

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO

**623** *Resolución de 19 de diciembre de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6.c del anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. Por tanto, de conformidad con lo establecido en el artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, y se procede a formular la declaración de impacto ambiental del proyecto, de acuerdo con el artículo 12.1 de dicho Real Decreto Legislativo.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información básica sobre el proyecto. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Entidad Pública Empresarial AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

El aeropuerto de Córdoba está situado a unos 6 km al suroeste de dicha ciudad, a orillas del río Guadalquivir. Se trata de un aeropuerto de interés general para el Estado, que se considera de categoría «3-C» según la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). El Plan Director del aeropuerto fue aprobado por Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 (BOE de 09/08/2001), delimitando su zona de servicio, e incluyendo los espacios que garanticen su ampliación y desarrollo de acuerdo con criterios de planificación fundados en objetivos estratégicos y previsiones de tráfico hasta el año 2015. Dicho Plan Director actualmente se encuentra en revisión.

El objeto del proyecto es la ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba, como consecuencia de la necesidad de adaptar la operatividad y las instalaciones de este aeropuerto a la futura demanda de pasajeros, debido al interés turístico de la ciudad de Córdoba. Las nuevas previsiones de tráfico de pasajeros y de operaciones comerciales se corresponden con las prognosis de tráfico elaboradas para la revisión del Plan Director, y han sido estos datos los utilizados para realizar los análisis de afección acústica y de calidad química del aire, incluidos tanto en el estudio de impacto ambiental como en el resto de documentación que completa el procedimiento. Los datos se recogen en la siguiente tabla:

Año	Pasajeros totales	Pasajeros comerciales	Operaciones totales	Operaciones comerciales
2006	19.557	2.260	9.221	568
2007	22.429	2.080	10.886	542
2008	71.732	49.215	12.297	1.105
2010	204.086	179.981	15.091	3.245
2011	235.519	210.725	15.873	3.700

Año	Pasajeros totales	Pasajeros comerciales	Operaciones totales	Operaciones comerciales
2015	374.891	347.670	18.697	5.217
2022	511.839	480.003	22.319	6.551

La actual pista de vuelos del aeropuerto de Córdoba tiene 1.380 m de longitud y 45 m de ancho. Para adecuar la pista para la operación de aeronaves de tipo C, como el Boeing 737-800, es necesario ampliarla. Además, es necesario dotar a la pista de franjas y áreas de seguridad de extremo de pista (RESA), para adecuarla a la normativa internacional de la OACI.

Para la ampliación de la pista se han considerado tres alternativas:

Alternativa 1. Ampliación de la pista por ambas cabeceras hasta alcanzar una distancia entre umbrales de 2.050 m, con un incremento de la longitud de la pista de 670 m, de los cuales 270 se amplían por la cabecera 03 (cabecera sur) y 400 m por la cabecera 21 (cabecera norte). Supone la longitud de pista mínima requerida para la operación de determinadas aeronaves. Con ello, el LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio» (ES6130015) quedaría a escasos metros del futuro vallado perimetral del recinto aeroportuario. Será necesaria la expropiación de un área sobre la que se asientan unas 110 viviendas y edificaciones asociadas, de uso agrario o comercial.

Alternativa 2. Ampliación de la pista por ambas cabeceras hasta alcanzar una longitud de pista de 2.311 m, situando el umbral de la cabecera 03 a 170 m de su ubicación actual y el umbral de la cabecera 21 a 761 m del actual. Permite la operación de aeronaves de mayor tamaño que en la alternativa 1, pero requeriría más expropiaciones de terreno (unas 150 viviendas y edificios asociados). También sitúa el futuro vallado perimetral a escasos metros del LIC ES6130015 «Río Guadalquivir-Tramo Medio».

Alternativa 3. Construcción de una nueva pista al otro lado del río Guadalquivir, con una longitud de entre 2.200 y 2.300 m. La pista actual serviría de calle de rodaje para dar servicio a la nueva pista, debiendo atravesar las aeronaves el río, por lo que la afección al LIC ES6130015 «Río Guadalquivir-Tramo Medio» sería elevada. En esta alternativa no se afectarían viviendas ni terrenos urbanizados, aunque necesitaría ocupar una mayor superficie de terreno. Asimismo, supone mayores tiempos de rodaje de las aeronaves, y por tanto mayores tasas de contaminación atmosférica.

De las tres alternativas, el promotor ha seleccionado la alternativa 1, y es la que se desarrolla en el Estudio de Impacto Ambiental. Las actuaciones que incluye son:

Ampliación de la pista de vuelo en 270 m por la cabecera 03 y en 400 m por la cabecera 21.

Ampliación y nivelación de la franja de pista hasta 300 m de ancho y 2.171 m de longitud.

Adecuación y nivelación de nuevas áreas de seguridad de extremo de pista, en las cabeceras 03 (90 x 150 m) y 21 (195 x 150 m).

Ejecución de áreas pavimentadas anteriores a los umbrales proyectados, que proporcionen mayores longitudes de carrera de despegue.

Ejecución de recrecido y saneo de la pista, para alcanzar la capacidad portante necesaria para la operación de aeronaves tipo C.

Ejecución de nuevas plataformas de viraje en los extremos de la pista.

Instalación de nuevo balizamiento de borde, extremo, umbrales de pista, identificación de umbral (SLIU), plataformas de viraje, de borde de calle de rodaje y señalización vertical.

Instalación de sistema sencillo de aproximación de precisión de Categoría I, de 300 m.

Adecuación a Categoría C de la calle de rodaje.

Nuevo drenaje de aguas superficiales.

Nuevo camino perimetral, vallado y accesos.

Reposición de servicios afectados: redes de alcantarillado, de abastecimiento, de riego, de telefonía, líneas eléctricas, accesos a urbanizaciones, carreteras (desvío de la carretera CO-9002), torres de iluminación, farolas, bases de control.

El proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba cuenta con una Orden de la Ministra de Fomento, de 28 de febrero de 2008, por la que se declara su urgencia y excepcional interés público, a efectos de la aplicación del artículo 244.2 del texto refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El aeropuerto de Córdoba se localiza en la margen derecha del río Guadalquivir, en la parte cóncava del meandro en el que desemboca, por la margen opuesta, el río Guadajoz. De acuerdo con la Ley de Aguas, aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio y el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, el recinto aeroportuario proyectado ocupa zona de policía del cauce. Por el interior de la zona aeroportuaria no discurre ningún arroyo.

Respecto a la red Natura 2000, el Lugar de Importancia Comunitaria ES6130015 «Río Guadalquivir-Tramo Medio» es contiguo al límite del recinto aeroportuario en la cabecera 03, mientras que el LIC «Tramo inferior del río Guadajoz» (ES6130008) se localiza a 400 m de las actuaciones proyectadas y en la margen opuesta del río Guadalquivir. Ambos lugares de importancia comunitaria han sido propuestos en atención a la presencia en el espacio de los siguientes hábitats no prioritarios: 92A0, Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*; y 92D0, Galerías ribereñas termomediterráneas (*Nerio-tamaricetea*) y del sudoeste de la península ibérica (*Securinegion tinctoriae*).

El tramo del río Guadalquivir cercano al proyecto alberga principalmente formaciones de *Populus alba*, en mosaico y en masas mixtas con formaciones de *Ulmus minor*. En las orillas aparecen saucedas con *Salix alba* y *Salix fragilis*, y tarajales con *Tamarix africana*, *Tamarix gallica* y *Tamarix canariensis*. No hay constancia de la presencia de taxones de flora amenazada en el entorno del aeropuerto. El hábitat faunístico formado por los ríos Guadalquivir y Guadajoz y sus riberas, además de dar cobijo a numerosas especies, es un corredor ecológico utilizado habitualmente por diferentes especies.

