

### 3. Otras disposiciones

#### CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

*ACUERDO de 24 de febrero de 2015, del Consejo de Gobierno, por el que se declara de interés autonómico el proyecto «Centro de Ensayos para Sistemas No Tripulados» (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva).*

El Proyecto CEUS es una actuación promovida conjuntamente por el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), adscrito al Ministerio de Defensa, y la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), adscrita a la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo de la Junta de Andalucía, que tiene por objeto la implantación de un Centro de Ensayos para desarrollo e investigación con sistemas no tripulados en terrenos del término municipal de Moguer (Huelva). En concreto el Proyecto CEUS ocupa 75 hectáreas del monte público «Grupo Ordenados de Moguer» en las que, por Acuerdo de 29 de octubre de 2013 del Consejo de Gobierno, se determinó la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal con motivo del referido Proyecto y la consecuente descatalogación de los terrenos afectados.

La implantación del Proyecto CEUS permitirá disponer de una instalación científico-técnica única en sus características en Europa para sistemas no tripulados, tanto aéreos como marítimos y terrestres, y podrá ser usado por cualquier empresa que lo requiera en el ámbito internacional, así como por Universidades y Centros de Investigación.

La superficie necesaria para el desarrollo de las instalaciones del Proyecto CEUS, así como su geometría, han sido seleccionadas siguiendo criterios de funcionalidad y seguridad del propio Proyecto, así como de integración territorial y ambiental, procurando el menor impacto en la conectividad ecológica de la parcela y la menor afección ambiental y paisajística así como la mejor accesibilidad al centro, no afectando a ningún espacio natural protegido de la clasificación recogida en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, según recoge la Resolución de 9 de octubre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Centro de Excelencia de Sistemas no Tripulados (BOE núm. 257, de 23 de octubre de 2014). La parcela necesaria para el Proyecto CEUS presenta una forma irregular de orientación prácticamente norte-sur, ocupando una extensión de 75 ha, que se ubica entre los parajes conocidos como Majadal de la Melillería al sur y Alto de Carrascal-La Grulla al norte atravesando la zona conocida como La Atalaya. La zona elegida se encuentra alejada de cualquier núcleo de población y próxima al frente costero en parámetros aeronáuticos cumpliendo asimismo con la inmediata cercanía al centro de apoyo del CEDEA y por tanto a zonas de aeronavegabilidad.

El Proyecto CEUS establece una ordenación en dos áreas funcionales, un área de viales y pistas de ensayos y una segunda destinada al control operativo y zonas de servicios donde se sitúan las zonas edificadas ocupando un máximo de 1,06 hectáreas de la superficie total. El proyecto establece las características de las instalaciones y servicios básicos para el funcionamiento de la actividad, las condiciones para su desarrollo y ejecución y las obligaciones que asume el promotor de la actuación. El acceso al centro se realizará en la zona sur-oeste del ámbito que es colindante con el camino forestal a Lucena, conectando hacia al este del cruce entre la HU-3110 y la Pista de las Peñuelas.

La inversión empresarial del Proyecto CEUS ha sido declarada de interés estratégico para Andalucía por su especial relevancia para el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía, por Acuerdo de 18 de marzo de 2014, de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, publicado mediante Orden de 9 de mayo de 2014 (BOJA núm. 93, de 16 de mayo), todo ello de conformidad con la Ley 4/2011, de 6 de junio, de medidas para potenciar inversiones empresariales de interés estratégico para Andalucía y de simplificación, agilización administrativa y mejora de la regulación de actividades económicas en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Consejo de Gobierno podrá declarar de Interés Autonómico las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Dicha declaración afectará y comprenderá las obras que dichas inversiones requieran.

El Documento Técnico para la implantación del Proyecto CEUS ha sido redactado de conformidad con lo preceptuado en el artículo 41.4 de la Ley 1/1994, y contiene la memoria justificativa que acredita la especial relevancia de la actuación para el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía.

Se ha realizado el trámite prescrito en el artículo 41.3 de la Ley 1/1994, concediéndose audiencia al Ayuntamiento de Moguer en cuyo término municipal se ubica la actuación así como a las Administraciones Públicas y Organismos Públicos afectados.

La incidencia ambiental de la actuación ha sido evaluada en el procedimiento de declaración de impacto ambiental formulado en virtud de la Resolución de 9 de octubre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, adscrita al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto Centro de Excelencia de Sistemas no Tripulados (BOE núm. 257, de 23 de octubre), y las condiciones de protección ambiental específicas establecidas en dicha declaración han quedado integradas en el Proyecto así como las medidas compensatorias derivadas de la declaración de prevalencia de uso acordada por el Consejo de Gobierno con fecha de 29 de octubre.

A la vista de estos antecedentes, de conformidad con lo previsto en el artículo 41 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y a propuesta de la Consejera de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, el Consejo de Gobierno, en su reunión del día 24 de febrero de 2015,

#### A C U E R D A

Primero. Declarar de interés autonómico la inversión empresarial del Proyecto «Centro de Ensayos para Sistemas No Tripulados (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva)», declarada de interés estratégico para Andalucía por Acuerdo de 18 de marzo de 2014 de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, afectando y comprendiendo dicha declaración de interés autonómico las obras que dicha inversión requieran.

Segundo. La declaración de interés autonómico tendrá los efectos previstos en el artículo 41.5 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y la actuación se llevará a cabo con el alcance, condiciones para su desarrollo y obligaciones del promotor que se especifican en el documento del Proyecto «Centro de Ensayos para Sistemas No Tripulados (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva)».

Tercero. El seguimiento y control de la ejecución de la actuación corresponderá a la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, sin perjuicio del control de las condiciones ambientales que corresponderá a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Según lo dispuesto en la Declaración de Impacto Ambiental aprobada por Resolución de 9 de octubre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del Proyecto Centro de Excelencia de Sistemas no Tripulados (BOE núm. 257, de 23 de octubre), una vez definido el proyecto definitivo y antes de su aprobación, se pondrá a disposición de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA un documento en el que se definan con detalle las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se aplicarán para cumplir con lo dispuesto en la citada Resolución, así como el programa de vigilancia ambiental con todos los controles y medidas necesarios para garantizar la efectividad a largo plazo de las medidas adoptadas

Cuarto. El presente Acuerdo y el documento del Proyecto «Centro de Ensayos para Sistemas No Tripulados (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva)» se publicarán en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, surtiendo efectos a partir del día siguiente al de su publicación.

Sevilla, 24 de febrero de 2015

SUSANA DÍAZ PACHECO  
Presidenta de la Junta de Andalucía

MARÍA JESÚS SERRANO JIMÉNEZ  
Consejera de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio



**DOCUMENTO JUSTIFICATIVO**

**DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL  
PROYECTO CEUS**

**IMPLANTACIÓN DE CENTRO CIENTÍFICO Y DE DESARROLLO  
TECNOLÓGICO DE SISTEMAS NO TRIPULADOS EN MOGUER VINCULADO  
AL CEDEA**

Actuación Pública Concertada

IDEA (Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo)

INTA (Ministerio de Defensa en cooperación con el Ministerio de Empleo y  
Competitividad)

**Noviembre de 2014**



## ÍNDICE

---

### **1. INTRODUCCIÓN.**

- 1.1. OBJETO Y FINALIDAD.
- 1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS DE LA ACTUACIÓN.
- 1.3. ENTIDADES PÚBLICAS PROMOTORAS DE LA ACTUACIÓN.
- 1.4. DOCUMENTACIÓN.
- 1.5. EQUIPO REDACTOR.

### **2. MEMORIA INFORMATIVA.**

- 2.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PROYECTO.
- 2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES DEL TERRITORIO.
  - 2.2.1. Elementos naturales.
  - 2.2.2. Uso y ocupación del suelo. Riesgos naturales y tecnológicos
  - 2.2.3. Valores territoriales, naturales y paisajísticos.
- 2.3. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA Y AFECCIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.
  - 2.3.1. La incidencia de la legislación forestal en la viabilidad de la actuación una vez acontecida la declaración de Prevalencia de uso científico-tecnológico frente al forestal.
  - 2.3.2. Incidencia de la proximidad al ámbito de espacios protegidos.
  - 2.3.3. Incidencias de otras legislaciones sectoriales.
- 2.4. CONDICIONES DERIVADAS DE LAS DETERMINACIONES VIGENTES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA.
  - 2.4.1. Las determinaciones de la ordenación urbanística municipal en el ámbito de la actuación. Su alcance e incidencia en la viabilidad del Proyecto CEUS.
  - 2.4.2. Incidencia de las determinaciones vigentes de la planificación territorial en la viabilidad de la actuación.



## 2.5. ANÁLISIS Y CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES.

2.5.1. Red viaria existente, tráfico y movilidad.

2.5.2. Infraestructuras de servicios.

## 2.6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.

### 3. MEMORIA JUSTIFICATIVA.

#### 3.1. OBJETO Y FINALIDAD DE LA ACTUACIÓN.

#### 3.2. JUSTIFICACIÓN DE LA ESPECIAL RELEVANCIA DE LA ACTUACIÓN DEL PROYECTO CEUS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y TERRITORIAL DE ANDALUCÍA.

3.2.1. La especial relevancia de la actuación para el desarrollo económico y social de Andalucía.

3.2.2. La especial relevancia de la actuación para el desarrollo territorial de Andalucía.

#### 3.3. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA CONCRETA UBICACIÓN ELEGIDA.

3.3.1 Introducción. La necesidad de justificación de la concreta ubicación de la actuación.

3.3.2. Condiciones para la implantación analizadas en el estudio de alternativas.

3.3.3. Metodología de análisis de alternativas.

3.3.4. Análisis y propuestas de emplazamiento del estudio de alternativas.

3.3.5. Condiciones fundamentales para la localización del Proyecto CEUS, como ampliación de las actuales instalaciones del CEDEA.

3.3.6. Conclusiones del estudio de alternativas.

3.3.7. Justificación del ámbito seleccionado Moguer II. Criterios complementarios para la localización precisa en su interior.

#### 3.4. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DE LA ACTUACIÓN, Y MEDIOS DE CORRECCIÓN O MINIMIZACIÓN DE LOS EFECTOS NEGATIVOS PREDECIBLES.

#### 3.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA E INTEGRACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL PROYECTO CEUS.

3.5.1. Incidencia e integración de la actuación en los instrumentos de ordenación del territorio.

3.5.2. Incidencia e integración de la actuación del Proyecto CEUS en el modelo urbanístico municipal.

#### **4. MEMORIA DESCRIPTIVA Y DETERMINACIONES DEL PROYECTO.**

##### 4.1. ORDENACIÓN BÁSICA DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN. LAS ÁREAS FUNCIONALES.

##### 4.2. CONDICIONES DE LAS OBRAS CIVILES Y LA URBANIZACIÓN.

- 4.2.1. Pistas que componen el campo de vuelos (Área Funcional 1) .
- 4.2.2. Condiciones derivadas de la incidencia en el Dominio Público Hidráulico.
- 4.2.3. Accesos y movilidad interior.
- 4.2.4. Tratamiento ambiental y medidas de integración paisajísticas
- 4.2.5. Tratamiento de borde de la parcela y medidas para garantizar la conectividad territorial. Seguridad y protección.
- 4.2.6. Condiciones lumínicas y minimización de su impacto.
- 4.2.7. Condiciones y características de las conexiones a infraestructuras.

##### 4.3. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.

- 4.3.1. Edificabilidad máxima y limitaciones de alturas.
- 4.3.2. Afecciones aeronáuticas derivadas de la implantación.
- 4.3.3. Programa de usos: distribución y superficies.

##### 4.4. PREVISIONES SOBRE LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN.

- 4.4.1. Programación de la actuación.
- 4.4.2. Obtención de los terrenos por expropiación para las conexiones a redes generales.
- 4.4.3. Instrumentos técnicos necesarios para la ejecución de la actuación.
- 4.4.4. Viabilidad económica financiera y Memoria de Sostenibilidad.

