

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

4780 *Resolución de 22 de abril de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo de Aerodel en Villarrubia (Córdoba)».*

Antecedentes de hecho

La Sociedad Limitada Aeronáutica Delgado, promotora de la instalación, fue creada en el año 2003 con el propósito de dar servicio de mantenimiento a aeronaves y motores de aviación del sector agroforestal y de aviación ligera. En el año 2004 se construyó un primer taller y un banco de pruebas de motores, además se realizó la explanación y compactación de los terrenos de una pista de aterrizaje en la zona de Villarrubia de Córdoba. Desde esta fecha se ha utilizado como pista eventual para aeronaves agrícolas en campaña.

En el año 2006, con la construcción del hangar, se amplió su uso para ciertas tareas de mantenimiento autorizado en aeronaves ligeras. En dicho año se solicita a la Dirección General de Aviación Civil la legalización de la pista de aterrizaje como aeródromo privado, que es rechazada ante la respuesta negativa de AENA a la compatibilidad del espacio aéreo con el aeropuerto de Córdoba.

Una vez solicitada, a la autoridad aeroportuaria, la compatibilidad de las operaciones dentro de la ATZ del Aeropuerto de Córdoba, en el año 2014 se solicita nuevamente a AESA la compatibilidad del espacio aéreo para la autorización de la pista de aterrizaje como aeródromo restringido. Con fecha 6 de abril de 2017 el Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea dicta Resolución por la que se declara la compatibilidad del espacio aéreo del aeródromo AERODEL y acredita que las actividades en el aeródromo propuesto son compatibles con la seguridad de las operaciones del aeropuerto de Córdoba, estableciéndose una serie de medidas para garantizar la compatibilidad.

Actualmente se quiere regularizar su situación como aeródromo privado restringido de uso VFR (Visual Flight Rules) para uso de aviación general que permita la operación durante todo el año.

Con fecha 24 de enero de 2019, tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación ambiental simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

El objeto del proyecto consiste en la conversión, por parte de Aeronáutica Delgado, S.L.U, de una pista eventual para aeronaves agrícolas en campaña, ya existente, en un aeródromo privado de uso restringido, para uso de aviación general que permita la operación durante todo el año y pueda atender las actividades de:

- Mantenimiento de aeronaves.
- Aviación deportiva.
- Escuela de aviación.
- Aeronaves de prevención y extinción de incendios.
- Aeronaves de cuerpos y fuerzas de seguridad del estado.
- Aeronaves de trabajos aéreos, etc.

En la actualidad existen las siguientes instalaciones:

- Una pista de tierra compactada de 717 m x 15 m. La franja de pista se extiende 15 m a cada lado del eje de pista y 25 m más allá de cada uno de los extremos de la pista con el fin de proteger a las aeronaves en su carrera de despegue o aterrizaje.
- Un hangar de mantenimiento (32 x 20 m) que se construyó en el año 2006.
- Dos plataformas de estacionamiento de aeronaves situadas en el lateral oeste de la pista, y una tercera plataforma para mantenimiento situada delante del hangar principal de mantenimiento, está asfaltada con hormigón y tiene una extensión de unos 1.400 m².
- Dispone de un vallado perimetral de 1,5 m de altura que impide la intrusión de personas o animales.
- Como medio de extinción de incendios cuenta con una cuba de agua de 1.000 l y depósito de espumante de 20 l.
- Manga de viento.
- El aeródromo no dispone de suministro de combustible. Las operaciones de repostaje se realizan en el aeropuerto de Córdoba.

Las infraestructuras a construir serían:

- Retranqueo de la actual pista de tierra compactada que tendrá las siguientes dimensiones: 657 m x 15 m.
- Una calle de rodaje de 7,5 m de anchura con firme de tierra compactada.
- Se construirán 12 nuevos hangares 25 x 12 m para resguardo de aeronaves. En total la superficie de hangares de nueva construcción es de 3600 m².
- Se instalarán balizas, señales y manga de viento en cumplimiento de las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El aeródromo operará de orto a ocaso (condiciones VFR) quedando la operación limitada al periodo diurno. Se prevén un máximo de 8 operaciones diarias.

Para el diseño de las instalaciones se ha considerado el modelo de avión Piper PA-34-200.

Las rutas y alturas serán las establecidas en la carta de operaciones del aeródromo y por la autoridad aeronáutica competente. Con el fin de que todos los usuarios del aeródromo sean conocedores de la trayectoria de despegue y aproximación, se ha confeccionado una carta de aproximación al aeródromo, que formará parte de la documentación del mismo, y será de obligado conocimiento por parte de sus usuarios.

El ámbito de las actuaciones se enmarca dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en la provincia de Córdoba, concretamente en la finca Hoja del Cortijo Rubio en Villarrubia, en el término municipal de Córdoba. La actuación es limítrofe con la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6010015 «Río Guadalquivir-Tramo Medio». El acceso al aeródromo se realiza desde la carretera CH-02, por un camino privado.

El promotor del proyecto es don Rafael Delgado Zafra, Representante de Aeronáutica Delgado SLU y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

Con fecha 12 de febrero de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Con fecha 25 de marzo de 2019 se reiteró solicitud de contestación a las consultas a la Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultados*	Respuestas recibidas
*La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	
AGENCIA DE MEDIO AMBIENTE Y AGUA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA AGRICULTURA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA.	NO
AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA (*).	SI
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	SI
D.G. DE INFRAESTRUCTURAS Y EXPLOTACIÓN DEL AGUA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	NO
D.G DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACÉUTICA CONSEJERÍA DE SALUD. JUNTA DE ANDALUCÍA.	NO
D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. S.G. DE BIODIVERSIDAD Y MEDIO NATURAL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	NO
D.G. DE PREVENCIÓN Y CALIDAD AMBIENTAL. S.G. DE MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	SI
D.G. DE INTERIOR, EMERGENCIAS Y PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE JUSTICIA E INTERIOR. JUNTA DE ANDALUCÍA.	SI
D.G. DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL Y ESPACIOS PROTEGIDOS. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA ANDALUCÍA.	SI
DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA. JUNTA DE ANDALUCÍA.	NO
D.G. DE BIENES CULTURALES Y MUSEOS. S.G. DE CULTURAL Y MUSEOS. CONSEJERÍA DE CULTURA. JUNTA DE ANDALUCÍA. (**).	SI
D.G. DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	SI
D.G. DE URBANISMO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA.	NO
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ANDALUCÍA.	NO
DELEGACIÓN TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE EN CÓRDOBA. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA (***)	SI
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA.	NO
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE ANDALUCÍA.	NO
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	SI
S.G. DE RESIDUOS. D.G. DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA.	NO
SEO/BIRDLIFE.	NO
SUBDELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CÓRDOBA.	SI
WWF/ADENA.	NO

(*) Se recibe informe extemporáneo de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba.
 (**) Contesta la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Córdoba.
 (***) Se recibe su informe a través de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.

Se destacan a continuación los aspectos ambientales más relevantes, contenidos en los informes recibidos:

La Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Córdoba de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico informa favorablemente la actuación ya que consta un informe de innecesidad de actividad arqueológica, emitido en junio de 2017, en respuesta a la solicitud de los promotores de la actuación. Si bien puntualiza que, si se produjese algún hallazgo puntual, debe actuarse conforme a lo previsto en el artículo 50.1 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, señala que parte de la pista actual del aeródromo se encuentra en zona de policía del río Guadalquivir, e indica que el 24 de noviembre de 2017, la citada Confederación Hidrográfica autorizó, mediante Resolución, una serie de actuaciones que hacían referencia a la poda para el control de altura de vegetación arbórea de ribera y a la tala de vegetación alóctona (eucaliptos), en la parcela 9001 de polígono 3, en Zona de Dominio Público Hidráulico del río Guadalquivir, así como al allanado y la explanación de pista de aterrizaje existente y la autorización de uso de dicha pista en la zona de Policía del Río Guadalquivir, en la parcela 5 del polígono 106 en el TM de Córdoba. Además, en dicha Resolución se establecían una serie de condiciones particulares, condiciones específicas para la tala y poda, condiciones específicas para la nivelación de la pista de aterrizaje y condiciones generales.

Entre las condiciones particulares se indicaba que «La autorización para la tala de eucaliptos y poda de vegetación de ribera, carecerá de validez sin la previa autorización de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para ejecutar obras dentro de la Zona LIC (Río Guadalquivir Tramo Medio)».

La Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, de la Junta de Andalucía, señala en su informe que las instalaciones del aeródromo se sitúan en la margen derecha del río Guadalquivir y están afectadas por la zona inundable de este cauce, por ello dicho centro directivo requiere, para informar adecuadamente y valorar el riesgo a las personas, actividades económicas y al medio ambiente, que se aporte el estudio hidrológico, mencionado en el documento ambiental, con cálculos hidráulicos para periodo de retorno de 100 a 500 años, que garantice que la actuación propuesta no altera la llanura de inundación.

La Subdirección General de Evaluación Ambiental requiere al promotor el informe hidrológico y el 11 de abril de 2019 el promotor aporta la información adicional solicitada que, con fecha 30 de abril de 2019, se traslada a la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos. El 4 de julio de 2019, tiene entrada en el registro auxiliar del Ministerio el informe del Servicio de Agua y Medio Ambiente de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, en el que se informa que las nuevas actuaciones propuestas por el promotor y concretamente los nuevos hangares previstos en el proyecto, (1 hangar para aeronaves de tamaño medio y 16 hangares para aeronaves pequeñas), no se han modelizado en el «Estudio de Inundabilidad del río Guadalquivir a su paso por la parcela 5 del polígono 106. Término municipal de Córdoba de octubre de 2017», aportado por el promotor. Dicha modelización es importante a fin de valorar la no afección al régimen de corrientes de las futuras actuaciones e identificar que estas no supongan un obstáculo al discurrir de las aguas ni afectar a terceros. Además, este estudio presenta otras deficiencias, que se puntualizan en su informe.

A pesar de las deficiencias detectadas, con los datos extraídos del estudio elaborado por el promotor y con la supervisión realizada por el citado Servicio de Agua y Medio Ambiente, se concluye que la parcela que ocupa el aeródromo se encuentra en zona inundable y la inundabilidad de la zona afecta a los hangares, zona de taller, oficinas, etc.