El estudio de impacto ambiental incluye los valores de calidad química del aire registrados los años 2006 y 2007 por las estaciones de la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de Andalucía situadas en el término municipal de Córdoba: estaciones «Lepanto» y «Asomadilla». Se cumplen los valores de referencia exigidos por la legislación para: valor medio anual de  $\text{NO}_2$  por año civil, número de superaciones anuales del máximo horario de  $\text{NO}_2$ , máximo octohorario de CO, número de superaciones anuales de los máximos diario y horario de  $\text{SO}_2$ , y valor medio anual de benceno por año civil. En cuanto al valor medio anual de partículas  $\text{PM}_{10}$  por año civil, se alcanza el máximo permitido en la estación de Lepanto en el año 2007. En las dos estaciones y en los dos años considerados, se sobrepasa el máximo número de superaciones permitidas a lo largo de un año civil para los máximos diarios de  $\text{PM}_{10}$  (el límite para el año 2007 son 35 superaciones del valor de referencia, que pasarán a ser 7 superaciones en el 2010).

## 3. Resumen del proceso de evaluación.

a. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

La tramitación ambiental del proyecto se inicia al recibirse la Memoria-Resumen en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el 27/09/2007.

Con fecha 21/11/2007 se realiza el trámite de consultas previas a las administraciones e instituciones afectadas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación inicial:

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente. . . . .	
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. . . . .	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Andalucía . . . . .	X
Diputación Provincial de Córdoba . . . . .	-
Delegación Provincial de Córdoba. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía . . . . .	-
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía . . . . .	-
Secretaría General de Aguas, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía . . . . .	-
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía . . . . .	X
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura, Junta de Andalucía . . . . .	-
Delegación Provincial de Córdoba. Consejería de Cultura, Junta de Andalucía . . . . .	X
Ayuntamiento de Córdoba . . . . .	-
WWF/ADENA . . . . .	-
S.E.O. . . . .	-
Ecologistas en Acción Andalucía . . . . .	-

En la contestación de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir se indica que las aguas de escorrentía drenan directamente al río Guadalquivir (alternativas 1 y 2) y al Guadalquivir y al Guadajoz (alternativa 3), lo que deberá tenerse en cuenta en la ejecución de las obras y su explotación, por su posible afección al dominio público hidráulico, en especial por el aumento de zonas impermeables y por tanto de escorrentías, con las consecuencias de erosión, sedimentación, arrastre de contaminantes a las aguas superficiales o subterráneas, aumento de partículas en suspensión y sólidos disueltos. Informa de que los terrenos situados a cotas inferiores a las cotas dadas de 500 años de período de retorno serán considerados inundables según el artículo 14.3 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 849/1986, de 11 de abril). Resalta las repercusiones del proyecto sobre el dominio público hidráulico y sus zonas asociadas, así como sobre las aguas superficiales y subterráneas, y la necesidad de medidas preventivas y de un plan de seguimiento y control. Será de aplicación el artículo 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, sobre la prohibición de edificar en la zona de servidumbre de uso público. Recuerda la necesidad de obtención de autorizaciones para actuaciones en zonas de servidumbre, dominio público hidráulico o policía de cauce, y para captaciones de aguas públicas o vertidos.

En su contestación a la consulta practicada, la Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía manifiesta que existe poca información disponible, a pesar de lo cual no se debe desechar totalmente la presencia de algún yacimiento arqueológico en el borde del río. Se considera necesaria una prospección arqueológica superficial e intensiva de las zonas que pueden verse afectadas, especialmente en la ampliación de la cabecera 03 hacia el río. En caso de aparecer vestigios en superficie, sería adecuado realizar una prospección de carácter geofísico, que permitiese saber si existen estructuras bajo la superficie o no.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía señala, en su contestación, que la actuación proyectada conlleva un cambio de funcionalidad en el aeropuerto, por lo que se incluiría en el apartado 4 del anexo II de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, como actividad de intervención singular con incidencia en la ordenación del territorio, por lo que estaría sujeta al informe previsto en el artículo 30 de la citada Ley.

Mediante oficio de fecha 14/02/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino dio traslado a AENA de las contestaciones recibidas en la fase de consultas, y comunicó la amplitud y nivel de detalle que debía tener el estudio de impacto ambiental del proyecto. Entre otros requerimientos, en cuanto al impacto acústico, se solicitaba analizar los siguientes

escenarios: situación actual, basada en los datos del último año completo disponible; situación de puesta en servicio de las infraestructuras sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y situación futura, basada en el horizonte de desarrollo previsible del Plan Director.

B. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado. El estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba se sometió a información pública mediante anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado número 42, de 18/02/2008.

El expediente completo, incluyendo el proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública, se recibió en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el 27/05/2008.

Durante el periodo de información pública se recibieron 35 alegaciones, que se pueden agrupar de la siguiente forma:

Alegación colectiva: la asociación Córdoba Saludable, un representante del Partido Andalucista, la Comunidad de Propietarios Castillo de la Fuensanta y 21 particulares presentan la misma alegación.

Alegaciones de asociaciones y partidos políticos: 6 presentadas por Ecologistas en Acción de Córdoba, 3 de Córdoba Saludable (diferentes al modelo de alegación colectiva), una de la Asociación de Propietarios Fontanar de Quintos y una del Partido Andalucista.

Particulares: un particular ha presentado una alegación a título individual.

Los aspectos más destacados de las alegaciones presentadas y de las contestaciones a las mismas por parte de AENA se recogen en la tabla siguiente:

Temas de las alegaciones	Consideraciones del promotor
No se tiene en cuenta que se trata de una zona de inversiones térmicas y concentración de nieblas; en los modelos no se han considerado los vientos dominantes. El reparto de cabeceras, rutas de aproximación y despegue, se realiza en función del uso actual.	El reparto de cabeceras se ha establecido en base a los vientos dominantes que condicionan la operación del aeropuerto, y en función de ello se ha previsto la instalación de un sistema de aterrizaje instrumental en la cabecera 21. En la modelización se han utilizado los datos climáticos registrados por la estación del aeropuerto de Córdoba y al evaluar la dispersión de contaminantes se ha considerado el régimen de vientos, igual que al modelizar el efecto acústico.
En el inventario ambiental no se tiene en cuenta la inundabilidad de la zona, que en el caso de riesgo de 500 años abarca la casi totalidad del espacio.	La FAA recomienda que los sistemas de drenaje de los aeropuertos civiles se dimensionen teniendo en cuenta las tormentas cuya probabilidad de aparición sea de una cada 10 años, es decir, tomando como período de retorno ese tiempo. La construcción de redes de drenaje para precipitaciones de mayor período de retorno daría lugar a costes excesivos y poco eficaces en caso de avenidas extraordinarias.
Las expropiaciones de viviendas afectan al derecho constitucional a la vivienda.	Se considera adecuado el precio de la expropiación.
Córdoba es una de las ciudades más contaminadas de España y no se garantiza la no afección sobre la calidad del aire.	Los registros de las estaciones de Córdoba no superan los valores de referencia exigidos por la legislación vigente, a excepción de los registros de PM10 diarios.
Los escenarios tomados para la elaboración de la huella acústica y la calidad química del aire (fecha prevista de puesta en servicio de las instalaciones, año 2011) no son los más adecuados, ya que el tráfico se incrementará con la ampliación de la pista. No se tiene en cuenta el tráfico de compañías de bajo coste y el tipo de aeronaves empleadas en esta clase de vuelos.	Se cumple la normativa vigente en relación a la metodología de cálculo de ruido y emisiones atmosféricas de la actividad aeroportuaria. Se ha considerado la operación de una compañía de bajo coste con aviones de 150 asientos, una vez que esté operativa la ampliación de pista.
Se deberían incluir en el mapa de ruido los colegios, viviendas y vecinos afectados por el ruido de las nuevas infraestructuras.	Se han considerado todos los potenciales receptores que se encuentren en el ámbito de estudio sometido a los niveles de inmisión considerados.