##### 4.5. CONDICIONES AMBIENTALES AL PROYECTO POR LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL.

#### **5. SINTESIS DE DETERMINACIONES DE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL PROYECTO CEUS. ALCANCE Y CONDICIONES DE DESARROLLO.**

**PLANOS DE INFORMACIÓN [I]**

---

- I01. Localización y delimitación sobre ortofoto.
- I02. Situación en el planeamiento territorial y urbanístico.
  - I02.1 Usos. POTAD
  - I02.2 Recursos y Riesgos. POTAD
  - I02.3 Ambitos de proteccion SNU. ADAPTACIÓN
  - I02.4 Clasificación y categorías del SNU. ADAPTACIÓN
- I03. Topografía (*altimetría, pendientes*).
- I04. Parcelario catastral.
- I05. Red viaria y comunicaciones.
- I06. Infraestructuras de servicios.
- I07. Servidumbres y afecciones.

**PLANOS DE LA PROPUESTA [P]**

---

- P01. Delimitación de implantación y explotación.
- P02. Ordenación básica del ámbito de actuación.
- P03. Urbanización de pistas (*posición no vinculante*)
- P04. Afecciones generadas por el proyecto CEUS.
- P05. Esquemas de redes de Infraestructuras y conexiones con los servicios públicos.
- P06. Condiciones derivadas de la incidencia en el Dominio Público Hidráulico.
- P07. Planos de imagen de las construcciones e instalaciones necesarias (*no vinculante*).

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1. OBJETO Y FINALIDAD

El presente Estudio constituye el documento técnico-jurídico exigido por el artículo 41.4 en concordancia con el artículo 38.2 de la Ley 1/994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (en adelante, LOTA) que explicita el alcance de la actuación del **PROYECTO CEUS** en terrenos de 75 has (en parte de las parcelas catastrales 73 y 60 del polígono 32) del término municipal de Moguer y justifica el cumplimiento de los requisitos legales exigidos para su **DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO**, tras haber sido declarada como **Inversión Empresarial de Interés Estratégico para Andalucía** por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos en sesión celebrada el día 18 de marzo de 2014, conforme la Ley 4/2011 de medidas para potenciar inversiones empresariales de interés estratégico para Andalucía.

El art.41 de la LOTA ha sido incorporado por la Disposición Adicional Segunda de la Ley 4/2011 sobre inversiones estratégicas, y dispone en su apartado 1 que *“el Consejo de Gobierno podrá declarar de interés autonómico las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Esta declaración afectará y comprenderá las obras que dichas inversiones requieran”*.

La Declaración de Interés Autonómico habilitará desde el punto de vista urbanístico y territorial, la actuación pública concertada encaminada a la creación en el municipio de Moguer (Huelva) de un Centro de investigación científica y desarrollo tecnológico de sistemas no tripulados (*“Unmanned Systems”*), denominado PROYECTO CEUS, en terrenos clasificados como suelo no urbanizable.

El Proyecto CEUS es una actuación promovida conjuntamente por el **Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA)**, adscrito al Ministerio de Defensa, y la **Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA)**, adscrita a la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo de la Junta de Andalucía) que desarrolla el Convenio de Colaboración de 22 de Noviembre de 2011 (autorizado por acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de noviembre de 2011) suscrito por el INTA, el Ministerio de Ciencia e Innovación (hoy Ministerio de Empleo y Competitividad), y la Agencia IDEA. Se ha formulado una propuesta de Adenda a dicho Convenio, al Consejo de Ministros, para la modificación de las aportaciones de los diferentes actores del Proyecto, que se espera sea aprobada en diciembre de 2014.

El proyecto, Centro de Ensayos de Sistemas no Tripulados – CEUS, supondrá una ampliación de las instalaciones de CEDEA sitas en Mazagón (Moguer) y un aumento de su capacidad, permitiendo disponer de un centro de experimentación y certificación específico para sistemas no tripulados, tanto aéreos como marítimos y terrestres. Dicho Centro supondrá una instalación científico-técnica única en sus características en Europa que permitirá el ensayo y certificación de sistemas y podrá ser usado por cualquier empresa que lo requiera en el ámbito internacional, así como por Universidades y Centros de Investigación para validar y/o certificar los desarrollos de sistemas y equipos para sistemas no tripulados.

El PROYECTO CEUS, es una actuación de intervención singular promovida por organismos públicos que pretende implantar en nuestra Comunidad Autónoma un Centro de Excelencia europeo de ensayo y desarrollo tecnológico de los Sistemas No Tripulados, y que por su relevancia e incidencia en el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía cumple las condiciones para su Declaración de Interés Autonómico conforme al artículo 41 de la LOTA.

## 1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS DE LA ACTUACIÓN

El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, Esteban Terradas (en adelante, INTA) dispone desde hace más de 30 años en el término municipal de Moguer, del Centro de Experimentación de "El Arenosillo" (CEDEA) localizado cerca de la playa de Mazagón,. Este centro lleva operando con vehículos aéreos no tripulados, incluyendo su desarrollo, ensayo, seguimiento y control del espacio aéreo desde el año 1990.

El día 22 noviembre de 2011, se suscribe un Convenio de Colaboración interadministrativo, entre el INTA, el Ministerio de Ciencia e Innovación (hoy Ministerio de Economía y Competitividad) y la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) que tiene por finalidad realizar las actuaciones precisas para la ampliación de las capacidades científicas del CEDEA, dotándolo de unas instalaciones complementarias adecuadas para que en su conjunto se convierta en una Plataforma científica y Centro de Ensayos permanente especializado en Sistemas No Tripulados, con la denominación PROYECTO CEUS. Esta actuación se adscribe al Programa INNVENTA inserto en la Estrategia Estatal de Innovación (e2i).

Desde la suscripción del Convenio de Colaboración de finales de 2011, tanto el INTA como IDEA, han mantenido un permanente contacto con los servicios técnicos de las diversas Administraciones Públicas que cuentan con competencias en la materia en el proceso de su autorización.

Con anterioridad a la formulación del presente documento, el INTA encomendó la elaboración de un Informe Técnico-Jurídico del conjunto de procesos administrativos que deben llevarse a cabo para la correcta implantación de PROYECTO CEUS.

De igual forma, desde agosto de 2012, por parte del INTA e IDEA se procede a iniciar los trabajos técnicos del Estudio de Alternativas para el Centro de Ensayos CEUS.

El 31 de Octubre de 2012, se presenta por INTA, como órgano sustantivo, ante el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Documento de Inicio para comenzar el proceso de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la previsión del art.6 del RDL 1/2008, del Proyecto Centro de Sistemas no Tripulados (CEUS).El periodo de Consultas para determinar el alcance del Estudio de Impacto Ambiental se inicia el 15 de noviembre de 2012, y finalizó el día 21 de marzo de de 2013.

Los terrenos objeto del presente Proyecto pertenecen al Ayuntamiento de Moguer y, en la actualidad, ya han perdido la condición de terrenos de dominio público forestales, en virtud del acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013 por el que se determina la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal del Proyecto

CEUS, de modo que la superficie de 75 has han dejado de pertenecer al Catálogo de Montes de Utilidad Pública como parte de los “ Montes Ordenados de Moguer”.

Dicha declaración se instó por acuerdo plenario de 31 de enero de 2013 del Ayuntamiento de Moguer -a petición de INTA- a la Delegación Territorial de la Consejería competente en materia de medio ambiente, a fin de que procediera a la incoación del expediente de exclusión del Catálogo y desafectación del dominio público forestal de las 75 has de montes precisadas para la implantación del Proyecto CEUS, de conformidad con lo dispuesto en el art.16.5 de la Ley de Montes.

Se encuentra en curso la tramitación de la Autorización Ambiental Unificada (AAU), solicitada con fecha 29 de mayo de 2013 del Proyecto CEUS ante la Delegación Territorial de Huelva de la CAPMA, con expediente AAU/HU/019/13, si bien, en el procedimiento de la Declaración de Impacto Ambiental consta el Informe favorable a la viabilidad ambiental del Proyecto de fecha 12 de junio de 2014 de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de la Junta de Andalucía competente en materia de medio ambiente.

Mediante Orden de 9 de mayo de 2014, se publica el Acuerdo de 18 de marzo de la Comisión Delegada para asuntos Económicos por el que se Declara Inversión Empresarial de Interés Estratégico para Andalucía el proyecto «Centro de ensayos para sistemas no tripulados (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva)», conforme a la Ley 4/2011, de 6 de junio, publicado en BOJA de 16 de mayo de 2014.

Con fecha 9 de octubre de 2014, se emite por parte del Secretario de Estado de Medio Ambiente, Resolución por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto CEUS.

El INTA, como organismo sustantivo, y órgano delegado a su vez por la Agencia IDEA como promotor conjunto del Proyecto CEUS, ha solicitado a esta Consejería, con fecha 21 de octubre de 2014, que conforme al artículo 41 (Título VI) de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (modificado por la Disposición Final Segunda de la Ley 4/2011), que eleve, tras la incoación del oportuno expediente, propuesta al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO de las obras e instalaciones requeridas para la ejecución del Centro de Excelencia de Sistemas No Tripulados, CEUS, con los efectos previstos en el apartado 5 del citado artículo 41 de la Ley 1/1994.

### 1.3. ENTIDADES PÚBLICAS PROMOTORAS DE LA ACTUACIÓN

Tanto la Agencia IDEA como el INTA están interesados en el desarrollo de la actuación del PROYECTO CEUS, que consiste en la creación de un centro de carácter científico para ensayos, entrenamiento y desarrollo de sistemas no tripulados (UAS) en el término municipal de Moguer (Huelva), y que estará vinculado funcionalmente a las actuales instalaciones del CEDEA.

El Proyecto Centro de Ensayos de Sistemas no Tripulados (“Unmanned Systems”), denominado “CEUS”, es un proyecto promovido por el INTA –en cooperación con el Ministerio de Empleo y Competitividad- y la Agencia IDEA conforme al convenio colaboración interadministrativo autorizado por acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de noviembre de 2011.

Con fecha de 22 de noviembre de 2011, se firma el “CONVENIO de Colaboración entre el Ministerio de Ciencia Innovación, la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial “Esteban Terradas”, para el desarrollo de un Centro de Ensayos de aviones no tripulados cofinanciado por el FEDER”, con objeto de definir la colaboración entre el MICINN, IDEA y el INTA para la construcción y equipamiento de un centro para ensayos, entrenamiento y montaje de aeronaves no de grandes prestaciones y que requieran para su operación de una pista de despegue/aterrizaje, así como de la adecuación y modernización de las instalaciones e infraestructuras del CEDEA, como centro vehiculador por sus capacidades trayectográficas y operativas necesarias para el CEUS. Todo ello cofinanciado por fondos FEDER, por responder a las necesidades de desarrollo económico de la región y tener capacidad de transformar los resultados de la investigación en productos y servicios de alto valor añadido.

#### INTA

El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial, Esteban Terradas (INTA), con domicilio en Carretera de Ajalvir , km 4,5 , Torrejón de Ardoz, 28850 Madrid) es un organismo público de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 13/1986, de 14 de abril, adscrito al Ministerio de Defensa, y especializado en la investigación y el desarrollo tecnológico aeroespacial, todo ello conforme a lo dispuesto en el artículo 12 del Estatuto del INTA, aprobado por Real Decreto 88/2001, de 2 de febrero, modificado por Real Decreto 343/2010, de 19 de marzo.

El INTA dispone en el término municipal de Moguer (Huelva), del Centro de Experimentación de “El Arenosillo” (en adelante CEDEA), que lleva operando con vehículos aéreos no tripulados, incluyendo su desarrollo, ensayo, seguimiento y control del espacio aéreo desde el año 1990.



## **Agencia IDEA**

La AGENCIA DE INNOVACION Y DESARROLLO DE ANDALUCIA (IDEA), entidad de Derecho Público, con personalidad jurídica y patrimonio propio, creada por la Ley del Parlamento de Andalucía, 3/1987, de 13 de Abril, con domicilio en C/ Torneo nº 26 de Sevilla y C.I.F. número Q-915-0009-, cuya denominación originaria era la de Instituto de Fomento de Andalucía y fue modificada por la actual en virtud de lo establecido en por Disposición final segunda de la Ley 3/2004, de 28 de diciembre.

IDEA es el órgano especializado de la Consejería de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo de la Junta de Andalucía para fomentar la innovación y el desarrollo empresarial, apoyando el proyecto CEUS y cofinanciando a su vez parte del mismo.

