

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN
Y MEDIO AMBIENTE

7044 *Resolución de 18 de junio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de uso privado «Juan Espadafor» en Ácula, término municipal de Ventas de Huelma (Granada).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del Grupo 7 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.^a del capítulo II de la citada Ley, por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de fecha 6 de septiembre de 2012, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

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

1. *Información del proyecto. Objeto y justificación. Localización. Promotor y órgano sustantivo. Descripción sintética*

El objeto del proyecto es la construcción de un aeródromo privado, en suelo no urbanizable de Ácula, Ventas de Huelma (Granada). Sería un aeródromo de uso VFR diurno, de clave de referencia OACI 1B, para uso de aviación general.

El promotor del proyecto es Air Alborán, S.L., una sociedad fundada en el año 2007 y que, entre otras, desarrolla la actividad de escuela de aviación en el aeropuerto de Granada, encontrando numerosos inconvenientes para poder volar en el aeropuerto de Granada, principalmente por la interferencia con la aviación regular. El emplazamiento propuesto se encuentra en la localidad de Ácula, dentro del término municipal de Ventas de Huelma (provincia de Granada). El promotor lo considera un lugar estratégico, al estar situado a 20 km de Granada capital.

La autorización de aeródromos de uso restringido ubicados en comunidades autónomas que no están ejerciendo sus competencias aeronáuticas, como actualmente es el caso de la andaluza, es expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento. Por ello, al actuar como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente.

Las coordenadas y cota del ARP del aeródromo son las siguientes:

Coordenadas UTM (ED-50, Huso 30)

X (m)	Y (m)	Z (m)
430.051,05	4.105.298,85	775

Coordenadas geográficas (WGS-84)

Latitud	Longitud
37° 05' 22,21" N	003° 47' 17,96" O

El emplazamiento se encuentra encuadrado, por el este, por un camino y un polígono industrial; por el norte, por cultivos de olivos e invernadero; por el oeste, por la carretera GR-3402 y el núcleo de Ácula, y por el sur, por cultivos de olivos y la carretera A-338.

Las parcelas seleccionadas por el promotor son, en la mayor parte de su superficie, planas, con ligera pendiente longitudinal y ligeras vaguadas. Ello permite una configuración adecuada del aeródromo, con la consiguiente optimización entre desmonte y terraplenado. El terreno está destinado, parcialmente, a cultivos.

El estudio de impacto ambiental afirma que dicha ubicación es elegida tras la búsqueda de varios emplazamientos por los municipios cercanos a Granada, ya que reúne los parámetros de diseño necesarios para la funcionalidad máxima del aeródromo, además de su localización estratégica (refiere que habría sido uno de los emplazamientos estudiados, en los años 80, para el que iba a ser el futuro aeropuerto de Granada). Dicha documentación también argumenta que el proyecto se encuentra apoyado por los municipios de Ventas de Huelma, Escúzar y La Malahá.

En relación con la compatibilidad con el espacio aéreo, el aeródromo se encuentra situado dentro del área aeronáutica de GRANADA CTR. Otras áreas aeronáuticas cercanas son:

LED109 Granada AD, calificada como Peligrosa, por ser zona de entrenamiento militar con helicópteros de escuela.

LER 111 Motril (Granada) y LER 110 Guadahortuna (Granada), calificadas como Restringidas, por ser zonas de entrenamiento militar con helicópteros de escuela.

LER155 Parque Nacional de Sierra Nevada Oeste, donde está prohibido el sobrevuelo entre el nivel del suelo y 13.000 pies, excepto aeronaves de Estado y vuelos para la conservación del Parque autorizados por el Organismo Autónomo Parques Nacionales.

Según el estudio de impacto ambiental, el resultado de la consulta realizada a AENA ha sido favorable; igual que la consulta al Estado Mayor del Aire, una vez se modifiquen los límites laterales con la Base Aérea de Armilla, en concreto de la LER-111, y se publiquen en el AIP (*Aeronautical Information Publication*) de España.

Los campos de vuelo más cercanos al aeropuerto propuesto son: el Aeropuerto de Granada y el aeródromo de La Axarquía Leoni Benabú. Por la distancia de dichos aeródromos al propuesto, el estudio de impacto ambiental considera que no va a existir interferencia de las operaciones con los campos de vuelo cercanos.

El estudio ambiental presentado por el promotor también informa de los parques eólicos existentes en la provincia de Granada: ninguno de ellos se encontraría ubicado próximo al emplazamiento del futuro aeródromo.

Las principales características técnicas del aeródromo son las siguientes:

Superficie total del aeródromo: 227.362 m².

Longitud de pista a construir: 978 m × 18 m, con un firme de tierra compactada. Se proyecta una pendiente longitudinal continua del 0,5% a lo largo de toda la pista, ascendente hacia el oeste.

Orientación de la pista: 08.

Franja de pista: área nivelada, hasta una distancia de 30 m a cada lado del eje de pista, y 30 m más allá de las cabeceras (1.038 m × 60 m).

Para facilitar el viraje, se han diseñado plataformas de viraje en pista, en las cabeceras.

Calles de rodaje de 10,5 m de anchura, con firme de tierra compactada, que partirán desde dos puntos de la pista y dirigirán las aeronaves hasta una calle principal de distribución a los distintos hangares.

Infraestructuras asociadas:

Hangares: tres hangares grandes (25,90 × 19,90 m) y tres hangares pequeños (20,75 × 10,00 m).

Edificio de club social: edificio aislado, situado junto a los hangares pequeños, con una superficie construida total de 206,60 m², en dos alturas.

Vial: se proyecta la construcción de un nuevo vial, al norte del aeródromo.

Vallado perimetral que delimite las instalaciones, de estructura metálica, con una altura de 2 m, que se reducirá a 1 m en las cabeceras, para que no interfiera con las superficies de aproximación y despegue.

Medios de extinción de incendios: se proyecta la instalación de 20 extintores portátiles, de 50 kg de productos químicos secos en polvo, distribuidos estratégicamente en el campo de vuelos. Se instalarán también 10 extintores de 9 kg, instalados en los cerramientos de los hangares y club social.

Abastecimiento y saneamiento del agua: se realizará conectando a la red del cementerio de la localidad, a través de tuberías enterradas, según normativa.

Todos los firmes dispondrán de las pendientes adecuadas para drenar el agua fuera del aeródromo, evitando la formación de charcos y conduciéndola hacia los cauces naturales.

El suministro eléctrico se realizará a través de un grupo electrógeno, en caseta independiente.

El primer paso en la fase de ejecución será el desbroce de la vegetación existente en la zona, seguido de remoción del suelo, para acondicionar el terreno y construir la pista, franja y calles de rodaje, cimentaciones de los hangares, edificio y vallado. Los movimientos de tierra se prevén mínimos, ya que el terreno es bastante llano, con algunas vaguadas poco pronunciadas, que oscilan entre los 770-785 metros. Tras la adecuación topográfica de la pista, las calles y las plataformas de viraje, se procederá a su compactación. Puesto que la pista no estará pavimentada, se señalizará mediante señales blancas pintadas sobre hormigón, dispuesto exclusivamente para tal fin, balizas pintadas a franjas blanca/roja/blanca, y balizas de color azul reflectante. El estudio de impacto ambiental no establece calendarios, hasta no contar con las autorizaciones, pero estima que las obras previstas no superarán los tres meses.

La parcela donde se ubicará el aeródromo se encuentra delimitada, en parte, por caminos agrícolas o particulares, los cuales se utilizarán para el acceso a las obras, no teniendo que realizarse caminos alternativos.

Los hangares se prevén de chapa metálica, y para el edificio social se prevé una estructura ligera a base de perfiles y paneles tipo *sandwich* para el cerramiento y la cubierta. Este tipo de construcción «en seco» disminuye los tiempos de montaje, a la vez que facilita posibles reparaciones de elementos del edificio, y el desmontaje o traslado de éste.

Los terrenos sobre los que se va a asentar el aeródromo cuentan con algunas construcciones antiguas y en ruina que interfieren con la pista o con las superficies limitadoras de obstáculos del aeródromo, que se proyecta demoler. Igualmente, son atravesados de norte a sur por un camino agrícola, proyectándose la construcción de un nuevo vial, al norte del aeródromo, que conecte el camino cortado.

El promotor ha estimado en 373,75 toneladas la cantidad de residuos de construcción y demolición que se generarán en la construcción del edificio social, la colocación de los hangares y la adecuación de la zona de estacionamiento. Las tierras procedentes de la excavación y movimiento de tierras serán reutilizadas en la propia parcela.

