

OTRAS ENTIDADES

Gerencia Municipal de Urbanismo Córdoba

Núm. 1.055/2011

El Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba en sesión celebrada el día 7 de Octubre de 2010, adoptó el siguiente acuerdo:

Primero.- Aprobar definitivamente el Plan Especial para la implantación de un gran establecimiento comercial en la manzana "I" del Plan Parcial Industrial Carretera de Palma, promovido por Desarrollos y Promociones 3C Acuario, S.L., según el documento presentado con fecha 26 de mayo del 2010 (RE12.112), que incluye la separata de afección de servidumbres aeronáuticas, que forma parte del contenido normativo del Plan Especial.

Segundo.- Remitir dicho documento para su inscripción al Registro Administrativo Municipal el instrumento de Planeamiento aprobado, así como al Registro Autonómico de la Delegación Provincial en Córdoba de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Tercero.- Notificar el presente acuerdo al promotor, y a la Asociación "Plataforma Carril-Bici", con expresión de los recursos que en Derecho le asisten contra el presente acuerdo.

Córdoba, 21 de octubre de 2010.- El Gerente, Francisco Paniagua Merchán.

2.4 Normativa de aplicación

La manzana I del P.P. Carretera de Palma que es objeto de estudio de este Plan Especial en función de la siguiente normativa de aplicación:

La LOTA (Ley 1/1994, del 1 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía) que tiene por objeto la regulación de los planes territoriales dentro del marco de la comunidad Autónoma de Andalucía.

El Plan Especial aquí referido no tiene desavenencias ni incompatibilidades con el expresado en la LOTA y cumple, por tanto, con todos sus requisitos. Se incluye su cumplimiento en el siguiente punto.

La LOUA (Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía) que tiene por objeto dotar a Andalucía de normativa específica propia en materia de urbanismo, dentro del marco de la ordenación del territorio. Igualmente la manzana, objeto de estudio, no incumple con las restricciones de lo expresado en la LOUA.

El PGOU de Córdoba (según texto refundido aprobado 18 de marzo 2003 mediante resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía) actualmente en vigor que establece las directrices urbanísticas de toda la ciudad de Córdoba. Se cumple con lo dispuesto en el PGOU.

El Plan Parcial "Carretera de Palma" dentro del cual se encuentra la manzana objeto de estudio y regula los parámetros urbanísticos específicos, los cuales cumple este Plan Especial.

El presente Plan Especial está regulado y estructurado por las disposiciones referidas a los Plan Especiales recogidos dentro de la LOUA y el PGOU de Córdoba.

2.5 Cumplimiento de la Ley 1/1994, de 1 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Según el anexo de la Ley 1/1994, el uso de parque comercial que se pretende en la parcela objeto del presente Plan Especial se entiende que se encuentra dentro de las "Actividades de intervención singular", dentro del epígrafe "Localización de grandes

superficies comerciales, turísticas en industriales no previstas expresamente en el planeamiento urbanístico general".

De acuerdo con la referida Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía, y según se indica en su artículo 30, puntos 1, 2 y 3

"1. Las actividades de intervención singular que se relacionan en el anexo, y que se efectúen en ausencia de plan de los previstos en esta Ley o no estén contempladas en los mismos, tendrían a efectos de esta Ley la consideración de Actuaciones con Incidencia en la Ordenación del Territorio y se someterá a informe del órgano competente Ordenación del Territorio.

2. El informe a que hace referencia el apartado anterior versará sobre la coherencia territorial de la actuación en virtud de sus defectos en la Ordenación del Territorio y señalará, en su caso, las medidas correctoras, preventivas o compensatorias, que deban adoptarse.

3. El plazo para la emisión del informe será de dos meses a partir de la recepción de la documentación a que se refiere el artículo 31, transcurrido el cual sin pronunciamiento expreso se considerará que el mismo tiene carácter favorable".

Por lo tanto, sí es necesario un informe perceptivo por parte de dicho órgano.