Por otro lado, se señala en el informe que, aunque las instalaciones del aeródromo de Villarrubia no cuentan con instalaciones de suministro de carburante sí que cuenta con zona de taller, escuela de aviación y de estacionamiento de aeronaves y que dichas instalaciones están localizadas en zona inundable de mayor probabilidad, conforme se acercan al cauce del Guadalquivir. Además, las nuevas instalaciones se encuentran entre las no permitidas en la zona de flujo preferente, atendiendo al Real Decreto 849/1986,

de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, al ser instalaciones potencialmente recogidas en el apartado 1 del artículo 9 bis en los puntos a) y b). Concretamente el apartado b) de dicho artículo establece que, en la zona de flujo preferente, no se podrán ubicar nuevas instalaciones permanentes de aparcamientos en superficie.

Respecto a su localización en zonas inundables, el propio Reglamento indica que se debe evitar el establecimiento de servicios o equipamientos sensibles y que excepcionalmente, cuando se demuestre que no existe otra alternativa de ubicación, se podrá permitir su establecimiento, siempre que se asegure su accesibilidad en situación de emergencia de inundaciones.

En consecuencia, la citada Dirección General informa que las nuevas instalaciones de hangares no se consideran adecuadas en la zona propuesta, sino que deben alejarse de la zona inundable de mayores probabilidades, por lo que señala que la localización de las nuevas instalaciones debería desplazarse hacia zonas más alejadas del cauce, con objeto de aminorar los riesgos.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, con fecha 5 de junio de 2019, remite informe de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, que a su vez recoge en su informe las conclusiones derivadas de la visita de campo realizada, junto al promotor de la actuación, por los técnicos provinciales del Servicio de Protección Ambiental de la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Córdoba y, entre otros aspectos, se señala lo siguiente:

– La ubicación de la actuación proyectada no se encuentra dentro de los límites de ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 ni de cualquier otro espacio perteneciente a la Red de Espacios Naturales de Andalucía (RENPA). Sin embargo, si es colindante a una Zona de Especial Conservación (ZEC), la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio (ES6130015). El informe indica que, en el documento aportado por el promotor relativo a la «Evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000», se han estudiado: los objetivos generales, los objetivos operativos que son de aplicación a la citada ZEC Río Guadalquivir-Tramo medio, los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) y las especies de interés comunitario que podrían verse afectados por el proyecto y que dicho documento concluye que, de los objetivos prioritarios, solo podrían verse afectados dos HIC: (92A0-Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y 92D0-Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*) ya que, si bien no son interceptados por las obras, si sería necesario la poda de las copas de algunos árboles para garantizar las operaciones de aterrizaje y despegue, cuando superen la altura mínima, ya que pueden afectar a la visibilidad de los pilotos durante las maniobras de aproximación.

Con esta información, se realizó una visita de campo por los técnicos de la Delegación Territorial de Córdoba y se observó que la vegetación de ribera, de ambos márgenes del Río Guadalquivir, ya había sido podada. Por ello, el Servicio de Protección Ambiental de la Delegación Territorial de Córdoba, en su informe señala que la corta de vegetación propia de Hábitat «92A0.–Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*» impide el mantenimiento de un estado de conservación favorable de la ZEC y que va en contra de los propios objetivos de conservación de la ZEC «Río Guadalquivir-Tramo medio».

Además señala en su informe que, entre las medidas y objetivos de conservación de la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio (ES6130015), especificados en el Plan de Gestión, aprobado mediante Orden de 12 de mayo de 2015, figuran: alcanzar y/o mantener el grado de conservación favorable del ecosistema fluvial, conformado por el hábitat «92A0-Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*», que está incluido en el anexo I de la Ley 42/2007, y por las especies incluidas en el anexo II de la Directiva Hábitats, además de mantener la conectividad, tanto dentro de las ZEC como con el resto de la Red Natura 2000. Por ello, el citado Servicio de Protección Ambiental concluye que si se mantiene la alternativa 1, ambos objetivos se verían afectados y señala la necesidad de que el promotor contemple, en el proyecto y en el documento ambiental, una nueva alternativa, denominada alternativa 3, la cual ya se puso de manifiesto durante la visita de campo realizada con el promotor.

En el informe se describe esta solución como el retranqueo de la pista descrita en la alternativa 1, a fin de evitar la eliminación de la vegetación de ribera. Esta nueva alternativa implica el alargamiento de la pista por el extremo contrario a la ZEC, que en la actualidad está destinado a cultivos agrícolas. Por otro lado, con respecto a la operatividad del aterrizaje y despegue, se indica que las entradas y salidas se deberán realizar por el extremo opuesto a la ZEC, con el fin de no sobrevolar a baja altura la ZEC y evitar los riegos y molestias asociadas. Para realizar los cálculos de retranqueo de la pista en la alternativa 3 debe tenerse en cuenta la altura de la vegetación arbórea de la zona colindante.

Además el Servicio de Protección Ambiental de la de la Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería Pesca y Desarrollo Sostenible de Córdoba informa que, una vez consultada la Cartografía de referencia sobre HIC Terrestres de Andalucía más actualizada, realizada por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a Escala 1:10.000, el único HIC que se encuentra en el entorno del proyecto, dentro de los límites de la ZEC y fuera de este espacio, en las confluencias de algunos arroyos con el río Guadalquivir, es el HIC 92A0 – Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

Por todo lo anterior, se informa que, de acuerdo a lo establecido en el art. 46.3 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, los órganos competentes deberán adoptar las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) dentro y fuera de la Red Natura 2000. Por este motivo, el Servicio de Protección Ambiental solicita que, durante la fase de ejecución y la fase de explotación, se dispongan las medidas de protección adecuadas para mantener los HIC en un estado de conservación favorable.

Una vez analizado el proyecto y su documento ambiental, y a la vista de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas, la Subdirección General de Evaluación Ambiental considera necesario, con fecha 24 de julio de 2019, requerir al promotor del proyecto que clarifique algunas cuestiones y que se manifieste si procede o no introducir las modificaciones al proyecto señaladas por algunos de los organismos consultados y que en la nueva documentación se incluya:

- Una nueva alternativa que contemple el retranqueo de la pista descrita en la alternativa 1 de modo que no requiera la eliminación de la vegetación de ribera. Un estudio relativo a la viabilidad de utilizar únicamente la cabecera 16 para las operaciones de aproximación y despegue y evitar la utilización de la cabecera 34 y el sobrevuelo de la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio.

- Una propuesta de carta de aproximación visual del aeródromo, de conformidad con la resolución de 6 de abril de 2017 del Director de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de AESA y el acuerdo operacional entre AERODEL y el Aeropuerto de Córdoba al que obliga dicha resolución.

- En relación con la modificación de la posición de la pista y al incremento de operaciones por la cabecera 16, un nuevo estudio del ruido que constate que no se superan los valores límites de inmisión, aplicables a nuevas infraestructuras aeroportuarias y para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial: Ld 60 dB, Le 60 dB y Ln 50 dB, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Se solicita asimismo que se evalúe específicamente la posible afectación por ruido del núcleo poblacional Cortijo el Rubio que se encuentra a menos de un km de la cabecera 16, así como sobre las viviendas que pueda haber en diseminado.

- Medidas de protección adecuadas para evitar el deterioro o la contaminación del hábitat HIC 92A0 – Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, dentro y fuera de la Red Natura 2000, tanto durante la fase de ejecución como en la fase de explotación.

- Las nuevas instalaciones de hangares deben alejarse de la zona inundable de mayores probabilidades, por lo que se debe estudiar una nueva localización hacia zonas más alejadas del cauce, con objeto de aminorar los riesgos.

El promotor envía un nuevo documento ambiental el 28 de agosto de 2019, en el que incluye la siguiente información complementaria:

- El estudio de una nueva alternativa para la pista, consistente en el retranqueo de la cabecera 34 (sur) hasta el borde exterior de la zona de policía desde la ribera del río Guadalquivir y se establece como único modo de operación la aproximación para aterrizar por la pista 16 y despegue por la cabecera 34 para no sobrevolar la zona de la ZEC (ES6130015) «Río Guadalquivir-Tramo Medio».

- Presenta una nueva propuesta de la carta de aproximación visual del aeródromo, de conformidad con la Resolución del 6 de abril de 2017 del Director de Seguridad del Aeropuertos y Navegación Aérea de AESA y el acuerdo operacional entre AERODEL y el Aeropuerto de Córdoba.

- Nuevo estudio de ruido adaptado al nuevo modo de operación.

- Medidas necesarias para evitar el deterioro durante la fase de construcción y la fase de explotación del Hábitat de Interés Comunitario HIC 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

- Se introducen en el proyecto original una serie de modificaciones que reducen la afección al Dominio Público Hidráulico y a la zona inundable del río Guadalquivir, y que consisten fundamentalmente en el cambio de posición de las naves para hangares proyectadas, sacándolas fuera del valle de inundación y alejándolas lo más posible del cauce, con objeto de aminorar los riesgos.

Con fecha 16 de septiembre de 2019 se da traslado de la citada información complementaria a la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos y a la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Con fecha 26 de noviembre de 2019 tiene entrada en esta Dirección General escrito de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos en el que se indica que, una vez revisado el nuevo documento ambiental aportado, muestra su conformidad a la alternativa 3 seleccionada por el promotor para el desarrollo del proyecto, al respetar las cuestiones expuestas en informes anteriores.

Con fecha 20 de enero de 2020 se recibe informe del Servicio de Coordinación y Gestión de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, señalando que la Delegación Territorial de Córdoba, una vez examinada la nueva documentación aportada, considera que la Alternativa 3 elegida por el promotor, en relación a las prioridades de conservación de la ZEC Río Guadalquivir – Tramo Medio (ES6130015), y conforme a lo establecido en la normativa ambiental aplicable, produce afecciones asumibles de cara al mantenimiento en un estado de conservación favorable de la ZEC y sus objetivos de conservación, siempre y cuando se cumpla que:

- Las entradas y salidas de pista se realicen siempre por el lado opuesto a la ZEC.

- En caso de necesitar alguna actuación sobre la ZEC, como poda, desbroce o corta de vegetación, se deberá requerir la previa autorización administrativa por parte de la Delegación Territorial de Córdoba.

Por ello, se concluye que esta actuación no es susceptible de causar efectos adversos apreciables sobre la ZEC Río Guadalquivir – Tramo Medio, ni tampoco se esperan repercusiones sobre la coherencia y función de conectividad que desempeñan los espacios de la Red Natura 2000.

Análisis según los criterios del anexo III

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de

impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a. Características del proyecto:

El proyecto consiste en la conversión de una pista eventual para aeronaves agrícolas en campaña, ya existente, en un aeródromo privado de uso restringido para uso de aviación general que permita la operación durante todo el año.