El proyecto básico del aeródromo incluye un plan de gestión de residuos. El estudio de impacto ambiental destaca, con respecto al almacenamiento, manejo y gestión de los residuos, las siguientes consideraciones:

El depósito temporal de escombros se realizará en sacos industriales de hasta 1 m³, o contenedores metálicos específicos, con la ubicación y condicionado que establecen las ordenanzas municipales. Deberán estar en lugares señalizados, y separados del resto de residuos, y el responsable de la obra evitará el depósito de residuos ajenos. Fuera del horario de trabajo, deberán permanecer cerrados o cubiertos.

Los contenedores de residuos deberán estar identificados.

Se deberá asegurar, en la contratación de la gestión de los residuos de construcción y demolición, que el destino final sean centros con la autorización de la Consejería de

Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Así mismo, se deberá contratar sólo transportistas o gestores autorizados por dicha Consejería, e inscritos en el registro correspondiente. Se llevará a cabo un estricto control documental.

La gestión de los residuos peligrosos se regirá, en su caso, conforme a la legislación nacional (Ley 22/2011, R.D. 833/1988, R.D. 952/1997 y Orden MAM 304/2002), la legislación autonómica (Decreto 73/2012, Decreto 7/2012, Decreto 397/2010) y los requisitos de las ordenanzas locales.

Se evitará, en todo momento, la contaminación de los plásticos y restos de madera con productos tóxicos y peligrosos, para su adecuada segregación, así como la contaminación de los acopios o contenedores de escombros con componentes peligrosos.

Se diseña el aeródromo para que soporte operaciones VFR diurnas, con uso privado. Durante la fase de explotación, el operador será Air Alborán, S.L., y se contempla que el aeródromo esté abierto todos los días del año, del orto al ocaso. El estudio de impacto ambiental recoge que el aeródromo está destinado a la aviación general: aviación deportiva, escuela de aviación, aeronaves de prevención y extinción de incendios, aeronaves de cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, fotografía aérea, vigilancia, trabajos aéreos, etc. No se admitirán vuelos de formación.

Air Alborán prevé que en el aeródromo puedan operar, por lo menos, las siguientes aeronaves: Beechcraft King Air B200 (aeronave de diseño del aeródromo), CESSNA 337, CESSNA 150, CESSNA 170 N, Piper PA-28 Cherokee.

Se prevé un máximo de 100 operaciones diarias. Las rutas y alturas serán las establecidas en la carta de operaciones del aeródromo, por la autoridad aeronáutica competente. Con el fin de que todos los usuarios del aeródromo sean conocedores de la trayectoria de despegue y aproximación curva, se ha confeccionado un carta de aproximación visual al aeródromo, la cual formará parte de la documentación del aeródromo, y será obligado su conocimiento por parte de todos los usuarios del campo de vuelo.

Según el estudio de impacto ambiental, no se van a generar residuos peligrosos, ya que el mantenimiento de las aeronaves se desarrollará fuera de las instalaciones, en talleres especializados, y no se va a instalar depósito de combustible. Los residuos asimilables a urbanos que se van a generar durante la explotación de la instalación serán gestionados correctamente, de acuerdo con lo establecido en las ordenanzas municipales.

En el proyecto no se prevé la fase de abandono del aeródromo, pero, si se desmantelara el aeródromo, se deberá realizar un proyecto para su correcta ejecución, procediendo al desmantelamiento de los hangares y el centro social, y a su gestión a través de gestor autorizado. Las pistas, calles de rodaje y plataforma de viraje, al no encontrarse asfaltadas, se regenerarían rápidamente, mediante recubrimiento con una capa de tierra vegetal, en la que se llevaría a cabo la plantación de especies autóctonas.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El estudio de impacto ambiental considera que no existe ningún condicionante local que afecte al diseño del aeródromo. Resalta la existencia de un polígono industrial cercano, cuyo crecimiento no afectará a las rutas de aproximación y despegue del aeródromo. El núcleo de población más cercano a la zona seleccionada para la instalación del aeródromo es Ácula, aproximadamente a 1 km de distancia. El estudio de impacto ambiental propone, en la cabecera 08, una trayectoria de ascenso y de aproximación con viraje, con el fin de no sobrevolar el núcleo de Ácula.

La zona de estudio se caracteriza por un relieve muy homogéneo, de tipo alomado, modelado por la red fluvial, con altitudes crecientes hacia el sur. La suave topografía que caracteriza la zona de estudio determina la ausencia de barreras naturales en el término municipal. En la zona donde se va a ubicar el aeródromo, las pendientes son inferiores al 7%.

Los terrenos están calificados como rústicos-agrarios, y calificados como suelo no urbanizable sin especial protección. Según el SIOSE (Sistema de información sobre ocupación del suelo de España), tiene un uso agrícola, de cultivos de herbáceos de

secano, limitando con cultivos de olivar, también de secano. Según el mapa de capacidad de uso del suelo de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, la zona donde va a tener lugar la actuación corresponde con tierras de moderada a marginal capacidad de uso.

El área se engloba en la Cuenca Hidrográfica del Guadalquivir, concretamente en la Subcuenca del Alto Genil, que tiene su principal aprovechamiento para el riego de terrenos agrícolas. El estudio de impacto ambiental indica que se trata de una zona con topografía suave, resaltando únicamente el Barranco de los Calmenarejos, que discurre al oeste del núcleo de Ácula, así como el Arroyo de Granada al norte, que no se van a ver afectados por la actuación. Debido a las reducidas pendientes, el drenaje por escorrentía superficial es deficiente, por lo que la zona puede presentar episodios de encharcamiento, tras fuertes aguaceros.

La zona se localiza entre la Unidad Hidrológica de la Depresión de Granada (UH32), al norte y la Unidad Hidrogeológica de Tejera, Almirajara y los Guajares (UH42), al sur, no perteneciendo a ninguna de ellas. Se trata de terrenos acuitados, con un grado de permeabilidad muy bajo y una vulnerabilidad ante la contaminación, también, muy baja.

La existencia del aeródromo va a generar un incremento de los niveles acústicos de la zona, por lo que, en el estudio de impacto ambiental, se ha llevado a cabo un estudio de huellas de ruido, para determinar si existe afección al núcleo de población más próximo, el de Ácula.

La ubicación prevista para la actuación no se encuentra dentro de los límites de lugares de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), ni de la red ecológica Natura 2000 (Lugares de Importancia Comunitaria, LIC, o Zonas de Especial Protección para las Aves, ZEPA). El LIC más cercano, el ES6140012 La Mala, está a unos 5 km, en línea recta. A más de 10 km, en línea recta, se encuentran los LIC y ZEPA ES6170007 Sierras de Tejera, Almirajara y Alhama (situado al sur) y ES6140004 Sierra Nevada (al oeste), que son también Parque Natural, y Parque Natural y Nacional, respectivamente. Este último espacio coincide parcialmente con la IBA (Área Importante para la conservación de las Aves) 222 Sierra Nevada, y a más de 6 km al sur se sitúa la IBA 223 Sierras prelitorales de Granada. La zona de la RENPA más cercana se localiza al noroeste, y se trata del Parque periurbano Dehesa de Santa Fe. De acuerdo con el estudio de impacto ambiental, no hay hábitats protegidos de los recogidos por la Directiva 92/43/CEE en el área de estudio, ni en las zonas más próximas; en la zona de estudio no se incluye ninguna figura de protección incluida en el PEPMF (Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Granada), y el espacio protegido más cercano sería el complejo Serrano de la Sierra de la Pera (CS-6), al sur de la actuación. La Sierra de la Pera constituye el único relieve importante de la zona, quedando, sin embargo, fuera del término municipal.

No existe vegetación natural en la zona donde se va a localizar la actividad: se trata de un área dedicada a cultivos herbáceos de secano. El estudio de impacto ambiental indica que, según el Atlas y Libro rojo de la flora Vasculosa amenazada en España, en el municipio no se localiza ninguna especie de flora amenazada.

Para conocer la fauna existente en la zona, el estudio de impacto ambiental se ha basado en el Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, y en el Libro Rojo de Fauna Amenazada de Andalucía. Destaca que, en el municipio de Ventas de Huelma, existe una de las mayores poblaciones de cernícalo primilla (*Falco naumanni*) de Granada, por lo que la Delegación Provincial de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía solicitó, con motivo de la redacción del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de la localidad, que se desarrollara un Plan de Conservación y Mantenimiento para esta especie en el municipio. En el 2007, según un censo de la Estación de Anillamiento de Sierra Nevada, anidaron en este municipio de 70 a 80 parejas. Esta especie no construye nidos, sino que ocupa huecos, cavidades de viejos edificios, tejados y acantilados, formando pequeñas colonias, y no recela de la proximidad del hombre. Suele frecuentar viejos edificios en pueblos y ciudades, gargantas rocosas y también terrenos abiertos despejados y secos. Las colonias están formadas por dos o tres

docenas de nidos, produciéndose la puesta de abril a mayo. Es una especie migratoria transahariana, que abandona sus colonias de cría a finales de verano, y emigra a África, formando bandadas. Por lo general, la migración se inicia en septiembre, como muy tarde, permaneciendo en África hasta marzo o abril, momento en el que regresan a sus territorios de nidificación (oquedades de viejos edificios, iglesias, etc.). Los factores de regresión que afectan a las poblaciones de cernícalo primilla del término municipal de Ventas de Huelma, principalmente, son la eliminación o rehabilitación de edificios viejos, el progresivo abandono de las zonas agrícolas, y el cambio de cultivos.