Temas de las alegaciones	Consideraciones del promotor
Incumplimiento de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, por no incluir información sobre la actividad arqueológica, que identifique y valore la afección sobre el patrimonio histórico.	Se realizará una prospección arqueológica previa al inicio de las obras.
Cambio climático, incremento de emisiones de CO2.	Éste es un fenómeno mundial y de escala global, que se aborda mediante acuerdos internacionales.
La zona está dentro de la vista del paisaje desde Medina Azahara.	Los más de 5 km que separan ambos enclaves están ocupados por infraestructuras, urbanizaciones y polígonos industriales, por lo que el recrecimiento de la pista no producirá impactos acumulativos sobre el paisaje.
La ampliación de la pista afecta a la vegetación de ribera y al LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio».	Se incluyen medidas para evitar afecciones sobre este tipo de vegetación y se estará a lo dispuesto por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.
Sobrevuelos a baja altura.	Los procedimientos de vuelo actuales y futuros se encuentran certificados y sujetos a estándares de calidad y seguridad. La D.G. de Aviación Civil del Ministerio de Fomento establecerá los nuevos procedimientos de aproximación una vez se amplíe el campo de vuelos.
Riesgos de accidentes.	La pista se construirá de acuerdo a las recomendaciones de la OACI. El funcionamiento del aeropuerto conlleva la existencia de planes de emergencia y autoprotección.
Afecciones a las aguas.	Los vertidos al río cuentan con las autorizaciones correspondientes y son depurados de forma previa.
Necesidad de modificar el Plan Director y someterlo a evaluación ambiental estratégica.	La revisión del Plan Director cumplirá la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
Interacción de todos los factores, que provocará el abandono de la zona.	Lo habitual es que las áreas cercanas a un aeropuerto se conviertan en focos de concentración de actividades.

b) Consultas a administraciones ambientales afectadas. Durante el proceso de información pública se ha recibido un informe procedente de la Delegación Provincial de Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía. En este informe se recuerda que, en la fase de consultas previas, se indicaba la necesidad de realizar una prospección superficial intensiva en las áreas en las que están previstas obras con afección al subsuelo, y que según el artículo 32 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, es obligatorio incluir en el estudio de impacto ambiental la información resultante de una actividad arqueológica que identifique y valore la afección al Patrimonio Histórico. El promotor contesta que esta medida se pondrá en marcha cuando los terrenos sean expropiados y se pueda acceder a ellos sin conculcar los derechos de la propiedad privada.

Una vez finalizado el período de información pública, en junio de 2008, se recibe una alegación de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, que asume la de la Delegación Provincial de Córdoba de dicha Consejería, que también es remitida directamente a AENA. Se informa de que los terrenos afectados por el proyecto no se encuentran incluidos dentro del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Córdoba, no pertenecen a ningún monte público, ni se encuentran sujetos a la Ley 2/1992, de 15 de junio, Forestal de Andalucía ni a la Ley 2/1989, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales de protección. La actuación proyectada no afecta al dominio público de vías pecuarias, ni a ningún espacio declarado como ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves). Sin embargo, la ampliación del aeropuerto de Córdoba podría afectar a los Lugares de Importancia Comunitaria «Río Guadalquivir-Tramo Medio» (ES6130015) y «Tramo inferior del río Guadajoz» (ES6130008). Se considera que las obras proyectadas, en las dos primeras alternativas propuestas, no tienen por qué afectar a los valores naturales del LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio», siempre que se vele por que se cumplan unas medidas preventivas.

Igualmente fuera del período de información pública, en septiembre de 2008, se recibe una alegación de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, en la que se recuerda que, según el Real Decreto 849/86, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (artículos 6 a 8) y el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el mismo Reglamento (títulos 3 y 5 de su artículo único), debe respetarse una banda de 5 m de anchura paralela a los cauces, en ambas márgenes, para el uso público que se regula en dicho Reglamento. También señala que, de los perfiles transversales de los planos de la pista, se deduce que está situada en zona inundable, aunque fuera de la zona de policía; y que la zona de edificios de control del aeropuerto se encuentra en zona inundable, quedando parte de ella en zona de policía. Recuerda que las autorizaciones de uso que puedan otorgarse dentro de terrenos inundables situados en zona de policía de cauces públicos estarán condicionadas a la previa ejecución de medidas específicas de defensa contra las inundaciones.

El promotor contesta que, aunque en la elaboración del estudio y con la información disponible en ese momento, se observó que el vallado perimetral de la cabecera 03 invadía mínimamente la zona de servidumbre del dominio público hidráulico, análisis más detallados del proyecto permiten afirmar que el campo de vuelos se ha diseñado de tal forma que esté limitado por el camino de servidumbre del Guadalquivir y que, por tanto, no invade la franja de cinco metros de anchura paralela al cauce del río. Con fecha 22/12/2007, AENA remitió a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir las medidas previstas para la protección del cauce del río. En cuanto a la adopción de medidas de protección contra inundaciones, el proyecto realiza un análisis de los riesgos de inundabilidad de la zona en el diseño de toda la red de drenaje superficial de la ampliación del campo de vuelos, de acuerdo a las recomendaciones de la FAA (Federal Aviation Administration) para este tipo de infraestructuras. Entre las medidas protectoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, se propone que las zonas con riesgo de inundación temporal definidas se clasifiquen como zonas de exclusión, por lo que se limitará la ubicación de los elementos auxiliares de las obras.

c) Modificaciones introducidas por el promotor en el estudio del proyecto. Con fecha 01/08/2008 tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino un resumen del proceso de evaluación de impacto ambiental, elaborado por AENA, que incluye la huella de ruido basada en el horizonte de máximo desarrollo previsible de las instalaciones, que se solicitaba en el oficio de 14/02/2008, y que no estaba incluida en el estudio de impacto ambiental sometido a información pública.

c. Fase previa a la declaración de impacto.

a) Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Con fecha de salida 19/09/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino solicitó a AENA la concreción de algunos aspectos del estudio de información ambiental, necesarios para poder efectuar la declaración de impacto ambiental del proyecto:

Información sobre la prospección arqueológica que indicaba la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Cuantificación de la ocupación de zonas de servidumbre y zona de policía de cauce del río.

Información acerca del origen del abastecimiento de agua, a partir de la red municipal o a partir de pozos, por la posible afección a la capa freática, la cual deberá ser controlada mediante red piezométrica.

Adecuación del sistema de tratamiento de aguas residuales al aumento de uso que implican las nuevas infraestructuras.

Información sobre la gestión del servicio de combustibles y posible necesidad de nuevos depósitos de combustible en relación con el aumento de uso del aeropuerto.

Información sobre el dimensionamiento del servicio de extinción de incendios, sistemas de separación de aguas hidrocarbonadas y de tratamiento de posibles vertidos o escapes de combustibles o aceites.

b) Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha de salida 19/09/2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino solicitó a la Dirección General de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía un pronunciamiento sobre los efectos del proyecto sobre el LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio» (ES6130015), a los efectos del artículo 45 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, dado que la alternativa 1 prevé un talud a lo largo de 400 m en las dos márgenes del río, eliminando de modo permanente la vegetación en una superficie de 2.750 m<sup>2</sup>, por motivos de seguridad aérea.