De acuerdo con el artículo 31, se indica lo siguiente:

"Artículo 31.

A los efectos de lo establecido en el artículo anterior, el órgano promotor de la actuación remitirá la documentación que permita valorar las incidencias previsibles en la ordenación del Territorio, considerando, según los casos, las que pueden tener en:

- a) El sistema de ciudades.
- b) Los principales ejes de comunicaciones y las infraestructuras básicas del sistema de transportes, de las telecomunicaciones y de energía.
- c) Los equipamientos educativos, sanitarios, culturales y de servicios sociales.
- d) Los usos del suelo y la localización de las actividades económicas.
- e) El uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales básicos".

Entendemos que la valoración de dichas incidencias se puede realizar perfectamente con la documentación incluida en el Plan Especial presentado. No obstante, consideramos oportuno realizar algunas aclaraciones que permitan el estudio de las mismas.

El plan Especial presentado es un eslabón más en la cadena de tramitaciones urbanísticas que se someten a la referida Ley de Ordenación del Territorio de Andalucía. Todos los documentos urbanísticos que anteceden al presente Plan Especial (Plan General de Ordenación Urbana de Córdoba, Plan Parcial Industrial "Carretera de Palma", Proyecto de Urbanización "Industrial Carretera de Palma del Río", etc.) han sido aprobados previamente a la presentación de dicho Plan Especial y con posterioridad a la promulgación de la referida LOTA, por lo que se someten a dicha ley y cumplen estas determinaciones.

Incidencias sobre el sistema de ciudades

El desarrollo del Plan Parcial "Carretera de Palma" tiene como fin afianzar una zona periférica de la ciudad de Córdoba, integrándola en el conjunto de la Ciudad. La inclusión, de esta zona en el conjunto de la ciudad mediante usos que la integran supone no solo para el sector en concreto y su entorno sino para el conjunto de la ciudad de Córdoba. El Plan Especial redactado supone un grado más de concreción respecto de usos y parámetros edificatorios, así como el desarrollo del estudio de impactos sobre el entorno

Incidencias sobre los principales ejes de comunicaciones y las

infraestructuras básicas del sistema de transportes, de las telecomunicaciones y de energía.

1. Incidencia sobre los ejes de comunicaciones

El Plan Parcial de Ordenación realiza una previsión de tráfico con los usos generales del ámbito, diseñándose a tal efecto una red viaria estimada suficiente por el propio Plan a falta de determinación concreta de los usos e implantaciones definitivos.

El Plan Especial correspondiente a la parcela I dispone de un "Estudio de accesibilidad y aparcamientos al nuevo parque comercial "Los patios" en el Municipio de Córdoba". En dicho estudio se analizan los factores internos y externos que influyen en el tráfico del ámbito:

- Características del Sector, donde se incluyen los parámetros más importantes del parque comercial, tales como superficie de parcelas, superficie de venta.

- Red viaria, donde se analiza la relación del parque comercial con la red de carreteras de ámbito comarcal y regional.

- Tráfico en el Viario, recogiendo los datos de tráfico de la carretera A-431, provenientes de la Estación de Aforo cercana.

- Área de influencia, donde se establecen los límites del flujo de tráfico inducido por el centro comercial, que se sitúa en una isocrona de 20 min.

- Estimación del tráfico atraído por el centro comercial, realizándose los cálculos de número de vehículos en hora punta, así como la demanda de estacionamiento prevista.

- Impacto sobre el tráfico del parque comercial, estudiándose tanto las vías de acceso como la glorieta de entrada. A estos efectos se realiza asimismo una simulación del funcionamiento de la red viaria.

Por último se detallan las conclusiones entre las que destaca que "la apertura del "Parque Comercial Los Patios de Córdoba" representación una carga de tráfico asumible por la red viaria existente".

Asimismo se redacta un estudio de impacto de tráfico para el establecimiento de Decathlon Córdoba, correspondiente a la parcela K.