Actualmente en la localización existe:

- Una pista de tierra compactada de 717 m x 15 m.
- La franja de pista, también de zahorra y tierra compactada, que se extiende 15 m a cada lado del eje de pista y 25 m más allá de cada uno de los extremos de la pista, con el fin de proteger a las aeronaves en su carrera de despegue o aterrizaje.
- Un hangar de mantenimiento (32 x 20 m) que se construyó en el año 2006 y que se usa como taller de motores de aviación, destinado a prestar servicio a aviones agrícolas y de aviación deportiva.
- Dos plataformas de estacionamiento de aeronaves situadas en el lateral oeste de la pista, una pegada a la cabecera norte con una extensión de 5.500 m² y otra situada al sur del hangar de mantenimiento, con unos 9.500 m², y una tercera plataforma para mantenimiento situada delante del hangar principal de mantenimiento, está asfaltada con hormigón y tiene una extensión de unos 1.400 m².
- Dispone de un vallado perimetral de 1,5 m de altura que impide la intrusión de personas o animales. Este vallado dispone de una altura de 1 m en las cabeceras para que no interfiera con las superficies de aproximación y despegue.
- Como medio de extinción de incendios cuenta con una cuba de agua de 1.000 l y depósito de espumante de 20 l. Esta cuba dispone de un motor que proporciona una presión de salida de agua de 12 a 25 bares, mediante una manguera de 20 metros de longitud y un diámetro de 40 mm.
- Manga de viento.
- El aeródromo no dispone de suministro de combustible. Las operaciones de repostaje se realizan en el aeropuerto de Córdoba.
- Suministro eléctrico se realiza mediante conexión a la red general de ENDESA. Además, se cuenta con un grupo electrógeno de reserva.
- El abastecimiento de agua para sanitarios y limpieza procede de un pozo localizado dentro de la finca. El agua de consumo se suministra embotellada. La red de evacuación de aguas es separativa, por un lado las fecales que se recogen en un depósito estanco, autorizado y controlado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y por otro las pluviales que se drenan fuera del aeródromo conduciéndola hacia los cauces naturales.
- La red de pluviales diferencia entre las aguas recogidas en la zona de estacionamiento de aeronaves y del taller de las aguas, dado que en la primera zona es más probable la presencia de vertidos accidentales contaminantes por lo que procede su tratamiento mediante decantador y separador de grasas. Así se distinguen las siguientes infraestructuras para la recogida de aguas:
 - Red de drenaje para la pista de aterrizaje, compuesta por cuenta en tierra, rejillas circulares y por colectores circulares enterrados de PVC-U cuyo trazado discurre por dos ejes a lo largo de la pista de aterrizaje.
 - Recogida de las aguas pluviales que caigan sobre la plataforma de mantenimiento de aviones, mediante canaleta perimetral con rejilla de acero de 20 x 21 cm. Las rejillas conducen a un tanque de tormentas, con separador de grasas. Una vez separados los elementos contaminantes presente, las aguas se unen a las procedentes de la red de pluviales de la pista, para su posterior entrega al Río Guadalquivir.

Las infraestructuras a construir, una vez que el promotor ha contemplado las observaciones realizadas por los organismos consultados, son las siguientes:

– Retranqueo de la pista de tierra compactada que tendrá las siguientes dimensiones 657 m x 15 m.

– Se proyecta construir una calle de rodaje de 7,5 m de anchura con firme de tierra compactada. Dada la limitada anchura y para evitar interferencias entre aeronaves en circulación, la calle tendrá un sentido de circulación único y a ella se podrá acceder desde la cabecera 16 y con salida a la zona de la pista próxima al hangar principal. Esta calle permitirá el acceso a los distintos hangares y aprovechará la zona compactada ya existente alrededor de la pista.

– Se construirán 12 nuevos hangares 25 x 12 m para resguardo de aeronaves, dispuestos en dos hileras y adosados entre sí, de forma que la cubierta del conjunto sea a dos aguas. Estarán situados al norte del hangar existente para alejarlos de la zona del cauce y aminorar los riesgos en caso de inundación. La zona de los hangares será la que ahora ocupa la plataforma norte de estacionamiento temporal de aeronaves.

En total la superficie de hangares de nueva construcción es de 3600 m². Los hangares tendrán una altura de 5 m desde el borde del faldón de cubierta, hasta 6 m en la parte más alta de la cubierta y contara con un muro de hormigón para evitar posibles propagaciones de incendios entre un hangar y el contiguo. La cubierta será de panel sándwich de poliuretano de 30 mm con correas ZF 225 X 2.5 galvanizadas. Los cerramientos laterales serán, en todos los casos, realizados en paneles prefabricados de hormigón de 12 cm de espesor, que se sustentarán en la estructura vertical de pilares de acero laminado según CTE. Los portones se realizarán con estructura auxiliar de acero laminado tubular.

• Se instalarán balizas, señales y manga de viento en cumplimiento de las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Los movimientos de tierra que se requieren son mínimos ya que la tipología del terreno es bastante plana y la zona se encuentra ya compactada. Solamente se realizará la remoción del subsuelo para las cimentaciones de los hangares.

Las actividades que se pretenden desarrollar en el aeródromo son: el mantenimiento de aeronaves, aviación deportiva, escuela de aviación, trabajos aéreos, posibilitar el uso de las instalaciones a aeronaves de prevención y extinción de incendios, así como a aeronaves de cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, etc.

Está previsto que en el aeródromo puedan operar, por lo menos las siguientes aeronaves: PIPER PA-34-200, CESSNA 337, CESSNA 150, CESSNA 172 N y PIPER PA-28.

El tráfico aéreo previsto será esporádico y no constante. Puede distinguirse entre: por un lado, aeronaves que llegan o salen del campo por motivos de mantenimiento, y cuyos vuelos pueden producirse cualquier día de la semana, aunque con una cadencia limitada por la capacidad de las propias instalaciones de mantenimiento, y que raramente alcanzará las 6 operaciones diarias; y, por otro lado, el caso de aeronaves privadas de uso básicamente recreativo o deportivo, cuya utilización será principalmente los fines de semana y días festivos. En todo caso, se prevé un máximo de 8 operaciones diarias y el aeródromo operará de orto a ocaso (condiciones VFR), quedando por tanto la operación limitada al periodo diurno.

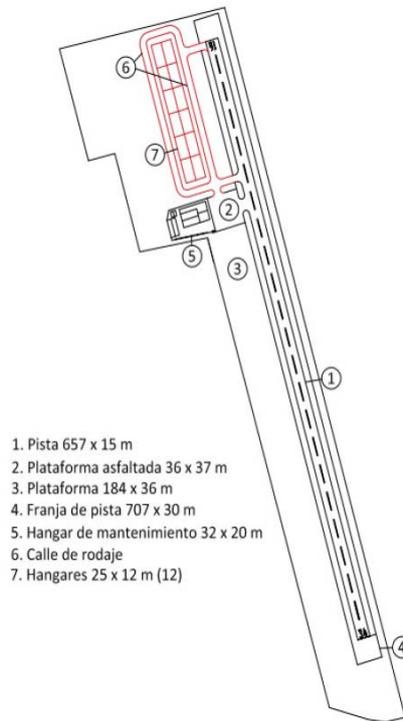


Figura 1: Plano de Planta del Aeródromo

En relación a las operaciones de vuelo, el documento ambiental informa que se establece como zona normal de operaciones (ZNO) la consistente en un rectángulo cuyos vértices se indican en la Figura 2. Dicha zona tendrá unos límites verticales que se delimitan en su parte inferior por la superficie del terreno, y en la parte superior por una altura de 150 m (500 pies). Una vez dentro de la zona normal de operaciones (ZNO), aquellas aeronaves que quieran entrar al campo de vuelo o salir del mismo, seguirán el circuito de tráfico establecido. Este circuito se establece hacia el oeste de la pista para reducir las posibles interferencias con el circuito de tráfico de LEBA.

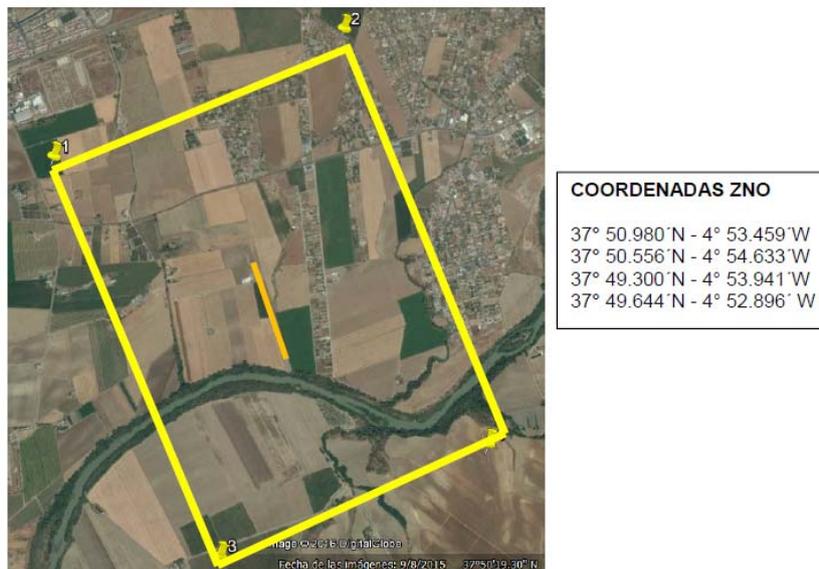


Figura 2: Zona normal de operaciones (ZNO) del aeródromo

En relación a los procedimientos de aproximación propuestos, el documento ambiental informa que la aproximación por la cabecera 16 (norte) se ha modificado ligeramente para garantizar que transcurre sin sobrevolar el asentamiento situado al norte del campo: desde el punto «Guadalcazar», las aeronaves procederán siguiendo rumbo magnético 030° , manteniendo máximo 500 ft AGL, para integrarse en el circuito del aeródromo en viento en cola derecha para la pista 16. Se deberá informar de la entrada en el circuito de tránsito, entrada en base y entrada en final. La aproximación final se hará con rumbo 150° hacia la cabecera 16, evitando las zonas pobladas, hasta llegar a la altura de la carretera que se cruza en corta final y en ese punto se alinea la pista con rumbo 160° (cabecera 16).

