

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

14891 *Resolución de 3 de agosto de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se adopta la decisión de no someter a evaluación de impacto ambiental la explotación del proyecto Aeródromo de Trebujena (Cádiz).*

El 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, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El Aeródromo de Trebujena se encuentra en este supuesto, por estar encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental realizado son los siguientes:

1. *Objeto y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Se trata de un aeródromo privado localizado en el término municipal de Trebujena, provincia de Cádiz, dedicado a actividades aeronáuticas deportivas, fundamentalmente por pequeños aviones y ultraligeros, vuelo sin motor, etc.

El promotor es la entidad mercantil Aeroclub Jerez Trebujena, S.L., y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (antes, Dirección General de Aviación Civil), del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación del expediente*

Con fecha 15 de febrero de 2007, la Dirección General de Aviación Civil remitió una documentación ambiental del proyecto, al objeto de decidir sobre la necesidad de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental realizó el trámite de consultas previas el 19 de abril de 2007. En la tabla siguiente se han recogido los organismos consultados, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	X
Ayuntamiento de Trebujena	X
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza	-
Asociación Gaditana Defensa, Estudios de la Naturaleza (AGADEM)	-
A.D.E.N.A.	-
S.E.O.	-
Dirección General para la Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente.	X
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Obras Públicas y Transporte. Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Bienes Culturales. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. . .	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía	X

Organismo	Respuesta
Diputación Provincial de Cádiz	X
Subdelegación del Gobierno en Cádiz	—
Ecologistas en Acción Andalucía	—

Con fecha 13 de septiembre de 2007 se comunicó al promotor y al órgano sustantivo la decisión de archivar el expediente, al constatarse que, conforme a la respuesta a las consultas remitida por la Diputación Provincial de Cádiz, las instalaciones se encontraban ya construidas.

Con posterioridad a todo ello, se tiene conocimiento de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos los impactos potenciales ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción del aeródromo. En aquellos casos en que se ha detectado que se trata de infraestructuras ya construidas, el Informe propone requerir de nuevo al órgano ambiental para que decida si un determinado proyecto debe o no someterse a evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 5 de marzo de 2009, mediante oficios de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se comunica al promotor y al órgano sustantivo la continuación de la tramitación ambiental, a la vez que se requiere al órgano sustantivo para que informe del estado del correspondiente procedimiento sancionador por la infracción contemplada en el artículo 20 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. Igualmente, se solicita la suspensión de actividades en las instalaciones, así como cualquier otra medida de carácter provisional que se considere, para asegurar la eficacia de la resolución final.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, mediante oficio recibido el 28 de abril de 2009, comunica que ha iniciado las actuaciones previas previstas en el artículo 12 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora.

3. 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 de la explotación del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III 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.

3.1 Características del proyecto. Las instalaciones incluyen una pista de despegue y aterrizaje, de unos 800 m de largo por 18 m de ancho, y 15 hangares para albergar aproximadamente veinte aeronaves de tipo ultraligero y algunas avionetas, así como un edificio de oficinas, Club Social y vivienda de guardas.

Está previsto un vallado perimetral de las instalaciones, de 1 m de altura, para impedir el acceso de personas y animales. La malla deberá tener una luz pequeña, que imposibilite el paso a pequeños mamíferos y aves de hábitos terrestres, como las esteparias, no utilizándose alambre de espino en la parte superior del vallado, ni nada que suponga un riesgo potencial para las aves de la zona. Para minimizar la afección a la fauna, se eliminará vegetación silvestre del recinto, principalmente a los dos lados de la pista, para evitar el acercamiento de aves, y se reducirá o alejará cualquier elemento que pueda ser atractivo para ellas, como fuentes de alimentos, vertederos, semillas, láminas de agua, árboles y setos propicios para ofrecer refugios, estructuras para nidificación, etc.

En la zona existen diferentes restricciones de vuelo: restricciones del espacio aéreo por actividades militares, por las zonas de influencia de los aeropuertos de Jerez y de la Base Naval de Rota, así como del Parque Nacional y Natural de Doñana. El proyecto

considera como única área de sobrevuelo la que queda al norte, este y sur del aeródromo. Se prevé que el aeródromo se utilice principalmente los fines de semana.

3.2 Ubicación. El aeródromo se encuentra a unos tres kilómetros al suroeste del núcleo urbano de Trebujena, colindando con un club de tiro al plato. Se accede a través de una pista de tierra compactada de unos dos kilómetros, desde la carretera A-2000, que une Jerez de la Frontera con Trebujena. La parcela tiene 10,39 ha de terreno llano, a una cota de tres metros sobre el nivel del mar, libre de obstáculos en ambas cabeceras y de líneas de alta tensión.

