

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

16787 Resolución de 6 de julio de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Plataforma Prueba de Motores del Aeropuerto de Sevilla (AENA)».

Antecedentes de hecho

Con fecha 13 de diciembre de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de la entidad pública empresarial ENAIRE, de tramitación de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Plataforma Prueba de Motores del Aeropuerto de Sevilla (AENA)»; de acuerdo con lo indicado en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la solicitud se acompaña de un documento ambiental.

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

La actuación consiste en la mejora, reparación y adecuación de la plataforma de prueba de motores y lavado de aeronaves existente en el aeropuerto de Sevilla, con la previa demolición de la actual plataforma y acceso existente. Se construirá además un nuevo tramo de la calle de rodaje.

El promotor del proyecto es AENA SME SA y el órgano sustantivo ha sido ENAIRE hasta el 8 de junio de 2023, cuando dicha competencia ha sido asumida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en virtud de la Disposición Final Tercera del Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Enaire, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, publicado el pasado 8 de marzo en el número 57 del «Boletín Oficial del Estado».

Con fecha 23 de febrero de 2023, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. (CHG). MITECO.	Si*
Subdirección General de Protección del Patrimonio Histórico. Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales. Ministerio de Cultura y Deporte.	Si*
<i>Administración Autonómica</i>	
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	No

* Denominación en la que fueron consultados, por lo que pueden haber experimentado cambios por nueva organización de las Administraciones.

* Recibido tras consulta al Órgano Superior Jerárquico.

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Dirección General de Espacios Naturales Protegidos. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Consumo. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Emergencias y Protección Civil. Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Junta de Andalucía.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y vivienda. Junta de Andalucía.	No
Dirección General de Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Pesca Agua y Desarrollo Rural. Junta de Andalucía.	Si
<i>Administración Local</i>	
Diputación Provincial de Sevilla.	Si
Ayuntamiento de Sevilla.	No
Ayuntamiento de La Rinconada.	No
<i>Entidades</i>	
WWF-España.	No
SEO BirdLife.	No
Ecologistas en Acción en Andalucía.	No
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza (FAADN).	No

- * Denominación en la que fueron consultados, por lo que pueden haber experimentado cambios por nueva organización de las Administraciones.
 * Recibido tras consulta al Órgano Superior Jerárquico.

Superado el plazo para emisión de contestaciones, se comprueba que no se ha recibido respuesta de los organismos competentes en medio ambiente, planificación hidrológica y patrimonio cultural. Por la importancia de sus opiniones para la decisión acerca de la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, con fecha 13 de abril de 2023, se realizan requerimientos a los siguientes órganos jerárquicamente superiores, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 21/2013:

- Secretaria General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Junta de Andalucía.
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- Secretaria General de Cultura y Deporte. Ministerio de Cultura y Deporte.

Con fecha 17 de abril de 2023, tiene entrada el informe de la Secretaría General de Cultura y Deporte del Ministerio de Cultura y Deporte y con fecha 11 de mayo de 2023, el de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. En cambio, pese a haberse reiterado la consulta, no se recibe informe del organismo competente en medio ambiente de la Junta de Andalucía a fecha de redacción de la presente resolución.

Analizada la documentación obrante en el expediente y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto.

Actualmente, las instalaciones de prueba de motores del aeropuerto de Sevilla muestran un evidente estado de deterioro, por lo que no presentan las condiciones necesarias desde el punto de vista estructural y normativo para el desempeño de sus funciones. Por ello, el proyecto prevé la construcción de una plataforma de prueba de motores, previa demolición de las infraestructuras existentes, las cuales consisten en una plataforma pavimentada de unos 4.000 m² de superficie y la calle de rodaje November 2 (N2) de acceso a la plataforma con una longitud de 155 m aproximadamente. También incluye el acondicionamiento del drenaje y tratamiento de aguas hidrocarburadas y el lavado de aeronaves, así como los elementos necesarios como barreras deflectoras de chorro y señalización aeronáutica.