La cabecera 34 solo se usará para los despegues en dirección norte. Una vez se alcance altura de seguridad sobre los obstáculos, se pondrá rumbo 333° durante 3 km, evitando las zonas pobladas, y después se virará a la izquierda con rumbo 242° hasta abandonar por Almodóvar del Río. (Figura 3).

Dado que el proyecto pretende la adaptación de una pista eventual ya existente, en el análisis de alternativas no se ha planteado la evaluación de localizaciones alternativas, sino que las alternativas que se han planteado toman como base la localización actual.

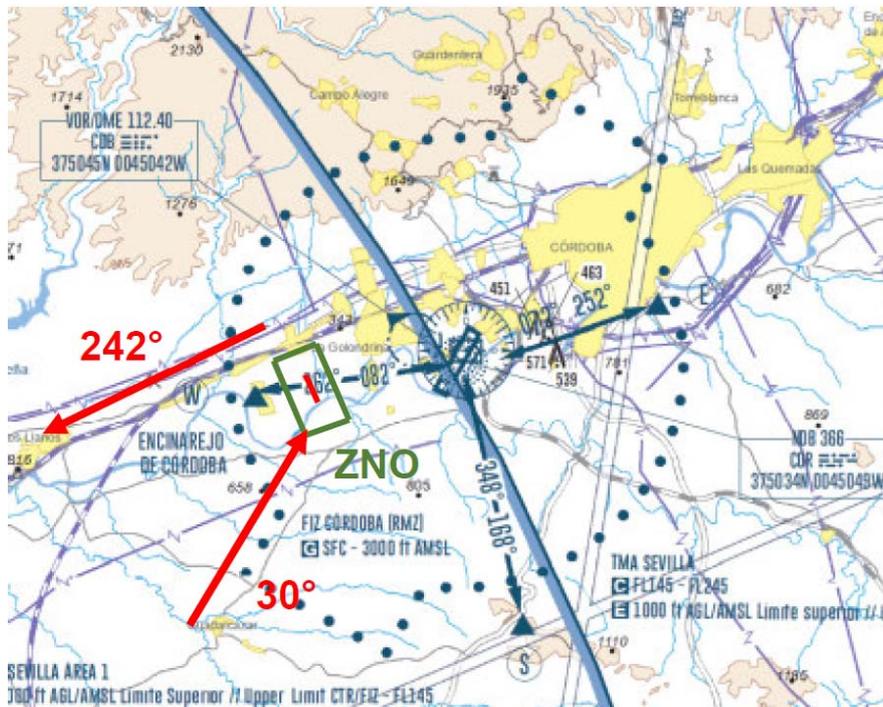


Figura 3: Procedimientos de aproximación y salida propuestos para el aeródromo

Las alternativas evaluadas son cuatro:

- Alternativa 0. La opción de no llevar a cabo el proyecto en la localización propuesta.
- Alternativa 1. Construcción del aeródromo en el emplazamiento propuesto manteniendo la configuración existente, y construcción al sur de dichas instalaciones de los hangares. Sin embargo, esta alternativa es descartada por el promotor ya que supone una afección importante a la ZEC (ES6130015) «Río Guadalquivir-Tramo Medio» y las nuevas instalaciones estarían localizadas, conforme se acercan al cauce del Guadalquivir, en la zona inundable de mayor probabilidad.
- Alternativa 2. Construcción del aeródromo en el emplazamiento propuesto modificando la orientación de la pista transversalmente de este a oeste dentro de terreno, de forma que se sitúe aproximadamente en paralelo con el curso del río. Sin embargo, esta alternativa es descartada por el promotor ya que: supone un mayor impacto sobre las

zonas pobladas, supone unos riesgos inadmisibles en el tráfico de las aeronaves al tener los dos posibles circuitos de tráfico en dirección convergente con el circuito de tráfico del aeropuerto de Córdoba, supone la construcción completa de la instalación, un mayor movimiento de tierras y finalmente habría que reubicar los caminos existentes.

– Alternativa 3. Construcción del aeródromo en el emplazamiento propuesto, manteniendo la configuración existente, pero retranqueando la cabecera sur (34) mediante la reducción de la longitud de la pista a 657 metros, desde la posición correspondiente a la alternativa 1 hasta una nueva posición, que la sitúa fuera de la zona de policía del río Guadalquivir y limita las afecciones sobre la ZEC. Asimismo, se modifica la posición de los hangares de aeronaves, ubicándolos al norte de la parcela de forma que se sitúan fuera de la zona inundable de mayor probabilidad. Esta alternativa establece una limitación en la forma de operar desde el aeródromo frente a la alternativa 1 ya que, si en esta se contemplaban operaciones en ambas direcciones, en la alternativa 3 solo se admitirán operaciones que no deban sobrevolar la ZEC a baja altura.



Alternativa 1



Alternativa 2



Alternativa 3. En rojo instalaciones a construir

La alternativa 3 resulta la alternativa elegida por el promotor al suponer un menor impacto sobre la ZEC del *Río Guadalquivir – Tramo medio*, ya que la zona de la cabecera 34 queda al borde la zona de policía del río Guadalquivir, y además propone limitar el uso exclusivo de la cabecera 16 para las operaciones de aterrizaje, reduciendo

impacto sobre la ZEC al no ser necesario limitar la altura de los árboles de ribera. Por otro lado, se reduce considerablemente el impacto por ruido de las aeronaves, así como la probabilidad de un accidente sobre la citada zona protegida. Por tanto, las operaciones se realizan todas sobre la cabecera 16, es decir que los aterrizajes se realizan usando la pista 16 (hacia el sur) y los despegues usando la 34 (hacia el norte).

Esta solución sigue manteniendo las instalaciones ya existentes (pista, franja de pista, plataforma de aparcamiento y hangar de mantenimiento), y se construye adicionalmente un conjunto de hangares para el alojamiento de aeronaves y una calle de rodaje de acceso a los mismos desde la pista, en la explanada al norte del hangar de mantenimiento existente.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto se localiza en la periferia de Córdoba, junto a la ribera del río Guadalquivir, y a unos 3,5 km al oeste del aeropuerto de Córdoba en su parte más próxima. En concreto, se emplaza en la finca Hoja del Cortijo Rubio y forma parte de la parcela 5 del polígono 106 correspondiente a Villarrubia (Córdoba), suponiendo un total de 65.211 m² de superficie para la implantación del campo.

Las coordenadas geográficas WGS-84 del punto de referencia de la pista son: latitud: 37° 50' 6.2" N y longitud: 4° 53' 44.8" W, con una elevación de 86 m.

El aeródromo está localizado sobre suelo no urbanizable, en concreto el PGOU de Córdoba lo clasifica como Suelo No Urbanizable de Especial Protección Vegas del Río Guadalquivir (SNUEPVG). La parcela donde se emplaza el aeródromo dispone de un acceso a través de la carretera CH-02, en el kilómetro 5,8, por camino privado, por tanto no es necesaria la construcción de ningún vial de acceso adicional.

El núcleo de población consolidado más cercano es la Barriada de Majaneque, perteneciente al término municipal de Córdoba, y se sitúa aproximadamente a 2,3 km de distancia. Además, existen, tanto al este como al norte del aeródromo, asentamientos urbanos en suelo no urbanizable.

En el documento ambiental se indica que el terreno donde se va a ejecutar la infraestructura se sitúa en la unidad geomorfológica de las Vegas del Guadalquivir y el Guadajoz. El relieve en esta zona se caracteriza por la morfología plana, escasa inclinación y ligera ondulación de sus terrenos, con pendientes bastante suaves, mostrando una manejable inclinación a favor del drenaje natural del curso del Guadalquivir, en dirección NE-SO.

Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni Zona Especial de Conservación (ZEC), ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000. Sin embargo, si son colindantes con el ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio (ES6130015). El instrumento de gestión vigente es el «Plan de Gestión de las ZEC Río Guadalquivir – Tramo Medio (ES6130015), Bajo Guadalquivir (ES6150019), Tramo Inferior del Río Guadalimar y Alto Guadalquivir (ES6160010) y Río Guadalquivir Tramo Superior (ES6160013)», aprobado a través de la Orden de 12 de mayo de 2015 (BOJA no 104, de 02 de junio de 2015).

Otros espacios Naturales protegidos cercanos a la actuación son: a 5 km la ZEC Guadiato-Bembazar (ES 6130007), a 4 km la ZEC Río Guadajoz – Tramo inferior (ES 6130008) y a 10,5 km la ZEC/ZEPA ES0000050 Parque natural Sierra de Hornachuelos.

Además, en el documento ambiental se identifican dos Áreas Importantes para las Aves (IBA) que son la IBA n.º 235 denominada «Sierra Morena de Córdoba», situada unos 6,5 km al noreste de la localización prevista, y la IBA n.º 232, denominada «Campiña alta de Córdoba», localizada a 10 km al este.

Según se indica en el documento ambiental la serie de vegetación potencial, que corresponde al territorio de estudio, es la serie termomediterránea, bética, algarviense y mauritanica, seca-subhúmeda, basófilo de la encina (*Quercus rotundifolia*): *Smilaco mauritanicae-Querceto rotundifoliae*.

Además en la zona, debido a la influencia de un nivel freático más alto, la vegetación se torna hidrófila y potencialmente podría localizarse, junto al río y en lugares sometidos a inundaciones periódicas de carácter más o menos permanente, choperas dominadas por

Populus alba, *Tamarix africana*, *Salix* sp.pl. En una segunda banda, se establecería la asociación a que corresponde la olmeda: *Aro-Ulmetum minoris*.

La zona en la que se pretende instalar el campo ha sufrido una fuerte antropización y la vegetación actual del área de estudio está compuesta por diferentes tipos de cultivos como girasol, frutales, hortalizas y cereales. En zonas degradadas aparecen pastizales y herbazales ruderales en los que predominan las gramíneas, mientras que en algunos puntos la ausencia de pastoreo ha derivado en que el pastizal haya sido colonizado por el matorral.

La presencia cercana del río Guadalquivir determina una vegetación riparia caracterizada básicamente por los chopos (álamos) formando la asociación *Salici-Populetum*, donde dominan *Populus alba* (álamo blanco) y *Salix* sp (sauce). Pueden encontrarse también zonas de vegetación riparia sin chopos ya sea porque correspondan a etapas aclaradas en las que se han eliminado los chopos o porque predominen formaciones de *Tamarix* y adelfas. Además de las anteriores, dentro de la vegetación riparia pueden encontrarse otras especies de árboles como son olmos, fresnos, ailantos y eucaliptos de repoblación y también especies arbustivas como cañas, carrizos y espadañas en zonas algo más alteradas.