La Junta de Andalucía, a través de la Agencia IDEA, patrocina y promueve instituciones de apoyo al sector, como es la Fundación Andaluza para el Desarrollo Aeroespacial-Centro Avanzado de Tecnologías Aeroespaciales (FADA-CATEC) que incluye como una de sus principales líneas estratégicas el impulso a proyectos relacionados con los sistemas autónomos.

### **La cooperación del Ministerio de Economía y Competitividad.**

El Ministerio de Ciencia e Innovación (hoy Ministerio de Economía y Competitividad), por medio del Convenio de Colaboración de 22 de noviembre de 2011, está interesado en el desarrollo de la actuación del Proyecto CEUS, y tal fin coopera con el INTA, y en la financiación del proyecto.

El MICINN, a través de La Dirección General de Transferencia de Tecnología y Desarrollo Empresarial, gestiona fondos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) destinados a financiar actuaciones dirigidas a favorecer el desarrollo regional a través de la investigación (Programa Operativo de I+D+i por y para el beneficio de las empresas – FONDO TECNOLÓGICO, 2007-2013).

El MICINN, a través de la Secretaría General de Innovación, ha desarrollado la Estrategia Estatal de Innovación (e2i) con el objetivo de situar a España en el noveno puesto mundial de la innovación en el año 2015. Entre los programas a través de los que se ejecuta la e2i se encuentra el programa INNVENTA, dirigido a la creación de centros de excelencia en nuestro país, capaces de movilizar importantes fondos de inversión privada y creación de empleo cualificado, programa que se ejecutará mediante la actuación objeto del convenio firmado para la realización del presente proyecto: “Centro de Excelencia de UAS”.

#### 1.4. DOCUMENTACIÓN

El presente documento técnico-jurídico, para la **DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL PROYECTO CEUS**, ACTUACIÓN DE INTERÉS ESTRATÉGICO PARA ANDALUCÍA, conforme al artículo 41 de la LEY 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se integra por el siguiente contenido:

1. **INTRODUCCIÓN.**
2. **MEMORIA INFORMATIVA.**
3. **MEMORIA JUSTIFICATIVA.**
4. **MEMORIA DESCRIPTIVA Y CONDICIONES DEL PROYECTO**
5. **PROPUESTAS DE DETERMINACIONES DE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL PROYECTO CEUS. ALCANCE Y CONDICIONES DE DESARROLLO.**

##### **PLANOS DE INFORMACIÓN**

- I01. Localización y delimitación sobre ortofoto.
- I02. Situación en el planeamiento territorial y urbanístico.
- I03. Topografía (*altimetría, pendientes*).
- I04. Parcelario catastral.
- I05. Red viaria y comunicaciones.
- I06. Infraestructuras de servicios.
- I07. Servidumbres y afecciones.

##### **PLANOS DE LA PROPUESTA**

- P01. Delimitación de implantación y explotación.
- P02. Ordenación básica del ámbito de actuación.
- P03. Urbanización de pistas (*posición no vinculante*)
- P04. Plano de afecciones generadas por el proyecto CEUS.
- P05. Esquemas de redes de Infraestructuras y conexiones con los servicios públicos.
- P06. Condiciones derivadas de la incidencia en el Dominio Público Hidráulico.
- P07. Planos de imagen de las construcciones e instalaciones necesarias (*no vinculante*).

### 1.5. EQUIPO REDACTOR

El presente documento ha sido redactado conjuntamente por los equipos de las consultoras **Territorio y Ciudad S.L.P.** y **Buró4 arquitectos S.L.P.**, dirigidos por:

**Manuel A. González Fustegueras**, arquitecto urbanista.

**Sebastián Olmedo Pérez**, abogado urbanista.

**Ramón Cuevas Rebollo**, arquitecto.

**Jorge Ferral Sevilla**, arquitecto.

**Damián Macías Rodríguez**, geógrafo.

El presente documento se ha redactado bajo la coordinación del Servicio de Gestión de Planes Territoriales, de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Cambio Climático, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

## 2. MEMORIA INFORMATIVA

### 2.1. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DEL PROYECTO

El municipio de Moguer, en la provincia de Huelva, ocupa parte de la comarca agrícola – forestal Tierras Llanas onubense. La geografía municipal de Moguer se discurre desde los predios septentrionales del Condado hasta la costa atlántica, donde Mazagón es el máximo exponente urbano. Es en esta línea de costa donde el INTA se establece en las instalaciones del Centro de Experimentación del Arenosillo al que se accede a través de la carretera A-494 de Matalascañas a Mazagón.

La localización de los terrenos donde se implantará el proyecto CEUS se encuentra asimismo en el término municipal de Moguer, a caballo entre las actuales instalaciones de INTA en el CEDEA (Carretera de Matalascañas-Mazagón) y del núcleo urbano de Moguer, a 15 y 10 km. respectivamente. Entre los referentes territoriales naturales de mayor notoriedad se encuentra el Parque Natural de Doñana que dista bastante, en términos biogeográficos, de la localización del proyecto.

Después de llevar a cabo diferentes estudios de alternativas, se concretó como ámbito de actuación la superficie estrictamente necesaria para el funcionamiento de la actividad, conjugando de este modo todas las incidencias del proyecto con los referentes territoriales. Es además una zona alejada de cualquier núcleo de población y próxima al frente costero en parámetros aeronáuticos cumpliendo asimismo con la inmediata cercanía al centro de apoyo del CEDEA y por tanto a zonas de aeronavegabilidad.

La parcela necesaria para el Proyecto CEUS, presenta una forma irregular de orientación prácticamente norte sur, ocupando una extensión de 75 has, que se desenvuelve en los parajes conocidos como Majadal de la Melillería al sur y Alto de Carrascal-La Grulla al norte pasando por la zona conocida como La Atalaya. Se ajusta al norte, separándose 120 metros aproximadamente del arroyo de La Grulla, evitando de esta forma cualquier incidencia sobre el corredor ecológico propuesto por el Plan Especial de Regadíos de la zona norte de la Corona Forestal de Doñana, aprobado provisionalmente con fecha 31 de julio de 2014.

El área finalmente delimitada, y sobre todo las instalaciones, urbanización y construcciones, se han dispuesto para que tengan la menor incidencia en los tramos de la red hidráulica allí existentes, sin comprometer el propio proyecto.



Localización del ámbito sobre ortofoto

La superficie necesaria de ocupación para el Proyecto CEUS (75 Has), así como su geometría definitiva, ha sido definida a partir del estudio y valoración de los condicionantes técnicos, de funcionamiento y de seguridad, así como de la correcta integración territorial y ambiental. Finalmente en su delimitación se ha tenido presente la no afcción a terrenos en que se hayan producido incendios.

## 2.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS Y AMBIENTALES DEL TERRITORIO

### 2.2.1. Elementos naturales

#### Geología y Geomorfología

La geología del ámbito del proyecto CEUS está ligada a la cuenca del Tinto-Odiel, la cual está constituida por materiales recientes (Neógeno-Cuaternarios). En líneas generales, predominan una serie de formaciones cuaternarias, continentales y marinas, que culminan el relleno de la cuenca sedimentaria terciaria.

Las margas azules con algunas intercalaciones continentales de limos y arenas afloran actualmente en los bordes norte y oeste del ámbito, y sobre el cual se superponen los siguientes materiales de origen sedimentario:

- Limos basales. Material sedimentario de origen marino-continental que datan del Plioceno Medio. Las facies pueden variar desde componentes prácticamente arenosas hasta margosas en las zonas más profundas.
- Arenas basales. Material pliocuaternario formado por arenas silíceas de tono blanquecino rojizo que se superponen sobre los depósitos anteriores. Cubre una extensa superficie.

Esto, unido a su alta permeabilidad, hace que se considere como el verdadero “recipiente” del acuífero Almonte-Marismas.

Materiales recientes:

- Arenas. Se trata de antiguos frentes dunares que se encuentran inactivos, quedando de forma medianamente consolidada y alejada de la costa. Estas arenas datan del Cuaternario Medio y se extienden principalmente por toda la zona sureste del ámbito.
- Material aluvial. Formado principalmente por limos, arenas silíceas, arenas y gravas. Se encuentra asociado a los principales cursos fluviales de la zona como el arroyo de La Rocina, el arroyo de la Dehesa del Estero o el río Tinto.

Los procesos geomorfológicos recientes han sido muy intensos. En el ámbito de estudio se destaca el Dominio marino-continental-Llanura de acumulación o deflación eólica (mantos eólicos y llanuras arenosas), generado por el arrastre de partículas por el viento. Destacan, en

este sentido, las dunas del sector de Doñana, las de Barbate, Bolonia, etc., así como las extensas llanuras eólicas (mantos eólicos) del Condado onubense, las cuales se extienden hacia el interior del continente.

La formación y desarrollo de los suelos del territorio han venido realizándose de manera paralela a la consolidación de los procesos sedimentarios, por lo que se trata, en la casi totalidad de los casos, de suelos muy poco evolucionados cuya edafogénesis ha sido muy simple. La cubierta edáfica está representada por dos tipologías diferentes: arenosa y arcillososalina.

Los suelos arenosos son los predominantes en la práctica totalidad del ámbito. Son suelos pobres en materia orgánica, poco fértiles. Por otro lado se encuentran los arcillosos-salinos, característicos de las zonas de marisma. Son suelos escasamente evolucionados, con elevados contenidos en sales y cuya vocación es la de pastizal.

El CEUS se ubica en la unidad de Arenosoles álbicos, cambisoles húmicos y gleysoles dísticos. Son suelos de textura gruesa (arenosa) hasta una profundidad al menos de 100 cm desde la superficie, o entre 50 y 100 cm. Si existe un horizonte plíntico, petroplíntico o sálico. Tienen menos del 35% (en volumen) de fragmentos de roca dentro de los 100 cm desde la superficie.

Típicos en áreas relativamente planas y bajas de la costa onubense. Los materiales geológicos son sedimentos arenosos del Pleistoceno. Los arenosoles álbicos se encuentran en áreas intercaladas, entre las áreas de planosoles, regosoles y dunas.

La actividad litoral de este encuadre subregional ha permitido el desarrollo de amplias zonas de marismas, asociadas a los estuarios de los ríos Piedras, Tinto y Odiel, y favorecidas por las flechas o barras arenosas que se han depositado en sus desembocaduras. Es una zona próxima a la divisoria de aguas entre la cuenca del río Tinto-Odiel-Piedras y del Guadalquivir, dominada por un espacio relativamente elevado respecto hipsometría comarcal. Los terrenos objeto de actuación ocupan la cuenca vertiente del arroyo de la Grulla, tributario del arroyo del Estero hasta llegar al río Tinto casi en su desembocadura.

Se asienta la parcela sobre la cumbre de la margen izquierda del arroyo de La Grulla planteando una topografía prácticamente llana con pequeñas lomas, el desnivel máximo entre el sur y el norte de 62.00 y 54 metros de cota conforme al mapa topográfico 1/10.000 del Instituto Cartográfico de Andalucía suponiendo una pendiente media de 0,4%.

La hidrografía superficial en el ámbito del proyecto es congregada de escaso recorrido [longitud] por la cercanía entre la cabecera y desembocadura de estos al arroyo de la Grulla. En esta vertiente este-oeste, se puede diferenciar presumiblemente con adscripción de dominio público hidráulico el arroyo nominado El Molinillo por su mayor longitud y cuenca es



acompañado en esta vertiente por otros innominados de escaso recorrido aparentemente de carácter privado.



*Imagen de la topografía y arroyos en el marco territorial del proyecto*

Estos últimos son arroyos innominados de carácter estacional y puntualmente profundos marcados por los tipos de suelos arenosos deleznable muy absorbentes que marcan aún más el impreciso recorrido, llegando en algunos punto a desaparecer formando parte de la escorrentía superficial.

Subyace a la malla fluvial un manto acuífero denominado Condado perteneciente a la Unidad Hidrogeológica 04.14, en la Cuenca Atlántica Andaluza., el acuífero libre representa unos 1.700 km<sup>2</sup> y el confinado unos 1.000 km<sup>2</sup>.

La potencia global de las formaciones permeables varía, en la zona libre, de 15 a 20 m al norte y de 80 a 100 m al sur. Por debajo de las marismas incrementa aún más su potencia llegando a alcanzar valores del orden de 200 m en una gran extensión.