Es necesaria la adecuación de las instalaciones a la normativa aeronáutica actualmente vigente, lo que supone la modificación de las dimensiones de la actual plataforma y la reconfiguración de la señalización horizontal. La plataforma propuesta presenta una geometría rectangular de dimensiones 75 m x 70 m, con un acceso desde la calle de rodaje N2 de 25 m de ancho, y una zona central de pavimento de 15 m, y márgenes de 5 m de ancho. Además, contempla el espacio necesario para la ubicación de la Zona de Instalaciones Auxiliares, así como las rutas de acceso a la zona de obras.

Una vez en funcionamiento, está previsto que las aeronaves entren y salgan de la plataforma mediante Push Back. Una vez allí, la aeronave se coloca con la cola orientada en dirección este. Con el avión estacionado, la operación consiste en encender los motores a máxima potencia durante 5 minutos. El proyecto contempla la instalación de una barrera deflectora de chorro de 37 m de largo y 4,2 metros de altura, dimensionada para las aeronaves A320NEO y B737800W, considerando su funcionamiento en la plataforma con el motor a máxima potencia. Se ha estimado que se realizarán 10 operaciones mensuales y un total de 120 operaciones anuales.

Se plantea la alternativa 0 o de no realización del proyecto, que se descarta ya que conllevaría la invalidación de la plataforma y sus funciones y no permitiría el cumplimiento de las necesidades actuales del Aeropuerto de Sevilla. Adicionalmente, se ha estudiado una única alternativa debido a que la ubicación de la plataforma de prueba de motores no puede ser otra, puesto que se trata de actuaciones de mejora y reparación de una instalación ya existente, actualmente en uso, por lo que el promotor concluye que solo existe una alternativa técnica y ambientalmente viable.

b) Ubicación del proyecto.

El proyecto se localiza dentro de los límites de la Zona de Servicio Aeroportuario del Aeropuerto de Sevilla, situado a 10 km de la ciudad de Sevilla, entre los términos municipales de Sevilla y La Rinconada, en la comunidad autónoma de Andalucía. El acceso tiene lugar por la carretera A-4 Madrid-Cádiz, en su km 532,4.

c) Características del potencial impacto.

c.1) Población y salud humana. Impactos sobre la atmósfera.

Los efectos que pueden tener lugar sobre la población y la salud humana están ligados a la incidencia sobre la atmósfera (ruido y emisión de gases a la atmósfera), por lo que su análisis se realiza conjuntamente.

Con respecto al ruido, el promotor consulta la zonificación acústica vigente en la zona de actuación y afirma que el proyecto se localiza en el área de sensibilidad acústica tipo f (sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte u otros equipamientos públicos que lo reclamen).

El documento ambiental incluye un análisis de ruido en su anexo 2, en el que señala que, para el cálculo y modelización de ruido producido en las distintas fases, se han tenido en cuenta los niveles tabulados en «Code of practice for noise and vibration control on construction and open sites-Part 1: Noise» (Norma Británica BS 5228-1:2009).

Estos parámetros, junto con el modelo digital del terreno obtenidos del Instituto Geográfico Nacional (IGN) y las edificaciones de la cartografía vectorial disponible en la Sede del Catastro, se han integrado en el software para cálculo acústico Cadna-A, empleando la simulación CNOSSOS-EU para fuentes de ruido industrial acorde con los métodos descritos en la normativa referente a evaluación de ruido ambiental. El índice calculado ha sido durante el día (Ld).

Los resultados obtenidos indican que para la fase construcción los niveles sonoros más elevados se producirán durante las actuaciones de demolición y movimiento de tierras, donde se estiman niveles de 60 dB (A). Por otro lado, para la nueva canalización de la red eléctrica y de abastecimiento, si bien los niveles estimados son inferiores a anteriores, debido a la localización de los trabajos previstos se obtienen niveles sonoros de 65 dB (A) en edificios cercanos. En todo caso, al tratarse de edificaciones del propio aeropuerto, dentro de la Zona de Servicio Aeroportuario (ZSA), no se prevé una afección significativa.