En este sentido, el promotor ha detectado, en las proximidades de la actuación, la presencia de dos Hábitat de interés comunitario del anexo I de la Directiva Hábitats: el 92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* y el 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*).

El documento ambiental señala que, según el Atlas y Libro rojo de la flora Vasculosa amenazada en España, en el entorno no se localiza ninguna especie de flora amenazada.

Respecto a la fauna, el promotor informa que, debido a la presencia de núcleos urbanos y áreas de cultivo, el ámbito de estudio es un ecosistema artificial que alberga comunidades sin un gran valor faunístico. Los mamíferos están muy poco representados, encontrándose carnívoros de pequeño tamaño como el lirón (*Elomys Quercinus*), el zorro (*Vulpes vulpes*), la liebre (*Lepus granatiensis*), conejos (*Oryctolagus cuniculus*), etc, que se ven atraídos por los cultivos y pastos propios de esta zona.

En cuanto a la herpetofauna pueden encontrarse la culebra bastarda (*Malpolon monspessulanus*) y de herradura (*Hemorrhois hippocrepis*).

En relación a las aves, el documento ambiental señala que se ha detectado la presencia de aves granívoras y rapaces, atraídas por los cultivos, los pastos y los pequeños roedores que los acompañan, como la perdiz roja (*Alectoris rufa*), el ruiseñor común (*Luscinia megarhynchos*) y los cernícalos vulgar (*Falco tinnunculus*) y primilla (*Falco naumanni*), así como la aparición en la zona de algunas especies invernales especialmente avefrías (*Vanellus Sp*) y chorlitos (*pluvialis sp*).

En relación a las especies protegidas, con potencial presencia en el entorno del aeródromo, se informa que a 10,5 km se encuentra la Sierra de Hornachuelos, en la cual destaca la presencia de comunidades de aves rapaces como el buitre negro (*Aegypius monachus*), el águila imperial (*Aquila adalberti*), el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), clasificadas las dos primeras, en el Libro rojo de los vertebrados de Andalucía, como especie en «peligro» y la tercera como especie en «peligro crítico» de extinción.

El documento ambiental informa que, a 4,5 km al norte de la zona en estudio, se sitúa una zona clasificada como área potencial para el Plan de Conservación del Lince Ibérico, de acuerdo con el Acuerdo de 18 de enero de 2011, del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, por el que se aprueban los planes de recuperación y conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos.

En cuanto a la hidrología la zona de estudio se sitúa íntegramente en la cuenca hidrográfica del Guadalquivir, siendo este río el principal curso de aguas superficiales en la zona, y constituye el límite sur de la parcela en la que se implantara el aeródromo. En las cercanías del aeródromo se encuentran además el arroyo de la Jarilla, el arroyo del Llano del Mesonero y el arroyo de la Conchuela que presentan un marcado carácter estacional, permaneciendo secos durante el periodo cálido.

En cuanto a la hidrología subterránea, la zona está enmarcada dentro de la masa de agua subterránea 050.046 Aluvial del Guadalquivir-Curso Medio.

La parcela en la que se pretende la instalación está incluida dentro de la comunidad de regantes del Guadalquivir, con lo que cuenta con dos bocas de riego. Además, la parcela cuenta con un pozo que alcanza la profundidad de 7 m, del que se extrae agua para uso en sanitarios y para limpieza de las instalaciones previstas.

El documento ambiental informa que, según el mapa de paisajes de Andalucía, la zona de estudio se sitúa dentro del Área Paisajística V1 «Valles, vegas y marismas interiores» y dentro de esta en el Ámbito Paisajístico del «Vega del Guadalquivir» donde predominan los cultivos herbáceos en regadío. La zona se encuadra dentro de la demarcación paisajística 32 correspondiente a la Vega del Guadalquivir. El paisaje actual de vega, en el que se ubica la zona de estudio, se caracteriza por la existencia de un mosaico de cultivos herbáceos y edificaciones (viviendas y naves industriales) y otras instalaciones (Estación Depuradora de la Golondrina, Aeropuerto), entrelazados y recorridos por una densa red de acequias y canales de riego, así como por las numerosas carreteras y caminos existentes. Se trata de un entorno muy antropizado, con una considerable artificialización y un bajo grado de naturalidad.

El promotor indica que no existe ningún elemento patrimonial, del que se tenga constancia, que pueda verse afectado por el aeródromo y queda alejado de cualquier vía pecuaria.

c. Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto y la documentación adicional presentada por el promotor incluyen un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente y proponen las medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Estos análisis, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados, se resumen a continuación.

Atmósfera:

Calidad del aire: En el documento ambiental se hace un análisis de los impactos sobre la calidad del aire y señala que, durante la fase de construcción, se producirá un aumento de la emisión de partículas contaminantes y un aumento de las partículas en suspensión. Sin embargo, el aumento de los niveles de inmisión será básicamente local considerándose de impacto de intensidad baja, a corto plazo, reversible y recuperable.

Durante la fase de explotación se producirá asimismo un incremento en los niveles de inmisión, procedentes de los gases de escape de los motores de los aviones y en similar medida de los gases de escape generados por los vehículos que accedan a las instalaciones. El documento ambiental considera que, debido al bajo número de operaciones previsto y la alta capacidad dispersante de la atmósfera de la zona, el impacto será de intensidad baja a media, puntual, temporal, reversible y recuperable.

Las medidas que se proponen en el documento ambiental, para minimizar las afecciones sobre la calidad del aire en el entorno durante la fase de obras, son: la utilización de lonas para cubrir los camiones de transporte de material térreo, los riegos periódicos con agua en la zona de obra, la limitación de la velocidad de circulación en zona de obras para reducir la emisión de partículas de polvo a la atmósfera, ubicar las zonas de acopio de temporal de tierras en zonas de protegidas del viento y controlar el buen estado de toda la maquinaria presente en la obra, que deberá haber superado las inspecciones que marca la legislación vigente.

En relación a las medidas en la fase de explotación el documento ambiental propone la selección de aeronaves que incorporen inyectores de combustión y reducir los recorridos de acceso al estacionamiento.

Ruido:

El documento ambiental incluye un estudio de ruido, en el que cual se calcula la huella del ruido equivalente para el periodo de día y tarde, mediante el programa informático INM (Integrated Noise Model) de la FAA en su versión 7.0.

Dicho estudio del ruido se ha realizado considerando las observaciones de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía, en el sentido de realizar todas las operaciones aterrizaje por la cabecera 16 a fin de eliminar las molestias sobre la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio. El promotor señala que, teniendo en cuenta que los aterrizajes se realizan usando la cabecera 16 (hacia el sur) y los despegues usando la 34 (hacia el norte), esta circunstancia modifica el mapa de ruido, desplazándolo hacia las rutas de aproximación y despegue que se definen al norte del campo, por lo que el estudio ha evaluado específicamente el impacto sobre el núcleo poblacional del Cortijo del Rubio, situado al norte del campo y a menos de un km de la cabecera 16. Para disminuir en lo posible la afección sonora sobre dicha localización, en el proyecto se han modificado ligeramente las trayectorias de salida y llegada a la cabecera 16.

El promotor informa que para la realización del estudio del ruido se ha aplicado lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y se han tomado como referencia para el estudio acústico los índices acústicos considerados en las tablas A1 y A2 del anexo III: «valores límites de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias», del citado Real Decreto 1367/2007.

Para la obtención de los contornos que definen las huellas de ruido se ha empleado el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado tipo-A definido para el periodo de día (Ldia) correspondiente al período horario comprendido entre las 7:00H y las 19:00H de tiempo local, según el Real Decreto 1513/2005.

En las proximidades del campo, y de acuerdo con el PGOU de Córdoba y el avance de planeamiento aprobado por el pleno de Ayuntamiento de Córdoba, se encuentran las siguientes parcelaciones y asentamientos urbanos reconocidos:

- La Azucarera: sector urbano en consolidación perteneciente a la localidad de Villarrubia.
- Cortijo el Rubio: asentamiento urbano consolidado incluido junto a La Barquera Sur en el plan de sectorización PO-5.
- El Rosal del Rubio: asentamiento urbano consolidado con 58 viviendas.
- Camino de Encinarejo: serie de edificaciones aisladas consolidadas.

En estas zonas, y dado que el uso básico del suelo es residencial, la calidad acústica será la correspondiente a zona residencial, por lo que los valores límites de inmisión aplicables al aeródromo AERODEL, como nueva infraestructura aeronáutica, no deben superar los 60 dBA, que es el valor fijado en la tabla A1 del anexo III del RD 1367/2007, para uso residencial Ldia.

En el estudio acústico se constata que gran parte de los citados núcleos poblacionales y viviendas aisladas, en el entorno de la actuación, quedan fuera de la zona comprendida entre 50 y 55 dBA, salvo unas pequeñas áreas de extensión correspondientes al asentamiento Cortijo el Rubio, que estarán en la zona comprendida entre 55 y 60 dBA. No obstante, se puede afirmar que se cumple el objetivo indicado: Ldia (7:00-19:00 horas) \leq 60 dB(A), tal y como se muestra en la Figura 4:

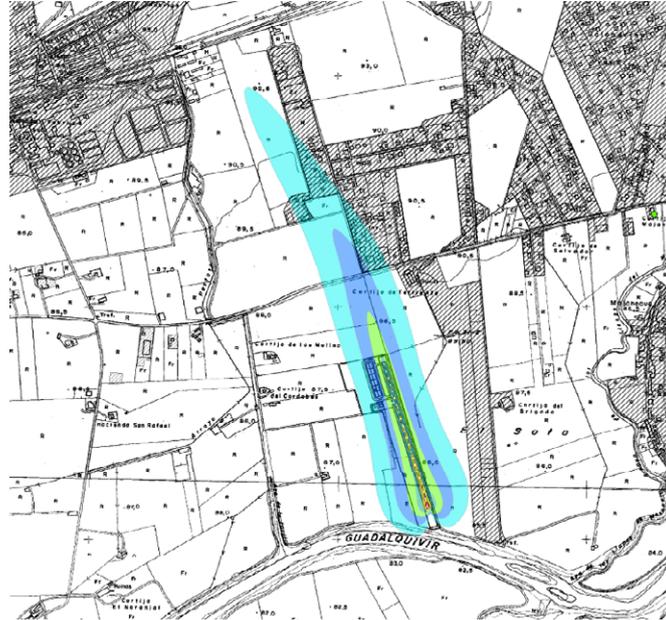


Figura 4.- Nivel de sonoro medio Ldía, aeródromo Aerodel (Córdoba)

Además, el estudio del ruido contempla el más alto nivel de presión sonora ponderado (A), en decibelios, con constante de integración fast, registrado en el periodo temporal de evaluación (L_{Amax}). El Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, establece que en los sectores del territorio con predominio de suelo residencial sea ≤ 85 dB(A) para el 97% de todos los valores diarios. Los niveles de inmisión L_{Amax}, para los núcleos de población anteriormente indicados, según el citado estudio del ruido, son los siguientes:

– Camino de Encinarejo Este. De este grupo de vivienda aislada, las dos situadas más al este (y más próximas al aeródromo) son las que mayor nivel sonoro soportan, estando en el margen 70-75 dBA. El resto de viviendas están por debajo de este nivel sonoro, por lo que en ningún caso se superan los límites del Real Decreto 1367/2007 recogidos en la tabla A2 y que establece un nivel máximo de presión sonora L_{Amax} en 85 dBA para suelo con uso residencial.