El estudio de impacto ambiental también recoge que en la zona donde va a tener lugar la actuación y alrededores no se localiza ningún monte público. La zona está situada entre dos vías pecuarias: la Vereda de los Leñadores o de la Costa, y la Vereda de Ventas de Huelma a Malahá, ambas clasificadas por Orden Ministerial de 16 de mayo de 1969, publicada en el «BOE» de fecha 8 de agosto de 1969 y deslindadas por Resoluciones de 21 de septiembre de 2005 y de 12 de enero de 2005, respectivamente.

Según el mapa de paisajes de Andalucía, la zona se encuentra dentro del área paisajística V1 Valles, vegas y marismas interiores, y, dentro de ésta, en el ámbito paisajístico de la Depresión y Valle de Granada, donde predominan las tierras de labor y los cultivos de olivar. La zona de estudio, en concreto, es un paisaje dominado por la tierra de calma de labor. Según el Atlas Temático de la Provincia de Granada, en el área delimitada para el estudio nos encontramos un paisaje agro-natural en terrazas.

El acceso al aeródromo se realizará desde la carretera A-338 (antigua C-340), en el km 16, por el camino situado junto al polígono industrial, o desde Ácula, carretera GR-3402, por el camino que pasa junto a unos invernaderos. Al tratarse de una zona agrícola, existen numerosos caminos rurales, uno de los cuales se ve afectado por la actuación, y se prevé su desvío por el norte.

Los núcleos de población del municipio se encuentran conectados por una línea eléctrica de 20 kW, que el estudio de impacto ambiental no ve afectada por la actuación. El suministro eléctrico del aeródromo se realizará a través de un grupo electrógeno.

El estudio de impacto ambiental relaciona los bienes patrimoniales, arqueológicos y etnológicos del municipio de Ventas de Huelma, según la Base de Datos del Patrimonio Histórico de Andalucía (SIPHA). Según el Catálogo General de Patrimonio Histórico de Andalucía, no existen bienes catalogados en el término municipal de Ventas de Huelma. Por otro lado, la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte en Granada ha dictado Resolución, con fecha 22 de octubre de 2012, en la que informa que no existen objeciones, desde el punto de vista patrimonial, para la ejecución del proyecto.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició con fecha 20 de enero de 2012, con la entrada en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, del documento ambiental del proyecto del aeródromo «Juan Espadafor» en Ácula, Ventas de Huelma (Granada).

3.1.2 Consultas previas. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados por la Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha 17 de febrero de 2012, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe, en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Agencia de Medio Ambiente y Agua de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	–
Ayuntamiento de la Malahá	X
Ayuntamiento de Ventas de Huelma	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía	X
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Secretaría General de Planificación, Cambio Climático y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Delegación del Gobierno en Andalucía	X
Diputación Provincial de Granada	–
Ecologistas en Acción de Andalucía	–
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	–
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía	X
SEO	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, con fecha 3 de mayo de 2013, comunicó que la actuación proyectada está incluida entre las recogidas en el anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y, por tanto, sometida a Autorización Ambiental Unificada. De acuerdo con el artículo 16 de dicha norma, la Autorización Ambiental Unificada contendrá la evaluación de impacto ambiental de la actuación en cuestión. En los casos en que la evaluación de impacto ambiental sea competencia de la Administración General del Estado, la declaración de impacto ambiental resultante prevista en su legislación se incorporará en la Autorización Ambiental Unificada que, en su caso, se otorgue.

La Delegación del Gobierno en Andalucía remite informe del Coordinador de Zona de Andalucía/Extremadura de la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que concluye que los trabajos del proyecto de construcción del aeródromo no producen afecciones significativas sobre el medio ambiente, al tratarse de un proyecto de reducidas dimensiones, en una zona ya de por sí alterada. En concreto, considera que las afecciones al medio natural (flora, fauna y espacios protegidos) son de magnitud muy limitada, y tendrán fácil corrección, mediante la aplicación de las medidas correctoras y protectoras diseñadas.

La Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía indica que, consultadas sus bases de datos, no tiene constancia de la existencia de bienes integrantes del patrimonio histórico en el ámbito del proyecto. Si se

somete el proyecto al procedimiento de evaluación ambiental la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, de acuerdo con el artículo 32.1 de la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía, resulta necesario efectuar una intervención arqueológica mediante estudio y documentación gráfica que identifique los yacimientos arqueológicos y demás elementos del patrimonio arqueológico que pudieran ser afectados por la actividad, en los terrenos previstos para la ejecución del proyecto. Esta intervención, regulada por el Reglamento de Actividades Arqueológicas (Decreto 168/2003, de 17 de junio), debe ser solicitada ante la Delegación Provincial de Cultura, mediante proyecto de técnico competente (arqueólogo) y autorizada por ella, y deberá valorar otras tipologías patrimoniales, incluyendo los elementos de interés etnológico, histórico, etc.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía indica que, desde el punto de vista territorial, la actuación no está sujeta a informe, pues la ejecución de un aeródromo no se incluye en el Anexo de Actividades de Planificación e Intervención Singular de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Todo ello, sin perjuicio del obligado cumplimiento y adecuación a la normativa urbanística en vigor y a la legislación sectorial aplicable.

El Ayuntamiento de La Malahá informa que no encuentra inconveniente urbanístico, de acuerdo al planeamiento en vigor de ese Ayuntamiento, para que esa instalación sea implantada en las parcelas referidas del municipio de Ventas de Huelma. No se aprecia la existencia de actividades colindantes o cercanas en el municipio de La Malahá que puedan resultar incompatibles con la actividad. En cuanto a los usos existentes que pudieran verse afectados por la actividad y su área de influencia de aproximación indicada en los planos, informa que únicamente existen explotaciones agrícolas sobre terreno clasificado como suelo no urbanizable sin especial protección, debiendo aclararse si todos o algunos de los titulares de las parcelas afectadas deberán ser notificados individualmente, para que expresen posibles alegaciones sobre la implantación de la actividad propuesta, antes del otorgamiento de autorización.

El Ayuntamiento de Ventas de Huelma informa, en cuanto a la compatibilidad de la actuación propuesta con el planeamiento urbanístico municipal y planificación territorial, que la actuación es compatible urbanísticamente con los terrenos en los que pretende implantarse (Resolución favorable de la Delegación Provincial de Obras Públicas de 3 de agosto de 2011). Por otro lado, no se aprecia la existencia de actividades colindantes. En cuanto a los usos cercanos, en principio, se consideran compatibles las actividades con la existencia del polígono industrial de Escúzar, a no ser que se informe lo contrario por otro organismo. Según se ha comprobado durante la tramitación del PGOU, en el municipio se da la existencia del cernícalo primilla. Igualmente, es posible que haya que realizar alguna actuación sobre camino existente de titularidad municipal (posible pequeño cambio de trazado para no interferir la pista de aterrizaje), y que, de acuerdo al PEPMF de la provincia de Granada, no se trata de un suelo no urbanizable de especial protección.

3.1.3 Indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural transmitió al promotor, con fecha 6 de septiembre de 2012, la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, así como el alcance que debía tener el estudio de impacto ambiental, y copia de las contestaciones recibidas a las consultas previas. Se requería información sobre la explotación prevista, así como estudiar el potencial impacto a los valores faunísticos del entorno, en especial a los espacios sensibles para las aves, y valorar la compatibilidad del espacio aéreo circundante a la Base Aérea de Armilla, Aeropuerto de Granada, zonas restringidas de Motril y Guadahortuna, y Parque Nacional de Sierra Nevada. Se daban indicaciones sobre el estudio acústico a realizar, medidas preventivas y correctoras, y programa de

vigilancia ambiental. También, se recordaba que, según el artículo 20 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, es una infracción muy grave el inicio de la ejecución de un proyecto contemplado en el Anexo II, que deba someterse a evaluación de impacto ambiental, sin haber obtenido previamente la correspondiente declaración de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 18 de septiembre de 2013, tiene entrada en este Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el estudio de impacto ambiental del proyecto y el expediente resultante de la fase de información pública y de consultas a las entidades afectadas y público interesado.

3.2.1 Información pública. En el trámite de información pública, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento publicó el anuncio correspondiente al estudio de impacto ambiental del «proyecto de creación de un aeródromo privado, Juan Espadafor, en Ácula, en el T.M. de Ventas de Huelma (Granada)», en el «BOE» n.º 163, de 9 de julio de 2013, dando un plazo de 30 días hábiles para las alegaciones, observaciones o consultas.