Por otro lado, para la fase de operación, las fuentes de ruido serán las pruebas a motores en la plataforma. Se estima que se realizarán 10 operaciones/mes. Los resultados de la modelización indican que las distintas curvas isofónicas calculadas también se encuentran dentro de los límites de la ZSA, por lo que no existiría ninguna afección sobre las áreas colindantes con el aeropuerto; así, se cumplen los objetivos de calidad acústica que son de aplicación.

El documento ambiental recoge medidas para minimizar las afecciones previstas durante las obras, entre las que cabe destacar la siguientes: se utilizarán silenciadores en los escapes de los motores, y otras medidas reductoras de ruido (como tapas, filtros y similares); se utilizarán revestimientos elásticos en tolvas y cajas de volquetes y los trabajadores usarán equipos de protección auditivos en caso de que se supere el umbral de 70 dBA. Por otra parte, los viales de acceso se definirán con anterioridad a la obra; si fuera necesario definir nuevos accesos durante la realización de los trabajos, se realizará un estudio de alternativas donde la variable acústica por el tráfico sea tenida en cuenta. Las actuaciones de obra se llevarán a cabo según un cronograma, procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

En fase de operación, dado que no se superan los objetivos de calidad acústica, el promotor no estima necesario implementar medidas de protección acústica adicionales.

Las emisiones atmosféricas, por su parte, se producirán durante la fase de obras debido a operaciones asociadas a movimientos de tierra (demoliciones, excavaciones, transporte, rellenos, extendido y acopios), uso y manejo de pinturas, disolventes y combustibles, así como preparación y extendido de mezclas bituminosas y la imprimación de emulsiones asfálticas.

El documento ambiental incluye un análisis de emisiones atmosféricas en su anexo I, en el que se estiman los efectos del proyecto sobre la calidad química del aire a partir del número y tipo de maquinaria previsto en obra, el combustible empleado y las horas de funcionamiento estimadas. Asimismo, se calculan los factores de emisión de la maquinaria empleando la guía «EMEP/EEA air pollution emission in inventory guidebook-2019». Los valores de emisiones estimados en fase de construcción resultan moderados. Debido a los resultados obtenidos, se considera poco probable que se superen los valores límites establecidos por el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire, por lo que no se prevé que la obra afecte a las poblaciones cercanas al aeropuerto.

Para analizar los impactos en fase de operación, se realiza un estudio de dispersión de contaminantes mediante el uso del programa AEDT 3d (Aviation Environmental Design Tool), que modela el rendimiento de las aeronaves y estima el consumo de combustible, las emisiones, ruido y consecuencias para la calidad del aire. Para este cálculo se han considerado 120 operaciones anuales para dos tipos de motores (Boeing 737-800 y Airbus A320-NEO). Los resultados de las simulaciones reflejan que las actuaciones evaluadas generarán bajas emisiones para todos los contaminantes atmosféricos, que en ningún caso superan los niveles límite de la normativa. El estudio

concluye que las actuaciones no tendrán ninguna incidencia sobre la calidad del aire y, por tanto, no se afectará a la población y zonas residenciales del entorno del aeropuerto.

No obstante, el promotor incluye medidas generales de buenas prácticas en obra para prevenir la emisión de partículas, detalladas entre las páginas 170-172 del documento ambiental, así como la instalación de iluminación con tecnología LED, para minimizar el incremento de la huella de carbono de las instalaciones durante la fase de operación.

Además, según el programa de vigilancia ambiental (PVA) incluido en el documento ambiental, se realizará la medición de polvo en el aire y en la vegetación cuando así lo exija la normativa ambiental aplicable (Decreto 151/2006, de 25 de julio); y se llevarán a cabo inspecciones visuales de la presencia y empleo de sistemas de contención de polvo.