– La Azucarera: el estudio del ruido informa que toda la extensión correspondiente a esta barriada soporta un nivel sonoro máximo inferior a 80 dBA salvo una pequeña superficie en la esquina noreste en que el nivel supera este valor, pero se mantiene por debajo de 85 dBA. En todo caso, no se superan los límites del Real Decreto 1367/2007.

– El Rosal del Rubio: Según el estudio del ruido la mayor parte del asentamiento se encuentra dentro de las zonas en las que L_{Amax} es inferior a 85 dBA, salvo en el extremo

norroeste del asentamiento, en el que hay una pequeña extensión de unos 3500 m² dentro de la zona 85-90 dBA. Dado que este valor superaría el recogido en la tabla A2 del Real Decreto 1367/2007, y de acuerdo con lo indicado en el artículo 25 del citado Real Decreto, esto solo sería admisible para nuevas infraestructuras aeronáuticas siempre que las ocasiones en las que esto se produzca no superen el 3% de todos los valores diarios. Teniendo en cuenta que la operación de aterrizaje o despegue puede durar entre 2 y 3 minutos, la afección diaria será de unos 24 minutos (suponiendo una duración por operación de 3 minutos y un máximo de 8 operaciones al día). Esto supone que, en el peor de los casos, los niveles máximos de inmisión de la tabla A2 se superan durante el 1,67% del tiempo, inferior al 3% de los valores diarios que exige el Real Decreto.

– Cortijo el Rubio: Para el aeródromo Aerodel, el núcleo urbano más crítico con la nueva configuración de las operaciones es el Cortijo El Rubio, al encontrarse alineado con la prolongación del eje de pista por la cabecera 16, que es la que concentra todas las operaciones. Este núcleo urbano tiene zonas en las que el nivel sonoro máximo supera el límite admisible de 85 dBA, sin embargo solo lo hace en menos del 2% de los valores diarios, por lo que de acuerdo con el Real Decreto, esta situación sería aceptable.

El estudio del ruido concluye que los asentamientos urbanos más próximos se encuentran por debajo al nivel sonoro medio en periodo día, $L_{dia} \leq 60$ dB(A), establecido por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En cuanto al nivel sonoro máximo, L_{Amax} hay una pequeña zona en los que los niveles se encuentran por encima ($L_{Amax} \leq 85$). Sin embargo, en aquellas zonas en los que los niveles se encuentran por encima, lo están durante una parte pequeña de todos los valores diarios (inferior al 3%), por lo que la afección sonora se considera compatible. Además, el promotor señala que para la simulación se ha considerado la aeronave Piper PA-34 que, al ser bimotor, tiene un nivel de ruido más elevado que las aeronaves que operaran habitualmente desde el aeródromo.

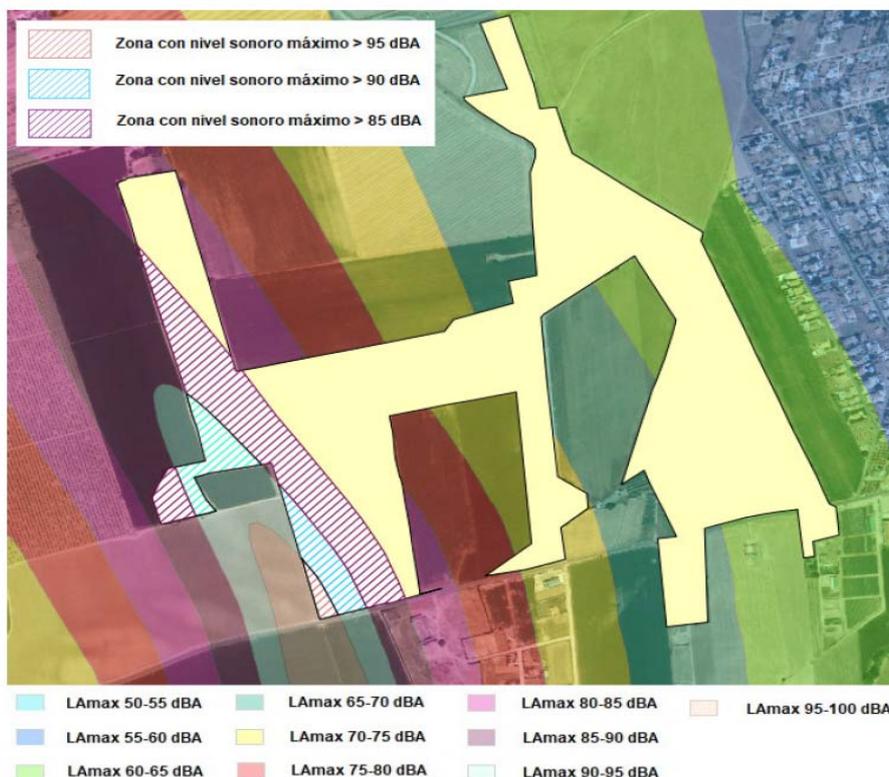


Figura 5 Mapa de nivel de Presión sonora Máximo (LAmax). Detalle del núcleo urbano de El Cortijo El Rubio. Fuente: Estudio de Huellas de Ruido del aeródromo "Aerodel".

Las medidas propuestas en el documento ambiental para actuar sobre la fuente de emisión son las siguientes:

- Evitar el sobrevuelo de los asentamientos urbanos próximos al aeródromo, así como de los pueblos del entorno.
- Se exigirá a los operadores que usen el aeródromo el seguimiento estricto de las rutas de aproximación y despegue evitando el sobrevuelo de las inmediaciones de la urbanización próxima, así como de los pueblos en entorno.
- Se realizarán estudios acústicos post-operacionales, dándose cumplimiento a lo dispuesto en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

Agua:

La documentación presentada por el promotor señala que, durante la fase de construcción, se podrían producir vertidos accidentales de la maquinaria utilizada en la construcción del aeródromo, sin embargo, dada la distancia de la obra a los cursos de agua cercanos la probabilidad de afección a los mismos es remota. Durante la fase de explotación también se podrían producir derrames accidentales. Estos tendrán más probabilidad de producirse en el taller de mantenimiento y en la zona de estacionamiento de las aeronaves. Para minimizar su efecto se ha instalado un sistema de recogida de aguas pluviales con tanque de tormenta dotado de separador.

Por otro lado, se informa que, para evitar que pueda producirse efecto presa por la presencia de la pista y facilitar la evacuación de las aguas, se diseñarán las superficies explanadas de la pista y las plataformas de modo que garanticen una correcta escorrentía. Así todos los firmes dispondrán de la pendiente adecuada para facilitar el drenaje de agua del aeródromo y conducirla hacia los cauces naturales.

El promotor informa que la presencia de edificios e infraestructuras van a provocar un consumo de agua que, dada la poca relevancia de estas, resulta poco significativo. La parcela cuenta con un pozo que alcanza la profundidad de 7 m, del que se extrae agua para uso en sanitarios y para limpieza de las instalaciones previstas. La red de evacuación de aguas es separativa, por un lado, las fecales que se recogen en un depósito estanco, autorizado y controlado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y por otro las pluviales que se drenan fuera del aeródromo conduciéndola hacia los cauces naturales.

Según la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, mediante Resolución de 24 de noviembre de 2017, se autorizó el allanado y explanación de una pista de aterrizaje, así como su uso en la zona de policía del río Guadalquivir. Entre las condiciones generales que se establecían en la citada resolución se señalaba que la zona de servidumbre de 5 m de anchura al lado del cauce en ambas márgenes debe quedar completamente libre de cualquier obra, instalación o acopio de materiales durante y al final de la obra, según se determina en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Asimismo, se indicaba la prohibición de verter escombros o de cualquier otro elemento a cualquier cauce, así como a sus zonas de servidumbre y policía.

El documento ambiental propone una serie de medidas para preservar las características de las aguas superficiales y evitar los riesgos de contaminación:

- En la fase de construcción, las operaciones y limpieza de los vehículos y maquinaria de obra se realizarán en talleres externos autorizados para evitar posible afección a la hidrología subterránea y al suelo. Además, se prohibirá efectuar cualquier tipo de vertido directo o indirecto de aceites, combustibles, cementos, sólidos en suspensión y en general de cualquier sustancia derivada de la ejecución de las obras que contamine las aguas, así como acumular residuos o sustancias que puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno, y se mantendrá un estricto control ambiental para evitar posibles vertidos accidentales de contaminantes.

– En la fase de explotación, la existencia de un sistema de recogida de pluviales dotado de tanque de tormentas con separador de grasas, dotara a la zona de mantenimiento y de aparcamiento de aeronaves de un sistema de recogida que evitara la posibilidad de que lleguen al terreno libre los vertidos accidentales de la zona de mantenimiento y limpieza de las aeronaves.

Se tratarán los productos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de las aeronaves, y más concretamente a los aceites usados, que serán almacenados en bidones, posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento, por un gestor autorizado por la Junta de Andalucía.

En la zona de los hangares, se generarán también aguas residuales de saneamiento que serán recogidos en una fosa séptica y su gestión contratada a una empresa de mantenimiento de la misma.

Espacios Naturales protegidos. Red Natura 2000:

La ubicación de la actuación proyectada no se encuentra dentro de los límites de ningún espacio incluido en la Red Natura 2000, ni de cualquier otro espacio perteneciente a la Red de Espacios Naturales de Andalucía (RENPA). Sin embargo, sí es colindante a una Zona de Especial Conservación (ZEC), la ZEC Río Guadalquivir-Tramo medio (ES6130015). Este Hábitat resulta importante para la Red Natura 2000 por su papel en la conservación de los hábitats de ribera, de las especies del ecosistema fluvial y su función de conectividad, al tratarse de un corredor ecológico.