3.2.2 Consultas a administraciones ambientales afectadas. Con fecha 19 de junio, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento consultó a las administraciones y entidades previamente consultadas, dándoles un plazo de treinta días.

A continuación, se resumen el contenido de las alegaciones recibidas:

La Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte en Granada de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía comunica que, en lo relativo a su ámbito de competencias, con fecha 22 de octubre de 2012 se dictó Resolución, aceptando la procedencia del informe de resultados presentado tras la realización de una intervención arqueológica, mediante estudio y documentación gráfica de yacimientos arqueológicos, no estableciéndose medidas de protección adicionales para el Patrimonio Histórico, dados los resultados negativos de la intervención. Por tanto, no existen objeciones, desde el punto de vista patrimonial para la ejecución del proyecto. Todo ello, sin perjuicio del artículo 50 de la Ley 14/2007, de Patrimonio Histórico de Andalucía, por el que se regula el régimen de los hallazgos casuales.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía reitera que la actuación no está sujeta a informe, según el Anexo de Actividades de Planificación e Intervención Singular de la Ley 1/ 1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. No obstante, debería considerarse su ubicación, en relación al núcleo de Ácula, así como la orientación propuesta para el aeródromo, a fin de que su actividad no afecte al citado núcleo y a sus posibles crecimientos. Todo ello, sin perjuicio del obligado cumplimiento y adecuación a la normativa urbanística en vigor y a la legislación sectorial aplicable.

Posteriormente, con fecha de 8 de agosto de 2013, tuvo entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, remitida por la Delegación del Gobierno en Andalucía, una alegación de la Confederación Hidrográfica de Guadalquivir, fechada el 17 de julio de 2013. Con fecha 12 de agosto de 2013, tuvo entrada, también remitida por la Delegación del Gobierno en Andalucía, otra respuesta a las consultas, procedente de la Coordinación de Zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, fechada el 26 de julio de 2013. Con fecha 17 de septiembre de 2013, ambas se remitieron a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir informa que la ubicación prevista para el aeródromo es atravesada por el Barranco del Hinca, cauce que, aunque muy degradado en la zona de actuación, cuenta con una cuenca de aportación significativa (superior a los 10 km²), por lo que las actuaciones se ubicarían en zona de policía de cauces, e incluso podrían llegar a afectar a dominio público hidráulico. Igualmente,

informa que cualquier instalación prevista debería situarse fuera de dominio público hidráulico, fuera de zona de servidumbre y, en principio, fuera de zona inundable ante avenidas extraordinarias. Según la documentación aportada, la pista diseñada cruzaría en Barranco del Hinca, por lo que se debería diseñar una obra de drenaje transversal, suficiente, en principio, para un período de retorno de 500 años, para el ancho previsto de pista únicamente. En virtud de lo dispuesto en el artículo 78 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, dichas actuaciones necesitan autorización del Organismo de Cuenca, por actuaciones en zona de policía. Así mismo, al existir un Club Social dentro de las instalaciones, se deberá justificar el recurso hídrico necesario para dichas instalaciones, así como los posibles efluentes producidos, justificando su conexión con la red general del municipio, o bien solicitando la correspondiente concesión y autorización de vertido en ese Organismo.

La Coordinación de Zona de Andalucía/Extremadura de la Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en coherencia con el informe remitido en la fase de consultas previas y a la vista del estudio de impacto ambiental presentado por el promotor, indica que los trabajos del proyecto de construcción de un aeródromo denominado «Juan Espadafor» en Ácula, T.M. de Ventas de Huelma en la provincia de Granada, no producen afecciones significativas sobre el medio ambiente, al tratarse de un proyecto de reducidas dimensiones, en una zona ya de por sí alterada.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental:

3.3.1 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 1 de octubre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente remitió un oficio al órgano sustantivo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, comunicando ciertos aspectos del expediente de información pública y de consultas a las entidades afectadas que precisaban ser subsanados:

La Secretaría General de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía indicaba que debería considerarse la ubicación y la orientación propuestas para el aeródromo, a fin de que su actividad no afecte al núcleo de Ácula y a sus posibles crecimientos. Sin embargo, en el expediente recibido no aparece la respuesta del promotor a la alegación citada, a pesar de que, tal y como señala el artículo 9.5 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, los resultados de las consultas y de la información pública deberán tomarse en consideración por el promotor en su proyecto, así como por el órgano sustantivo en la autorización del mismo.

Dado que la alegación de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir fue emitida dentro del plazo legalmente previsto para ello, aunque haya podido llegar al órgano sustantivo fuera del mismo, y al incidir en un tema con implicaciones ambientales, se requiere también la respuesta del promotor a la misma.

En la huella de ruido correspondiente, no aparece la isófona de 85 dB(A), el valor límite de inmisión de ruido que establece, para nuevas infraestructuras aeroportuarias, en sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Considerándose necesaria dicha información ambiental para poder emitir la declaración de impacto ambiental, se solicitaba su remisión, interrumpiéndose el plazo establecido para formular dicha declaración, según faculta el artículo 42.5 a) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con fecha 11 de febrero de 2014, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento remite a este Departamento la documentación del promotor, en respuesta al requerimiento de la Subdirección General de Evaluación Ambiental.

Dicha documentación incluye escrito del Ayuntamiento de Ventas de Huelma, de fecha 5 de noviembre de 2013, donde se aclara, respecto a posibles crecimientos del

núcleo de Ácula que pudieran verse afectados por la situación del aeródromo, que el actual PGOU que se redacta en la localidad prevé crecimientos hacia el sur y el oeste, buscando la consolidación del núcleo de Ácula con el de Ventas de Huelma, no contemplándose en el mismo crecimientos en la dirección del proyecto presentado.

La nueva documentación aporta nuevos planos de Nivel de Presión Sonora máxima, con la isófona de 85 dB(A), y Nivel de Presión Sonora equivalente, debido a que se ha detectado un error en el cálculo anterior, relacionado con la trayectoria de despegue y aterrizaje hacia Ácula, que no se calculó con el suficiente viraje. Según el nuevo estudio de simulación de ruido, las huellas de ruido obtenidas se orientan hacia la prolongación del eje de la pista en las dos cabeceras, con un viraje hacia el norte en la cabecera más cercana al núcleo de Ácula. En las nuevas huellas de ruido, se aprecia que los niveles de ruido originados por la actividad aeronáutica en el entorno del aeródromo serían:

En cuanto al Nivel de presión sonora máxima, el núcleo de Ácula no registra niveles de L_{Amax} superiores a 85 dB(A).

En cuanto al Nivel presión sonora equivalente día, el núcleo de Ácula no registra niveles de L_d superiores a 50 dB(A).

Con respecto al dominio público hidráulico y las zonas inundables, el promotor afirma que se va a realizar un Estudio Hidrológico-Hidráulico, de acuerdo con las prescripciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Con respecto al abastecimiento y saneamiento, el promotor informa:

El abastecimiento de agua se realizará desde la red municipal, mediante tubería de polietileno de alta densidad, enterrada y de sección adecuada para garantizar el caudal instantáneo máximo previsto del centro social.

Se prevé una dotación de agua potable de 150 l/hab día, con un total de cuatro habitantes.

El caudal máximo instantáneo previsto se estima en 0,45 l/s.

La red de saneamiento de aguas residuales del edificio consistirá en una red de colectores de PVC y arquetas que recogerán las aguas procedentes de cada uno de los aparatos instalados, hasta su vertido en la fosa séptica.

Se instalará un separador de grasas para las aguas procedentes de las cocinas. Este separador de grasas estará construido según la norma UNE-EN 1825, con un caudal máximo de 1 l/s, y un volumen de 300 l. Las aguas procedentes del separador de grasas se verterán en la fosa séptica.

La fosa séptica se dimensionará para una población máxima de 4 personas residentes, con una dotación de agua potable de 150 l/hab día, un caudal máximo diario de 600 l/día, período de retención del agua servida de 24 horas y extracción del lodo cada año.

Además, se aporta escrito del Ayuntamiento de Ventas de Huelma, de fecha 27 de marzo de 2012, donde se indica que el Ayuntamiento no encuentra inconveniente, una vez tramitadas todas las autorizaciones oportunas, en aprobar la conexión a la red de agua potable municipal, para dotar exclusivamente el consumo humano de la explotación, ni en autorizar la conexión a la red municipal de saneamiento.

Con fecha 4 de marzo de 2014, se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental el Estudio Hidrológico-Hidráulico del Barranco del Inca (o Hinca) en el entorno del aeródromo Juan Espadafor en el término municipal de Ventas de Huelma (Granada).