En respuesta a esta solicitud, la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía remitió un informe, de fecha 27/11/2008, de la D. G. de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales, en el que se indica que la actuación propuesta está proyectada en una zona limítrofe al LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio», aunque las actuaciones auxiliares a la misma se ubican físicamente dentro de los límites del citado LIC. Dicho informe considera que el proyecto de ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba, en la forma en que está redactado en el estudio de impacto ambiental, podría afectar a la integridad del Lugar de Importancia Comunitaria «Río Guadalquivir-Tramo Medio» (ES6130015), dado que la desaparición total de la vegetación de ribera supondría la fragmentación del LIC, importante tanto por sus funciones como hábitat como de corredor ecológico. La eliminación de la vegetación, aparte de hacer desaparecer un posible refugio para distintas especies, podría suponer la interrupción de la conectividad del mismo.

Además, la instalación de una lámina geotextil y escollera supondría una menor capacidad para que la fauna lo atravesara, y una reducción de la capacidad de absorción de agua del suelo, así como del efecto amortiguador que la vegetación ejerce sobre la lluvia. Esto podría hacer que el agua de escorrentía arrastrara más sedimentos y contaminantes procedentes del aeropuerto hasta el río, afectando directamente a la calidad de las aguas, así como que se erosionara el suelo por la lluvia. Aunque en el estudio de impacto ambiental se reconoce este impacto y se proyectan medidas correctoras para contener los excesos de sedimentos y que éstos no lleguen al río, se entiende que antes de utilizar medidas correctoras deben usarse medidas preventivas, que impidan que ese impacto tenga lugar.

Se manifiesta que existen alternativas razonables desde el punto de vista técnico a la eliminación total de la vegetación y creación de escollera e instalación de lámina geotextil, para impedir la fragmentación del LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio». Se propone la eliminación solamente de la vegetación de porte arbóreo, manteniéndose el resto de vegetación herbácea y arbustiva en condiciones que no supongan una amenaza para la seguridad aérea, ni una fragmentación del LIC.

Para asegurar la no afección de las actuaciones proyectadas sobre los hábitats por los que dicho espacio ha sido designado Lugar de Importancia Comunitaria, se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, las dispuestas en el propio informe de la D. G. de Sostenibilidad en la Red de Espacios Naturales, y las medidas preventivas que se detallan, que recogen las ya indicadas en la alegación extemporánea a la información pública que realizó la D. G. de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía. Estas medidas se incorporan a la presente declaración de impacto ambiental, y se enumeran en el apartado 5, Condiciones al proyecto.

El contenido del informe de la D. G. de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía fue remitido al promotor por el órgano ambiental, para su consideración e integración, en su caso, en el proyecto.

c) Documentación adicional aportada por el promotor. El 10/12/2008, AENA remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino una documentación adicional, en respuesta al oficio de 19/09/2008. En ella, se admite la posibilidad de eliminar únicamente la vegetación de porte arbóreo en el LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio» que se requiera para la ejecución del proyecto,



manteniéndose en la medida de lo posible aquélla que no suponga una amenaza para la seguridad aérea y evite una fragmentación de dicho Lugar de Importancia Comunitaria.

Respecto a la protección del patrimonio arqueológico, AENA informa que no ha sido posible realizar las prospecciones arqueológicas que pudieran evidenciar la presencia de yacimientos, con carácter previo a la resolución de la declaración de impacto ambiental, debido a que dicha prospección era incompatible con el proceso de expropiación de los terrenos necesarios, que se encuentra actualmente en trámite. Sin embargo, en cumplimiento de la legislación andaluza de Protección del Patrimonio Histórico, se ha elaborado el proyecto que contempla la realización de la prospección arqueológica intensiva que se va a llevar a cabo en la zona de actuación, previa al inicio de las obras.

El promotor informa que las obras contempladas en el proyecto no invaden la zona de servidumbre del río, y que los límites de necesidades de terrenos previstos ocupan parte de la zona de policía, en dos zonas, por el extremo de la cabecera 03 y al sur de la pista, con unas superficies de 35.185 m<sup>2</sup> y 51.850 m<sup>2</sup>, respectivamente. Igualmente, se informa que AENA solicitará todas las autorizaciones pertinentes en materia de aguas, en base a la normativa vigente.

En relación al origen del abastecimiento del agua necesaria para la ejecución de las obras, se ha calculado en aproximadamente 67.797 m<sup>3</sup>, estando prevista su obtención de la red de abastecimiento de la Empresa Municipal de Aguas de Córdoba (EMACSA), para lo cual el contratista solicitará la autorización pertinente.

En el estudio de impacto ambiental se prevé el control de las fluctuaciones del nivel freático de los acuíferos superficiales y de los cambios en las direcciones de flujo, así como de la calidad de las aguas durante la realización de las obras, mediante la instalación de una red piezométrica para la fase de construcción, que deberá mantenerse durante la explotación de las nuevas infraestructuras. Esta red no se considerará una red cerrada, pudiendo ser modificada según las necesidades futuras, y pudiendo ajustarse los parámetros de medida en función de los resultados obtenidos.

Actualmente, el aeropuerto cuenta con una red de aguas fecales que recoge el efluente de todos los edificios y hangares propiedad del aeropuerto, que desagua a un colector que conecta con la red de saneamiento de EMACSA. Tal y como se detalla en el estudio de impacto ambiental, el incremento del volumen de aguas residuales, una vez depuradas en las instalaciones de tratamiento del aeropuerto, serán vertidas a un colector que se conectará con dicha red de saneamiento municipal, por lo que no se producirá un vertido directo de estas aguas a un cauce ni a fosa alguna, sino que serán depuradas previamente a su vertido.

Respecto a la gestión del servicio de combustibles y lubricantes, se informa que es competencia de la empresa C.L.H. S.A., con la que AENA establece de manera contractual una serie de cláusulas medioambientales para las empresas concesionarias de hidrocarburos que se incluyen en el pliego de prescripciones técnicas y cuyo cumplimiento garantiza la correcta gestión de combustibles y lubricantes por parte de la empresa. En la documentación adicional remitida, AENA adjunta las cláusulas ambientales que se exigen a las empresas concesionarias. Por parte de AENA se realiza un control periódico, en el que se verifica el cumplimiento de las cláusulas exigidas.

En caso de que en el futuro fuera necesario establecer nuevos depósitos de combustible, se considerarán diferentes alternativas para su ubicación, evaluándose ambientalmente cada de una de ellas, de manera que pueda establecerse la ubicación más adecuada desde el punto de vista ambiental.

En relación al dimensionamiento del servicio de extinción de incendios, el promotor informa de que el nivel de protección que proporcionan los Servicios de Extinción de Incendios (SEI) de los aeropuertos de la red de AENA se ajusta en todo momento a lo exigido por la normativa de la OACI, concretamente al documento 9137-AN/898 Manual de Servicio de Aeropuertos. Parte 1 Salvamento y Extinción de Incendios, estableciéndose diversas categorías en función del nivel de protección (basado en las dimensiones de los aviones que utilizan las infraestructuras, con los ajustes de la frecuencia de operaciones). La categoría SEI del aeropuerto de Córdoba se revisa anualmente, procediéndose, si

fuera necesario, al ajuste de los medios materiales y humanos a las nuevas necesidades. Como consecuencia del proceso de ampliación de las infraestructuras aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba, se están realizando los estudios y análisis de las futuras condiciones de operación, que conducirán a la planificación de los medios necesarios para el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios en las nuevas condiciones. La adecuada dimensión de este servicio al tipo de aeronaves que utilizarán las nuevas infraestructuras es indispensable para que se puedan iniciar las operaciones, una vez finalizadas las obras.