Con motivo del informe del Servicio de Carreteras de Córdoba, de Febrero del 2009, y de las conversaciones mantenidas tanto con dicho servicio como con la Gerencia de Urbanismo, se decide redactar un estudio de tráfico conjunto para las parcelas K e I.

Se asegura en este informe que la implantación proyectada para los nuevos Centros Comerciales previstos en el Plan Parcial-IND "Carretera de Palma", son viables desde el punto de vista del impacto sobre el tráfico rodado, ya que la vía de acceso metropolitano existente, tiene capacidad para atender el incremento de desplazamientos motorizados previsibles en las hipótesis más desfavorables.

Del informe se desprende que es necesario realizar una adecuación de la glorieta existente, de forma que se mejoren los niveles de tráfico en horas punta. El detalle de dicha modificación se indica en el estudio anexo de tráfico.

2. Incidencia sobre las infraestructuras de Telecomunicación.

Las previsiones de telecomunicación previstas en el Proyecto de Urbanización se basan en una red de telefonía creada de nuevo, cuyo diseño ha sido coordinado por la oficina técnica de Telefónica. Debido a lo impreciso del uso genérico "industrial" determinado para el polígono, se ha realizado por parte del Proyecto de Urbanización una previsión a largo plazo (Anexo C del proyecto de Urbanización) y una previsión de canalizaciones suficiente para asumir las necesidades de la parcela.

En el punto 3.5 "Garantías de demanda de servicios de suministro" se comprueba que la previsión es suficiente.

3. Incidencia sobre las infraestructuras de energía.

Las previsiones de potencia eléctrica incluidas en el Plan Parcial se encuentran proyectadas de acuerdo con la "Instrucción de 14 de octubre de 2004, de la Dirección General de Industria, Energía y Minas" de la Comunidad Autónoma de Andalucía". Adjunto al presente texto se presenta una "Separata de demanda de servicios del Plan Especial para implantación de un parque comercial sito en la manzana I ind.-1500 del Plan Parcial de Ordenación "Industrial Carretera de Palma" de Córdoba", donde se justifica la demanda de potencia del uso previsto. La Solicitud de cualquier potencia superior se encuentra amparada en la propia instrucción al indicar que "Para cualquier solicitud de potencia superior a la adscrita, se aplicará lo dispuesto en el artículo 45 del R.D. 1955/2000".

Incidencias sobre los equipamientos educativos, sanitarios, culturales y de servicios sociales.

Se estima que la información ofrecida en el Plan Especial es suficiente para establecer la influencia sobre los equipamientos educativos, culturales y de servicios sociales.

La creación de un núcleo productivo y terciario de la extensión prevista en el Plan Parcial, sobre un área cuyo uso predominante era agrícola sin duda tendrá consecuencias beneficiosas sobre las dotaciones de equipamientos locales. El incremento de actividad económica en la zona posibilitará una mayor inversión pública local, de lo que se podrá beneficiar no solo la población más próxima sino el conjunto de la población cordobesa. La existencia de parcelas rotacionales refuerza esa posibilidad.

El presente Plan Especial promueve un uso comercial a la parcela sobre la que se desarrolla, estableciendo una mayor certidumbre y celeridad en el uso y por tanto contribuyendo a las consecuencias antes expuestas.

Incidencia sobre los usos del suelo y la localización de las actividades económicas.

El planeamiento del sector previo al presente Plan Especial, determinaba la necesidad de crecimiento industrial y terciario, desde su formulación en el Plan de Sectorización "PAU CTRA. DE PALMA/ SG CTIMA" De acuerdo con dicho plan los objetivos serían los siguientes:

"Ensanche y crecimiento industrial y productivo al noroeste de la ciudad, entre dos estructuras de comunicaciones territoriales que vertebran y forma parte del modelo orgánico de la ciudad: la carretera A-421 y las líneas e infraestructuras del transporte por Ferrocarril. La generación de este nuevo sector responderá a las necesidades de suelo industrial y/o terciario, en cada una de las categorías que se estime en el planeamiento de desarrollo y al objeto de absorber la demanda cualificada de los diferentes y diversos sectores productivos. Igualmente su ordenación tendrá en cuenta o se articulará con la ordenación y accesos definidos para el CTIM".