En relación con el movimiento del agua subterránea en el acuífero, hay que indicar que en el acuífero libre se presenta una dirección preferencial del flujo hacia las marismas, salvo en la franja costera en la que parte de esta circulación presenta una dirección hacia el océano, y en el extremo septentrional que es hacia el río Tinto.

### **Vegetación potencial**

En el contexto de estas condiciones biogeográficas y bioclimáticas, la serie de vegetación que caracteriza el ámbito de estudio es la termomediterránea gaditano-onubo-algarviense y mariánico-monchiquense y bética subhúmeda silícicola de *Quercus suber* o alcornoque (*Oleo-Querceto suberis sigmetum*) y, dentro de esta serie, a la faciación gaditano-onubense sobre arenales con *Halimium halimifolium*. Puntualmente en espacios con cierta humedad del suelo aparecen geomegaserias riparias mediterráneas y regadíos.

Esta serie dominante del alcornocal termomediterráneo se desarrolla sobre suelos arenosos, arenolimosos o limosos silíceos, edificados tanto sobre rocas duras como depósitos arenosos profundos, poco o nada cohesionados.

Concretar que el INTA realizó solicitud formal a la Estación Biológica de Doñana para la confirmación de la existencia de **flora amenazada** en el ámbito de afección del Proyecto CEUS, habiendo sido confirmada la existencia mediante informe emitido por dicho departamento de investigación perteneciente al CSIC. En consecuencia se solicita formalmente a la Escuela de Ciencias Agroforestales perteneciente a la Universidad de Huelva, la realización de los trabajos encaminados a la marcación, recolección en época fenológica apropiada, reproducción y cultivo de las plantas afectadas. Si bien la llegada de los meses de abril a julio es favorable para dicho estudio, se hace indicar que no se pretende hacer acción alguna sobre el ámbito afectado hasta después de los meses de verano, lo cual permitirá la realización de los trabajos por parte de la UHU, la emisión del correspondiente informe y la toma de las medidas necesarias y pertinentes sobre la flora relacionada, si ha lugar.

### **2.2.2. Uso y ocupación del suelo. Riesgos naturales y tecnológicos**

La cobertura de vegetación actual ha contribuido desde hace décadas a la explotación para uso forestal del pinar existente. No existe edificación alguna en los terrenos; tan sólo de forma directa se encuentra afectada la línea eléctrica 220kv de dirección oeste-este que secciona el ámbito transversalmente, e indirectamente el dominio viario de la carretera de rango comarcal HV-6231 para el acceso a las instalaciones parte.

**Las formaciones vegetales** que se han inventariado son las siguientes:

#### Forestal Arbolado. Pinar

El pinar de pino piñonero (*Pinus pinea*) es la principal comunidad vegetal presente en el ámbito de estudio. Estas plantaciones de pinar han ido sustituyendo a la vegetación arbórea natural de la zona, que estaba constituida básicamente por alcornoques. Es destacable en este sentido la presencia de esta especie (*Quercus suber*) en un pequeño área situada al norte del ámbito de estudio en el margen izquierda del arroyo de la Grulla y que linda con zonas de cultivos.

El pinar presente en el ámbito de estudio aparece acompañado de especies propias de las comunidades arbustivas de sustitución de los alcornoques como son los espinares de Asparago-Calicotometum villosae o Asparago- Rhamnetum oleoidis, o, en etapas más avanzadas, el monte blanco (*Halimio halimifolii – Stauracanthetum genistoides*) y el monte negro (*Erico scopariae-Ulicetum australis*), dependiendo de la mayor o menor profundidad del nivel freático. Este sotobosque presenta una destacable biodiversidad y grados de cobertura medios (50-20%), las especies que lo componen coinciden con las que se describen posteriormente en la formación forestal arbustiva.

#### Formaciones riparias

La vegetación ripícola en el ámbito de estudio se encuentra muy degradada como consecuencia de la fuerte presión antrópica ejercida sobre los cauces, el descenso del nivel freático y la contaminación de las aguas por muy diversas razones. Sin embargo, en el ámbito de estudio existen tramos del Arroyo la Grulla, Arroyo Molinillo, Arroyo Portachuelo y Don Gil en los que sí está presente una buena representación de la vegetación ripícola. En estos tramos predomina la orla arbustiva de zarzas, Lonicero-Rubetum ulmifolii junto con juncales, carrizales, gramales, herbazales, con algún ejemplar o grupos de ejemplares de su estrato arbóreo tarayales y sauces como ocurre en zona húmeda asociada al Arroyo la Grulla a aproximadamente 0,5 km del ámbito de actuación.

Es el principal valor de la zona junto a la fauna asociada como hábitat. El valor relativo a la escala comarcal se considera relevante por formar parte de un conjunto forestal y piezas de amortiguación de los espacios naturales protegidos. El valor florístico no es excesivamente elevado por la diversidad y composición, no obstante, su vulnerabilidad se estima media-baja debido a la capacidad de adaptación y desarrollo en espacios cercanos.

### **Riesgos naturales y tecnológicos**

A lo largo de los últimos años, en el entorno en que se propone la actuación del Proyecto CEUS, en concreto, la zona noreste y la zona sur ha sufrido algún incendio según el registro de la Consejería de Medio Ambiente entre los años 2004 y 2012. Desde entonces se han llevado a cabo algunas intervenciones de reforestación. No obstante, en la delimitación de los terrenos necesarios para el Proyecto CEUS, se evitan estas zonas incendiadas, quedando libre la intervención de esta afección.

Por otra parte el estado natural de las cuencas vertientes y de las arroyadas, no han provocado en los últimos años episodios de inundabilidad o encharcamiento alguno. No obstante, los usos agrícolas sobre el arroyo de la Grulla están provocando la reducción de sus riberas y por tanto de su sección natural.

A otro nivel, la presencia de línea eléctrica y la accesibilidad a la zona a través de los viales ya mencionados, pueden provocar riesgos tecnológicos inducidos por accidentes de transporte de mercancías peligrosas que pudieran afectar al entorno, hechos que en los últimos años no han ocurrido.

#### **2.2.3. Valores territoriales, naturales y paisajísticos.**

La ponderación de los valores ambientales con carácter general han sido determinantes en la ubicación prevista, de conformidad con el estudio de alternativas, para la implantación del Proyecto CEUS. La integración de los valores territoriales, naturales y paisajísticos ha permitido despejar cualquier incidencia sobre los espacios naturales protegidos (PN de Doñana, Lugares de Interés Comunitario y Zonas ZEPAS), igualmente se han tenido en cuenta valores de biodiversidad, ecología y patrimonio natural atendiendo entre otros aspectos a la no incidencia sobre las áreas de tránsito-movimiento del lince.

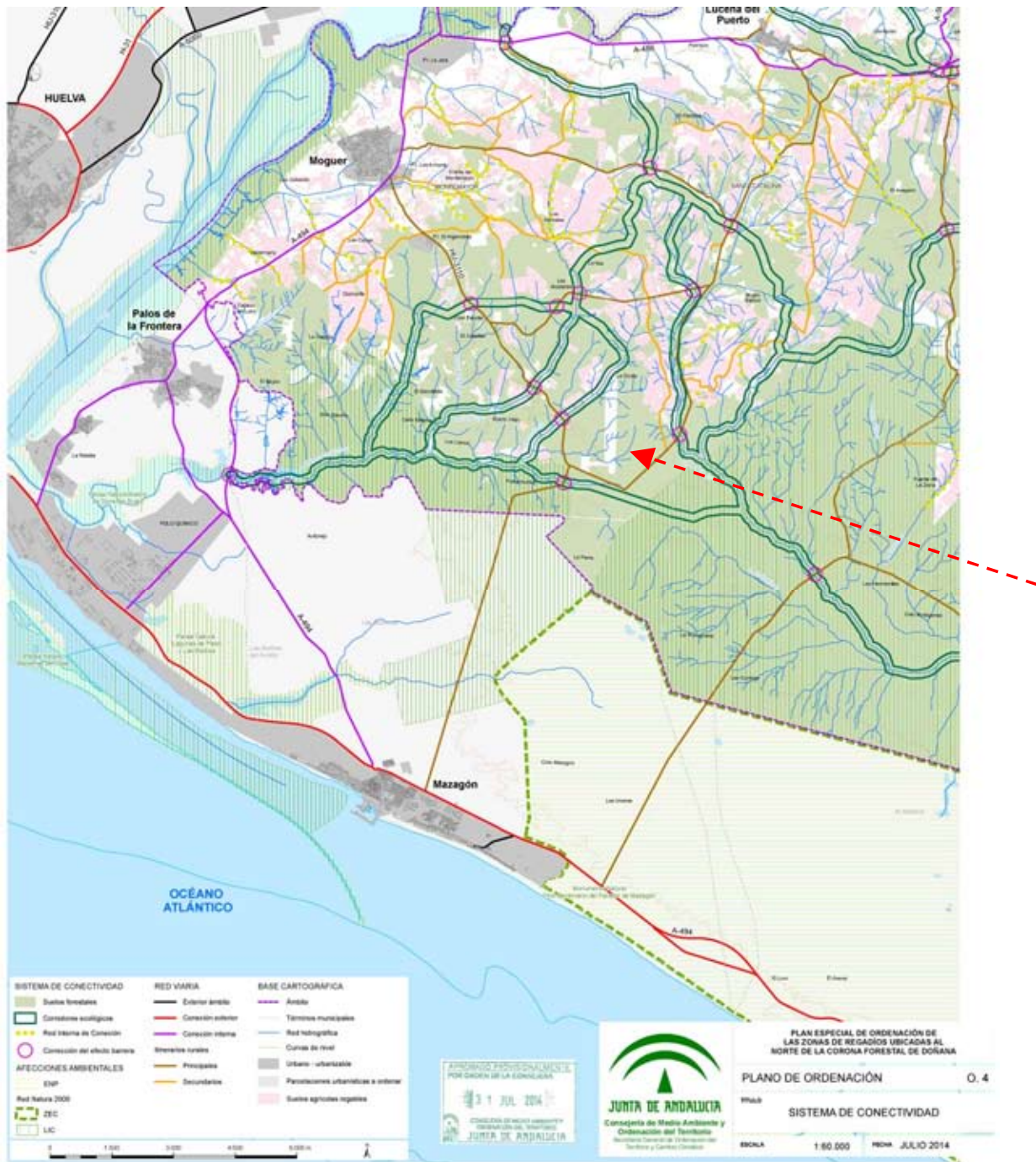
A nivel comarcal se sitúa a más de 20 km en dirección SE respecto al área de la actuación el Parque Nacional de Doñana, uno de los espacios protegidos más importantes del territorio andaluz y la mayor reserva ecológica de Europa. La antigua zona de amortiguación hoy Parque Natural de Doñana se encuentra a 3km dirección sur.

Los terrenos afectados por el CEUS no están, sin embargo, incluidos en ningún espacio natural protegido, pero en consideración a su original carácter de monte público, era un espacio de uso forestal, por lo que se incluía en la citada zona A del POTAD. Después de la resolución del expediente de prevalencia de usos, las parcelas catastrales 60 y 73 del polígono 32, han sido desafectadas al declararse la prevalencia del uso científico sobre el forestal.

Asimismo, el POTAD contempla al sur, este y oeste del ámbito de actuación un Itinerario Paisajístico Moguer – Mazagón. La propuesta de la red de itinerarios prevista por el POTAD queda inserta en el objetivo global de valorizar los espacios forestales, fluviales y litorales con potencial de uso recreativo, con la intención de permeabilizar el espacio de Doñana, ofreciendo oportunidades para su uso y disfrute.

El propio plan indica que para el diseño de la red se ha de tomar como criterio la permeabilidad de los espacios interesantes del ámbito de Doñana, sin ser una propuesta exclusiva, admitiendo la existencia de otros itinerarios actuales y futuros. Esta vereda, no obstante, no queda afectada por el CEUS en la ubicación finalmente seleccionada.

El Plan Especial de Ordenación de Regadíos de la corona norte forestal de Doñana, en tramitación y pendiente de aprobación, es otro de los elementos destacables en el ámbito. Establece corredores ecológicos de conectividad para la fauna y distribución de la flora en base a la malla hídrica superficial de los arroyos que cumplen una función conectora. Este es el caso del arroyo de la Grulla, espacio no afectado por las determinaciones del proyecto CEUS, lo que permitirá mantener su función de corredor propuesto en dicho Plan Especial.