La zona es de cultivo de secano, principalmente cerealista. Por la proximidad al núcleo urbano de Trebujena, el entorno está bastante transformado, sufriendo una presión importante por el tránsito de la carretera adyacente y los polígonos industriales periféricos de Trebujena.

El Parque Nacional de Doñana, considerado humedal de importancia internacional de acuerdo con el Convenio de Ramsar, se encuentra a unos 10 km del emplazamiento de la pista. El Parque Natural de Doñana, Reserva de la Biosfera, y los siguientes espacios de la Red Natura 2000: LIC y ZEPA ES0000024 Doñana y LIC ES6150019 Bajo Guadalquivir, se encuentran aproximadamente a 8 km de distancia. La IBA (área importante para la conservación de las aves) n.º 259 «Marismas del Guadalquivir» se encuentra aproximadamente a 3 km del aeródromo.

3.3 Características del potencial impacto. En su respuesta a las consultas previas realizadas, la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa de que la posibilidad de localización de yacimientos arqueológicos en esa ubicación es muy escasa, por lo que no considera necesaria la realización de actividad arqueológica preventiva. No obstante, hace constar que el Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, en caso de que se produzca hallazgo de restos arqueológicos en zonas no catalogadas, establece la obligatoriedad de notificar en un plazo máximo de 24 horas a la Delegación Provincial de Cultura o al Ayuntamiento correspondiente la aparición de dicho hallazgo, en cuyo caso se determinarán, si procediese, las correspondientes medidas de protección y/o investigación del área afectada.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir recuerda una serie de buenas prácticas medioambientales de carácter general para la ejecución de las obras y su posterior explotación, que garantizan el cumplimiento de la legislación.

El Ayuntamiento de Trebujena informa de que no existen indicios de impactos significativos sobre el medio natural. La Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía ha aprobado el expediente correspondiente al Plan Especial en Suelo No Urbanizable para Aeródromo. Por otro lado, la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente no consideró necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Sin embargo, del análisis realizado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se pudo deducir la existencia de posibles impactos ambientales, y con fecha 5 de marzo de 2009, mediante oficio de dicha Dirección General, se comunicó al promotor la necesidad de completar la documentación aportada, con carácter previo a la resolución sobre el sometimiento o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En concreto, se solicitaba información sobre la posible afección a la vía pecuaria Cañada de Capita, gestión de combustibles y aceites y posibles derrames, gestión de aguas residuales y residuos, servicio de extinción de incendios y planes en caso de accidentes, desarrollo previsto de las actividades, valoración del incremento de los niveles de ruido en la zona debido al tráfico de aeronaves y a un eventual sistema de generación de electricidad, y el posible impacto a la avifauna por sobrevuelos en el entorno de Doñana.

Con fecha 18 de marzo de 2009, el promotor contesta a los requerimientos señalados en el oficio de 5 de marzo de 2009, aportando la siguiente información adicional, que pasa a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación:

Respecto a la Cañada de Capita, al no estar deslindada, se respetará una distancia de 53,05 m desde el camino existente, más una distancia de seguridad de 30 m.

Se adjunta el expediente de legalización de las naves, las cuales son de una sola planta y construcción prefabricada, con una superficie construida total de 2.848 m², a las que se añade una torre de observación que ocupa unos 8 m² aproximadamente.

No está contemplado ningún depósito de combustible fijo, ya que al tratarse de pequeños aviones de tipo ultraligero, el repostaje se realiza utilizando garrafas de gasolina que cumplen la normativa vigente en materia de transporte de hidrocarburos. Las demás avionetas que precisen de combustibles especiales o de mayor volumen repostarán en otros aeropuertos.

El terreno en que se ubican las instalaciones está compuesto de arcillas expansivas y salitrosas. La pista tiene una diferencia de nivel de unos 70-90 cm sobre el terreno de la parcela, con una pendiente lateral de un 3% aproximadamente, por lo que las aguas pluviales son dirigidas a canales de evacuación que desembocan en el río Guadalquivir, a través de canalizaciones preexistentes, que son utilizadas también por las fincas colindantes para su explotación agrícola, no habiéndose modificado su curso más que en lo necesario para evitar los encharcamientos en la finca.

Se informa de que se ha solicitado de la Agencia Andaluza del Agua la ubicación de una fosa séptica con arqueta previa independiente, separadora de grasas y gruesos. Las únicas aguas residuales sucias son las correspondientes a la vivienda del guarda y a tres aseos, por lo que se ha considerado suficiente una única fosa.

No existe detracción de agua del subsuelo, ya que las instalaciones cuentan con suministro de agua procedente del pueblo de Trebujena.

Se prevén dos bidones de 220 litros para la eliminación de aceites y productos derivados del petróleo propios del mantenimiento de los aparatos, conforme a la normativa vigente. Los cambios de aceite de los motores se suelen realizar aproximadamente una vez al año, y la recogida de aceites o combustibles se realiza por los usuarios. Los bidones son transportados posteriormente a la planta de reciclaje existente en Jerez de la Frontera.