Por lo tanto el propio Plan en sus objetivos avala la implantación de usos terciarios y la necesidad de proveer suelo para una demanda en desarrollo. Desde este punto de vista el uso se encuentra previsto en el planeamiento, que permite cualquier uso compatible salvo el residencial y los cementerios.

Por otro lado, un parque comercial de las características que se proponen en el presente Plan Especial tiene especial cabida en un entorno como el del sector que nos ocupa, habida cuenta de la relativa separación respecto de las áreas habitadas de los alrededores, lo que simplifica su implantación al no crear problemas añadidos de congestión viaria, así como de otras molestias ambientales.

Incidencia sobre el uso, aprovechamiento y conservación de los

recursos naturales básicos.

Con el presente Plan Especial se adjunta un "Estudio de Prevención Ambiental" donde se recogen las diferentes afecciones sobre el terreno dependiendo de las fases de obra y funcionamiento.

Se realiza asimismo un estudio del medio donde se implanta el Parque comercial, con detalle del medio físico, medio biótico, socioeconómico y cultural. Una vez realizadas las identificaciones de los impactos, se realiza una propuesta de medidas protectoras y correctoras, así como un programa de seguimiento y control ambiental.

3.2.4 Parámetros urbanísticos del Plan Especial según Plan Parcial Carretera de Palma y PGOU de Córdoba.

Para la determinación de los parámetros urbanísticos se procederá a realizar el estudio de la normativa urbanística de rango superior, partiendo del Plan General de Ordenación Urbana y pasando por el Plan Parcial de Ordenación, comprobándose que en todo momento dicha normativa se cumple.

Plan General de Ordenación Urbana

En la ficha de dicho PAU se determinaban los siguientes parámetros generales respecto del conjunto del ámbito:

- Clase de suelo: Urbanizable no programado (SUNP)
- Denominación: Carretera de Palma.
- Nº de orden: 31.

Instrumento de ordenación: Programa de Actuación Urbanística (P.A.U.).

- Superficie: 654.755 m2
- Índice de edificabilidad bruta máxima: 0,65 (m2t/m2s)
- Techo máximo edificable: 425.591
- Usos globales: Industriales.
- Usos incompatibles: Residenciales.
- Formulación y redacción PAU: Privada.

Plan Parcial de Ordenación

Con fecha 6 de abril del 2006 se aprobó definitivamente el Plan Parcial Industrial "Carretera de Palma". A partir de esta fecha, una vez aprobado el Plan Parcial el suelo se convierte en "Suelo Urbanizable Ordenado".

Dentro de este Plan Parcial se distinguen tres zonas industriales diferenciadas, IND-1500, IND-500, IND-J junto con el estudio de detalle "San Eloy" así como la zona terciaria.

- Por lo Tanto, es de aplicación el: Plan Parcial de Ordenación "Industrial Carretera de Palma".

Ordenanzas Regulatoras
 Capítulo III: Ordenanzas Regulatoras de Zona
 Sección 1: Ordenanza de la Zona Industrial IND-1500
 Art. 3.1: Definición y Tipología:

Comprende las zonas grafiadas y delimitadas en el "Plano B1. Zonificación", del PP, como IND-1500, manzanas recayentes a los dos viales principales del sector: el vial paralelo a la carretera A-431 y el eje viario longitudinal interior de doble calzada.

Responde a la tipología de edificación industrial implantada de forma aislada en la parcela, es decir, separada de los linderos públicos y privados.

Corresponderán a la implantación de industrias medianas y/o escaparate con capacidad para configurar fachadas urbanas.