00065321

### 2.3. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA Y AFECCIONES DERIVADAS DE LA LEGISLACIÓN SECTORIAL EN EL ÁMBITO TERRITORIAL Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.

#### 2.3.1. La incidencia de la legislación forestal en la viabilidad de la actuación una vez acontecida la declaración de Prevalencia de uso científico-tecnológico frente al forestal.

Los terrenos donde se pretende implantar las instalaciones del Proyecto CEUS tuvieron la consideración legal de Monte Público, estando incluidos en el Catálogo Andaluz de Montes Públicos con la matrícula –Grupos Ordenados de Moguer HU-50001-AY-, y con el uso asigno de “forestal”.

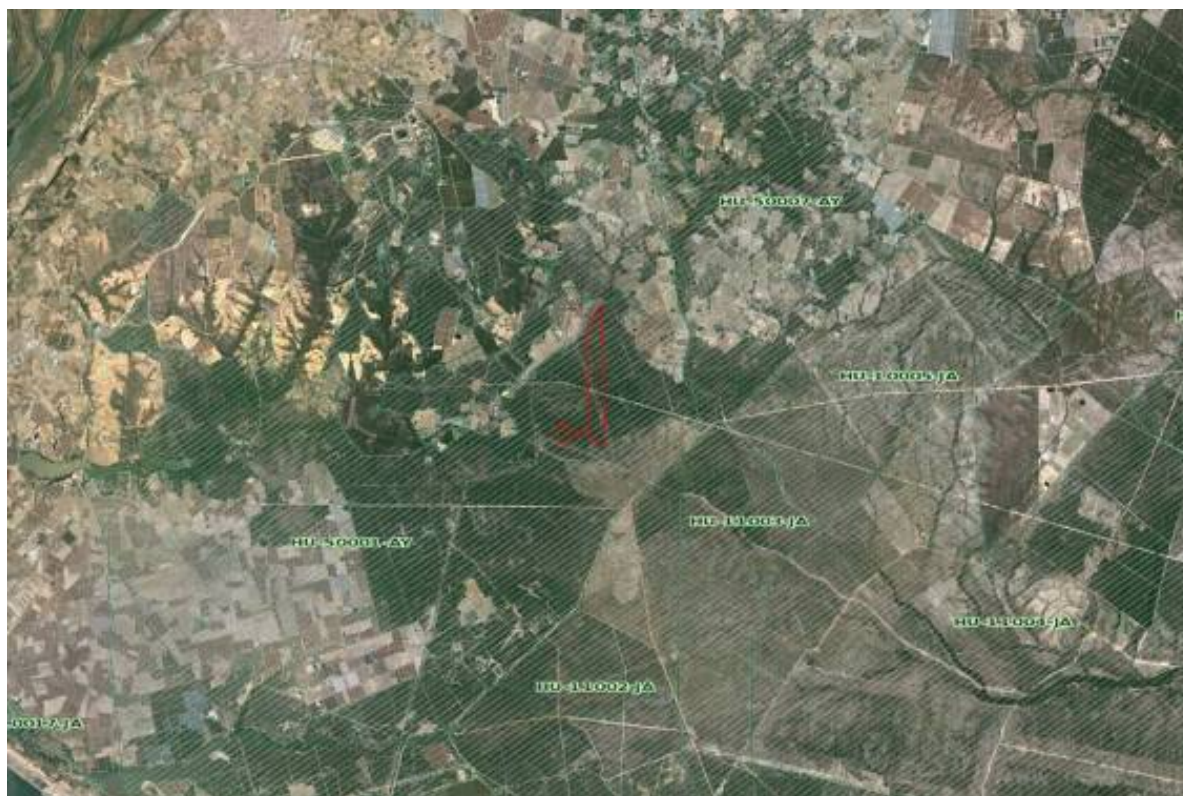
Sobre la base de lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley Forestal de Andalucía y en el artículo 16.5 de la Ley de Montes, se adopta el **acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013** (publicado en el BOJA de 23 de noviembre) “por el que se determina **la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal del Proyecto CEUS**, promovido por el INTA (Ministerio de Defensa), y consecuente descatalogación de los terrenos afectados, sitos en el monte público «Grupo Ordenados de Moguer», código HU-50001-AY, CUP números 18, 19, 20, 21 y 22, del término municipal de Moguer (Huelva) y de titularidad del Ayuntamiento”.

En concreto, el Consejo de Gobierno, acuerda en el apartado primero “declarar la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el interés del uso forestal con motivo del Proyecto CEUS (...). Y en su apartado segundo acuerda “desafectar la parcela de la actuación con una superficie de 75 ha perteneciente al monte público «Grupo Ordenados de Moguer», con exclusión del Catálogo de Utilidad Pública, de modo que deja de integrar el dominio público forestal”.

Tras este acuerdo del Consejo de Gobierno, los terrenos en los que se pretende desarrollar la actuación de Proyecto CEUS han pasado, pues, a tener la consideración de bienes patrimoniales, e interesa analizar cuáles son las actuales implicaciones que en los mismos surgen de la normativa forestal en la actualidad una vez acontecida la declaración de prevalencia.

En efecto, la Ley 43/2003 de Montes considera terrenos forestales al margen de los montes públicos (de titularidad y dominio público), los montes patrimoniales (de titularidad pública que no son demaniales) y los montes privados (diferenciando en ellos, los montes protectores).



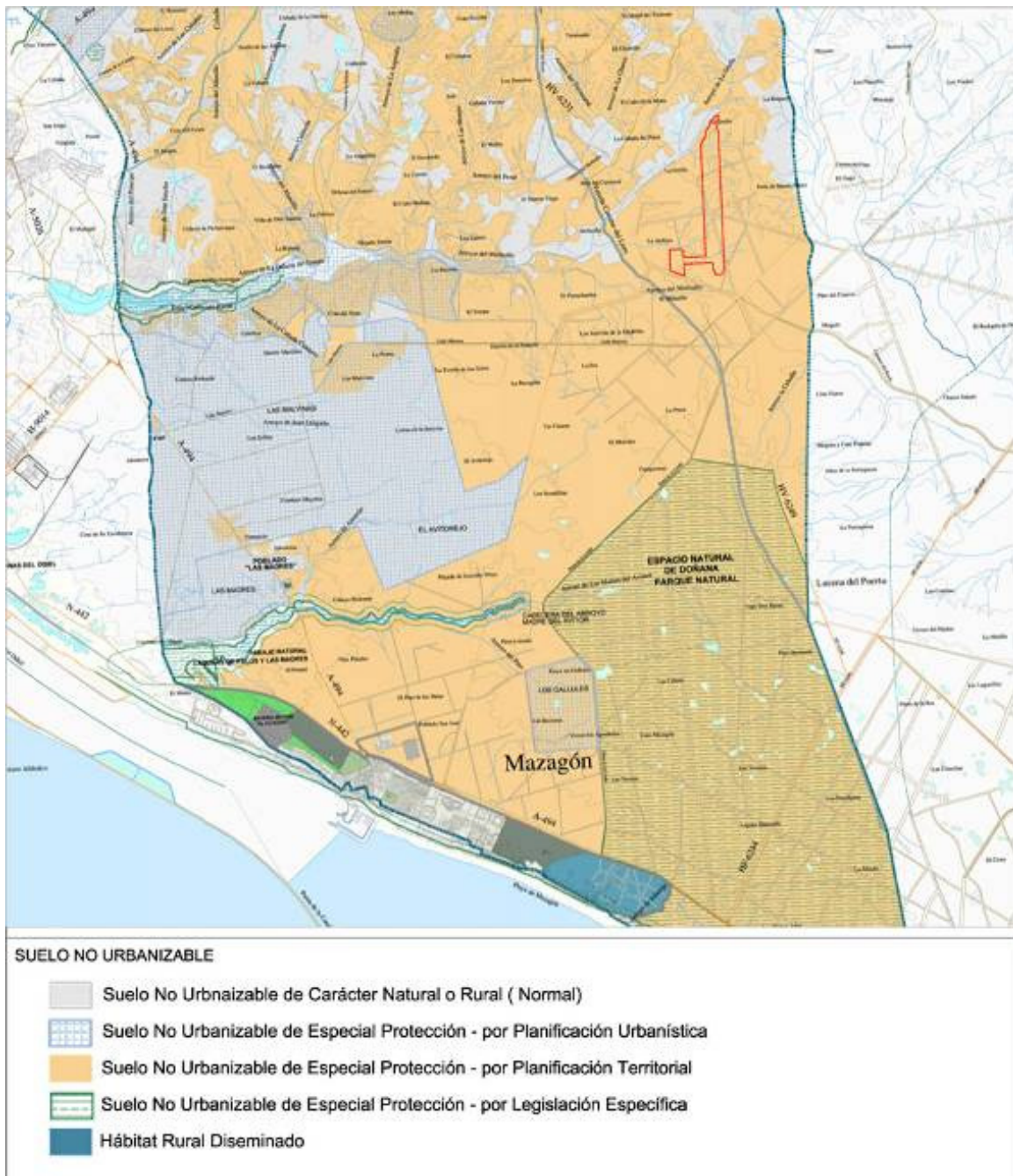


*Montes Públicos en el marco territorial del proyecto CEUS*

Por tanto, puede entenderse que los terrenos en que se pretende implantar el Proyecto CEUS tienen en la actualidad la consideración de monte patrimonial, pero sin calificación de monte protector. Y los montes patrimoniales no cuentan con ninguna especialidad en su régimen jurídico diferenciadora de la regulación de los montes privados no protectores, salvo en materia de prescripción adquisitiva prevista en el artículo 19 de la Ley 43/2003 (pero ésta especialidad no es una limitación de uso, que impida la implantación del Proyecto CEUS).

No obstante, no se olvida que el artículo 39 de la Ley de Montes, dispone que los instrumentos de planeamiento urbanístico “cuando afecten a la calificación de terrenos forestales”, requerirán informe de la Administración Forestal competente, siendo ese informe vinculante, si se trata de montes catalogados o protectores.

Pero debe recordarse que incluso, en estos casos, cuando el informe es negativo, puede el órgano sustantivo competente en materia de urbanismo, elevar la discrepancia que será resuelta por el máximo órgano competente autonómico tanto en materia forestal como urbanístico; órgano que en Andalucía, es el Consejo de Gobierno.



*Clasificación y Categoría de suelo en la Adaptación Parcial de las NNSS a LOUA*

De igual forma, el artículo 40.1 de la Ley de Montes dispone que “el cambio del uso forestal de un monte cuando no venga motivado por razones de interés general, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 18.4 y de la normativa ambiental aplicable, tendrá carácter excepcional y requerirá informe favorable del órgano forestal competente, y en su caso, del titular del monte”.

Pero dichos informes favorables deben entenderse en el presente caso -del Proyecto CEUS- ya emitidos en ese sentido. En efecto, cuando se trata de actuaciones tramitadas de conformidad



con el artículo 16.5 de la Ley de Montes (desafectación-descatalogación de un monte público) por declaración de prevalencia de otro uso de interés general, dicha declaración hace innecesaria el informe al que alude el artículo 39 o el art. 40.1 de la Ley de Montes, porque dicho cambio de uso ya se ha estimado y considerado admisible en el propio acuerdo de declaración de prevalencia, de modo que el uso forestal decae a favor del uso de interés general prevalente. Es una conclusión lógica, deriva del principio general de celeridad y eficacia en la actuación administrativa. Y además esa declaración de prevalencia la produce el máximo órgano forestal competente en la Comunidad Autónoma para resolver cualquier discrepancias en materia de cambio de uso que afecten a los terrenos forestales (artículo 17.e de la Ley Forestal de Andalucía), el Consejo de Gobierno, que en el presente caso ha constatando la prevalencia del uso del interés público sobre el interés forestal.

No resulta de aplicación, en el presente caso, la exigencia de informe a la que alude el artículo 8.2 de La Ley Forestal de Andalucía que hace referencia al cambio de clasificación urbanística de terrenos forestales, porque en este caso se mantiene su clasificación actual de suelo no urbanizable.