No existe sistema de generación de electricidad, ya que las instalaciones cuentan con abastecimiento directo de la compañía suministradora.

En cuanto a la gestión de los residuos asimilables a residuos sólidos urbanos, existen tres contenedores en las instalaciones para su recogida, clasificados en: plásticos, papel y residuos orgánicos. Dichos residuos son trasladados semanalmente, en sus correspondientes contenedores, al sistema de recogida municipal, ubicado en Trebujena.

Respecto al desarrollo de la actividad, se trata de un aeródromo visual VFR, por lo que solamente podrá utilizarse del orto al ocaso, limitándose la altura a 1.000 pies, en la zona de espacio aéreo no controlado y evitando las zonas prohibidas o restringidas. La utilización de una u otra cabecera depende de la dirección del viento dominante en cada caso, ya que tanto los despegues como los aterrizajes deben realizarse con el viento de frente.

La afección acústica se considera prácticamente inexistente, ya que se trata de pequeños aviones que cuentan con motores de explosión de cuatro tiempos de pequeña cilindrada, con sus correspondientes silenciadores, asimilables a los de automóviles, por lo que el ruido de los motores en funcionamiento no rebasa los 30 decibelios a 10 m de distancia, cumpliéndose el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Las instalaciones cuentan con un automóvil para extinción de incendios, con el que se puede acceder a todo el perímetro de la instalación, e incluso a sus alrededores si fuera necesario, dotado con un extintor tipo ABC de 50 litros. En cada uno de los hangares existen dos extintores ABC, de 50 y 25 litros, respectivamente, y en las subnaves existen también extintores de 8 litros, tipo ABC, así como en los edificios de oficinas y el club. Se dispone de tres puertas de acceso y salida, en las cabeceras y junto a la zona de hangares, considerándose que se puede acceder con rapidez a todas las zonas del campo de vuelos en caso de accidente. El aeródromo cuenta también con un botiquín para la asistencia de urgencia situado en uno de los hangares a la entrada de la puerta principal.

La zona en que se ubica el aeródromo está altamente transformada por el hombre, en un territorio de gran uso agrícola y próximo a las carreteras que unen Trebujena con Jerez

de la Frontera y con Lebrija, por lo que se trata de un territorio con poca presencia de fauna y flora silvestre.

Se manifiesta que no existen detectados movimientos importantes de avifauna en relación con el Parque Nacional y Natural de Doñana. Dada la distancia y la prohibición y restricciones de navegación aérea sobre dicho espacio, y las restricciones por las zonas de aproximación del aeropuerto de Jerez y de la Base Naval de Rota, que impiden el sobrevuelo del territorio al oeste del aeródromo, se reduce especialmente la posibilidad de contactos en el aire con especies de aves acuáticas y limícolas. Las aves presentes en el perímetro son escasas y principalmente de hábitos terrestres, que realizan cortos desplazamientos locales en busca de alimentos, no previéndose impactos sobre las mismas. Otras aves de mayor porte presentes en hábitats de cultivos son los aguiluchos, que en sus desplazamientos elevan el vuelo a cotas bastantes superiores, por lo que no se considera que exista riesgo de colisión o contacto. No se prevé que existan interferencias entre las avionetas y las aves migratorias, que suelen realizar vuelos nocturnos y en rutas muy elevadas.

En todo caso, la actuación proyectada respetará y cumplirá los requisitos establecidos en el Decreto 48/2004, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Nacional de Doñana, que prohíbe el sobrevuelo a una altura inferior a 6.000 pies, así como lo dispuesto en el Decreto 97/2005, de 11 de abril, por el que se establece la Ordenación del Parque Nacional y Parque Natural de Doñana, que prohíbe en el Parque Natural las actividades aeronáuticas, con o sin motor, por debajo de 1.000 m de altura sobre el terreno.

Con objeto de evaluar la incidencia de las operaciones de despegue y aterrizaje sobre las especies de aves que puedan estar utilizando las áreas de influencia del aeródromo como zona de campeo, se deberá notificar al organismo competente de la Comunidad Autónoma cualquier incidencia, choque o colisión que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas, indicando en todo caso la altitud a la que se ha producido, la especie de que se trate y la envergadura del ejemplar. En los dos años siguientes a la publicación de la presente Resolución, se realizarán informes con periodicidad semestral, que serán remitidos a la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que en la explotación de este proyecto se vayan a producir impactos adversos significativos sobre el medio ambiente, por lo que resuelve no someter la explotación del referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se emite sin perjuicio de los procedimientos sancionadores a que haya lugar, cuya ejecución corresponde al órgano sustantivo, en proyectos privados que deban ser autorizados o aprobados por la Administración General del Estado, de acuerdo con el artículo 19.2 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.

La resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 3 de agosto de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.