

11718 *RESOLUCIÓN de 7 de junio de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio climático sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación de plataforma en el aeropuerto de Córdoba, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, establece en el artículo 1.2, que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendidas en el Anexo II de este Real Decreto Legislativo sólo deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en esta disposición, cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático la formulación de las resoluciones sobre la evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto de «Ampliación de plataforma en el aeropuerto de Córdoba» se tipifica en la categoría de proyectos incluidos en el Anejo II del Real Decreto Legislativo, grupo 9, otros proyectos; letra k) «Cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, es decir.»

De acuerdo con el artículo 2.3 del Real Decreto Legislativo, con fecha 23 de abril de 2004, AENA, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación acreditativa del proyecto, incluyendo sus características, ubicación y potenciales impactos, al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de este proyecto viene motivado por el aumento de actividad del aeropuerto siendo necesario ampliar la plataforma de estacionamiento de aeronaves y acondicionar todo el campo de vuelos.

La solución propuesta para satisfacer la demanda futura consiste en la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves hasta llegar a la línea de la plataforma del Edificio Terminal, consiguiendo una plataforma única. La nueva superficie a pavimentar asciende a 18.000 m², siendo aproximadamente un incremento del 10% de la superficie pavimentada existente actualmente. Para evitar que el agua del exterior llegue a la plataforma a 20 metros del borde de la misma se construirá una vaguada con una capacidad de casi 4.000 m³.

Cabe destacar que el agua de la plataforma se recogerá en una canalleta de borde de hormigón terminando en una instalación separadora de hidrocarburos, su salida se unirá con la cuneta de hormigón, que en la vaguada próxima al borde recoge los pluviales del terreno para verter en el colector general de drenaje y de éste al colector existente.

Según figura en la documentación remitida por el promotor, la zona donde se desarrolla el proyecto se encuentra dentro del recinto aeroportuario en un medio muy antropizado. Por todo ello, en el entorno próximo de la zona afectada por la ampliación, no existe vegetación y fauna de interés.

Analizado el documento ambiental presentado por AENA, se comprueba que se ha hecho un estudio y valoración de aquellas acciones del proyecto con potencial incidencia ambiental, destacando los siguientes aspectos:

La ocupación de suelo que provoca la ampliación de la zona pavimentada no producirá cambios del uso del suelo debido a, que actualmente las aeronaves ya estacionan en dicha zona.

Asimismo, dadas las características y magnitud de las obras, así como el sistema de drenaje proyectado no es de prever afecciones al acuífero n.º 26 «Aluvial del Guadalquivir Córdoba-Jaén».

Con relación a los movimientos de tierra, el proyecto presenta 33.000 m³ de tierras a vertedero y 300 m³ de escombros por las demoliciones de todas las canalizaciones de drenaje y de naturaleza eléctrica, afectadas por las obras (cuneta, canaletas de borde, banco de tubos, arquetas y peines que albergan el cableado de suministro a los sistemas de balizamiento) y los pavimentos asfálticos de la zona de ampliación de la plataforma. Asimismo, se trasladará la torre de meteorología y se demolerá el antiguo aljibe de bomberos.

La actuación proyectada no provoca un consumo de gran cantidad de recursos naturales como se refleja en el Estudio Previo de Impacto Ambiental y no afecta a áreas de especial protección, debido a que las

reducidas dimensiones del proyecto se desarrollan dentro del Sistema General Aeroportuario.

Una vez realizado el análisis de potenciales impactos, el documento ambiental presenta una serie de medidas correctoras a aplicar de manera específica en la realización del proyecto, como son:

Las operaciones de demoliciones se efectuarán con las precauciones necesarias para lograr unas condiciones de seguridad suficientes y evitar daños en las zonas próximas.

Se procederá a retirar, acopiar y mantener la tierra vegetal procedente de la excavación de la plataforma y adecuación de la rodadura, así como de las zanjas necesarias. Dicha tierra vegetal deberá ser almacenada en montículos sin sobrepasar una altura máxima de 2 metros para evitar la pérdida de sus propiedades orgánicas y bióticas.

Se estudiará la viabilidad de reutilización de las tierras excedentes en otras obras próximas que requieran aportes de tierra. De no ser posible, las tierras sobrantes serán transportadas, vertidas y extendidas exclusivamente en vertederos legalmente autorizados como es el caso del vertedero de inertes que gestiona la empresa municipal SADECO conocido en la zona como vertedero de Asland.