Respecto al tratamiento de posibles vertidos accidentales, el aeropuerto de Córdoba cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental certificado según la norma ISO 14.001. Integrado en dicho sistema de gestión existe el procedimiento llamado identificación y respuesta a accidentes potenciales y situaciones de emergencia y una Instrucción Técnica denominada Actuación en caso de derrame de combustible y otros hidrocarburos en que se establece cuál debe ser la actuación en caso de que se produzcan vertidos, o escapes de combustibles o aceites accidentales. En la documentación adicional, AENA adjunta los referidos informe e Instrucción Técnica.

#### 4. Integración de la evaluación.

##### a. Impactos significativos de la alternativa elegida.

Afecciones acústicas. En los cálculos se han seguido la metodología e hipótesis de partida adoptadas en el documento de AENA, de 26 de julio de 2006, sobre «Criterios para la elaboración de las isófonas a incluir en los Planes Directores, Estudios de Impacto Ambiental y Planes de Aislamiento Acústico», acordados entre el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, el Ministerio de Fomento y AENA.

El estudio de impacto ambiental ha realizado una modelización acústica de la situación previsible utilizando la versión 7.0 del software INM (Integrated Noise Model) de la FAA (Federal Aviation Administration), para determinar las afecciones acústicas derivadas de la ejecución del proyecto, representándose las isófonas resultantes sobre ortofoto, de modo que permite determinar la afección a las edificaciones existentes y a áreas de especial valor natural que aparecen cartografiadas en el estudio de impacto ambiental. Estas isófonas se han analizado para los períodos día (7-19h) y tarde (19-23h), dado que por la noche no se prevé que el aeropuerto esté operativo.

La valoración de los resultados consiste en la verificación del grado de cumplimiento de los objetivos de calidad fijados por el anexo II del 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:

Área acústica	Uso característico	$L_d$	$L_e$
Tipo e	Sanitario, docente y cultural	60	60
Tipo a	Residencial	65	65
Tipo d	Terciario	70	70
Tipo c	Recreativo y de espectáculos	73	73
Tipo b	Industrial	75	75
Tipo f	Infraestructuras de transporte	Sin determinar	Sin determinar

$L_d$ : nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos día (7:00-19:00h) de un año.

$L_e$ : nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-1: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde (19:00-23:00h) de un año.

En el cálculo de las isófonas para el escenario de puesta en funcionamiento de las infraestructuras (situación prevista para el año 2011), se ha considerado una cifra de 90 operaciones-día punta. En el estudio de impacto ambiental se representa el área afectada por las isófonas correspondientes a 60, 65, 70, 75 y 80 dB (A), deduciéndose que, como consecuencia de la ampliación del Sistema General Aeroportuario, únicamente excede los límites del aeropuerto la isófona de 60 dB(A) en el entorno de la futura cabecera 21, sin que este nivel represente una superación de los objetivos de calidad acústica en el enclave

de los Llanos del Castillo. Para los dos indicadores considerados,  $L_d$  y  $L_e$ , las isófonas correspondientes a 65 dB(A) se encuentran contenidas en su totalidad en el interior del recinto aeroportuario, no existiendo por tanto superaciones de los criterios de calidad acústicos fijados para las áreas tipo «a», o con predominancia de suelo residencial; ni para las áreas de tipo «e», es decir, aquellas con predominio de uso sanitario, docente y cultural que requiriese una protección acústica adicional.

La modelización de la afección acústica para el escenario de máximo desarrollo previsible del Plan Director revisado (actualmente en tramitación), que se ha realizado considerando 103 operaciones-día punta, origina unos niveles sonoros inferiores a los escenarios actual y de puesta en servicio de las instalaciones. La causa radica en la mezcla de flota considerada en su cálculo, que responde a unos criterios más eficientes de emisión acústica. La tendencia internacional, liderada por los compromisos asumidos por la OACI, ha ejercido una gran presión sobre las empresas fabricantes para ir mejorando paulatinamente los niveles de emisión acústica, con el objetivo de conseguir una mejora de 20 dB en el horizonte 2020. Esta circunstancia, unida a la necesidad de lograr la eficiencia energética en el consumo de combustible, provoca que las compañías aceleren, a su vez, sus programas de sustitución de la flota.

El impacto acústico de la operación de las aeronaves se puede reducir mediante diversas medidas de reducción en la fuente y operativas, como se recoge en el apartado 4.b de esta declaración.

Afecciones sobre la calidad química del aire. Durante la fase de construcción, los posibles efectos sobre la calidad del aire se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión, especialmente debido al movimiento de la maquinaria, la demolición de ciertas estructuras y sobre todo a la realización de movimientos de tierra, y por otro lado de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra, por parte de la maquinaria y los vehículos utilizados. Dado que la situación preoperacional muestra una deficiente calidad del aire en lo que respecta a las partículas en suspensión, se deberán extremar las precauciones para minimizar su emisión. El promotor propone una serie de medidas para la fase de construcción, que se integran en la presente declaración, en el apartado 4.b.

Para valorar la afección a la calidad química del aire una vez que el aeropuerto se encuentre operativo, lo que se prevé para el año 2011, el promotor ha realizado un inventario de emisiones y una modelización de los niveles de inmisión medios generados sobre su entorno. El inventario proporciona la cantidad anual de los principales contaminantes de origen aeroportuario, mientras que el análisis de las concentraciones permite una visualización del área de afección del aeropuerto, así como valorar su adecuación a la normativa vigente.

Para la elaboración del inventario se ha utilizado el software EDMS (versión 4.5), una herramienta de evaluación de la calidad del aire específica para aeropuertos. Las fuentes de contaminación consideradas han sido: aeronaves, vehículos de apoyo en tierra y unidades auxiliares de energía, así como vehículos en aparcamientos y accesos al aeropuerto. Se han calculado las emisiones anuales de los siguientes compuestos, expresados en toneladas/año:

Año	CO	HC	NO <sub>x</sub>	SO <sub>x</sub>	PM <sub>10</sub>	CO <sub>2</sub>
2007	34,9	1,7	1,7	0,1	0,1	514,8
2011	45,74	2,70	8,73	1,09	0,34	1615,9

Para el cálculo de los niveles de inmisión para la situación de puesta en servicio de la ampliación de la pista (año 2011) se ha utilizado el programa Aermod, en el que se introduce información detallada de datos meteorológicos, y de la actividad, localización y naturaleza de las fuentes de contaminación. Para conocer la distribución espacial de los niveles de inmisión medios anuales se han representado los resultados mediante curvas de isoconcentración de NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e hidrocarburos (HC). Para el análisis de los máximos diarios, octohorarios y horarios en el entorno del aeropuerto se han simulado 7 puntos

sobre las zonas urbanizadas en el entorno del aeropuerto, en los que se obtienen los correspondientes máximos para cada contaminante.

A continuación se recogen los valores obtenidos en la simulación de los niveles de inmisión para el año 2011, así como los valores y umbrales vigentes a partir de 2010, de acuerdo con el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, partículas, plomo, benceno y CO.

Contaminante y tipo de medida	Máximos obtenidos en la simulación	Valores límite para la protección de la salud humana
CO octohorario.	31,69 µg/m <sup>3</sup> (1).	10 mg/m <sup>3</sup>
C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> anual.	1,9 µg/m <sup>3</sup> (2).	5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub> anual.	6,5 µg/m <sup>3</sup> (2).	40 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub> horario.	68,47 µg/m <sup>3</sup> (1).	200 µg/m <sup>3</sup> (hasta 18 superaciones anuales).
SO <sub>2</sub> diario.	1,14 µg/m <sup>3</sup> (1).	125 µg/m <sup>3</sup> (hasta 3 superaciones anuales).
SO <sub>2</sub> horario.	15,64 µg/m <sup>3</sup> (1).	350 µg/m <sup>3</sup> (hasta 24 superaciones anuales).
PM <sub>10</sub> anual.	0,75 µg/m <sup>3</sup> (2).	20 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub> diario.	0,33 µg/m <sup>3</sup> (1).	50 µg/m <sup>3</sup> (hasta 7 superaciones anuales).