En dicho estudio, se señala que el citado cauce no aparece en el Mapa Topográfico Nacional de España escala 1:25.000, y que el tramo de cauce objeto del estudio no se encuentra recogido dentro del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables. Tampoco se ha recogido ningún suceso reseñable en el Catálogo Nacional de Inundaciones Históricas de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias relacionado con el barranco del Hinca. Sin embargo, al delimitar las zonas de dominio público hidráulico, servidumbre, policía, flujo preferente e inundables y simular el riesgo producido por una

inundación y los límites que alcanzaría el agua, para diferentes espacios temporales, se posibilita a los promotores reducir considerablemente los posibles daños a las personas y los bienes materiales en la zona.

Las parcelas en las que se prevé la implantación del aeródromo Juan Espadafor tienen forma alargada, en sentido este-oeste, y son cruzadas transversalmente por el cauce objeto de estudio, que describe una trayectoria aproximada sur-norte. La zona de estudio posee un relieve bastante llano, y está dedicada a cultivos de secano. El arroyo permanece seco la mayor parte del año, y sólo se aprecia algún caudal con ocasión de lluvias intensas y prolongadas. El estudio hidrológico indica que, sobre el terreno, es difícil determinar la ubicación del arroyo, aparte de una pequeña depresión topográfica en el terreno, ya que los propietarios de las fincas de la zona, al trabajar sus tierras, arrasan el cauce, que desaparece temporalmente. Cuando se producen lluvias de elevada intensidad, vuelve a formarse un pequeño reguero, en las zonas más bajas de las vaguadas.

La ausencia de estaciones de aforo o instrumentación de control de caudales en el arroyo objeto del estudio impide el análisis estadístico de caudales, por lo que se ha optado por las técnicas de cálculo hidrometeorológico, según el método racional modificado de Témez.

El programa empleado en la modelización hidráulica es el HEC-RAS 4.1.0 (versión de enero de 2010), desarrollado por el Hidrologic Engineering Center del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos. Para facilitar el trabajo y obtener mapas de inundación y riesgo, se ha usado también el programa HEC-GEORAS 3.1.1. El modelo geométrico del cauce se ha construido con los perfiles transversales tomados del levantamiento topográfico para la situación actual, y de la topografía modificada por el planeamiento para la situación futura. La simulación hidráulica se ha realizado con los caudales correspondientes a las avenidas de 25, 50, 100 y 500 años de período de retorno, obtenidos en estudio hidrológico.

A partir de los resultados de la simulación hidráulica, se propone una delimitación del dominio público hidráulico, la zona de servidumbre y la zona de policía basada en la máxima crecida ordinaria, tomando como referencia la avenida de período de retorno de 25 años. Como zona de flujo preferente se ha considerado la franja de inundación correspondiente a la avenida de 500 años de período de retorno.

Como medida correctora respecto a la construcción de la pista y la franja, el estudio propone la construcción de una obra de drenaje transversal, que salve completamente tanto la franja como la pista. Esta obra de drenaje transversal consistirá en un tubo de hormigón de 1,8 metros de diámetro, y contará con embocaduras con aletas, que encaucen el flujo hacia su interior. Además, el pie de terraplén de la explanación de la pista-franja situado aguas arriba dispondrá de una protección de escollera, en el ancho definido por la zona inundable.

Por otra parte, el cerramiento propuesto para la finca, consistente en tela metálica de simple torsión, se considera que afectaría de manera negativa al flujo. Por esta razón se propone que, en el entorno del cauce, el cerramiento converja hacia las embocaduras de la obra de drenaje transversal, dejando libres las zonas inundables situadas aguas arriba y aguas abajo de la misma.

La obra de paso prevista se plantea de forma que evacúa sin problemas la avenida de 500 años de período de retorno. Las zonas de dominio público hidráulico, de servidumbre, de flujo preferente, e inundable, se mantendrán inalteradas tras la ejecución de las instalaciones propuestas, permaneciendo en su estado natural, a ambos lados de la pista-franja. Por todo ello, el estudio hidrológico-hidráulico concluye que las instalaciones previstas en el aeródromo son compatibles con el Barranco del Inca, de acuerdo con la legislación vigente, siempre y cuando se adopten las medidas correctoras propuestas.

3.3.2 Informes recibidos fuera de plazo. Con fecha 11 de marzo de 2014, tiene entrada en este Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, la alegación remitida por la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, de fecha 17 de enero de 2014. Adjunta copia de informe de la

Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente en Granada, en relación con el procedimiento autonómico de autorización ambiental unificada, en tramitación en esa Delegación Territorial, destacando lo siguiente:

La actuación no se encuentra dentro de los límites de ningún Lugar de Importancia Comunitaria, de ninguna Zona de Especial Protección para las Aves, ni cualquier otro espacio perteneciente a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, y no se estima que afecte negativamente a los lugares que conforman la red Natura 2000 ni a espacios protegidos de la provincia de Granada. La actuación no afecta a terreno forestal ni a ninguna vía pecuaria, ni tiene incidencia sobre elementos singulares de fauna y flora.

La superficie donde se enclavan las actuaciones se encuentra en zona de peligro, según Anexo del Decreto 371/2010, de 14 de septiembre, de emergencias por incendios forestales, por lo que se requiere la confección de un plan de autoprotección, según la legislación sobre prevención y lucha contra los incendios forestales.

Cumplimiento de las determinaciones que resulten de aplicación, en la fase de construcción de la infraestructura, en lo que se refiere a producción de residuos de construcción y demolición, y, en la fase de funcionamiento, en lo que respecta a la producción de residuos peligrosos y a la protección del suelo.

Respecto al patrimonio histórico, el informe emitido por la Delegación Territorial de Educación, Cultura y Deporte en Granada concluye que no existen objeciones para el proyecto planteado, desde el punto de vista patrimonial.

En cuanto a emisiones acústicas, cita el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica de Andalucía, y el ajuste a los valores de calidad acústica que resultan de aplicación.

Consultado por la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética, se comprueba que los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras de transporte aéreo de competencia autonómica o local que establece esa normativa coinciden con los que establece, para nuevas infraestructuras aeroportuarias, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El estudio de impacto ambiental indica que se valoró la alternativa 0, optando por llevar a cabo el proyecto de construcción del aeródromo, teniendo en cuenta que Granada está a la cola de España en infraestructuras de aviación general, y la construcción del aeródromo permite desarrollar esta actividad sin interferencia con la aviación regular del aeropuerto de Granada. Argumenta que el proyecto se localizará en una zona deprimida, declarada de actuación preferente, y se encuentra respaldado por los ayuntamientos de los municipios que se verían más afectados: Ventas de Huelma, Escúzar y La Malahá. Después de la búsqueda de varios emplazamientos por los municipios cercanos a Granada, el promotor considera que la zona elegida cuenta con las características idóneas, reuniendo los parámetros de diseño para la funcionalidad máxima del aeródromo (no existir obstáculos en las inmediaciones, orografía colindante suave, acceso por tierra adecuado, no imponer limitaciones inadmisibles en los terrenos lindantes, y emplazamiento lo suficientemente lejos de los núcleos urbanos, con el fin de evitar molestias por ruido), optando por las parcelas seleccionadas.

4.2 Impactos más significativos del proyecto:

4.2.1 Afecciones sobre la calidad del aire. En la fase de construcción, los trabajos de despeje y movimientos de tierra, transporte y descarga de materiales, etc., emiten partículas

y gases de escape, lo que el estudio de impacto ambiental considera un efecto local y de carácter temporal. Durante la fase de funcionamiento del aeródromo, el incremento en los niveles de inmisión puede provenir de los gases de escape de los motores de los aviones, y de los escapes de los vehículos de los empleados y visitantes del aeródromo. El estudio de impacto ambiental califica este efecto como moderado, al estimar mínimas las emisiones, junto con la alta capacidad dispersante de la atmósfera en la zona.

4.2.2 Ruido. El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de huellas de ruido elaborado por la empresa Urjato S.L., que estima el impacto acústico generado por las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves en las áreas próximas al aeródromo, para determinar si existe afección a los núcleos poblacionales o a las viviendas aisladas más próximas.

Para la obtención de las huellas de ruido se ha utilizado el programa informático INM (Integrated Noise Model) versión 7.0, desarrollado por la FAA (Federal Aviation Administration de Estados Unidos), el cual implementa el método de cálculo ECAC.CEAC Doc. 29 Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports, cuya última versión data del año 2005, recomendado por la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

El estudio ha considerado, como valores umbral: L_d (7:00-19:00 horas) ≤ 60 dB(A), L_e (19:00-23:00 horas) ≤ 60 dB(A) y L_n (23:00-7:00 horas) ≤ 50 dB(A), niveles de presión sonora continua equivalente coincidentes con los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, para nuevas infraestructuras aeroportuarias, en sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial. También considera el máximo nivel de presión sonora ponderado (A), en decibelios, con constante de integración *fast*: $L_{Amax} \leq 85$ dB(A), establecido en el mismo Real Decreto, para nuevas infraestructuras aeroportuarias, en sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.