Se realizará una gestión correcta del resto de residuos generados en la obra, para los que se realizará una recogida, transporte y eliminación segura de todos los residuos generados en la obra, sean estos inertes, asimilables a urbanos o peligrosos.

No se realizarán trabajos en período nocturno (entre las 22-7 horas) en todos aquellos tajos que requieran la utilización de maquinaria o vehículos pesados de transporte en superficie, para evitar las afecciones sonoras sobre el entorno.

Los materiales transportados deberán ser cubiertos para evitar que, a causa de su naturaleza o por efecto e la velocidad del vehículo o del viento caigan.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ha solicitado informe a los siguientes organismos e instituciones:

Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
Delegación Provincial de Medio Ambiente en Córdoba de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía.

Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía.
Ayuntamiento de Córdoba.

Se han recibido contestaciones de la Dirección General para la Biodiversidad, Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y el Ayuntamiento de Córdoba. De ellas se resumen los aspectos más relevantes:

La Dirección General para la Biodiversidad considera que la actuación podría producir algún impacto de forma indirecta sobre el LIC «Río Guadalquivir tramo medio» debido a los movimientos de maquinaria, generación de residuos o alteración del drenaje.

Sin embargo, el análisis de los potenciales impactos, así como las medidas preventivas y correctoras planteadas por el promotor del proyecto, se pueden considerar efectivas.

Por lo tanto, se considera que no es necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía comunica que tras analizar la documentación ambiental del proyecto considera que el mismo no debería someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Córdoba en que comunica que se ha comprobado que las actuaciones propuestas no afectan al dominio público de vías pecuarias. Han consultado la cartografía y sistemas de información geográfica y concluyen que:

No existen espacios sujetos a régimen de proyección ambiental, incluidos en Planes o Catálogos aprobados, ni en Planes o Catálogos pendientes de aprobar, que se vean afectados por el proyecto de ampliación del aeropuerto. Por consiguiente no será de aplicación la Ley 2/1989, por la que se aprueba el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales de Protección.

No existen en el área afectada por el proyecto áreas propuestas por la CCAA andaluza como Lugares de Interés Comunitario, por lo que no será de aplicación el Real Decreto 1997/1995 por el que establecen medidas

para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.

No existen terrenos forestales, definidos según el art. 1 de la Ley 2/92, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, que pudieran afectarse por la modificación del plan en ninguna de las alternativas propuestas, por lo que no será de aplicación dicha ley ni su Reglamento de Desarrollo aprobado mediante Decreto 208/1997.

Los terrenos afectados están altamente antropizados, por su proximidad a las actuales pistas, por lo que la abundancia y la calidad de los recursos naturales es nula.

La Consejería de Cultura de la Delegación Provincial de Córdoba informa que sobre la zona del aeropuerto existen abundantes noticias sobre la existencia de restos arqueológicos de épocas islámicas (siglos IX-X) muy someros con respecto a la rasante actual, recomendando que se realice un Control Arqueológico de movimientos de tierras con objeto de establecer las cautelas de protección que fuesen necesarias. En el caso de que se produzca algún hallazgo se deberá actuar conforme a lo previsto en el Art. 50.1 de la Ley 1/91, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico de Andalucía, comunicándose a la Consejería de Cultura de forma inmediata.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa que la zona de actuación se encuentra sobre terrenos pertenecientes a la Unidad Hidrogeológica n.º 26 «Aluvial del Guadalquivir Córdoba-Jaén». Se trata de un acuífero detrítico permeable por porosidad, caracterizado por una buena transmisividad, y niveles piezométricos relativamente superficiales, lo cual le confiere una elevada vulnerabilidad frente a los procesos de contaminación. Por otra parte este acuífero se encuentra en conexión hidráulica mediante una relación influencia-efluencia con cauce del Río Guadalquivir.

El estudio previo de impacto ambiental elaborado por AENA tiene en cuenta los criterios del Anexo III de la mencionada Ley y en dicho estudio se proponen una serie de medidas correctoras que entienden que son adecuadas con el objeto de minimizar el potencial impacto derivado de la ejecución del proyecto.

Como consecuencia de las consultas realizadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a AENA, como promotor del proyecto, información complementaria con el fin de aclarar algunos de los aspectos contenidos en las respuestas a las citadas consultas.