El informe de la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Salud y Consumo, competente en materia de salud en la comunidad autónoma, afirma que ha comprobado la existencia de población potencialmente afectada y considera que el documento ambiental no contiene información suficiente para valorar los impactos en la salud que podrían producirse con el desarrollo del proyecto. Por ello, recomienda ampliar la información sobre la caracterización de la población afectada para que puedan analizarse con mayor profundidad esos impactos.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) en su informe realiza comentarios sobre la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático y recomienda tener en cuenta el documento presentado por la Comisión Europea en 2021 titulado «Orientaciones técnicas sobre la defensa contra el cambio climático de las infraestructuras para el período 2021-2027».

Respecto a lo anterior, este órgano ambiental considera que, puesto que el proyecto consiste en una mejora y reparación de una instalación ya en uso, en el mismo lugar y dentro del entorno aeroportuario; y teniendo en cuenta que los valores de emisiones atmosféricas se encuentran, según las modelizaciones, dentro de los límites legalmente establecidos, no es necesario solicitar estudios adicionales.

c.2) Flora y vegetación. Hábitat de Interés Comunitario (HIC).

El documento ambiental incluye una caracterización de la vegetación de la zona de actuación, de la que se desprende que ésta corresponde a pastos herbáceos nitrófilos de tipo gramíneo-leguminoso de densidad baja, de escaso valor ecológico. No es necesaria la tala de árboles, ni se ha identificado en las parcelas presencia de flora protegida y/o catalogada. Las actuaciones previstas no producirán afección directa sobre ningún hábitat de interés comunitario.

En fase de construcción, se ha identificado como afección directa sobre la vegetación el desbroce de 400 m² del terreno, con la retirada de 50 m³ de la capa de tierra vegetal en la zona de instalaciones auxiliares, así como la retirada de 0,85 ha aproximadamente de cobertura vegetal en la superficie de trazado de las infraestructuras de abastecimiento, drenaje y saneamiento. Por otro lado, según el documento ambiental, se producirá una afección indirecta derivada de la generación de polvo durante las obras, debido al movimiento de tierras, el trasiego de la maquinaria y operarios, así como el vertido de residuos. Teniendo en cuenta el tipo de vegetación y la superficie afectada, el impacto se considera compatible. Por otro lado, en fase de operación el único impacto potencial sobre la vegetación detectado en el documento ambiental es el vertido de residuos durante las operaciones de mantenimiento y operación de la plataforma que deriven en afecciones indirectas. El promotor indica que la vegetación ruderal con especies tolerantes a compuestos nitrogenados proporciona cierta resiliencia frente a fenómenos leves de contaminación, por lo que se considera un impacto no significativo.

Para paliar la incidencia sobre la vegetación en fase de construcción, el promotor prevé la protección de la vegetación colindante mediante el jalonamiento de las obras, inspecciones visuales y riegos de limpieza, al igual que la recuperación de la cubierta

vegetal para la posterior integración paisajística del proyecto. En el PVA se incluyen controles para estas medidas.

c.3) Fauna.

El estudio de fauna del documento ambiental se basa en censos de fauna realizados en el aeropuerto desde octubre de 2020 hasta diciembre de 2021. Los trabajos de campo realizados se han complementado en lo referente a avifauna con el estudio de fauna y hábitats del aeropuerto de Sevilla realizado en mayo de 2016, y del estudio de riesgos de impacto con fauna en el Aeropuerto de Sevilla y sus actualizaciones entre 2015 y 2019. Además, se ha consultado la información contenida en la cuadrícula UTM 10x10 km con código 30STG44, del Inventario Español de Especies Terrestres (IEET), dentro de la cual se ubica el proyecto.