Se ha modelizado exclusivamente el impacto acústico generado por las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves en las áreas próximas al aeropuerto. Como es habitual en estudios de ruido en aeropuertos, no se ha considerado el impacto acústico producido por las operaciones en tierra, ni el generado por la actividad en las instalaciones del aeropuerto, por considerarse que su contribución se reduce al ámbito interno del aeropuerto, y no afecta a zonas exteriores al mismo.

Los coeficientes de utilización de las pistas empleados, calculados a partir del estudio meteorológico (porcentajes de días de viento en cada rumbo) son: Pista 08, coeficiente de utilización 28,9%; Pista 26, coeficiente de utilización 71,1%.

La documentación expone que los modelos de avión que utilizarán las instalaciones previstas son todos ellos de hélice, por lo que las fuentes sonoras son las aspas, en su movimiento de rotación, la rodadura por la pista y los motores en funcionamiento. Los tipos de aeronaves utilizados deben encontrarse en el programa INM, si no es así, se seleccionan aeronaves de características similares en cuanto a la producción de ruido. Las operaciones previstas para el aeródromo son:

Aeronave	Operaciones Día (07-19H)	Operaciones Tarde (19-23H)	Operaciones Noche (23-07H)
Piper PA-28 Cherokee	4	0	0
Cessna 150	1	0	0
Cessna 170N	1	0	0
Cessna 337	1	0	0
Beechcraft KingAir B200	2	0	0
Total	9	0	0

Al tratarse de un aeródromo con horario de operación de orto a ocaso, condicionada a la situación lumínica ambiental, en el estudio se han considerado únicamente operaciones en el período diurno.

El estudio representa las isófonas cada 5 dB(A), a partir de los valores umbral indicados anteriormente. A partir de las isófonas de $L_{\text{día}}$, el estudio afirma que no se llega a afectar al núcleo de población de Ácula, alcanzándose 75-80 dB(A), en los extremos de la pista. En relación con el valor límite de inmisión máximo de ruido, el estudio considera que también se cumple. Por tanto, concluye que el impacto producido por la emisión de ruido del aeródromo se considera aceptable, y que el núcleo de población más próximo, Ácula, se encuentra por debajo de los niveles de ruido establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre: $L_d \leq 60$ dB(A) y $L_{\text{Amax}} \leq 85$.

4.2.3 Efecto sobre los suelos. El uso actual de suelo es de no urbanizable agrícola, el cual se modificará a uso urbanizable. En la fase de construcción, las obras de excavación, relleno, explanación y, en general, todos los movimientos de tierras, consumen un suelo de tradicional utilización agrícola. La superficie afectada por la actuación es de 22,7 ha, de la cual sólo una parte es directamente ocupada por pista, edificios e instalaciones. El estudio de impacto ambiental indica que el potencial agronómico del suelo es escaso, correspondiente a agricultura extensiva. Se prevé retirar los suelos vegetales, para ser reutilizados en el tratamiento posterior de las zonas afectadas.

4.2.4 Efectos sobre el agua. Durante la fase de construcción, las principales actuaciones que afectarán a la hidrología, tanto superficial como subterránea, son: el acondicionamiento del terreno, los posibles vertidos accidentales de la maquinaria y la construcción de los hangares. Durante la fase de explotación, se añaden las labores de mantenimiento de pistas y el uso de aditivos (herbicidas, etc.), y los posibles vertidos accidentales de combustible y aceite de las aeronaves. Debido a la reducida superficie ocupada por el complejo aeronáutico, el estudio considera que apenas tiene importancia la impermeabilización del terreno, al no verse afectados los mecanismos de recarga de los acuíferos, manteniéndose la tasa de infiltración en los niveles actuales.

Al tratarse de una zona con poca permeabilidad, unido a la poca significación de los cursos de agua en las inmediaciones, el estudio de impacto ambiental califica la posibilidad de contaminación de las aguas como remota.

Para evitar el encharcamiento de la zona, todos los firmes dispondrán de las pendientes adecuadas para drenar el agua afuera del aeródromo, y conducirla hacia los cauces naturales.

El consumo de agua, por la presencia de edificios e infraestructuras, es considerado poco significativo por el estudio de impacto ambiental.

4.2.5 Afección a espacios naturales protegidos. El promotor remite informe de la Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, de fecha 3 de mayo de 2012, emitido dentro del trámite autonómico para la Autorización Ambiental Unificada, en el que se recoge que la ubicación prevista para la actuación proyectada no se encuentra dentro de los límites de ningún Lugar de Importancia Comunitaria, de ninguna Zona de Especial Protección para las Aves, ni cualquier otro espacio perteneciente a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA). Además, vistas las características de la misma, se estima que no afecta negativamente a los lugares que conforman la red Natura 2000 ni a espacios protegidos de la provincia de Granada. La actuación no es atravesada por ninguna vía pecuaria, ni afecta a terrenos forestales o montes públicos.

4.2.6 Afección a la vegetación. La vegetación se verá afectada, principalmente, durante la fase de construcción, por las operaciones de desbroce y por los movimientos de tierras. En los alrededores de la actuación no existe vegetación natural, sino cultivos de cereales y olivar. La actuación sólo afecta directamente a cultivos de cereales, un ecosistema artificial, no raro ni diverso, de bajo valor ecológico, por lo que el estudio de impacto ambiental no considera este impacto muy importante.

4.2.7 Afección a la fauna. Durante la fase de construcción se puede ver afectada la fauna, debido al acondicionamiento del terreno, al tránsito de la maquinaria pesada y al ruido generado en los alrededores de la actuación, pero el impacto se considera de poca relevancia, de acuerdo con el estudio de impacto ambiental.

Durante la fase de explotación, el tráfico aéreo puede afectar a las poblaciones de aves migratorias que sobrevuelan las inmediaciones del futuro aeródromo. No obstante, el estudio de impacto ambiental alega que la mayor parte de los aparatos son de hélice, por lo que el ruido y la velocidad permiten a las aves conocer y predecir el peligro, y alejarse de él. De este modo, al iniciar el recorrido por las pistas, las aves tienen tiempo de elevar su vuelo y apartarse de la trayectoria del aeroplano. Los impactos con aves durante el vuelo, lejos del aeródromo, son más difíciles, y, en todo caso, podrían detectarse los bandos en migración mediante el radar y delimitarse los períodos, rutas y alturas que siguen las aves.

A pesar de ello, parece razonable prever en el proyecto algún sistema que ahuyente las aves, evitando así los peligros que, tanto para ellas como para las aeronaves, representa la colisión.

4.2.8 Afeciones sobre el paisaje. El estudio de impacto ambiental ha diferenciado las siguientes unidades del paisaje:

1. Unidad de paisaje de cultivos herbáceos: es la mayoritaria del territorio, constituida por tierra de labor o de calma, donde los cultivos que predominan son la avena y trigo de secano. El aeródromo se localiza dentro de esta unidad.

2. Unidad de paisaje de olivar: se encuentra al norte de la población de Ácula, intercalada entre los cultivos herbáceos. Se trata de olivar de secano, aunque también se pueden encontrar algunos cultivos de almendros, de escasa relevancia dentro de esta unidad, que proporciona una estructura que interrumpe la unidad de herbáceos, y proporciona contraste al paisaje.

3. Unidad de paisaje urbano y alterado: formada por un paisaje alterado por la acción del hombre, con el núcleo de población de Ácula al oeste, el polígono industrial de Escúzar al sureste, así como diferentes estructuras: balsas de riego, e instalación de placas fotovoltaicas.

La mayor parte del municipio, así como de la zona donde se va a ubicar el aeródromo, está en la unidad de paisaje de cultivos herbáceos, una zona homogénea caracterizada por la antropización y la ausencia de vegetación natural y de elementos de interés, que el estudio de impacto ambiental califica con una calidad intrínseca baja.

La fragilidad visual extrínseca (susceptibilidad de un paisaje al cambio) es baja, ya que la zona donde se ubicará el futuro aeródromo se localiza en una zona poca accesible visualmente desde las vías de comunicación, y por lo tanto con bajo impacto visual. El estudio de impacto ambiental recoge un análisis de visibilidad del municipio a través de la cuenca visual de las carreteras que pasan cerca de la ubicación del futuro aeródromo, como la A-338 y la GR-3402, utilizando el programa ArcGIS.

El estudio de impacto ambiental considera que apenas afecta al paisaje, si se ordenan las diferentes zonas, se revegetan los espacios no ocupados por infraestructuras o edificaciones y se cuida el diseño y ejecución, acabado, cierres, texturas, etc., de lo construido. El cerramiento del centro social se resolverá con paneles que siguen un juego cromático, en base a varias tonalidades de verde dispuestas aleatoriamente, buscando un efecto de «pixelización» del paisaje que permita al edificio integrarse adecuadamente en el enclave en que se ubica.