(1) máximo obtenido en uno de los 7 receptores simulados.

(2) valor máximo de la simulación, que corresponde a la zona de estacionamiento de aeronaves.

En la simulación de los niveles de inmisión medios anuales de NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> e hidrocarburos, representada en el estudio de impacto ambiental mediante curvas de isoconcentración, no se superan los valores de referencia en ningún punto exterior al sistema general aeroportuario ni en las poblaciones circundantes.

Los resultados del análisis muestran cómo la ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba conlleva un aumento en las emisiones totales y en las inmisiones, debido al incremento de la actividad aeroportuaria y a la inclusión de aeronaves comerciales con turbinas de reacción, que producen un incremento principalmente de los niveles de óxidos de nitrógeno. Sin embargo, se obtienen unos valores de inmisión inferiores a los valores límite establecidos por la legislación vigente para todos los contaminantes estudiados. Según el estudio de impacto ambiental, durante la fase de operación se aplicarán medidas recomendadas por la OACI y la FAA para la minimización de los impactos. Dichas medidas se integran en la presente declaración, en el apartado 4.b.

Afecciones sobre el suelo. Se modificarán las formas de relieve y se perderá suelo por los movimientos de tierras, caminos de acceso a la obra e instalaciones, y las labores en las canteras y vertederos asociados. Más de un 70 % de las necesidades de terreno proyectadas en la ampliación del campo de vuelos se corresponden con suelo agrícola de gran productividad y capacidad agrícola.

El siguiente cuadro sintetiza los movimientos de tierra del proyecto:

Acciones del proyecto	Superficie/Volumen
Ocupación de terreno . . . . .	618.298 m <sup>2</sup>
Desmante . . . . .	176.428 m <sup>3</sup>
Terraplén procedente de la excavación . . . . .	148.654 m <sup>3</sup>
Terraplén con productos procedentes de préstamos . . . . .	423.701 m <sup>3</sup>
Terraplén con suelo seleccionado procedente de préstamos . . . . .	94.183 m <sup>3</sup>

El 80 % del material de los desmontes previstos se reutilizará en la propia obra.

En el estudio de impacto ambiental se identifican los residuos generados por las obras (inertes, asimilables a urbanos o peligrosos), que serán recogidos, transportados y eliminados de una forma segura según un Plan de Gestión de los Residuos de Obra, en

su caso en vertederos debidamente autorizados por el órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Los residuos procedentes de demoliciones se estiman en 34.800 m<sup>3</sup>, los cuales en principio serán llevados al centro de recepción de residuos inertes del Complejo Medioambiental de Lobatón. En cualquier caso, los materiales sobrantes y los residuos de obras cumplirán con el artículo 11.1 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Si durante la ejecución de la obra, principalmente durante las excavaciones, apareciesen enclaves de suelos contaminados, serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 27.2 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos y por lo recogido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establecen los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Afecciones sobre la hidrología. Durante la fase de construcción puede alterarse algo la direccionalidad de la escorrentía, y la recarga y dinámica de los caudales hídricos subterráneos. Asimismo, en la fase de construcción, los movimientos de tierras, el tránsito de maquinaria, los vertidos accidentales, etc., podrían producir de manera puntual una alteración de la calidad de las aguas del río. Para controlar estos posibles impactos se establecerá una red de control-observación, formada por tres piezómetros, uno aguas arriba y dos aguas abajo, cuya profundidad se situará, al menos, dos metros por debajo del nivel freático, de manera que se pueda controlar el gradiente de flujo del acuífero cuaternario superficial. Se realizarán campañas semestrales para la medición de los niveles freáticos del acuífero y para la obtención de muestras de agua para su análisis.

En la fase de operación, para evitar la afección a las aguas del río Guadalquivir, que además es un LIC en ese tramo, se contemplan las siguientes medidas: instalación de sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales para evitar el vertido de aguas contaminadas por hidrocarburos, sistema para el tratamiento de las aguas de sentinas de las aeronaves, etc.

Afecciones sobre los espacios naturales protegidos y la vegetación. El impacto negativo más relevante viene determinado por la necesidad de eliminar, por seguridad aérea, vegetación de ribera del río Guadalquivir perteneciente al LIC «Guadalquivir-Tramo Medio», en ambas márgenes, en el tramo coincidente con el talud de la cabecera 03, afectando a unas superficies de 1.250 m<sup>2</sup> en la margen derecha y 1.500 m<sup>2</sup> en la margen izquierda. Las medidas correctoras frente a este impacto se integran en la presente declaración de impacto ambiental, y se enumeran en el apartado 5, Condiciones al proyecto.

Afecciones sobre la fauna. En la fase de obra son previsibles efectos temporales derivados del movimiento de maquinaria y vehículos, que podrían originar molestias a la fauna, especialmente en las obras próximas al río y sus riberas. Entre otras medidas, el promotor dispone que en el calendario de obra se evitarán las actividades de mayor impacto entre los meses de marzo y julio, la época reproductora de la mayoría de las especies; y además previo al inicio del desbroce se inspeccionará el área para comprobar que no existen especies amenazadas que pudieran ser afectadas. No obstante, dada la antropización de la zona, tanto por el aeropuerto existente como por las urbanizaciones aledañas, la fauna de la zona se considera de escasa importancia.

Por otra parte, la ampliación de la pista del aeropuerto de Córdoba origina un aumento del número de operaciones, por lo que aumentan tanto el riesgo de colisión de la avifauna como los niveles acústicos y la emisión de gases, con las molestias que esto conlleva. Para evitar en lo posible estas circunstancias se creará un servicio de control de fauna que se encargue de controlar las situaciones de riesgo, gestionar el hábitat para impedir la creación de focos de atracción de fauna y seguir con las actuales labores de control en el área de aproximación del aeropuerto.

Afecciones sobre el patrimonio cultural. No existe ningún yacimiento arqueológico catalogado en el Inventario Arqueológico de Andalucía en las zonas afectadas directamente o indirectamente por las obras proyectadas; sin embargo, debido a que no se puede desechar totalmente la posibilidad de la existencia de algún tipo de yacimiento arqueológico

en el borde del río, se realizará una prospección arqueológica intensiva en la zona de actuación, previa al inicio de las obras, tal como se describe en la documentación adicional aportada por el promotor.

El proyecto de dicha prospección, junto con la correspondiente solicitud de autorización, se ha presentado a la Junta de Andalucía con fecha 15/12/2008, al objeto de dar inicio a los trabajos previos, siendo dicha documentación remitida con posterioridad a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Una vez se reciba la autorización de la Junta de Andalucía, se llevarán a cabo los trabajos de prospección arqueológica superficial intensiva, plasmándose los resultados obtenidos en el correspondiente Informe, que se enviará de nuevo a la Junta de Andalucía para su aprobación. La ejecución de las actuaciones del proyecto se verá condicionada por los resultados incluidos en el mencionado Informe. En consecuencia, y en el caso de que se detectasen vestigios en la zona de actuación, se realizarán las siguientes actuaciones:

Ejecución de sondeos mecánicos en toda el área de actuación.

Control visual de tajos de obra.