Por tanto, a la vista de esta regulación estatal y autonómica en materia forestal, puede concluirse:

Primero. Los efectos jurídicos de la declaración de prevalencia adoptada por el Consejo de Gobierno tienen un triple alcance:

- 1ª) La exclusión de los terrenos del Catálogo de Montes de Utilidad Pública.
- 2ª) La desafectación demanial de los terrenos, que pasan a tener la consideración de bienes patrimoniales de la Administración, y.
- 3ª) La autorización para la sustitución del uso forestal de los terrenos por su afectación al uso declarado de interés público prevalente.

Segundo. En la actualidad los terrenos en que se pretende instalar el Proyecto CEUS, una vez perdida su condición de dominio público (y monte del Catálogo) y no siendo montes privados protectores, no cuentan con limitación derivada de la legislación forestal que establezca un régimen protección específico en su conjunto que prohíba o limite la implantación del proyecto, por lo que no existen impedimentos para la Declaración de Interés Autonómico, sin perjuicio de respetar las reservas derivadas de la prohibición del artículo 50 de la Ley de Montes sobre áreas incendiadas.

El artículo 50 de la Ley de Montes (tras la reforma incorporada por la Ley 10/2006) dispuso en su apartado 1 que *“Las comunidades autónomas deberán garantizar las condiciones para la restauración de los terrenos forestales incendiados, y queda prohibido:*

- a) El cambio de uso forestal al menos durante 30 años.*
- b) Toda actividad incompatible con la regeneración de la cubierta vegetal, durante el periodo que determine la legislación autonómica”.*

**Pues bien, a fin de respetar la regulación del artículo 50 de la Ley de Montes, en la delimitación de terrenos de la actuación del Proyecto CEUS objeto del presente expediente de Declaración de Interés Autonómico, se han excluido aquellos ámbitos del entorno en los que se ha constatado -por la Administración Ambiental competente- que han sufrido las secuelas de algún incendio, y que mantienen así sus usos forestales.**

### **2.3.2. Incidencia de la proximidad al ámbito de espacios protegidos.**

#### **A. El alcance del Plan de Ordenación de Recursos Naturales de Doñana:**

El PORN de PN de Doñana se aprueba por Decreto 97/2005, de 11 de abril, por el que se establece la ordenación del Parque Nacional y Parque Natural de Doñana (Boja nº 105, de 1 de junio).

Este es el instrumento específico para la delimitación, tipificación, integración en red y determinación de su relación con el resto del territorio, de los sistemas que integran el patrimonio y los recursos naturales de un determinado ámbito espacial, con independencia de otros instrumentos que pueda establecer la legislación autonómica.

El planeamiento urbanístico y los instrumentos de ordenación territorial deben adaptarse a la regulación específica establecida en los PORN y sus PRUG, por exigirlo los artículos 18.2 y 30.6 de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.

Asimismo, los PORN son determinantes respecto de cualesquiera otras actuaciones, planes o programas sectoriales, sin perjuicio de lo que disponga al respecto la legislación autonómica. Las actuaciones, planes o programas sectoriales sólo pueden contradecir o no acoger el contenido de los PORN por razones imperiosas de interés público de primer orden, en cuyo caso la decisión deberá motivarse y hacerse pública.

El área en que se pretende implantar el Proyecto CEUS está fuera del ámbito del Parque Natural de Doñana, por lo que las determinaciones del PORN no tienen eficacia jurídica directa

para los terrenos localizados en el exterior de su ámbito, y sin que exista la delimitación de una zona de cautela en su entorno.

La delimitación del Parque Natural de Doñana tiene su origen en una delimitación de cautela y protección del entorno del Parque Nacional de Doñana, pasando posteriormente esa zona de cautela denominarse pre-parque, y finalmente a tener la condición jurídica de Parque Natural.

En consecuencia, el Proyecto CEUS, se localiza en terrenos exteriores al Parque Natural (y al Parque Nacional). No obstante, la relativa cercanía de los terrenos con el Parque Natural de Doñana obliga a tener una aptitud de precaución con la toma de decisiones de planificación.

B. Los espacios naturales protegidos en el entorno.

Desde el punto de vista ambiental es preciso analizar las repercusiones que en el ámbito del Proyecto CEUS tienen los espacios de relevancia ambiental localizados en su entorno.

En efecto, en el entorno del ámbito inciden con distinto grado de afección desde la normativa internacional hasta la autonómica, que bien por motivos de proximidad y/o colindancia es necesario tener presente.

Normativa Internacional:

- Patrimonio Natural. El parque nacional de fue declarado Bien Natural Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1994 según la Convención sobre la protección del patrimonio mundial cultural y natural París, 1972.
- Reservas de la Biosfera. Este programa nació en 1970, promovido por la UNESCO, con el fin de conjugar la conservación de la naturaleza con el desarrollo socioeconómico de las poblaciones que se incluyen en estos espacios. En la zona de estudio la Reserva de la Biosfera más próxima es Doñana espacio inscrito como Reserva de la Biosfera desde noviembre del 1980, con una superficie de 77.260 has. incorporando a esta figura la superficie del Parque Nacional declarado en 1969 y sus zonas de protección, fruto de la ampliación de 1978. En 1989, la Junta de Andalucía declara, a su vez, el Parque Natural Doñana, con parte de su superficie dentro de la Reserva de la Biosfera.

Uno de los ámbitos iniciales de los estudios previos de alternativas de implantación limitaba en su vértice sur con la delimitación de este espacio; pero esta ubicación se descartó.

- Humedales Ramsar. Los sitios Ramsar son humedales que cumplen alguno de los Criterios de Importancia Internacional que han sido desarrollados por el Convenio de Ramsar.

España ratificó el Convenio de Ramsar en 1982, fecha en la que se incluye Doñana en la Lista de Humedales de Importancia Internacional. Los humedales de importancia internacional (Sitios RAMSAR) más cercanos al ámbito de estudio son:

- Doñana. Incluido en el listado Ramsar en 1982 con la misma superficie que el anteriormente declarado parque nacional posteriormente, en el año 2005, se incluyó la superficie correspondiente al parque natural. La marisma de Doñana es lugar de paso, cría e invernada para miles de aves europeas y africanas, lo que la convierte en un ecosistema de altísimo valor ecológico.
- Lagunas de Palos y las Madres. Este espacio se sitúa aproximadamente a 5 kilómetros en dirección suroeste del ámbito de estudio.

#### Áreas protegidas Red Natura 2000:

Los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) más cercanos al ámbito, se describen a continuación de la misma, sin que estos afecten directamente:

- Doñana (ES0000024). Es el área con mayor diversidad y abundancia de especies de aves de toda la geografía española.
- Doñana norte y oeste (ES6150009). Muy importante para lince ibérico (*Lynx pardinus*). Importante para el hábitat 91B0 de la Directiva 92/43/CEE.
- Dehesa del Estero y Montes de Moguer (ES6150012). Imprescindible para el hábitat 2150 de la Directiva 92/43/CEE. Presencia de lince (*Lynx pardinus*). Constituye un nexo de unión entre los espacios protegidos Estero Domingo Rubio, Lagunas de Palos y Parque Natural de Doñana, englobando áreas forestales muy valiosas y evitando los cultivos de fresas. Ecosistema muy diverso con elevado grado de conservación y diversidad de especies, en que alternan pinar bastante desarrollado con matorral noble y bosque de ribera, con gran densidad de presas potenciales para el lince.
- Lagunas de Palos y las Madres (ES6150004). Este espacio se sitúa a aproximadamente 5 kilómetros en dirección suroeste del ámbito de estudio.
- Estuario río Tinto (ES6150029). Muy alejado del ámbito de estudio, ya que su extremo más meridional se encuentra a más de 7 kilómetros en dirección suroeste.
- En cuanto a las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPAs) la más próxima, declarada igualmente LIC, es Doñana (ES0000024).

Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía:

- Parque Nacional Doñana. Se ubica en las provincias de Huelva y Sevilla y fue declarado como tal en 1969 con 54.251 hectáreas de extensión. Este espacio cuenta con un PRUG aprobado por el Decreto 48/2004. El Parque Nacional Doñana está integrado en la Red de Parques Nacionales y, desde el 1 de julio de 2006, la gestión corresponde en exclusiva a la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Parque Natural Doñana. Este espacio cuenta con un PORN y PRUG establecidos por el Decreto 97/2005. Se trata de un espacio en el que se incluyen masas forestales de pinos, marismas, más o menos transformadas, y tramos de brazos y caños del río Guadalquivir que antiguamente inundaban la marisma. La planificación de este espacio también se encuentra regulada por el Plan de Desarrollo Sostenible de Doñana aprobado por el Decreto 313/2010 de 22 de junio.
- Paraje Natural Lagunas de Palos y las Madres. Las lagunas Primera de Palos, Jara y Mujer forman, junto con la laguna de las Madres, el Paraje Natural de las Lagunas de Palos y las Madres.

Inventario de Humedales de Andalucía:

En las cercanías al ámbito del Proyecto se encuentran los siguientes espacios dentro del Inventario de Humedales de Andalucía:

Las lagunas Primera de Palos, Laguna de la Jara, Laguna de la Mujer y Laguna de las Madres, todos ellos en el interior del Paraje Natural Lagunas de Palos y Las Madres.

Las lagunas de Albario, Turberas de Ribatehilos, La Rocina, lagunas peridunares de Doñana, Corrales de sistema de dunas móviles de Doñana, Navazos y Llanos de las marismillas, Lana de inundación del partido, Lagunas de coto del rey, Marisma de Doñana, todos ellos en el interior del Parque Natural de Doñana.

Otros Espacios de Interés (IBAs).

Áreas de Importancia para las Aves (IBAs). Estas áreas catalogadas por la organización SEO/Birdlife carecen de protección legal efectiva no obstante gozan de reconocimiento a escala internacional como zonas de importancia para la conservación de la avifauna.

El ámbito analizado de ubicación del CEUS se encuentra fuera pero próximo en su límite oriental al Área de Importancia para las Aves "Marismas del Guadalquivir" IBA (nº259). Se trata

de uno de los humedales más extensos de España, de 230.000 hectáreas, de importancia para la cría, la invernada y el paso de gran variedad y cantidad de aves. Por su parte, el IBA Marismas del Tinto y el Odiel y Lagunas Costeras de Huelva se extiende al oeste del área de actuación fuera de sus límites.

### **2.3.3. Incidencia de otras legislaciones sectoriales.**

La delimitación del ámbito de la actuación de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, no afectan a ninguna Vía Pecuaria ni atraviesan ninguna vía rodada.

El ámbito delimitado para la actuación del Proyecto CEUS tampoco afecta al pasillo energético de las redes básicas de gaseoductos y oleoductos existentes en su entorno.

A efectos de infraestructuras, cabe destacar la afección a la línea eléctrica de A.T. Torrearenillas-Rocío, si bien es una afectación subsanable prevista en su propia legislación sectorial, al incorporar el programa de la actuación del Proyecto CEUS su solución sin interferir en el servicio.

El acceso a la parcela donde se pretende ubicar el ámbito se realiza a través de un camino forestal que conecta con la carretera asfaltada HU3110.

Esta carretera, conforme a la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, tiene la categoría de red de especial interés provincial (de titularidad de la Diputación), y se corresponde con la red secundaria (integrada tanto por la red comarcal como local). Es una vía con carácter convencional (no es de gran capacidad, dado que no es ni autopista ni autovía ni vía rápida).

## **2.4. CONDICIONES DERIVADAS DE LAS DETERMINACIONES VIGENTES DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA**

### **2.4.1. Las determinaciones de la ordenación urbanística municipal en el ámbito de la actuación. Su alcance e incidencia en la viabilidad del Proyecto CEUS**

Los terrenos en los que se pretende la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS no se encontraban calificados por las NNSS de 1992 como suelo no urbanizable de especial protección. Ni tan siquiera se incorporan dentro de la categoría de especial protección por decisión del propio documento de las Normas Subsidiarias, que establecía en su sub-sección primera una especial protección derivada de sus usos, entre los que se encontraba una especial protección forestal.

En conclusión, los terrenos en que se pretende localizar la actuación del Proyecto CEUS estaban calificados por las NNSS de Moguer de 1992 como Suelo No Urbanizable Normal o Común, y por ello, no le sería de aplicación lo dispuesto en el artículo 557 de su normativa.