Justificación del cumplimiento de los parámetros urbanísticos:

La parcela que nos ocupa se encuentra dentro de la zonificación IND-155, presentando los siguientes parámetros:

Art. 3.2: Condiciones de Ordenación IND-1500:

Comunes a todo el Plan Parcial

Ocupación Máxima de la parcela: La resultante de la aplicación de parámetros de ordenación y edificación

- Altura máxima edificable: 15 m.
- Nº de plantas: 2
- Altura libre mínima de plantas: 3 m.

Dotación de plazas de aparcamiento: 1/25 m2 establecimiento comercial>

(art. 12.7.12 P.G.O.U.): 2.500 m2. 1/50 m2 establecimiento comercial>. < 2.500 m2:

- Usos dominantes: Industria (1ª, 2ª, 3ª categoría)
- Usos compatibles: Todos excepto residencial y cementarios

Específicos IND-1500

- Parcela mínima: 1.500 m2
- Fachada mínima: 25 m. o 35 m. (según viales)
- Ocupación máxima: La resultante de los parámetros de ordenación

- Edificabilidad neta: 1,15 m2t/m2s.
- Altura máxima y número de plantas: 15 mts. PB + 1
- Separación a linderos: Frente viales principales 10.00 ó 5,00 m. Según ordenación viales. A Linderos privados 3 mts.

Parámetros urbanísticos del Plan Parcial

Se indican a continuación los parámetros normativos que establece el presente Plan Especial, comparados con los indicados en el Plan Parcial y con el fin de comprobar su cumplimiento:

	PLAN PARCIAL	PLAN ESPECIAL
1. PARCELA MÍNIMA EDIFICABLE		
Superficie mínima	1.500 m2	53.337,20 m2
	35 m	
Fachada mínima a resto de viales	25 m	"N" 63,70 m
Parcelas con fachada a un sólo vial	Prof. < 3 x long. fachada	No procede
2. EDIFICABILIDAD NETA MÁXIMA		
Edificabilidad neta máxima sobre superficie industrial neta	1,15 m2t/m2s	1,15 m2t/m2s cumpliendo con lo permitido en la licencia comercial
Techo máximo edificable	61.337,55 m2	61.337,55 m2
3. ALINEACIONES Y SEPARACIONES A LINDEROS		
	PLAN PARCIAL	PLAN ESPECIAL
Separación mínima a linderos públicos o alineación a vial	A viales principales "A y C"	10 m
	A resto de viales	5 m

Separación mínima a linderos privados o medianeras 3m No procede

	Plan Parcial	Plan Especial
1. Ocupación máxima de la parcela		
Ocupación máxima de parcela	Resultante aplicación parámetros	Resultante aplicación parámetros
2. Altura máxima edificable y nº de plantas máximo		
Altura máxima edificable	15 m	015 m
Nº máximo de plantas	2 (planta baja y alta)	02 (planta baja y alta)
3. Altura libre de plantas		
Altura libre mínima	3m	P3m
Altura libre máxima	No se fija	No se fija
4. Condiciones suplementarias de composición		
Se cuidará en el Proyecto de Edificación, el diseño y materiales empleados, el tratamiento de su volumen y fachadas y la jardinería de los espacios libres circundantes		
5. Dotación de plazas de aparcamiento		
Reserva de plazas según el art. 12.7.12 y art. 13.2.28 del PGOU		
Ratio mínimo de plazas para vehículos	1plaza / 25m2 techo comercial (>2.500m2) 1plaza / 50m2 techo comercial (<2.500m2)	1plaza / 25m2 techo comercial (>2.500m2) 1plaza / 50m2 techo comercial (<2.500m2)
Ratio mínimo de plazas para bicicletas	50% de la dotación total de plazas para vehículos	50% de la dotación total de plazas para vehículos
Dimensiones mínimas plaza	2,20 x 4,50 m 3,60 x 5,00 m (PMR)	P2,20 x 4,50 m P3,60 x 5,00 m (PMR)
Nº de accesos mínimo para superficie > 6.000 m2	2 accesos bidireccionales a dos calles diferentes Ancho > 3m para cada dirección Ancho > 5m en vías bidireccionales	P 2 accesos bidireccionales a dos calles diferentes Ancho P 3m para cada dirección Ancho P 5m en vías bidireccionales
6. Ordenanza de valla		
6.a- Parcelas edificadas		
Vallas alineadas a vial	Base sólida y opaca (h=0,70m) y cerramiento ligero y transparente (h=1,10m)	Base sólida y opaca (h=0,70 m) y cerramiento ligero y transparente (h=1,10 m)
Vallas medianeras	Diferencia de cotas entre terrenos colindantes < 1,50m Valla sólida y opaca (h= 2,10m)	No procede No procede
6.b - Solar sin edificar		
En parcelas cerradas en dos de sus lados	Vallado obligatorio (características = 6.a)	No procede
6.c- Alineación de las vallas		
Alineación de las vallas	Coincide con vial	Cumple

