la zona han dado lugar, con la acción directa del clima, a un suelo que de modo general podemos denominar pardo o pardo-rojizo con horizonte de humus muy poco desarrollado y con frecuente aparición de una costra caliza.

La red fluvial existente en la zona de estudio es de escasa importancia.



La zona propuesta para la localización de las instalaciones aeroportuarias supone un área de recarga del sistema acuífero del Maestrazgo, siendo alto el grado de vulnerabilidad a la contaminación del acuífero por fisuración, porosidad y fenómenos de karstificación.

Gran parte de la vegetación natural ha sido sustituida por cultivos arbóreos de secano entre los que predomina el almendro y el olivo, y otras zonas han sido alteradas por diversas actividades presentándose en la actualidad como matorrales del tipo garriga acompañados en alguna zona pequeña por un piso arbóreo de encinas ("Quercus rotundifolia"). También se presentan zonas repobladas con pino carrasco ("Pinus halepensis").

La fauna asociada a este medio está formada en su gran mayoría por especies adaptadas a medios antropizados (núcleos de población, cultivos, eriales, etc.). Por otra parte, el principal valor faunístico de la zona objeto de estudio lo constituye la presencia estival del aguilucho cenizo ("Circus pygargus"), considerada como especie "vulnerable" en el Libro Rojo de los Vertebrados de España, siendo el entorno de las poblaciones de Vilanova d'Alcolea, Benlloch y Cabanes el área más importante de nidificación de aguilucho cenizo en la Comunidad Valenciana.

El paisaje se caracteriza por el mosaico de parcelas de cultivos arbóreos alternadas con otras zonas de matorral bajo situadas sobre una llanura de perfil algo ondulado e irregular.

Examen de alternativas:

Para la elección del emplazamiento del aeropuerto de Castellón se ha considerado las siguientes circunstancias: Debe descartarse la mitad sur de la provincia de Castellón, por la superposición de ámbitos de influencia que ello implicaría con el aeropuerto de Valencia-Manises, lo cual, indudablemente, iría en detrimento de las condiciones de explotación del nuevo aeropuerto de Castellón.

Por su abrupta orografía, sus deficientes comunicaciones y su alejamiento a los centros generadores de actividad turística y socioeconómica en general, debe quedar igualmente descartada la mitad occidental (inferior) de la provincia de Castellón.

Por consideraciones de tipo urbanístico, expropiatorio, territorial y medioambiental, debe descartarse por completo la franja litoral de la provincia: es notoria la saturación urbanística -especialmente en el entorno del área urbana de Castellón-, alberga los terrenos de mayor capacidad agronómica, dedicados de manera intensiva al cultivo de cítricos, y sobre ella se encuentran los espacios naturales de mayor valor ambiental y ecológico de la provincia -algunos de ellos declarados por la Generalitat Valenciana como Parque Natural-, tales como el Desert de Les Palmes, Prat de Cabanes, Serra d'Irta, Marjal d'Almenara, etc.

En consecuencia, por eliminación, queda el sector interior norte-centro de la provincia. Dentro de este ámbito se ha seleccionado definitivamente la ubicación de Benlloch-Villanueva de Alcolea por reunir las siguientes condiciones:





Cumplimiento de los requisitos técnicos y geométricos necesarios para la ubicación de una instalación aeroportuaria.

Situación junto al eje de la carretera C-238, Castellón-San Mateo, lo cual le dota de óptimas comunicaciones con el área urbana de Castellón, con el conjunto de la comarca de La Plana, y con el Corredor Mediterráneo, constituido por la autopista A-7 y la carretera N-340.

Relación óptima de distancias a la aglomeración urbana del área de Castellón -de acuerdo con las demandas de suelo que actualmente ésta plantea para su actual desarrollo- a los núcleos turísticos del norte y a los centros del negocio cerámico y la actividad industrial.

Ubicación en una comarca interior, de inferior desarrollo al de las áreas costeras, que de esta manera podrá aprovechar las importantes economías de escala derivadas del emplazamiento del aeropuerto para compensar sus déficits socioeconómicos y aproximarse a una situación de equilibrio con los ámbitos territoriales más desarrollados de la provincia.

Según la identificación y valoración de impactos realizada, los efectos negativos de mayor importancia son los siguientes:

Riesgo de contaminación del acuífero.

Incremento de los niveles de ruido durante la explotación del aeropuerto.

Pérdida directa de enclaves de garriga con encina.

Eliminación de biotopos en la fase de construcción y alteraciones en la fase de funcionamiento del aeropuerto que puedan afectar a la nidificación del aguilucho cenizo en el entorno de la zona. La experiencia en el aeropuerto de Barajas es clara en este aspecto, ya que el aguilucho cenizo viene anidando en sus proximidades. Gran incidencia visual por el establecimiento de las instalaciones aeroportuarias y las obras de infraestructuras anejas en un paisaje típicamente rural.