Excavación de yacimientos afectados.

b. Cuadro sintético de relación entre los impactos y las medidas correctoras propuestas.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Afección acústica debido a las obras y al funcionamiento de la ampliación del aeropuerto.	<p style="text-align: center;">Afecciones acústicas</p> <p>Fase de construcción: prevención de ruido en la maquinaria de obra. Planificación de actuaciones de obra y accesos.</p> <p>Fase de operación: reducción en la fuente de los niveles sonoros emitidos por las aeronaves. Utilización de aeronaves más silenciosas. Procedimientos operativos de reducción del ruido. Optimización de rutas. Restricciones operativas.</p>
Aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra. Emisiones de contaminantes de origen aeroportuario.	<p style="text-align: center;">Calidad química del aire</p> <p>Fase de construcción: control del transporte de escombros o materiales, limitación de la velocidad de los vehículos de obra a 30 km/h, se cubrirán con lonas los volquetes, se realizarán riegos periódicos de los caminos de obra y zonas en que se realicen movimientos de tierra y demoliciones (aportando certificado de la procedencia del agua), y los acopios de materiales sueltos deberán ser cubiertos con toldos. Se revegetarán las superficies una vez terminada la actuación. Prevención de emisiones procedentes de motores de combustión.</p> <p>Fase de operación: rodaje sin necesidad de utilizar todos los motores, minimización del tiempo de espera de aeronaves, reducción de la potencia en el despegue, utilización de la configuración de mínima resistencia de las aeronaves, retrasar lo máximo posible (dentro de los niveles de seguridad) el despliegue del tren de aterrizaje, restricción del uso de la reversa, control de que las aeronaves no despeguen ni aterricen por encima del peso máximo, planificación de trayectorias de vehículos de apoyo en tierra, etc.</p>
Alteración del relieve actual. Pérdida de suelo productivo.	<p style="text-align: center;">Suelo</p> <p>Fase de construcción: localización de instalaciones y elementos auxiliares de obra. Reutilización de material de los desmontes. Acopio, mantenimiento y reutilización de tierra vegetal. Gestión adecuada de residuos.</p> <p>Fase de operación: Plan de gestión de residuos.</p>
Alteración de la calidad de las aguas. Alteración de los caudales hídricos subterráneos.	<p style="text-align: center;">Hidrología</p> <p>Fase de construcción: barreras de retención de sólidos, impermeabilización del parque de maquinaria, construcción de una balsa de decantación para las aguas procedentes del parque de maquinaria y otras instalaciones, control de vertidos, red piezométrica.</p> <p>Fase de operación: sistemas automáticos de separación y decantación de aguas pluviales. Mantenimiento de la red piezométrica. Sistema adecuado de tratamiento de las aguas de sentinas de las aeronaves.</p>

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Eliminación de vegetación en los márgenes del río Guadalquivir.	<p style="text-align: center;">Espacios naturales protegidos y vegetación</p> Fase de construcción: descompactación del suelo y reposición de especies herbáceas. Recuperación del hábitat de bosque de ribera, en superficie equivalente a la afectada, donde no interfiera con los equipos de navegación aérea, de conformidad con el órgano de gestión del LIC.
Molestias a la fauna. Riesgo de colisión de la avifauna.	<p style="text-align: center;">Fauna</p> Fase de construcción: programación de las obras para evitar afección en épocas de cría. Batida de fauna antes del inicio de las obras y para cada una de las actuaciones proyectadas. Fase de operación: creación de un servicio de control de fauna. Vallado perimetral cinegético.
Afección a yacimientos no descubiertos.	<p style="text-align: center;">Patrimonio cultural</p> Fase de construcción: prospección arqueológica previa al inicio de las obras. En caso de aparición de restos, se paralizarán las obras y se comunicará al órgano autonómico competente.

#### 5. Condiciones al proyecto.

Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras incluidas en el estudio de impacto ambiental, así como las siguientes condiciones:

a. A partir de la publicación de la presente Resolución se deberá realizar la revisión de las isófonas, como mínimo, cada 5 años. También se deberán revisar las isófonas en el momento en que se produzcan alteraciones permanentes en la operación del aeropuerto con incidencia significativa sobre la afección acústica asociada al mismo. Como consecuencia de la entrada en operación de compañías de bajo coste, se prevé que en el futuro se modifique la flota de aeronaves, respecto a la que se ha considerado en la simulación para el cálculo de los niveles acústicos en el escenario del desarrollo previsible del Plan Director. Por tanto, y dado que dicho Plan Director se encuentra en revisión, y no ha sido todavía evaluado de acuerdo con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, en el primer año completo de operación de la nueva pista se revisarán las huellas de ruido, para ese año y para el escenario del desarrollo previsible del Plan Director. Adicionalmente, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales, de forma que se pueda incorporar la contribución de las operaciones en tierra y los accesos.

b. No se realizarán operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves entre las 23:00 y las 7:00 horas, dado que no se ha aportado estudio de afección acústica para dicho período noche.

c. Se instalará en el entorno del aeropuerto de Córdoba una estación de medición de  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2,5}$ ,  $\text{Pb}$ ,  $\text{C}_6\text{H}_6$ ,  $\text{CO}$  y  $\text{O}_3$ , que se integrará en la Red de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica de Andalucía. En los mismos plazos y condiciones en que se presenten las revisiones de la huella acústica del aeropuerto, se presentarán modelizaciones de las inmisiones de los contaminantes de origen aeroportuario, que se compararán con los datos reales de los compuestos mencionados en esta condición.

d. Aunque no se ha constatado la existencia de viviendas situadas dentro de las isófonas  $L_d$  65 dB (A) (7:00-19:00 h) y/o  $L_e$  65 dB (A) (19:00-23:00 h), la aparición de alguna edificación que se encuentre en dicha situación iniciará la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico, que contemple las actuaciones de insonorización que aseguren que se cumple la normativa vigente en materia de ruido. La ejecución del Plan de Aislamiento Acústico se realizará sobre viviendas, y sobre el resto de usos sensibles (sanitario, docente y cultural). Se considerarán las edificaciones que dispongan de licencia de obra con fecha anterior a la presente declaración de impacto ambiental.

e. Mediante Orden Ministerial se creará, en el plazo de seis meses a partir de la publicación de la presente Resolución, una Comisión de Seguimiento Ambiental de la ejecución y explotación del proyecto y sus efectos sobre el medio ambiente, integrada por:

dos representantes de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía; un representante de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; un representante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento; un representante de AENA; un representante del Ayuntamiento de Córdoba y un representante de Ecologistas en Acción, asociación ambiental que presentó alegaciones al proyecto durante el período de información pública. La Comisión se reunirá, al menos, cuando se realicen las revisiones de la huella acústica y las modelizaciones de inmisiones de contaminantes atmosféricos a las que obliga la presente declaración, y cuando se verifique la necesidad de iniciar el Plan de Aislamiento Acústico. En caso de comprobarse un empeoramiento de los niveles de calidad del aire asociados a la operación del aeropuerto, la Comisión se asegurará de la elaboración de un Plan de mejora de la calidad del aire en el entorno urbano de Córdoba.

f. Se realizará una prospección arqueológica intensiva previa al inicio de las obras, según las indicaciones del organismo competente en la materia de la Junta de Andalucía.

g. Como medida alternativa a la eliminación total de la vegetación en las márgenes del río en la cabecera 03, en los límites del LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio», se mantendrá la vegetación herbácea y arbustiva en condiciones que no supongan una amenaza para la seguridad aérea. Únicamente se eliminará la vegetación de porte arbóreo cuyo desbroce sea absolutamente necesario para la ejecución del proyecto. Para prevenir la posible afección a especies vegetales protegidas que pudieran encontrarse en la zona de actuación, se realizará una inspección visual por un titulado con la experiencia botánica suficiente, con la supervisión y aprobación del órgano autonómico competente, para descartar definitivamente la presencia de dichas especies, con carácter previo al inicio de las obras.