Plan Parcial	Plan Especial
Usos admitidos	
Uso dominante	Uso de industria en 1ª, 2ª y 3ª categoría, No procede
Usos compatibles	Todos, excepto residencial y cementerios Uso comercial

Se prevé, además la posible inclusión de un tótem identificativos de la actividad comercial que albergará la edificación, no presentando ningún problema urbanístico al no superar la limitación de altura de 15 m. Además, de acuerdo con el art 3.3 del PP Carretera de Palma se permitiría excepcionalmente una altura máxima de 20 m. para uso industrial.

El presente Plan Especial determina que dicho tótem identificativos o elemento analógico definiría su ubicación y justificación en el preceptivo Proyecto de Ejecución.

1. ANEXO DE SERVIDUMBRES AERONAUTICAS

INDICE

1. Afecciones sobre el territorio
2. Normativa aplicable y criterios de referencia
3. Afectación de servidumbres aeroportuarias en el ámbito del Plan Especial
4. Condiciones de la edificación
 - 4.1 Altura máxima preceptiva de las edificaciones en el
 - 4.2 Otras condiciones

4.3 Licencias de obras

5 Anotación de servidumbre en el Registro de la Propiedad

Anexo A:

Anexo B:

Afecciones sobre el territorio.

La totalidad del ámbito del Plan Especial para Implantación de un Parque Comercial en la Manzana I (IND-1500) del Plan Parcial "Industrial Carretera de Palma", en Córdoba se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Córdoba. En particular, este ámbito se encuentra principalmente afectado por la Superficie Horizontal Interna y la Superficie Cónica, cuyo plano se adjunta como Anexo A.

Normativa aplicable y criterios de referencia

- Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (BOE nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (BOE nº 303, de 19 diciembre).

- Real Decreto 2845/1976, de 12 de noviembre, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba (BOE nº 295, de 9 de diciembre de 1976)

- Propuesta de Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, aprobado por orden del Ministerio de Fomento de 23 de Julio de 2001 (BOE nº 190, de 9

de agosto), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

Afectación de servidumbres aeroportuarias en el ámbito del plan especial.

En el Plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba que se adjunta como Anexo B, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba que afectan al ámbito del Plan Especial, las cuales determinan las alturas respecto al nivel del mar que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo, así como el gálibo de los vehículos.

Condiciones de la edificación

1.1 altura máxima preceptiva de las edificaciones en el ámbito del plan especial.

La altura máxima permitida en el ámbito del Presente Plan Especial tanto para las edificaciones como para cualquier elemento que se instale en la manzana I, incluyendo las modificaciones del terreno y objeto fijo y gálibo de vehículos no sobrepasará en ningún caso las cotas sobre el nivel del mar reflejadas en el Plano de Servidumbres Aeronáuticas que se adjunta como Anexo B.

Esta limitación afectará a todos los elementos situados en los edificios o sobre la parcela tales como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, postes, antenas y carteles, etc.

Asimismo, la ejecución de cualquier construcción o estructura (postes, antenas, aerogeneradores –incluidas las palas-, etc.), y la instalación de los medios necesarios para su construcción (incluidas las grúas de construcción o similares) requerirá resolución favorable de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas.