Con fecha 25 de mayo de 2005, se recibió la referida información, cuyos principales aspectos se resumen a continuación:

En relación a la calidad química del aire, el incremento de emisiones a la atmósfera se derivan principalmente del aumento de partículas en suspensión y de la emisión de contaminantes atmosféricos originados en las diversas operaciones de la obra, debido a los movimientos de tierras y las emisiones de los vehículos y la maquinaria de obra.

Con el fin de evitar los efectos anteriormente expuestos, se prevén las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Se incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Durante la fase de explotación, la ampliación de plataforma no incrementará las emisiones a la atmósfera por aumento de tráfico, debido a que las aeronaves actualmente estacionan en la zona que el proyecto prevé pavimentar, por lo tanto no se produce un incremento de superficie a ocupar.

Con respecto a los residuos que por su naturaleza y tipo estén considerados como industriales o peligrosos serán gestionados adecuadamente a través de Gestor Autorizado para su retirada a vertedero de Seguridad.

Con relación al nivel de potencia acústica de la maquinaria se ajustará a los límites legales definidos en la Directiva 2000/14 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000 relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno, debidas a las máquinas de uso al aire libre.

Durante la fase de operación, el incremento de ruido no será significativo debido a que las obras no llevan asociadas un aumento del número de operación.

Se generarán aguas residuales durante la ejecución de las obras, principalmente en las tareas de limpiezas, igualmente en la fase de explotación se generará en las tareas de limpieza de los distintos elementos de la infraestructura. Todas las tareas proyectadas cuentan con sus correspondientes redes de drenaje que restituyen el sistema de recogida de aguas superficiales existente en el aeropuerto. Una vez finalizadas las labores de pavimentación, son ejecutadas adaptándose a la nueva configuración resultante y asegurando una evacuación eficiente de las aguas recogidas en las nuevas áreas pavimentadas.

AENA, para llevar a cabo su política medioambiental, ha impulsado la implantación de sistemas de gestión medioambiental (SGMA) en todos sus aeropuertos e instalaciones. Todos los sistemas de gestión medioambiental se acomodan a los requisitos fijados por la norma internacional ISO 14.001, que certifica la aplicación correcta del SGMA y el cumplimiento de la legislación existente en materia ambiental.

Desde marzo de 2005 el aeropuerto de Córdoba cuenta con un SGMA certificado por AENOR según la norma internacional de referencia ISO 14.001

Considerando las respuestas recibidas, los criterios del Anexo III del Real Decreto Legislativo, analizada la documentación ambiental presentada por el promotor y tras la realización de una visita técnica a la zona donde se localiza el proyecto, no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos.

Por lo tanto, en virtud del Artículo 1.2 de la Ley precitada, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 6 de junio de 2005, considera, que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Ampliación de plataforma en el aeropuerto de Córdoba».

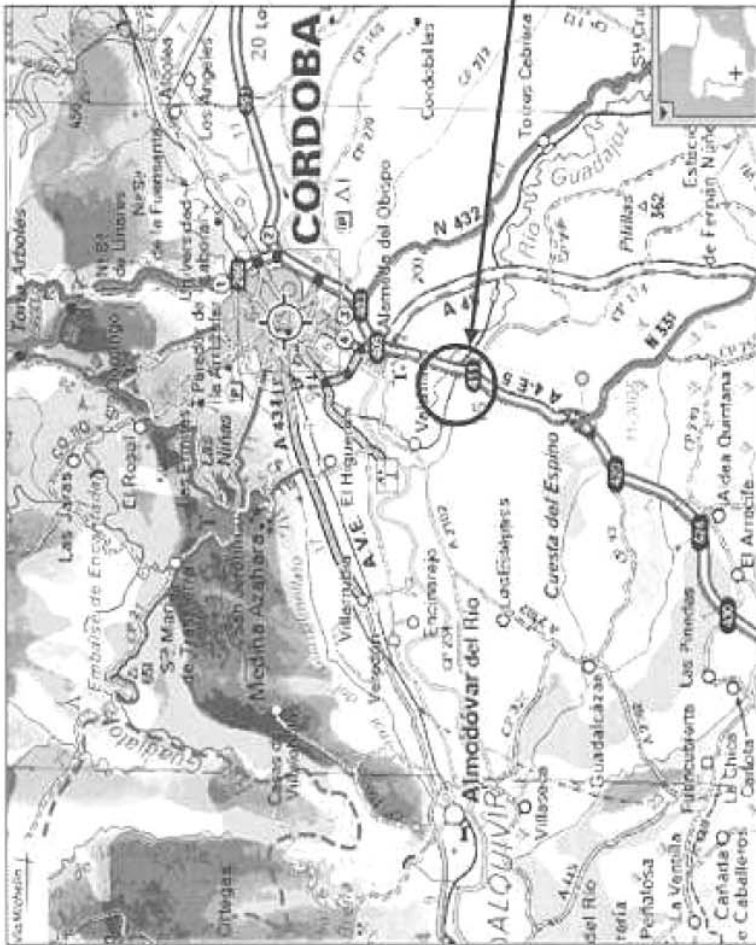
No obstante en la realización del proyecto se deberán aplicar las medidas establecidas en el documento ambiental presentado por el promotor, así como, las recogidas en la documentación complementaria aportada y las sugerencias recogidas en las respuestas emitidas por los organismos consultados.