Según los datos obtenidos, y tras el análisis de la información existente, se considera que en la zona de actuación no se localizan poblaciones faunísticas reseñables. Si bien, han sido avistados y se tiene conocimiento de la presencia de los siguientes taxones: cernícalo vulgar (*Falco tinunculus*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), milano negro (*Milvus migrans*), milano real (*Milvus milvus*) y cigüeña negra (*Ciconia nigra*), especies presentes en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Andalucía (CREAA) y, en el caso de milano real y cigüeña negra en categoría de En Peligro de Extinción (PE). No se identifican nidificaciones en las proximidades del proyecto. En el caso de la cigüeña, los avistamientos realizados son esporádicos y debido a la proximidad del aeropuerto al río Guadalquivir.

Los principales impactos estimados en fase de construcción se podrían producir por la alteración y pérdida de hábitats, molestias derivadas de las obras y riesgo de atropello, e indirectamente por el incremento de polvo, ruido y emisiones de partículas durante las excavaciones y movimientos de tierras. Debido a que la zona de actuación no se considera singular para la fauna de la zona, el promotor considera el impacto por pérdida de hábitat compatible. En cuanto a las molestias producidas por las obras, se prevé una afección reducida y compatible, ya que no se han localizado nidificaciones cercanas y que el ruido será limitado en las proximidades de la obra.

En fase de operación, no se prevén en el documento ambiental impactos significativos, salvo las molestias derivadas del ruido del funcionamiento de los motores de las aeronaves. Asimismo, el documento ambiental considera que pueden tener lugar perturbaciones sobre a la fauna por la implantación del sistema de iluminación proyectado en el perímetro de la plataforma, que consta de 10 luminarias de tipo LED, a una altura de montaje de 9 m. Dado que de iluminación es inferior a 100 m y el exterior del aeropuerto está a más de 700 m y se trata de un espacio muy iluminado, el documento estima que esta afección no es significativa.

Para minimizar los posibles impactos del proyecto, el promotor indica que realizará una prospección de fauna al inicio de obras en la zona afectada, para comprobar la presencia de nidos y madrigueras en la zona de actuación, y establecer medidas adicionales si fuera necesario. Además, en fase de obras, se evitará la creación de lugares atractivos para la fauna, como encharcamientos o vertederos orgánicos, que pueden provocar concentración de aves y aumentar el riesgo de colisión. Por otro lado, en la construcción de determinadas instalaciones (luminarias de la plataforma, barrera reflectora, etc), se evitará dejar espacios que posibiliten la reproducción de especies como palomas o estorninos. Para fase de operación, se plantea como medida preventiva la instalación de una barrera deflectora en la parte trasera del puesto de estacionamiento, que permitirá soportar el chorro directo de las aeronaves; esto evitará afectar directamente el hábitat presente detrás de la instalación.

En el PVA se incluye la comprobación de la compatibilidad de la época de cría/nidificación de la fauna presente en la zona de actuación con el calendario de obras; en particular, se corroborará que las actuaciones más ruidosas y de afección directa se realizan cumpliendo esta planificación.

c.4) Red Natura 2000 y otros espacios protegidos.

El documento ambiental señala que, la zona de actuación no se ubica sobre ningún espacio protegido ni que forme parte de Red Natura 2000; el espacio más cercano es la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6150019 «Bajo Guadalquivir», a más de 10 km al oeste. Por ello, no se prevén afecciones sobre este espacio en ninguna de las fases.

c.5) Suelo, subsuelo y geodiversidad.

El documento ambiental identifica como principal impacto durante fase de construcción la pérdida de suelo fértil por ocupación de las infraestructuras. Debido a que la plataforma de motores proyectada tiene una mayor dimensión que la actual, se producirá una alteración directa por ocupación permanente de 1.695 m² sobre suelo actualmente sin pavimentar, que aumenta a 2.313 m² si se tiene en cuenta la calle de rodaje. Además, el documento ambiental considera que se podrá producir un incremento de procesos erosivos por la eliminación de cubierta vegetal, los movimientos de tierra para la explanación y acondicionamiento del terreno, la compactación del suelo por el tránsito de maquinaria, así como la contaminación del suelo y subsuelo por vertidos accidentales.