En cualquier caso, las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba que afectan al ámbito del Plan Especial prevalecerán como límite máximo en las alturas permitidas para cualquier elemento.

1.2 otras condiciones.

Las instalaciones que se implanten no emitirán humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Córdoba, incluidas las instalaciones que puedan suponer un refugio de aves en régimen de libertad y se tendrán en cuenta las posibles reflexiones de luz solar en los tejados y cubiertas y se evitarán las fuentes de luz artificial que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

1.3 licencias de obras

El Ayuntamiento de Córdoba deberá requerir a la Dirección General de Aviación Civil un informe con carácter preceptivo y vinculante sobre el proyecto a desarrollar en el ámbito del Plan Especial, previamente a la concesión de la Licencia de Obras.

Anotación de servidumbres en el registro de la propiedad.

Se incluirá en el Registro de la propiedad anotación sobre la afectación por servidumbres aeronáuticas en los términos siguientes:

“ Esta finca se encuentra incluida en la zona de la servidumbre Aeronáutica Legales correspondiente al Aeropuerto de Córdoba, encontrándose sometida a eventuales sobrevuelos de aeronaves a baja altura, como consecuencia de su proximidad a las instala-

ciones aeroportuarias y de su ubicación bajo las trayectorias de las maniobras de las aeronaves que operan en el referido aeropuerto, por lo que la realización de edificaciones, instalaciones, o plantaciones en la misma no podrá superar en ningún caso las alturas resultantes de aplicación de dichas servidumbres”.

ANEXOS

Anexo A Plano de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba.

Anexo B Plano de Servidumbres Aeronáuticas del Plan Especial.

7 RESUMEN

7.1 Introducción

El presente documento de “Estudio de Prevención Ambiental de la Instalación del Parque Comercial Los Patios” en Córdoba se redacta por encargo de la empresa Desarrollo y Promociones 3c Acuario, S.L.

El objeto del presente estudio es analizar y valorar las posibles afecciones que sobre el medio tendrá la actuación proyectada, así como proponer una serie de medidas correctoras y protectoras adecuadas para minimizar o suprimir dichas afecciones; además de ofrecer toda la información necesaria para la elaboración del Informe Ambiental por parte del Órgano Sustantivo.

7.2 Breve descripción del proyecto

El futuro Parque Comercial se situará en el término municipal de Córdoba, más concretamente en la Parcela I del Plan Parcial de Ordenación “Industrial Carretera de Palma”, que se encuentra a unos 3 km al oeste del casco urbano de Córdoba.

Se trata de un Parque Comercial de 22.570 m² de S.U.E.V.P., eminentemente urbano, compuesto por dos grandes superficies especializadas (en equipamiento del hogar – electrodomésticos y bricolaje) y un centro comercial detallista (locales de galería comercial), así como una pequeña parte dedicada a la restauración y servicios.

7.3 Caracterización del medio preoperacional

El hecho de que el área de estudio esté cubierta por monocultivo de cereal abandonado alternada con vegetación ruderal y con abundantes restos de basura provocan que estemos ante una zona de riqueza natural y ecológica muy reducida, con una calidad escénica muy pobre, sin rasgos destacables, tendente a la mediocridad y con evidentes indicios de degradación y antropización. Todas estas características propician que la calidad ambiental del entorno de la actuación se tenga un valor muy bajo, una reducida calidad paisajística y poca fragilidad.

7.4 Prescripciones de prevención y corrección de impactos

Las principales incidencias se producirán durante la fase de obras vendrán determinadas por el funcionamiento de la maquinaria operativa y demás actividades, de forma que se generarán una serie de emisiones de contaminantes gaseosos y ruidos. Asimismo, sobre el medio natural, se podrá producir cierta incidencia por la generación de residuos y posibles vertidos de contaminantes al suelo o las aguas.