La obra se califica como de baja incidencia visual, ya que sólo se percibe desde una cuenca visual reducida, como corresponde al carácter plano de la superficie en que se ubica, capaz de absorber fácilmente la actuación prevista.

4.2.9 Afección al patrimonio cultural. El estudio de impacto ambiental refiere una intervención arqueológica llevada por la sociedad GESPED al-ANDALUS S.L. en octubre del 2012, que concluye que no se documenta la existencia de bienes arqueológicos ni históricos o etnológicos en la zona, por lo que se considera que la ejecución del proyecto

puede realizarse sin ningún tipo de cautela arqueológica adicional; excepto que en los movimientos de tierras se apreciara la presencia de restos, de lo cual se informaría a la Delegación Provincial de Cultura.

4.2.10 Afecciones sobre el medio socio-económico. La despoblación del campo se considera uno de los principales problemas ambientales en las regiones interiores de España, dado el papel del agricultor en la conservación de importantes factores ambientales (suelo, vegetación, paisaje, patrimonio histórico y cultural, etc.). El estudio de impacto ambiental argumenta que el aeródromo podría suponer la introducción de una nueva actividad en un área deprimida, que se degrada precisamente por falta de inversiones e iniciativas económicas. Este impacto se califica como beneficioso. Además, el empleo generado puede ser cubierto por la población del entorno próximo, contribuyendo a fijar la población de la comarca e, incluso, aumentarla.

Aunque la población se podría ver afectada de forma negativa, en el caso de que se produzcan accidentes, el estudio de impacto ambiental afirma que ve, en el aeródromo, una de las escasas posibilidades de promoción económica y social, que contribuirá a mejorar los servicios y equipamientos sociales de la comarca, estimulando la capacidad de iniciativa y atractivo de la zona para la localización de actividades económicas.

4.3 Medidas preventivas o correctoras:

Factor	Incidencias ambientales	Medidas correctoras o protectoras
Fase de construcción		
Calidad del aire.	Generación de polvo y partículas en suspensión.	En la fase de construcción se procederá al riego periódico de la zona y de los caminos de acceso, sobre todo, en períodos secos o de fuertes vientos; así como a la limitación de la velocidad de los vehículos pesados y de la maquinaria.
Ruido.	Incremento del nivel acústico.	Alejar de las zonas urbanizadas las fuentes de ruido, como el tráfico de maquinaria pesada, carga y descarga de materiales, etc. Conjugar el diseño y disposición de los edificios con la formación de pantallas aislantes, protección vegetal y aislamiento de ventanas.
Suelo.	Modificación de la geomorfología. Incremento de la erosión. Pérdida de suelo. Compactación del suelo. Disminución de la capacidad agronómica. Contaminación del suelo y subsuelo.	Revegetación de superficies de suelo desnudo, aprovechando la tierra vegetal, retirada durante las operaciones de obra y construcción. Los residuos procedentes de la construcción y demolición deberán gestionarse de forma adecuada, a través de gestor autorizado. La red viaria deberá limitarse a los caminos existentes, para evitar compactación y pérdidas de suelo.
Agua.	Pérdida de la calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas.	Las operaciones de mantenimiento y limpieza de los vehículos y maquinaria de obra se realizarán en talleres externos autorizados, para evitar posible afección a la hidrología subterránea y al suelo. Evitar que se produzcan derrames y goteos de combustibles, escapes de depósitos de aceite y grasa, etc.
Vegetación.	Degradación de la vegetación. Destrucción de hábitats.	Realizar plantaciones con especies autóctonas en las zonas libres de edificios o instalaciones. Se controlará y planificará el tráfico de maquinaria y vehículos, y el acopio y almacenaje de materiales de obra, debiendo realizarse sobre zonas desprovistas de vegetación.

Factor	Incidencias ambientales	Medidas correctoras o protectoras
Fauna.	Afección al período de reproducción y cría. Disminución de la biodiversidad. Destrucción de hábitats.	La obra se ajustará al ciclo vital de la fauna del entorno, para evitar su coincidencia con los períodos sensibles (cría y reproducción) de las especies de fauna presentes.
Paisaje.	Disminución de la calidad paisajística. Incidencia visual.	Revegetar las zonas libres y plantar alineaciones de árboles en los accesos. Las especies a utilizar en la cobertura vegetal deberán ser las mejor adaptadas a la zona. Crear zonas ajardinadas, tanto dentro del aeródromo como en los accesos. Cuidar al máximo el diseño de los edificios e instalaciones previstos.
Patrimonio cultural.	Afección a restos arqueológicos.	Si durante los movimientos de tierras se aprecia la presencia de restos, se informaría inmediatamente a la Delegación Provincial de Cultura.
Empleo.	Aumento del empleo.	Contratar para las obras a personal de la comarca.

Fase de explotación

Calidad del aire.	Gases de escape de los motores de los aviones y vehículos.	Modelos de aeronaves que incorporen inyectores de combustible y utilizar vehículos auxiliares que produzcan un mínimo nivel de contaminación, para el estacionamiento de las aeronaves. Las aeronaves cumplirán con la legislación vigente y serán revisadas periódicamente, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la normativa.
Ruido.	Incremento del nivel acústico.	Elección de aeronaves menos ruidosas. Evitar que se sobrevuelen las inmediaciones de la urbanización próxima al aeródromo, así como los pueblos del entorno, y limitar el tráfico aéreo de las aeronaves más pesadas cuando las condiciones climáticas obliguen a utilizar las rutas que producen mayor nivel de ruido sobre la urbanización. El planeamiento urbanístico debería prever la limitación del uso del suelo en los alrededores del aeródromo, para aceptar sólo los que sean compatibles con los niveles de ruido previsible. Realización de estudios acústicos post-operacionales, por técnico competente, dando cumplimiento al Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.
Suelo.	Contaminación del suelo y subsuelo.	Evitar que se produzcan derrames y goteos de combustibles, escapes de depósitos de aceite y grasa, de detergentes energéticos, etc., al suelo.
Agua.	Pérdida de calidad de las aguas, tanto superficiales como subterráneas.	Las operaciones de mantenimiento y limpieza de las aeronaves se realizarán en talleres externos autorizados.

Factor	Incidencias ambientales	Medidas correctoras o protectoras
Fauna.	Riesgo de colisión de las aves. Afección al cernícalo primilla.	<p>Medidas para reducir el riesgo de colisión de las aves:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ahuyentar las poblaciones de aves de los conos de vuelo, mediante prácticas de cetrería, especialmente halcones, o figuras artificiales de estas rapaces. – Emisión de ruidos mediante altavoces, instalación de algún tipo de alarma, o disparo sistemático de morteros de fogeo. – Emisión de sonidos de alarma similares a los que emiten las propias aves. – Estudio y posterior manejo de los biotopos presentes en la zona de estudio, mediante: la sustitución de plantas atractivas (cereal, girasol, etc.) por otras que no atraigan a las aves; establecer zonas acotadas que favorezcan la instalación de las aves más allá de los límites del aeródromo. – Eliminación de basureros y otros focos de alimentación para las aves. <p>La adopción de estas medidas se hará en función de un seguimiento de las afecciones producidas a las aves.</p> <p>Diseño de rutas y calendario de vuelos evitando sobrevolar a baja altitud zonas de cría o áreas de campeo del cernícalo primilla, así como zonas de paso migratorio y rutas de vuelo usuales de la avifauna.</p> <p>Señalización del vallado en toda su longitud, para evitar la muerte de aves por colisión con el mismo.</p> <p>Con respecto al cernícalo primilla, se adoptarán las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Adaptación de algunos edificios del municipio, actualmente vacíos, para que los habiten. – Instalación de nidales o cajas-nido en edificaciones presentes en zonas agrícolas. – Colaborar en el programa de divulgación y educación ambiental del municipio.
Paisaje.	Incidencia visual.	Controlar la posible tendencia del entorno del aeródromo a la localización urbanística.
Empleo.	Aumento del empleo.	Contratar a personal de la comarca. Recualificación de la mano de obra, estableciendo programas de formación y especialización (posible colaboración del INEM).
Planeamiento urbanístico.	Afección al uso del suelo.	El entorno del aeródromo debería quedar calificado urbanísticamente como no urbanizable común.

4.4 Programa de vigilancia ambiental. El estudio de impacto ambiental considera necesario establecer un programa de seguimiento y control, para comprobar los impactos previstos, los posibles impactos residuales o la aparición de otros, y garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas contenidas en el estudio, protectoras o correctoras, y los resultados que se consigan. El programa deberá permitir detectar alteraciones no previstas en el estudio de impacto ambiental, comprobar la cuantía de ciertos impactos cuya predicción resulta difícil en fase de proyecto, y articular nuevas medidas correctoras, en el caso de que las ya aplicadas no sean suficientes.