Debido a que se trata de un terreno de bajo valor de conservación, el impacto sobre el suelo será compatible, en particular si se tiene en cuenta la aplicación de medidas de buenas prácticas en obra, descritas entre las páginas 174-179 del DA.

Por otro lado, durante fase de operación no se esperan impactos de ocupación ni de alternaciones físico-químicas del suelo por generación de residuos o vertidos accidentales debido a operaciones de mantenimiento o limpieza de aeronaves, dado que se han establecido medidas protectoras suficientes para minimizar el riesgo de contaminación accidental y la afección derivada, que consisten en una red de evacuación de aguas residuales de la plataforma, con su correspondiente sistema de tratamiento depurador, y una red de drenaje de pluviales.

El PVA incluye al respecto controles para verificar la correcta aplicación de las medidas preventivas indicadas durante la fase de obras.

c.6) Agua.

El ámbito del proyecto se localiza sobre la masa de agua subterránea denominada «Sevilla - Carmona» cuyo código es el ES050MSBT000054700. Se trata de un acuífero poroso, que posee un mal estado cualitativo según el Sistema de Información de Aguas Subterráneas (SIAS). Según la información hidrogeológica de la zona, estas aguas corresponden a formaciones dendríticas o cuaternarias de permeabilidad media. En cuanto a la hidrología superficial, indica que no hay cauces en el interior de la zona aeroportuaria. Al norte del aeropuerto se ubican los arroyos de los Espartaes y el de Miraflores, al sur el de Ranilla y el Tamarguillo y, al este, el Canal del Bajo Guadalquivir. Todos ellos discurren a una distancia considerable de la zona de actuación por lo que no se verán afectados de forma directa.

Durante la fase de construcción, las posibles afecciones sobre la hidrología superficial y subterránea según identifica el documento ambiental, serían de carácter indirecto relacionados con cambios en la calidad de las aguas que tendrían lugar en caso de arrastre accidental de material derivado de los movimientos de tierras o vertidos accidentales por el uso de maquinaria. Para paliar estos posibles efectos, se contemplan medidas de buenas prácticas en obra detalladas entre las páginas 179-182 del documento ambiental.

En fase de operación, debido al aumento de la superficie pavimentada el documento ambiental prevé una impermeabilización del terreno en aproximadamente 0.17 ha, lo que podría provocar la alteración de los flujos de escorrentía superficial y cambios en el proceso de infiltración natural. Sin embargo, debido a la baja magnitud de la actuación y a que tanto la calle de rodaje, como la plataforma dispondrán de una nueva cuneta perimetral para recoger el agua superficial de las precipitaciones, no se esperan cambios

significativos en el balance hídrico de las aguas superficiales ni en la capacidad de recarga del acuífero presente en el ámbito del aeropuerto. Otro impacto negativo sobre la hidrología superficial y subterránea detectado en esa fase es el derivado del riesgo de vertidos de aguas contaminadas procedentes del lavado de aeronaves en la nueva plataforma, por lo que se han previsto la ejecución de un tanque de tormentas, así como la red de saneamiento para el vertido de las aguas de lavado de las aeronaves y los sistemas necesarios para la depuración previa a su vertido y el sistema de impulsión por bombas para su conducción.

Por último, el documento ambiental también valora un incremento del consumo de agua en fase de operación, principalmente por el lavado de aeronaves. Se estima el consumo diario máximo de 9,00 m³. Puesto que el proyecto se sitúa en una zona con estrés hídrico, será necesaria la aplicación de medidas para minimizar el consumo detalladas en la página 182 del documento ambiental y entre las que destacan la instalación de elementos de ahorro de agua y de detección de fugas, planes de sensibilización sobre el uso de agua destinado al personal, reutilización del agua, así como procedimientos de actuación y adaptación al cambio climático.