El Estudio incluye un Plan de Medidas Protectoras y Correctoras que se resume en:

Integración ecológica y paisajística del aeropuerto en su entorno, mediante la creación de cubiertas vegetales herbáceas, arbustivas y arbóreas en aquellas zonas susceptibles de poder hacerse, diferenciándose el tipo de restauración vegetal según la zona del aeropuerto a tratar.

Retirada, acopio y reutilización de la tierra vegetal para la posterior revegetación.

Se recomienda el drenaje de la totalidad de las pistas del campo de vuelo, calles o cualquier otra zona pavimentada, así como la canalización del agua recogida hasta la estación depuradora.





Reposició de les servidumbres establertes abans de la construcció de l'aeroport per garantir l'accés als terrenys per part dels propietaris.

Per minimitzar els danys per impacte i electrocució d'aus en el traçat de la nova línia elèctrica de mitjana tensió es proposa la seva construcció amb suports de tipus bóveda amb cable suspès, aïllat 0,50 m a cada costat del suport, i dotats de marques salvapàjaros en el tendidor.

Establir un conjunt d'actuacions en el recinte aeroportuari i sobre les zones externes que tinguin la finalitat d'evitar l'atracció de les aus cap a l'aeroport o que ho sobrevolen.

El estudi aporta els anteproyectos de les mesures correctores, així com cartografia temàtica referent a les variables del mitjà físic i als planejaments urbanístics municipals. Inclou un reportatge fotogràfic i un programa de vigilància ambiental.

ANEXO IV: Informació pública del estudi d'impacte ambiental

Durante el tràmit de Informació Pública s'han presentat les següents alegacions:

Alegacions de organismes:

Ayuntamiento de Vall d'Alba.

Ayuntamiento de Vilanova de Alcolea.

Ayuntamiento de Benlloch.

Ayuntamiento de Les Coves de Vinromá.

Confederación de Empresarios de Castellón.

Patronato Provincial de Turismo de Castellón.

Turcastellón.

Fundación Universidad Empresa.

Asociación Provincial de empresarios de Hostelería y Turismo.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón.

Asociación Española de Fabricantes de azulejos, pavimentos y baldosas cerámicos.

Julián Lozano Nomdedeu en nombre propio y representación de la Coordinadora dels Pobles y la Plataforma de oposició al projecte de l'aeroport de Bell-lloc-Vilanova d'Alcolea.





Enrique Luque López en nombre propio y representación de Ecologistas en acción.

Víctor J. Hernández Navarro, en nombre propio y representación de GECEN.

Francisco González Babiloni, en nombre propio y representación de GECEN.

Alegaciones de particulares:

Carles Mulet i García.

Los Ayuntamientos citados, al igual que la Confederación de Empresarios de Castellón (CEC), respaldan plenamente y en todos sus términos el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental de las instalaciones aeroportuarias de Castellón.

El Patronato Provincial de Turismo de Castellón presenta un escrito en términos similares.

Turcastellón remite un escrito similar a los anteriores.

La Fundación Universidad Empresa se expresa en términos parecidos, respaldando plenamente las instalaciones aeroportuarias.

La Asociación Provincial de Empresarios de Hostelería y Turismo, así como la Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Castellón presentan el mismo escrito de respaldo.

Las alegaciones de particulares son muy parecidas entre sí y resumen sus alegaciones en los siguientes apartados:

En el Estudio de alternativas no se hace mención a la posibilidad de utilizar los terrenos de un aeródromo particular situado en la zona Baix Maestrat, cercana a Vinaroz.

En el Estudio de Impacto Ambiental no se describen los materiales a utilizar, el movimiento de tierras a realizar, la superficie de suelo a ocupar y otros recursos naturales cuya eliminación o afectación se considera necesaria para la ejecución de la actuación. No se describen los tipos, cantidades y composición de los residuos. No están descritas las instalaciones y actuaciones complementarias, como el desvío del tendido de alta tensión, la red de abastecimiento de agua o la red de carreteras para acceder a la instalación.

Las instalaciones aeroportuarias afectarán a la única colonia europea de "Circus Pygargus" (Aguilucho cenizo), sobre formaciones de matorral mediterráneo y una de las pocas que sobre vegetación natural existen.

Son muy abundantes, las aves en paso y en hibernada que podrían poner en peligro la circulación aérea.





Se hace referencia en los escritos de alegaciones a las condiciones climáticas, poco favorables para la situación de un aeropuerto, y a los ruidos generados por las instalaciones."