Posteriormente, en consideración a su carácter original de monte público, los terrenos se incluyeron por el POTAD aprobado por Decreto 341/2003, de 9 de diciembre, en la zona A, (de Protección de Recursos Naturales). El artículo 45 de la Normativa del POTAD en la Zona A establece el mandato a los planes generales que estos terrenos se califiquen de suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial.

En consecuencia, y de conformidad con las previsiones del art.4.3 del Decreto 11/2008, la Adaptación Parcial de las NNSS de Moguer a la LOUA aprobada el día 30 de diciembre de 2010, procede a adscribir a los terrenos a la categoría de suelo no urbanizable de especial protección por planificación territorial, y en este caso, recoge directamente las delimitaciones vigentes de la Zona A del POTAD.

Quiere ello decir que la categoría reconocida por la Adaptación Parcial de las NNSS (30 de diciembre de 2010) fue consecuencia del efecto sobrevenido después de la aprobación en 1992 de las NNSS de Moguer de la entrada en vigor del POTAD., quedando integrados los terrenos del ámbito territorial del Proyecto CEUS en Zona A – Espacios Naturales Protegidos, tal y como recoge el plano de ordenación de la Adaptación Parcial 02.A, perteneciente a “Ámbitos de protección-SNU-EP por planificación territorial”, regulándose su régimen en el artículo 14 de la normativa urbanística de dicho documento.

Ha de precisarse que el ámbito territorial en que pretende implantarse el Proyecto CEUS no pertenece a ningún ámbito declarado por la legislación específica (la ambiental) como espacio

natural. No obstante, la Adaptación Parcial del PGOU de Moguer, incorpora en la Zona A (suelo no urbanizable de especial protección) tanto los espacios naturales protegidos declarados por la legislación específica (la ambiental) como los terrenos que teniendo la consideración de monte público se adscriben por el POTAD a la Zona A (del Plan Subregional).

En la Zona A del SNU, el documento de la Adaptación Parcial a la LOUA del planeamiento general de Moguer, prohíbe las actuaciones de interés público al asumir la normativa de usos establecida por el POTAD para la Zona A del Plan Subregional (y que más adelante se analizará).

Ha de ponerse de relieve que tras el acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013 por la que se determina la prevalencia del uso científico-tecnológico del Proyecto CEUS, y acontece la desafectación del dominio público forestal (y la autorización para el cambio del uso forestal), es lo cierto que la categoría de suelo no urbanizable de especial protección establecida por el planeamiento general vigente (la Adaptación Parcial de las NNSS) para los terrenos carecería de soporte derivado de la legislación en la medida que ni es un espacio natural ni la legislación específica (la forestal) reclama su especial protección.

De igual forma cabe adelantar que con los efectos jurídicos que se derivan de la Declaración de Interés Autonómico, los terrenos (en que pretende implantarse el Proyecto CEUS), volverán a recuperar la categoría de suelo no urbanizable que se les otorgó en las NNSS de Planeamiento Municipal, volviendo así a recuperar el modelo urbanístico original su integridad en este punto de la categorización del suelo no urbanizable

#### **2.4.2. Incidencia de las determinaciones vigentes de la planificación territorial en la viabilidad de la actuación.**

El Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana (POTAD) ha sido aprobado por Decreto 341/2003, de 9 de diciembre, que deroga y sustituye al Plan Director Territorial de Coordinación de Doñana y su Entorno.

Su ámbito territorial comprende íntegramente los términos de 13 municipios de las provincias de Huelva y Sevilla, entre los cuales se encuentra Moguer.

El POTAD propone un modelo territorial dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:

- a) Proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural, y reducir los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población, actividades y recursos.



- b) Favorecer una mejor articulación del ámbito para contribuir al desarrollo de las funciones económicas y territoriales.
- c) Ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas.

El POTAD, en lo que se refiere a la ordenación territorial de su ámbito subregional, identifica tres zonas básicas para la determinación de los usos: Zonas A, B y C, zonificación que se consagra en el Plano de Usos del propio plan.

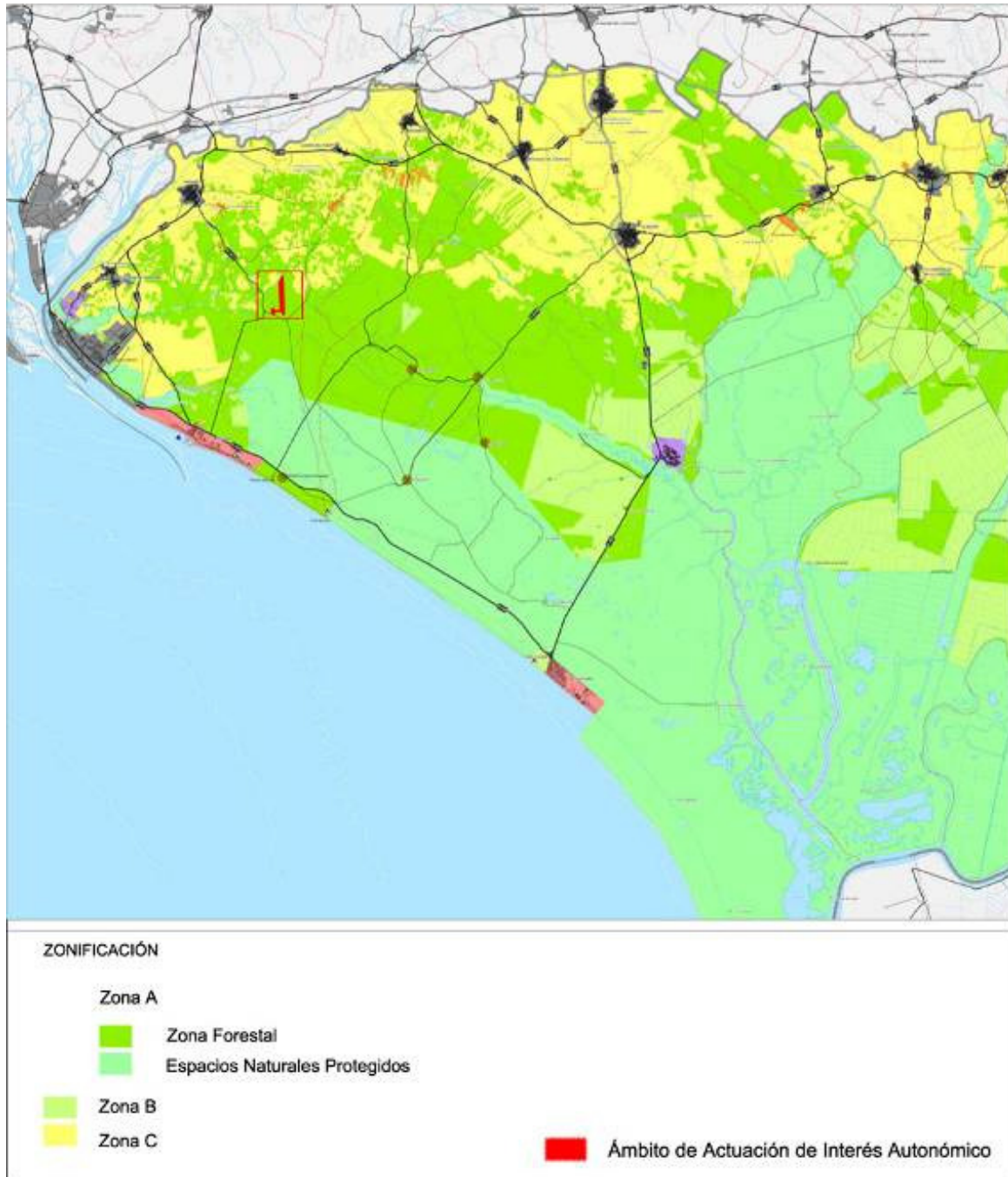
Según el artículo 44 apartado 1 de la Normativa del POTAD, que tiene carácter de norma en la Zona A “se incluyen los espacios naturales, los demás espacios de uso forestal y las zonas de dominio público hidráulico y marítimo-terrestre”.

Los terrenos en que se pretenden localizar las instalaciones del Proyecto CEUS no están incluidos en ningún espacio natural, pero en consideración a su carácter original de monte público, se identifica como un espacio de uso forestal, por lo que se incluye en la citada zona A.

En la Zona B (zona de limitaciones específicas a las transformaciones de uso) el POTAD incluye los terrenos destinados a usos agrícolas localizados en los espacios intersticiales de la zona A.

Finalmente, la Zona C (zona de limitaciones generales a las transformaciones de uso), se corresponde con el resto del ámbito (es decir, las no incluidas en zona A o zona B). Por ello, en esta Zona C se regulan los usos productivos y las transformaciones de usos.

En la Zona C (artículo 47 del POTAD, no se prohíben las actuaciones de interés públicos, por contar sólo con las limitaciones definidas con carácter general por la legislación urbanística en los suelos no urbanizables. Y de conformidad con el art.52.1.C de la LOUA, en el suelo no urbanizable perteneciente a la categoría de natural o rural (que son los ámbitos del suelo no urbanizable adscritos a la Zona C), las actuaciones de interés público se admiten de manera ordinaria, salvo que el planeamiento general las prohíba de manera expresa.



*Usos del Suelo. Plan de Ordenación Territorial del Ambito de Doñana*

La propia normativa del POTAD prevé la posibilidad de modificaciones en la delimitación o adscripción de terrenos a las zonas. Así en su artículo 48, y con el carácter de norma, se prevé por el POTAD: en primer lugar que las áreas que sean incorporadas (se entiende que con posterioridad a su entrada en vigor) a los Espacios Naturales Protegidos o calificadas como Lugares de Interés Comunitario pasarán a formar parte de la Zona A. En segundo lugar, que las

áreas no incluidas como Zona A (se entiende que localizadas en la Zona C) que se transformen a uso forestal, pasarán a formar parte de la Zona A. Y por último, en su apartado 3, que las *“áreas integrantes de la Zona A colindantes con Zona C que sean desafectadas por la Administración competente como zonas forestales, podrán pasar a la consideración de Zona C”*.

El hecho de que la propia normativa del POTAD contemple la posibilidad de modificaciones en la delimitación de las zonas, significa que el propio Plan Subregional admite esas alteraciones, e incluso, que las reclame como necesarias, por lo que en ningún caso puede entenderse que esos ajustes puntuales en la zonificación supongan alteración del modelo territorial adoptado por el Plan Subregional.

La finalidad de la norma (artículo 48 del POTAD) es que los cambios que acontezcan después de su entrada en vigor que deriven de declaraciones jurídicas ambientales tengan unos efectos jurídicos en materia de planificación territorial sobre la adscripción de los terrenos a las zonificaciones territoriales.

Es lógica esta previsión de correspondencia por parte del POTAD con esas decisiones ambientales y forestales: si la razón fundamental de la adscripción original de unos terrenos a la Zona A es su pertenencia a un ámbito declarado espacio natural (por la legislación ambiental) o bien, su calificación jurídica de monte público (establecida conforme a la legislación forestal); es lógico que el Plan Subregional pretenda conservar esa congruencia con las decisiones administrativas de los órganos competentes ambientales que además tienen trascendencia jurídica a nivel territorial y urbanística, en orden a la consideración de protección de los terrenos. Así los terrenos que siendo calificados originariamente como Zona C por no estar incluidos en espacios naturales ni tener la consideración de montes públicos, resulten por decisión administrativas incluidos en espacios naturales o afectados al dominio público forestal, deben pasar a tener la consideración de adscritos a Zona A, y de igual modo, acontecerá en la situación inversa, cuando estando incluidos en Zona A pierdan la condición jurídica de espacio natural o monte público.

Ahora bien, no clarifica la regulación del POTAD si estas alteraciones tienen efectos jurídicos inmediatos (esto es, desde el momento en que acontezca el cambio de su naturaleza jurídica que implica la desafectación del dominio público), o por el contrario, precisan de un procedimiento ordinario de ajuste o modificación del Plan Subregional que lo adapte para que pueda operar eficazmente el cambio de zonificación territorial.

En cambio, el supuesto último del art.48 de la normativa del POTAD relativo al cambio de la categoría A para pasar a C (como consecuencia de la desafectación por la Administración competente de zonas forestales), se configura en su redacción como una posibilidad (y no un

efecto inmediato) al exigir el requisito añadido, relativo a la colindancia a otras zonas C). En última instancia puede interpretarse que el POTAD no pretende asumir de manera inmediata en su zonificación territorial todos los cambios sobrevenidos de pérdida de la condición del dominio público forestal, sino sólo aquellos que sean coherentes con su modelo.