h. En contrapartida, se recuperará el hábitat de bosque de ribera, con la reintroducción o reforzamiento poblacional de sus especies típicas, en una superficie equivalente a la afectada por el proyecto, primando la restauración de zonas degradadas a lo largo de los cauces fluviales del entorno del aeropuerto. Esta medida se entenderá que forma parte del proyecto principal a todos los efectos, y será elaborada con la conformidad del órgano de gestión del LIC.

i. Previo al inicio de las obras, se determinará en el proyecto constructivo el tipo y la ubicación exacta de las balsas de decantación para las aguas pluviales del aeropuerto, que eviten el arrastre de vertidos accidentales y de sedimentos procedentes de los movimientos de tierra durante las obras. No se acumularán residuos, escombros y/o acopios de material que puedan terminar en el cauce y ser arrastrados por la corriente. Las zonas con riesgo de inundación se considerarán zonas de exclusión para préstamos, vertederos y otras instalaciones auxiliares de la fase de construcción.

j. Aunque las aguas procedentes de la pista en la fase de operación no presentan contaminación, puesto que en pista no se producen vertidos, se estudiará la viabilidad de instalar un sistema de decantación en la cabecera de la pista, de manera que las aguas de drenaje procedentes de la misma pasen por este sistema previamente a su vertido final al cauce.

k. Durante toda la fase de realización de las obras no se podrá modificar el trazado de los cauces fluviales.

l. Una vez terminada dicha fase, todos los terrenos aledaños al LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio» deberán quedar limpios de cualquier tipo de material de obra y residuos.

m. Se utilizarán preferentemente las vías de acceso existentes.

n. Se deberán cumplir las siguientes medidas preventivas, indicadas por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía:

Todas las aguas de drenaje de la pista, hangares, plataformas, edificios, zonas de servicio y demás instalaciones deben ser conducidas a la red de saneamiento de EMACSA (Empresa Municipal de Aguas de Córdoba), no pudiendo ser vertidas sin depurar al río Guadalquivir.



Tanto las tierras removidas como los escombros generados por las obras deberán ser tratados según la legislación ambiental vigente y, en su caso, enviados a un vertedero de inertes autorizado por la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Se respetará la distancia mínima al LIC «Río Guadalquivir-Tramo Medio» recogida por la legislación competente en la materia. Concretamente el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas, en su artículo 6, apartado a, especifica la obligatoriedad de mantener cinco metros de anchura como zona de servidumbre.

La eliminación de la vegetación contemplada en el proyecto deberá respetar las especies protegidas por la legislación ambiental vigente.

Se deberán solicitar las autorizaciones ambientales pertinentes de acuerdo a la normativa existente en materia de aguas, cuya competencia recae en el organismo gestor de cuenca.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el fin de garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras, y detectar y corregir diferentes alteraciones que no hayan podido preverse en la fase de estudio. Los principales controles que se deberán desarrollar son:

Control de las medidas de minimización de las emisiones acústicas por la maquinaria de obra.

Control de las medidas de minimización de las emisiones atmosféricas durante el período de obras.

Seguimiento de las actuaciones relacionadas con la recuperación, acopio, conservación y utilización de la capa superficial de tierra vegetal para la restauración ambiental de las superficies afectadas temporal o permanentemente por las obras.

Control de la gestión de los residuos generados.

Control de la gestión del servicio de combustibles y lubricantes.

Seguimiento de las medidas para proteger la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

Control de las medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Se realizará un seguimiento de los movimientos de tierra durante la ejecución de la obra por parte de un arqueólogo autorizado.

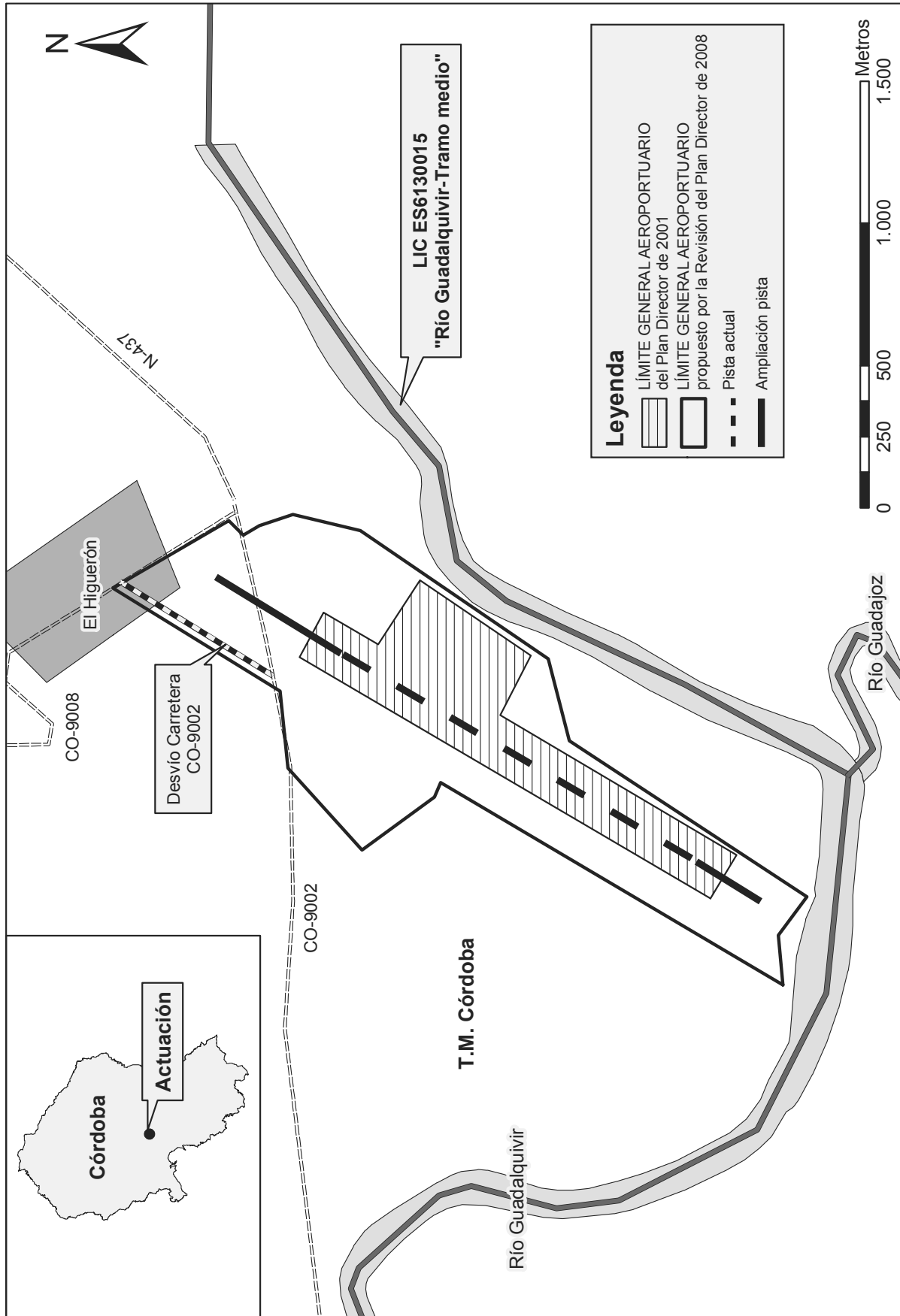
El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

Conclusión: En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Ampliación de la pista del Aeropuerto de Córdoba, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedarán adecuadamente protegidos el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a AENA, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 19 de diciembre de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## AMPLIACIÓN DE LA PISTA DEL AEROPUERTO DE CÓRDOBA



cve: BOE-A-2009-623