Como parte del PVA, se realizarán comprobaciones sobre la correcta gestión y depuración de las aguas de drenaje y vertidos accidentales, el cumplimiento de la normativa en lo referente a captación de aguas, y vertido de aguas residuales a la red de saneamiento y a la red de drenaje de aguas pluviales.

La Dirección General de Recursos Hídricos de la Junta de Andalucía, señala en su informe que el proyecto se ubica en la Demarcación del Guadalquivir, gestionada por la Confederación Hidrológica del Guadalquivir, que ostenta las competencias. Añade que el proyecto no especifica vertidos de aguas residuales al Dominio Público Hidráulico (DPH); si los hubiese, será necesaria la correspondiente autorización de vertido.

Posteriormente, la Confederación Hidrológica del Guadalquivir emite informe en el que resalta la importancia de la impermeabilización adecuada de las zonas de actuación y la construcción de un sistema de conducciones adecuado, para evitar así la contaminación con hidrocarburos de las aguas subterráneas existentes en la zona. Además, recuerda que se deberá cumplir con lo establecido en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico en lo referido a la prohibición de vertidos de aguas residuales sin autorización previa. En cuanto a la gestión de aguas residuales y pluviales del aeropuerto, indica que éstas se recogen en su red de saneamiento y se vierten a del Ayuntamiento de Sevilla, donde se tratan en la depuradora municipal gestionada por EMASESA. En caso de desbordamiento del tanque de tormentas, el agua se dirigirá a la red de drenaje de aguas pluviales, y si se superasen los valores límite de emisión marcados en el Plan Hidrológico de Cuenca para el cauce receptor, se necesitará solicitar autorización de vertido a DPH. Además, señala que, para realizar cualquier modificación en el alivio de aguas pluviales, se necesitará una consulta previa al Área de Calidad de esa Confederación Hidrográfica. En relación con el abastecimiento de agua, se necesitará informe de la empresa suministradora y seguir las previsiones sobre consumos definidas en el Plan Hidrológico de la Demarcación del Guadalquivir.

c.7) Paisaje.

El documento ambiental incluye un análisis visual en función de la posición del observador y las características de territorio para determinar las áreas visibles desde distintos puntos de observación. Los resultados indican que, de todos ellos, el proyecto sólo sería visible desde la autovía A-4 en una proporción del 27 % de su superficie aproximadamente. También se incluye un análisis de la fragilidad paisajística de la zona de actuación. Los resultados del análisis establecen que la zona de estudio tiene una capacidad de acogida alta, por lo que el proyecto no repercutirá sobre la percepción del paisaje de la zona.

En fase de construcción, se producirá una transformación temporal del entorno de las obras que inducirá una pérdida de calidad paisajística debido al contraste cromático que supondrá el movimiento de tierras, la implantación de infraestructuras asociadas a las obras

y la intrusión visual de la presencia de la maquinaria. Debido al carácter antrópico del entorno, a la baja intrusión visual y a la temporalidad de la actuación, el promotor considera este impacto como poco significativo. El documento ambiental incluye medidas para la integración paisajística del proyecto en el entorno circundante detalladas entre sus páginas 185-187, que consisten en el modelado topográfico (limpieza de residuos, recubrimiento de finos y labores de homogeneización, escarificación y descompactación), recuperación y extendido de la tierra vegetal y la realización de siembras con el fin de establecer una cubierta vegetal en la zona de actuación.

En fase de operación, las afecciones al paisaje serán producidas por las infraestructuras instaladas. Sin embargo, se proyectan en gran parte sobre viales o construcciones previas; los trazados de redes de electricidad, saneamiento y abastecimiento de agua se prevén subterráneos.