Con el fin de analizar las repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000 y sobre los elementos que motivaron la designación de estos espacios, la documentación aportada por el promotor incluye un apartado específico sobre la «Evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000», que recoge las características generales de la ZEC Río Guadalquivir-Tramo Medio, los objetivos de conservación de dicha ZEC, los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) y las especies de interés comunitario presentes en la ZEC que se podrían ver afectados por el proyecto.

El citado capítulo identifica y analiza los objetivos de conservación generales, incluidos en el Plan de Gestión, especialmente aquellos que podrían estar afectados por el proyecto, destacando los siguientes:

– OG 1. Alcanzar y/o mantener el grado de conservación favorable del ecosistema fluvial, conformado por los hábitats 3270, 6430, 91B0, 92A0, 92D0, incluidos en el anexo I, y por las especies incluidas en el anexo II de la Directiva Hábitats.

El promotor informa que, de acuerdo con la cartografía asociada al Plan de Gestión, de la documentación geográfica más actualizada disponible sobre la distribución de los HIC's y confirmado durante el estudio de campo, en un radio de 500 metros en torno a la zona de actuación, solo hay presencia del hábitat 92A0 (Bosques galería de *Salix alba* y *Populus Alba*) y puntual del 92D0 (Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*), con predominancia del primero en todo el tramo del río contiguo al proyecto. Sin embargo, al haberse optado por la elección de la alternativa 3 del proyecto, el promotor considera que los citados HIC no se verán afectados por el mismo.

– OG 2. Mantener la conectividad, tanto dentro de las ZEC como con el resto de la red Natura 2000. Esta ZEC conecta con Guadalmellato (ES6130006), Guadiato Bembezar (ES6130007) y Tramo Inferior del Río Guadajoz (ES6130008). A este respecto el promotor considera que ninguna de las acciones del proyecto limita o impide dicha función.

– OG 6. Compatibilizar las actuaciones, usos y aprovechamientos con la conservación de los recursos naturales y promover la participación de los colectivos vinculados al espacio en su conservación. El Plan de Gestión no prevé ninguna regulación de usos y actividades dentro de la ZEC, lo cual lleva al promotor a concluir que ni el proyecto ni sus actuaciones se pueden considerar prohibidas en el ámbito de la ZEC.

En relación a las posibles presiones y amenazas para la ZEC, generadas por el proyecto el promotor identifica las siguientes:

– D01 Presencia de infraestructuras de transporte que atraviesan las ZEC. El promotor informa que la instalación prevista no atraviesa la ZEC y, por otro lado, la alternativa 3 elegida elimina el sobrevuelo de la misma.

– H01.01 Contaminación de aguas superficiales por naves industriales y H01.08 Contaminación difusa de aguas superficiales causada por aguas de uso doméstico y aguas residuales.

El documento ambiental indica que el hangar de mantenimiento de aeronaves dispone de tanque de tormentas y separador de grasas, así como fosa séptica autorizada, con lo que la posibilidad de vertidos industriales o de aguas residuales al río se reduce al mínimo.

– J02.06 - Captaciones de agua provenientes de aguas superficiales. El documento ambiental informa que el agua no potable, utilizada en la instalación, se extrae de un pozo situado en la propiedad, y el agua potable se utiliza envasada.

En el primer informe emitido en el trámite de consultas por la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía señala, que el espacio ZEC Río Guadalquivir - Tramo medio está conectado a otros espacios como son la ZEC Guadalmellato (ES6130006), ZEC Guadiato-Bembézar (ES6130007) y la ZEC Tramo Inferior del Río Guadajoz (ES6130008). Estas ZEC son importantes para la conservación de los hábitats de ribera y de algunas especies de peces de la Directiva Hábitats. Por ello indica que la corta de vegetación propia del HIC «92A0», que sería necesaria para la implantación de la alternativa 1, supondría una afección directa sobre esta ZEC e impediría el mantenimiento en un estado de conservación favorable de la ZEC ya va en contra de los propios objetivos de conservación.

Tal y como se ha comentado anteriormente, posteriormente el promotor presenta un nuevo documento ambiental que incluye una nueva alternativa (3) consistente en el retranqueo de la cabecera 34 y la supresión de las operaciones de aterrizaje por esta cabecera. Esta nueva alternativa no requiere del establecimiento de superficie de limitación de obstáculos para la protección de las aeronaves, por ello ya no existe limitación en altura de la vegetación arbórea de ribera y no se afectará al Hábitat de Interés comunitario 92A0-Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

A este respecto el Servicio de Coordinación y Gestión de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), de la Dirección General de Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos, considera que la Alternativa 3 elegida por el promotor, no es susceptible de causar efectos adversos apreciables sobre la ZEC Río Guadalquivir – Tramo Medio, ni tampoco se esperan repercusiones sobre la coherencia y función de conectividad que desempeñan los espacios de la Red Natura 2000, siempre y cuando se cumpla que:

- Las entradas y salidas de pista se realicen siempre por el lado opuesto a la ZEC.
- En caso de necesitar alguna actuación sobre la ZEC, como poda, desbroce o corta de vegetación, se deberá requerir la previa autorización administrativa por parte de la Delegación Territorial de Córdoba.

El documento ambiental propone como medida de protección el control periódico del Hábitat HIC 92A0 (Bosques galería de *Salix alba* y *Populus Alba*) y, en caso de que se detecte algún ejemplar seco, se procederá a replantar otro de la misma especie.

Avifauna:

El documento ambiental describe las especies de fauna y, en particular por la naturaleza de la actuación, la avifauna que se encuentra en el ámbito del proyecto. Dentro del perímetro de la instalación, tanto la pista y su franja como las plataformas de aparcamiento constituyen espacios amplios, sin vegetación, que pueden ser empleados por aves rapaces para capturar sus presas. También pueden ser usados por aves insectívoras, básicamente durante el verano.

En un radio de 500 m desde la instalación, los terrenos están dedicados a la agricultura (regadío). La presencia del río Guadalquivir proporciona un ecosistema fluvial con gran variedad de nichos ecológicos para una serie de aves que lo utilizan como refugio o como zona de alimentación.

En un radio superior a 500 m del entorno del aeródromo se han identificado 5 focos de concentración de aves:

1. EDAR de la Golondria. Localización a unos 3 km al este. Presencia de especies de aves insectívoras, básicamente golondrinas, pero también otras especies como estorninos, palomas, pequeñas rapaces o passeriformes.
2. Zona situada entre Casillas y Puente de Andalucía, en el río Guadalquivir. Distancia a unos 9 km. Número de ejemplares oscila a lo largo del año, así como su uso, pudiendo concentrar varios centenares de individuos.
3. Zona Puente Viejo. Situada a unos 9 km. Esta zona alberga dormideros de milano negro (*Milvus migrans*), cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) e incluso de varios miles de individuos de estornino negro (*Sturnus unicolor*) y estornino pinto (*Sturnus vulgaris*).
4. Zona del Molino de Martos/Miraflores, dentro del casco urbano. Distancia 11 km. Zona con presencia de variedad de especies como colonias de ardeidas y como dormidero de cormoranes (*Phalacrocorax carbo*) y garcillas bueyeras (*Bulbucus ibis*).
5. Complejo Medioambiental Vertedero del Lobatón. Distancia 13 km. Constituye uno de los principales focos de atracción de avifauna antropófila y carroñera del valle del Guadalquivir, y genera una gran cantidad de flujos de avifauna desde distintos puntos del valle.

El documento ambiental describe y estudia los hábitos de las especies de avifauna que pueden estar presentes en el área de influencia del aeródromo (sestaderos, nidos, alimentación): Martinete común (*Nycticorax nycticorax*), cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), milano negro (*Milvus migrans*), milano real (*Milvus milvus*), sisón común (*Tetrax tetrax*), cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*), garcilla bueyera (*Bulbucus ibis*), garza real (*Ardea cinerea*), Ánade azulón (*Anas platyrhynchos*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), ratonero común (*Buteo buteo*), avefría europea (*Vanellus vanellus*), gaviotas sombría y patiamarilla (*Larus fuscus* / *Larus michaellis*), palomas (torcaz, bravía y Tórtola turca) (*Columba palumbus* / *livia*, *Streptopelia decaocto*), vencejos (*Apus apus* / *pallidus*), golondrina común (*Hirundo rustica*), avión común (*Delichon urbicum*), avión zapador (*Riparia riparia*), estornino negro y pinto (*Sturnus unicolor* / *vulgaris*), codorniz común (*Coturnix coturnix*), terrera común (*Calandrella brachydactyla*).

Las especies de aves, anteriormente mencionadas, han sido o bien observadas durante los trabajos de campo, o bien se tiene constancia de su presencia por los pilotos y operadores, así como por los datos incluidos en el «Informe técnico sobre uso espacial de la avifauna en el Aeropuerto de Córdoba y zonas adyacentes» emitido por la Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

De estas aves, el martinete común, el milano negro, el milano real y el cormorán están asociados a la presencia del río Guadalquivir. Sin embargo, el promotor considera que, al no realizarse operaciones por la cabecera cercana al río y por tanto no cruzar los aviones el río a baja altura, desaparece el riesgo de colisión con ejemplares de estas especies, que estén realizando vuelos a «baja cota» sobre el cauce del río.

El promotor señala que la gran variedad de avifauna avistada en el entorno de la actuación supone un peligro para el tráfico aéreo, ya que las aves en su sobrevuelo del aeródromo representan un riesgo de colisión para las aeronaves. No obstante, el hecho de que la mayor parte de los aparatos sean pequeños y de hélice, hace que el ruido y la baja velocidad de operación en las cercanías del aeródromo, permita a las aves conocer y predecir el peligro y alejarse de él. De este modo al iniciar el recorrido por las pistas las aves tienen tiempo de elevar su vuelo y apartarse de la trayectoria del aeroplano.