Las medidas preventivas y correctoras propuestas evitarán tales procesos contaminantes, y en su caso los minimizarán de forma que los efectos sean inapreciables. A continuación se ofrece una tabla con las principales medidas a tomar y el efecto que se espera conseguir:

Medida.- Efecto.-

Puesta a punto de la maquinaria operativa (ITV, revisiones, etc): Prevenir la contaminación de gases y ruidos.

Cubrir la carga de los camiones durante el transporte: Prevenir la contaminación de gases y ruidos.

Riego de acopios y accesos: Prevenir la contaminación de ga-

ses y ruidos.

Entoldar el vallado de obras y evitar trabajos en horas nocturnas: Prevenir la contaminación de gases y ruidos.

Retirada

Retirada de los residuos existentes a priori: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Se buscará un destino que genere una plusvalía medioambiental para las tierras no reutilizadas en los rellenos de las obras: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Las tierras vegetales, se acopiarán debidamente y se utilizarán en las zonas ajardinadas: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Se seguirán las normas de manipulación, almacenamiento e identificación de los residuos peligrosos generados durante las obras: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Se prohibirá cualquier vertido y afección al arroyo existente en las cercanías del área de actuación:

Se habilitará una zona para el aparcamiento de la maquinaria y acopio de materiales: Evitar la contaminación de las aguas y el suelo.

Se recomienda, habilitar una zona de lavado de los camiones hormigonera, que favorezca la recogida del agua mezclada con hormigón para su posterior utilización en el mortero: Evitar la contaminación de las aguas y el suelo.

Impedir el vertido de aceites y grasas y demás líquidos procedentes de la maquinaria operativa. En caso de producirse, éstos se recogerán en el menor tiempo posible: Evitar la contaminación de las aguas y el suelo.

Si se localizan ejemplares faunísticos de interés, se trasladarán a biotopos de mayor valor ecológico: Protección de la fauna y la flora.

En caso de hallazgo casual de restos arqueológicos, se comunicará a la Delegación Provincial de Cultura en el transcurso de 24 horas: Protección del patrimonio.

Durante el funcionamiento de la actividad, las afecciones serán menos importantes, así, destacará el funcionamiento de la máquinas del Parque Comercial que, al igual que en la anterior fase, podrán producir un aumento de la contaminación atmosférica y acústica.

Con la correcta aplicación de las medidas correctoras durante la fase de funcionamiento, se evitarán las molestias a las instalaciones e infraestructuras cercanas y las afecciones al medio natural:

Medida.- Efecto.-

Se llevarán a cabo estrictamente las revisiones obligatorias y limpieza de la maquinaria y sistemas, así como sus filtros: Prevenir la contaminación de gases y ruidos.

Se exigirá que las características técnicas de la maquinaria y los límites de inmisión sean los establecidos por la legislación vigente: Prevenir la contaminación de gases y ruidos.

Se establecerán objetivos de reducción, reutilización y reciclado de Residuos Urbanos: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Separación en origen: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

Se seguirán las normas de manipulación, almacenamiento e identificación de los residuos peligrosos generados según la legislación vigente: Evitar la contaminación por residuos y favorecer su gestión.

El vertido de aguas residuales se realizará al saneamiento municipal previo tratamiento: Evitar la contaminación de las aguas.

Se intercalarán separadores de grasas, arquetas y cestillos antes del vertido a la red de saneamiento, para disminuir el contenido de sólidos y grasas: Evitar la contaminación de las aguas.

7.5 Comprobación del cumplimiento de la normativa vigente

Con la documentación de Informe Ambiental tanto por la aplicación de las medidas protectoras y correctoras propuestas en el mismo como por las que se han contemplado en el diseño de la actuación, se cumplen las normativas ambientales vigentes así como la legislación sectorial de tutela y protección del medio natural.

7.6 Programa de seguimiento y control

Se propone un programa de seguimiento y control ambiental del proyecto que abarca una etapa previa al inicio de las acciones, una etapa de ejecución de las obras y una campaña de seguimiento durante el plazo de garantía, con el objeto de hacer cumplir todas las medidas preventivas, protectoras y correctoras expuestas en este estudio.