Asimismo, se evitará depositar directamente al río Guadalquivir y en sus márgenes residuos inertes y chatarra, recomendándose no realizar el acopio de material y trasladar los vehículos abandonados a un depósito habilitado para ello, evitando así posibles riesgos de contaminación del acuífero existente en la zona de actuación.

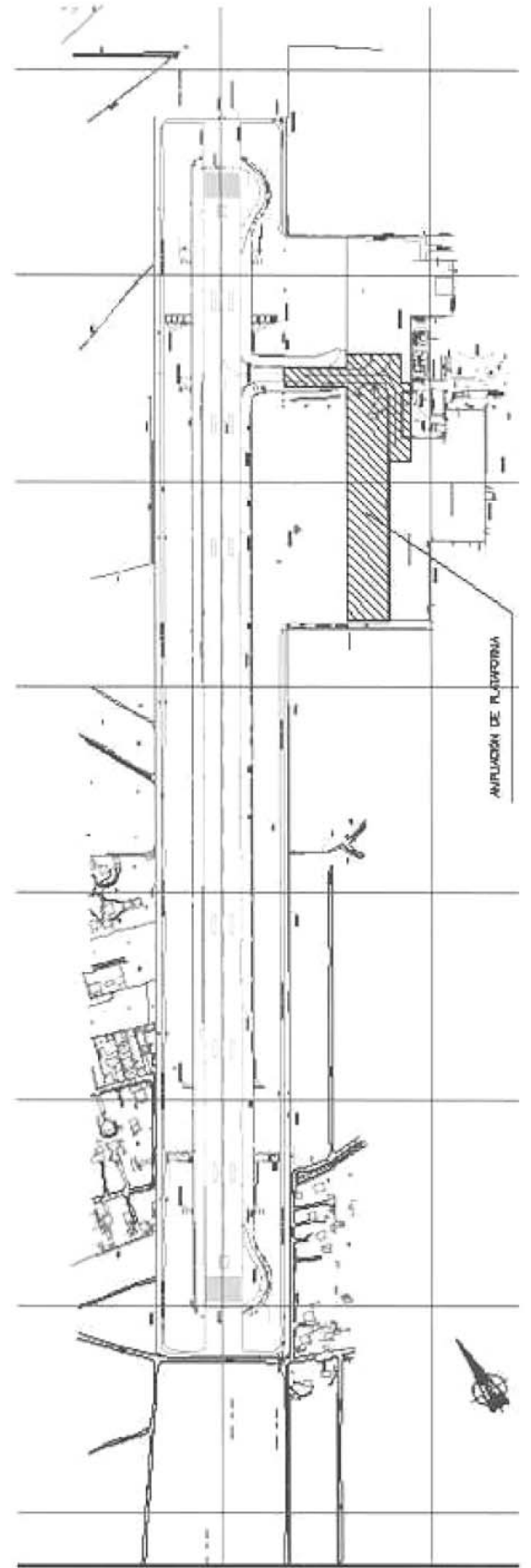
Por último, se realizará un control arqueológico de movimiento de tierras con el objeto de establecer las cautelas de protección que fuesen necesarias.

Si durante la ejecución de las obras aflorara algún yacimiento arqueológico, paleontológico o etnográfico no inventariado, se comunicará a la Delegación Provincial en Córdoba de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para que proceda a las actuaciones que considere oportunas.

Madrid, 7 de junio de 2005.-El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.



AEROPUERTO DE CÓRDOBA



AEROPUERTO DE CÓRDOBA