Para este factor, el PVA incluye la verificación de la calidad de las tierras a extender, así como la inspección visual de las tareas de integración.

c.8) Patrimonio cultural. Vías pecuarias (VVPP). Montes de utilidad pública (MUP).

El promotor ha realizado una prospección arqueológica superficial en la zona de actuación; a unos 100 m del lugar donde se prevé la ubicación de la plataforma de prueba de motores y calle de rodaje, se halla una «dispersión cerámica»; las canalizaciones de las redes de abastecimiento y de saneamiento, solapan parcialmente con el lugar del hallazgo.

En fase de construcción, los posibles impactos producidos se deberán a los trabajos de excavación y ejecución de zanjas. Para paliar los efectos de estas actuaciones, se incluye como medida preventiva evitar la instalación de vertederos ni zonas auxiliares en áreas identificadas con valor patrimonial, consideradas de exclusión. Asimismo, el proyecto incluirá un control arqueopaleontológico durante los movimientos de tierras. En función de sus resultados, se ejecutarán las medidas que a estos efectos emitiera el Ministerio de Cultura y Deporte. No se identifican impactos en fase de explotación.

El PVA incluye la comprobación del control y seguimiento arqueopaleontológico del movimiento de tierras de excavación. En caso de hallazgo, se llevará a cabo la parada de la obra que le pudiera afectar hasta efectuar las medidas exigidas por el Ministerio de Cultura y Deporte.

El expediente cuenta con el informe favorable de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, que señala que cualquier intervención sobre los elementos del patrimonio cultural presente en los terrenos del aeropuerto de Sevilla, al tratarse de una instalación de interés público y, por tanto, gestionada por la Administración del Estado, deberá solicitarse la correspondiente autorización previa al Ministerio de Cultura y Deporte.

Se incluye la prescripción 1 en la presente resolución para la preservación del patrimonio cultural.

d) Prescripciones adicionales.

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, habrá de cumplir la prescripción adicional especificada en este apartado, que se deriva del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

Se estará a lo que disponga la Dirección General de Patrimonio Cultural y Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte en cuanto a los hallazgos realizados en la prospección arqueológica superficial. En cualquier caso, se solicitarán los permisos y autorizaciones pertinentes.

Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto «Plataforma Prueba de Motores. Aeropuerto de Sevilla (AENA)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

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

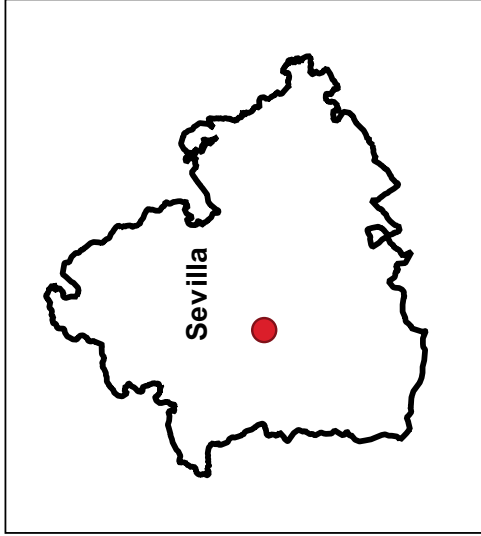
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Plataforma Prueba de Motores. Aeropuerto de Sevilla (AENA)»,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

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

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 6 de julio de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

"Plataforma prueba de motores del Aeropuerto de Sevilla"



Leyenda

- Nueva plataforma prueba de motores
- Calle de acceso a la plataforma
- Luminarias
- Zona solución de lavado
- Centro de Transformación
- Zona de Instalaciones auxiliares (ZIA)
- Camino desde ZIA hasta zona de obras
- Ruta acceso a ZIA
- Red de abastecimiento (conducto nuevo)
- Red de saneamiento (conducto nuevo)
- Red pluviales (conducto nuevo)
- Red eléctrica (conducto existente)
- Zona de Servicio Aeroportuario
- Municipios
- Actuación