Los aspectos objeto de vigilancia previstos en el estudio de impacto son los siguientes:

Objeto	Metodología	Indicador
Fase de construcción		
Minimizar las emisiones de polvo y partículas en suspensión.	Humedecer, mediante riego, las superficies polvorosas, principalmente en periodos de sequía prolongada, en los que dicho riego deberá ser diario.	Presencia ostensible de polvo en el aire y en la vegetación próxima a la obra.
Minimizar la contaminación atmosférica y ruido durante la ejecución de las obras.	Vigilancia del buen funcionamiento de la maquinaria, para que genere unos niveles de emisiones y de ruido admisibles.	Documentación de la maquinaria.
Evitar la contaminación del suelo y del agua por vertidos incontrolados.	Vigilancia de las zonas donde se encuentre la maquinaria y vehículos de obra, y que no se lleven a cabo operaciones de mantenimiento y limpieza de éstos.	Presencia de derrames y goteos.
Correcta retirada de los suelos vegetales.	Control diario de la retirada de la tierra vegetal, controlando que se almacena en montones de altura inferior a 1,4 m, para su posterior utilización en la revegetación de la zona.	Espesor de tierra vegetal aprovechable retirada.
Correcta gestión de residuos.	Establecer una zona dentro de la obra para el acopio temporal de los residuos, la cual deberá estar señalizada, realizándose en sacos industriales o contenedores metálicos, identificados con el tipo de residuo que se puede depositar en ellos. Los residuos serán gestionados a través de gestor autorizado.	Presencia de residuos fuera de la zona identificada para ello. Albaranes de retirada de residuos por gestor autorizado.
Garantizar una mínima incidencia de las obras sobre la fauna de la zona.	La obra se ajustará al ciclo vital de la fauna del entorno, para evitar su coincidencia con los periodos sensibles de cría y reproducción. Por la presencia de cernícalo primilla, se deberán evitar los meses comprendidos entre abril y agosto.	Calendario de obra.
Plantación de cobertura vegetal como elemento aislante.	Plantación de una cobertura vegetal de grandes árboles autóctonos.	Control de la vegetación plantada.
Integración del aeródromo en el entorno.	Los edificios deberán seguir una tipología edificatoria, materiales y colores que no desentonen con el carácter del entorno. Se revegetarán las zonas libres y se crearán zonas ajardinadas, tanto dentro como fuera del aeródromo, utilizando especies autóctonas de la zona.	Área revegetada y ajardinada en el aeródromo o alrededores.

Objeto	Metodología	Indicador
Fase de explotación		
Evitar la colisión de aves y minimizar su afección.	<p>Diseño de rutas y calendario de vuelos evitando sobrevolar a baja altitud zonas de cría o de campeo y rutas usuales de vuelo de la avifauna.</p> <p>Se llevará un seguimiento de las afecciones a las aves, para poner en practica algunas de las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emisión de ruido mediante altavoces o sonidos de alarma - Estudio y manejo de biotopos - Evitar la presencia de basureros y otros focos de alimentación 	<p>Registro de los accidentes sobrevenidos a las aves como consecuencia del tráfico aéreo.</p> <p>Informe anual del impacto sobre la avifauna, donde se registren las colisiones ocurridas, los cambios de comportamiento, efectos en las épocas críticas, etc.</p>
Conservación del cernícalo primilla en el municipio.	<p>Favorecer la colonia de cernícalo primilla en el municipio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Instalación de nidales o cajas-nido en edificaciones presentes en zonas agrícolas. - Colaborar en los programas de divulgación y educación ambiental en el municipio. 	Registro del número de nidales.
Minimizar el impacto acústico de las aeronaves.	<p>Revisión de las aeronaves, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los límites establecidos por la normativa vigente.</p> <p>Realización de mediciones acústicas periódicas para verificar que se cumple con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio.</p>	<p>Documentación y revisión de las aeronaves correctas.</p> <p>Aplicación de los valores de inmisión de ruido que se establecen en el Real Decreto.</p>
Cumplimiento de las rutas.	Verificación de que se respetan las rutas aprobadas de despegue y aterrizaje.	Registro de incidencias de rutas.

5. Condiciones al proyecto

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental, las alegaciones e informes recibidos de las administraciones implicadas, y la documentación adicional aportada por el promotor, se establecen las siguientes condiciones al proyecto, a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos:

Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección en las inmediaciones de la zona de actuación y en las rutas previstas de despegue y aterrizaje, con objeto de identificar ejemplares de fauna que pudieran ser afectados, directa o indirectamente, así como nidos o madrigueras. Se informará al órgano autonómico competente en temas de biodiversidad del resultado de dicho censo, y del inicio de las obras.

Se cumplirá lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, en relación a los que se generarán durante la construcción del edificio social, los hangares y la zona de estacionamiento.

La eventual instalación de fosa séptica y su funcionamiento deberá cumplir con los requisitos que considere la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Durante la fase de obras y, en su caso, en el repostaje de combustible, se pondrá especial cuidado en evitar vertidos al suelo o a las aguas. Los aceites usados deberán ser almacenados en bidones y, posteriormente, ser recogidos y transportados para su tratamiento, por gestor autorizado.

La sepiolita u otros materiales absorbentes utilizados para la eliminación de vertidos de hidrocarburos, así como la tierra que se pueda contaminar por ellos, serán gestionados como residuos peligrosos, por un gestor autorizado.

En la restauración de las zonas de ubicación de elementos auxiliares o temporales de las obras, se evitará el incremento de materiales gruesos en la superficie del suelo, el incremento de pendiente en zonas agrícolas, la presencia de escombros, basuras, manchas de aceite o cualquier otra huella de contaminación, así como el relieve sustancialmente más irregular que el inicial.

Se deberá cumplir la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales. Durante la época de peligro alto de incendios, los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados en el menor tiempo posible, no realizándose su eliminación mediante quema.

En las actuaciones para el mantenimiento de la operatividad de la pista y para la restauración vegetal, se tendrá especial cuidado en prevenir el riesgo de contaminación de las aguas, superficiales o subterráneas, por el uso de productos fitosanitarios o herbicidas.

Se evitará el empleo de especies exóticas o invasoras, así como de taxones que no sean propios de la zona o que presenten carácter híbrido, que posibilite su cruzamiento con las poblaciones de flora autóctona.

Se pondrá en conocimiento de todos los usuarios del aeródromo la existencia de la trayectoria de ascenso y de aproximación con curva, con el fin de no sobrevolar el núcleo de Ácula.

Las operaciones aeronáuticas se realizarán conforme a la normativa vigente, y los aparatos deberán cumplir con las especificaciones de nivel de ruido impuestas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Durante la explotación del aeródromo, se llevará un registro de uso del mismo, incluyendo las rutas de las aeronaves que lo hayan utilizado, y su documentación técnica, que sea consultable por las autoridades competentes, en caso de afecciones significativas a la avifauna o posibles colisiones con las aves.

En caso de que se detecte un impacto considerable sobre la avifauna, en especial sobre el cernícalo primilla, se establecerá una campaña de control, con el fin de obtener más datos y caracterizar lo mejor posible el impacto y las medidas correctoras.

Se recomienda que los datos que se recaben de los estudios faunísticos y los seguimientos de colisiones estén a disposición del personal y usuarios de las instalaciones, mediante anuncios, carteles u otros medios.

Una vez que finalice la vida útil de la instalación, se deberá devolver el terreno a su estado original, retirando los escombros según la normativa aplicable, restableciendo la escorrentía original de la parcela y revegetando el terreno.

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 presente declaración de impacto ambiental.

Especificaciones para el seguimiento ambiental. Además de las buenas prácticas medioambientales para la fase de construcción, los principales aspectos a controlar dentro del programa de vigilancia ambiental serán:

- Verificación de que se respete la trayectoria de despegue y aterrizaje con curva.
- Seguimiento de la fauna presente en el entorno, en especial el cernícalo primilla.
- Seguimiento periódico del estado del vallado perimetral y de sus medios disuasorios para la avifauna.
- Verificación del estado del sistema de extinción de incendios.

Vigilancia para evitar actuaciones prohibidas: hogueras, vertidos de aceites usados, aguas de limpieza de hormigoneras, escombros, basuras...

Control del cumplimiento del plan de gestión de residuos y de su traslado periódico, a gestores autorizados, en particular en el caso de aceites o lubricantes.

En caso de detectarse algún impacto no previsto o circunstancia excepcional que implique deterioros ambientales o situaciones de riesgo sobre el entorno, se emitirá un informe técnico, de carácter urgente, con destino al Órgano Ambiental autonómico, con las condiciones precisas para su reparación o subsanación.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aeródromo de uso privado «Juan Espadafor» en Ácula, término municipal de Ventas de Huelma (Granada), al concluirse que, siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 18 de junio de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