No obstante, el promotor prevé la aplicación de las siguientes medidas protectoras/correctoras para limitar el riesgo de colisión con las aves:

- Ahuyentar a las poblaciones de aves de los conos de vuelo, mediante prácticas de cetrería (especialmente halcones o el empleo de figuras artificiales de estas rapaces con prácticas de cetrería). Emisión de ruidos mediante altavoces o bien emisión de sonidos de alarma similares a los que emite las aves.
- Estudio y manejo de biotopos para favorecer la instalación de poblaciones en zonas alejadas del aeródromo.
- Eliminar puntos de atracción como pequeños vertederos o pequeños focos de alimentación para las aves.
- Se diseñarán rutas y calendarios de vuelos evitando sobrevolar a baja altitud zonas de paso migratorio y rutas de vuelo usuales de avifauna.
- Señalización del vallado en toda su longitud, para evitar la muerte de aves por colisión del mismo.

Vegetación:

El documento ambiental señala que los impactos sobre la vegetación pueden ser directos o indirectos, a través de otros componentes del ecosistema como la atmósfera, las aguas y los suelos. Los primeros tienen lugar preferentemente en la fase de construcción mientras que los segundos suelen producirse en la de explotación.

Durante la fase de construcción de los elementos nuevos, dado que la zona en la que se implantarán se encuentra ya explanada, no existe cubierta vegetal que eliminar. Durante la construcción, la zona de acopio de materiales y maquinaria se implantará dentro de la zona explanada ya existente, por lo que no se ocupará terreno nuevo. Fuera de la vegetación situada dentro de la ZEC, de la que anteriormente ya se ha hecho mención, la vegetación afectada corresponderá a los cultivos del entorno de la actuación y su impacto se limitará al aumento temporal de la deposición de partículas en suspensión y aumento de inmisiones generados por el tráfico y el funcionamiento de la maquinaria. Por ello, el promotor consideraba que, durante la construcción de los elementos pendientes, la alteración sobre la flora en las zonas a ocupar será mínima o nula.

Análogamente y durante la explotación, el promotor considera que la actividad prevista (operación de las aeronaves) no supondrá alteraciones nuevas que agraven o introduzcan nuevas afecciones sobre los cultivos del entorno, salvo las emisiones de las aeronaves y el tránsito de vehículos. La alteración principal producida por tales operaciones es básicamente la pérdida en productividad de los cultivos por aumento de los niveles de inmisión.

Suelo:

En relación a los impactos sobre el suelo, el documento ambiental señala que las afecciones principales son: la pérdida de suelo con carácter permanente en la zona ocupada por el aeródromo y la posible contaminación de los mismos debido a la actividad del aeródromo. Por otro lado, considera que dado que los elementos a construir lo serán sobre zona ya dedicada a estacionamiento de aeronaves y por tanto ya explanada y compactada, la afección sobre el suelo durante la fase de construcción no será significativa.

Como medidas correctoras y protectoras el promotor propone las siguientes medidas:

- La superficie a ocupar durante las obras, de los elementos pendientes, deberá establecerse sobre zona ya ocupada por la instalación y compactada, sin ocupar terrenos anexos para evitar la alteración innecesaria tanto de la geomorfología como de la edafología de los espacios ajenos a la instalación.
- La red viaria deberá limitarse a los caminos existentes para evitar compactación y pérdidas de suelo.
- Los residuos procedentes de la construcción deberán gestionarse de forma adecuada a través de gestor autorizado.

– Para limitar al máximo la posibilidad de vertidos, el mantenimiento y limpieza de la maquinaria utilizada se realizará en talleres externos autorizados. En caso de que se produzca una avería de maquinaria que requiera, inevitablemente, su arreglo en la zona de obra, previamente al inicio del arreglo de la avería se colocará un plástico que proteja el suelo, cubierto de sepiolita u otro material absorbente para evitar que se produzcan vertidos accidentales durante el mismo.

– Tanto en estos casos, como en cualquier otro en el que se produzca un vertido accidental al terreno, se actuará inmediatamente, delimitando la zona de suelo afectada, construyendo una barrera de contención con el fin de evitar la dispersión del vertido por la superficie del suelo y retirando las tierras contaminadas y depositándolas en el contenedor de residuos peligrosos correspondiente.

Según el documento ambiental el aeródromo está localizado sobre suelo no urbanizable, en concreto el PGOU de Córdoba lo clasifica como Suelo No Urbanizable de Especial Protección Vegas del Río Guadalquivir (SNUEPVG). El uso de este suelo es esencialmente agrícola, dedicado principalmente a cultivos herbáceos de regadío. Entre los usos autorizables se encuentran los dotacionales y turisticorecreativos, siendo el uso de aeródromo privado un tipo encuadrable dentro de los primeros (en la categoría de Transporte y Comunicaciones) en el apartado de Aeropuertos según los artículos 12.1.9 y 12.7.1 de las normas urbanísticas del PGOU de Córdoba.

El promotor informa que se dispone de escrito del Servicio de Planeamiento perteneciente a la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba, con referencia P/ARV 4.1.10 417/2010 en el que se establece que el uso de aeródromo privado es autorizable en la localización prevista.

En este sentido, con fecha 10 de septiembre de 2019, se recibe de forma extemporáneo escrito de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Córdoba en el que se informa del planeamiento general vigente en el municipio de Córdoba y concluye que la actuación propuesta puede ser asimilable tanto al uso de «equipamiento especial» como al de «infraestructura», al presentar este tipo de instalaciones características propias de la definidas para ambos usos, comprobándose que en Suelo No Urbanizable de Especial Protección Vegas del Río Guadalquivir (SNUEP-VG) son autorizables, entre otros usos, las infraestructura que ineludiblemente deban localizarse en dicho espacio, siempre y cuando cumplan la legislación sectorial y ambiental que les sea de aplicación. Por ello, en cuanto a la determinación de la viabilidad urbanística de la actuación se requerirá de la culminación del procedimiento previsto en los artículos 42 y 43 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, y del posterior otorgamiento de la correspondiente licencia urbanística.

Residuos:

El documento ambiental realiza un análisis de la cantidad de residuos de construcción y demolición que se generan durante la construcción de los nuevos hangares estimándose la generación de 432 toneladas de residuos. El promotor aporta información sobre la tipología de los residuos, las cantidades estimadas y el destino previsto para los residuos no reutilizables ni valorables in situ. Además, el documento ambiental señala una serie de consideraciones a tener en cuenta en el almacenamiento, manejo y gestión de los residuos.

Con respecto a los residuos que se van a generar durante la explotación de la actividad, por una parte, se trata de residuos asimilables a urbanos, por lo que para su correcta gestión se llevara a cabo lo establecido en las ordenanzas municipales mientras que, por otra, se trata de residuos peligrosos generados en las instalaciones de mantenimiento de las aeronaves que deberán gestionarse con gestores autorizados.

Finalmente, el documento ambiental contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

A continuación, se resumen las líneas principales del programa de vigilancia previsto en el documento ambiental:

Calidad del aire y ruido:

- Control de la producción de polvo y partículas en suspensión como consecuencia de las obras de construcción de los elementos pendientes.
- Verificar el deterioro de la calidad del aire por la emisión de gases contaminantes como consecuencia del funcionamiento de vehículos de transporte y de la maquinaria de obra durante la fase de construcción y de las aeronaves y los vehículos durante la explotación.
- Verificar el impacto acústico durante la fase de explotación por la operación de las aeronaves.

Agua:

- Vigilar que en las zonas donde se encuentre la maquinaria y vehículos de obra no se lleven a cabo operaciones de limpieza y mantenimiento de estos.

Residuos:

- Establecer una zona dentro de la obra para el acopio temporal de los residuos, debidamente señalizado. Los residuos serán gestionados a través de gestor autorizado.

Flora y vegetación, fauna y biodiversidad:

- Verificar el estado del Hábitat de Interés Comunitario 92A0, mediante el seguimiento del estado de los ejemplares situados en el entorno del aeródromo hasta alcanzar una situación similar a los ejemplares existentes en la ZEC.
- Diseño de rutas y calendario de vuelos evitando sobrevolar a baja altitud zonas de cría o de campeo y rutas usuales de vuelo de la avifauna.
- Se llevará un seguimiento de las afecciones a las aves.
- Verificar que se respetan las zonas de exclusión o vuelo reducido y rutas aprobadas de despegue y aterrizaje.

d. Prescripciones del órgano ambiental:

De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental:

- Las entradas y salidas de pista se realizan siempre por el lado opuesto a la Zona de Especial Conservación (ZEC) Río Guadalquivir – Tramo medio (ES6130015). En circunstancias excepcionales, podrán realizarse aterrizajes por la cabecera 34 cuando existan condiciones meteorológicas que impidan o desaconsejen los aterrizajes por la cabecera 16 por razones de seguridad. Esta excepción no será aplicable a los despegues.
- En caso de necesitar alguna actuación sobre la ZEC, como poda, desbroce o corta de vegetación, se deberá requerir la previa autorización administrativa por parte de la Delegación Territorial de Córdoba.
- Todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras, quedarán claramente integradas dentro del plan de obra, al igual que el resto de las actuaciones, e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.
- El promotor deberá informar a los usuarios (pilotos) sobre la existencia de los espacios de Red Natura 2000 en el área de influencia del aeródromo, cuyo sobrevuelo a una altura de menos de 300 m debe evitarse y se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del aeródromo en el que se representen las épocas y los espacios que los usuarios deben evitar sobrevolar.

– Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación, así como lo establecido en el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

– Si en el inicio o transcurso de la actividad se contrastara la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en su caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, e incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

– Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores.

– Las obras necesarias para la ejecución de la infraestructura y el mantenimiento de la misma se realizarán fuera del horario nocturno (20 a 8 h).

– Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes que produzcan el vertido de aceite, combustible, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno o a cursos de agua, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas.

– Para el mantenimiento de aeronaves se contará con todos los permisos exigidos (productor, poseedor y/o gestor de residuos), estando los residuos generados almacenados conforme a la normativa vigente y gestionados por gestores autorizados.

– Se desarrollará un procedimiento interno para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue y aterrizaje, como en vuelo, que suceda con aeronaves usuarias del campo de vuelo. El gestor del aeródromo informará a todos los usuarios de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias. Además, se deberá aportar anualmente un informe de seguimiento con las incidencias acaecidas.

– En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertederos autorizados.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, o de existir la necesidad de modificar alguna medida preventiva, correctora o compensatoria, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2ª del capítulo II del título II, artículos 45 y siguientes de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la citada Ley de evaluación ambiental, y el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta en resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Aeródromo Aerodel en Villarrubia (Córdoba)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, la competencia atribuida, en el Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, artículo 7.1.c), para la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Aeródromo Aerodel en Villarrubia (Córdoba)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 22 de abril de 2020.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