De otra parte, en lo concerniente a la ordenación del POTAD, hay que indicar que uno de sus elementos más significativos es la identificación de dos grandes zonas relacionadas con el recurso hídrico, y que se refleja el Plano 03 de Recursos y Riesgos del POTAD que diferencia entre la zona I y II. La primera vinculada directamente a los sistemas hídricos y ecológicos de Doñana, en el que la captación de recursos incide o puede incidir directamente sobre el mantenimiento de los ecosistemas. En la segunda, Zona II donde se ubica el CEUS, se establecen restricciones en el uso de los recursos agua con el objeto de evitar desequilibrios en el sistema acuífero.

Finalmente, hay que indicar que el POTAD pretende potenciar el valor territorial y ambiental de los cauces y riberas de los ríos y arroyos del ámbito. Así el sistema fluvial se constituye en uno de los elementos básico para la articulación del territorio del área de influencia inmediata de los Espacios Naturales Protegidos de Doñana, al tiempo es que un medio para la preservación de los recursos naturales y el desarrollo sostenible de los municipios que integran este ámbito.

En desarrollo de esta previsión del POTAD se viene tramitando el Plan Especial de Ordenación de las zonas de regadíos ubicadas al norte de la Corona Forestal de Doñana, que fue aprobado inicialmente y sometido al trámite de información pública (Orden de 23 de febrero de 2011-BOJA nº 53, de 16/03/2011), estando actualmente pendiente de aprobación provisional.

En la memoria y normativa del Plan Especial, se concretan los elementos de articulación en base al sistema fluvial básico que cumple ciertas características en cuanto a su capacidad de enlace, cantidad y calidad de la vegetación riparia, etc., En este Plan Especial se identifican una serie de corredores fluviales, que deben tenerse presente en la viabilidad de la actuación del Proyecto CEUS. La integración del Proyecto CEUS en este aspecto se analiza en el apartado 3.5 de la Memoria Justificativa.

**2.5. ANÁLISIS Y CARACTERÍSTICAS DE LA RED VIARIA E INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES**

**2.5.1. Red viaria existente, tráfico y movilidad**

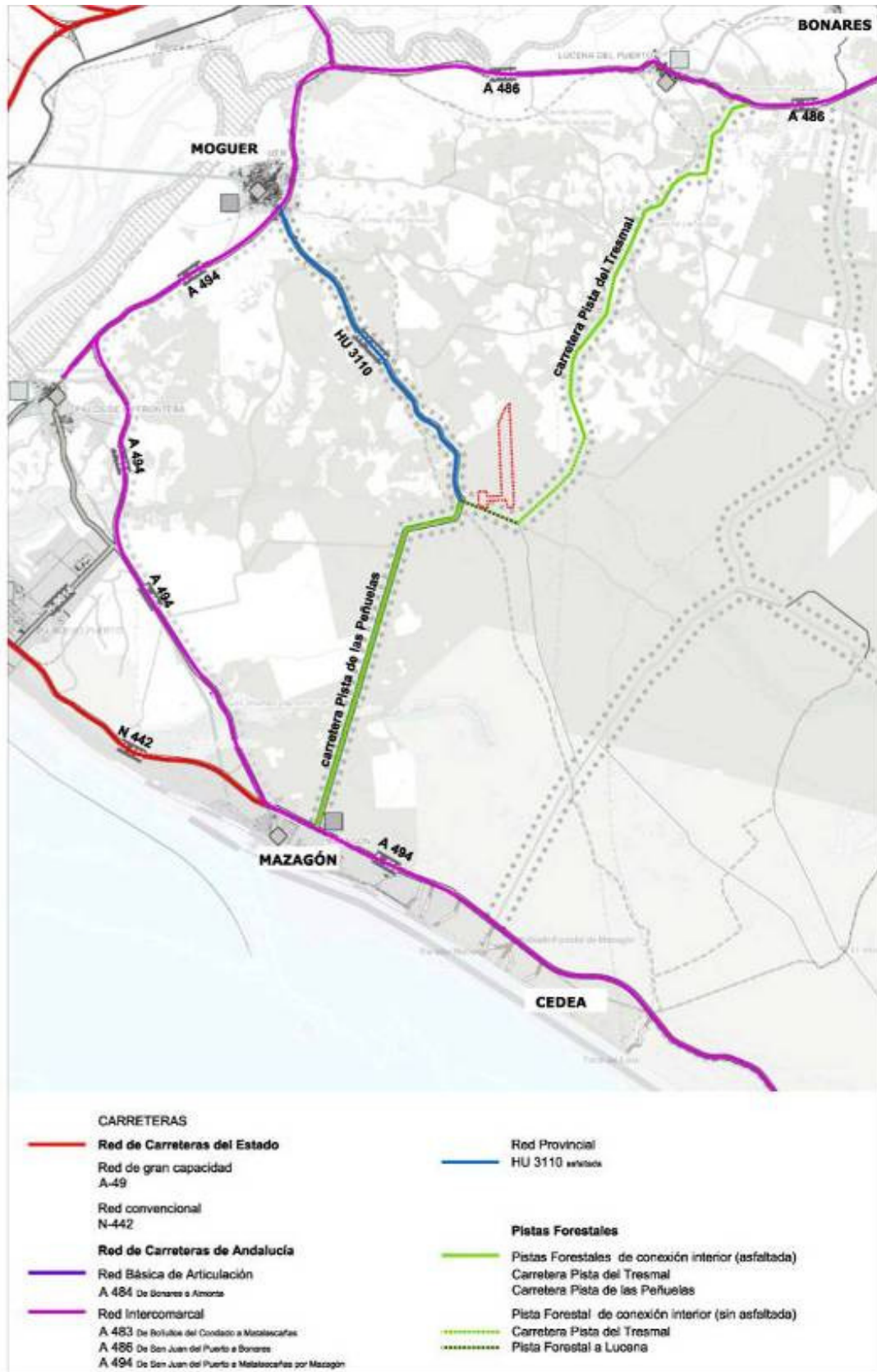
Los terrenos en que pretende implantarse el Proyecto CEUS están en un punto intermedio entre las actuales instalaciones de INTA en el CEDEA (Carretera de Matalascañas-Mazagón), y el núcleo urbano de Moguer, separado de unos 10 kilómetros de Moguer, y unos 15 del CEDEA.

Se ha realizado un estudio exhaustivo de los viarios, carreteras, caminos, pistas forestales que definen el sistema de comunicación de la zona, concluyendo con las apreciaciones y decisiones que se describen en los siguientes párrafos, acompañado de información gráfica.



*Carretera HU-3110*





Estructura de Comunicación viaria de la zona de influencia del CEUS

El acceso desde el núcleo de Moguer al ámbito de la parcela donde se ubicará el centro CEUS se realizará a través de la carretera asfaltada HU-3110 (red viaria de conexión interior según el POTAD y el Plan Especial de ordenación de las zonas de regadíos ubicadas al norte de la Corona forestal de Doñana), que parte de la carretera autonómica A-494 que une Matalascañas con Moguer y enlaza con la Autovía del Quinto Centenario A-49. Esta carretera de carácter provincial, de unos 10 kilómetros actualmente está en muy buen estado y con un buen funcionamiento (de media la velocidad máxima permitida es de 70 km/h), contando con una sección total de 9 metros de plataforma, 7 metros para la circulación y arcenes simétricos de 1 metro, y con un tratamiento blando de cunetas.

Desde la misma A-494, a la altura de Mazagón, parte una carretera asfaltada denominada Pista de las Peñuelas (itinerario rural principal), que conecta con la citada HU-3110. Este sería el acceso desde el sur. Esta carretera, de unos 9 kilómetros, posee una sección media de 6 metros de rodadura, sin arcenes. El estado de la carretera es variable; un tramo inferior de unos 500 metros con buen estado de asfaltado, después un tramo central de algo más de 1 km con un nivel de degradación medio, y un último tramo de aproximadamente 7 kilómetros hasta conectar con la HU-3110 que vuelve a tener una calidad media alta de asfaltado, es decir, sin baches ni irregularidades.

A continuación se muestran imágenes de cada uno de los tramos de esta pista forestal asfaltada en la que se comprueba su sección y estado:





*Carretera de las Peñuelas. Tramo 1\_inferior**Carretera de las Peñuelas. Tramo 2\_central**Carretera de las Peñuelas Tramo 3\_final*

De la intersección de la Pista de las Peñuelas con la carretera provincial HU-3110 surge hacia el este un camino forestal (perteneciente según el Plan Especial de ordenación de las zonas de regadíos a la red de itinerarios rurales principales), que se considera el inicio del camino a Lucena, enlazando después hacia el norte con la pista forestal del Tresmal, también denominada “Camino de Santa Catalina”. Esta pista forestal, camino a Lucena, posee un



primer tramo oeste-este de aproximadamente 1,5 kilómetros hasta llegar a un cruce de caminos donde surge hacia el norte la pista antes referenciada. Este tramo con una sección actual total de 7 metros está actualmente sin asfaltar, quedando la capa de suelo seleccionado compactado, y presentando un grado importante de irregularidades, que hacen el tránsito rodado complicado.



*Camino forestal inicio de camino a Lucena.*

Es por esta pista-camino forestal por donde se tendrá acceso al centro CEUS, que conectará a ésta en un punto aproximadamente a 350-400 metros (dependiendo de la configuración final de la edificación del área funcional del control de operaciones) hacia al este del cruce entre la HU-3110 y la Pista de las Peñuelas. Para el acceso, será necesario la regularización del suelo seleccionado y el asfaltado de este tramo hasta el punto de acceso y control, que será la única entrada al Centro, sin necesidad de asfaltar el resto del camino forestal.

Desde la anteriormente citada pista del Tresmal (Camino de Santa Catalina) se llega a conectar a la Autovía A-49 a través de la A-486 continuando con la A-484. Las principales carreteras de conexión interior dibujan un arco al norte en dirección oeste-este integrado por dichas vías A-486 y A-484, que unen los principales núcleos de Palos, Moguer, Lucena del Puerto, Bonares, Rociana del Condado y Almonte.

El camino de Santa Catalina da servicio a la actividad agrícola de esa zona y a una urbanización que le da nombre, siendo el estado de esta pista muy irregular. El tramo norte, que parte desde la A-486, tiene una sección aproximada de 7 metros, está asfaltado pero presenta un grado de deterioro apreciable para la circulación de vehículos.



*Pista del tresmal Camino forestal de Santa Catalina. Tramo norte.*

El mal estado de esta pista se acentúa en su tramo medio, donde va reduciendo de sección y presentando cada vez más irregularidades en el asfaltado, hasta llegar a un tramo sur de unos 2 kilómetros, que es el que conecta con el camino por donde se accederá al CEUS, con muchas alteraciones y sin asfaltar, lo que hace el transito rodado únicamente apto para vehículos 4x4.



*Pista del tresmal Camino forestal de Santa Catalina. Tramo sur.*

Es por ello que no se contempla como posible alternativa de llegada al centro por esta pista del Tresmal, que actualmente tiene un tránsito estacional derivado de la actividad agrícola y la urbanización de Santa Catalina, explicación de por qué está asfaltado solo el tramo norte que es donde se concentra la zona de influencia de cultivos y urbanizaciones. Este camino anteriormente estos caminos eran de tierra y fueron realizados por el IRYDA y el IARA.

A nivel general en cuanto a la accesibilidad la principal vía de comunicación del ámbito con el exterior es la A-49 Huelva-Sevilla, que discurre al norte del ámbito a unos 15 km. Para la conexión con dicha autovía desde el centro, la opción idónea es a través de la HU-3110 y A-494, que como se ha comentado están en muy buen estado. Otra alternativa sería a través de la Pista del Tresmal, pero debido a su deficiente estado, se hace inviable.

Como referencia principal cercana al centro está la capital onubense, Huelva, que se encuentra comunicada con Sevilla y Portugal a través de la citada Autopista del Quinto Centenario A-49, y que presenta carreteras de acceso final al Centro a través de la A-494 y N-442, que discurren entre Matalascañas y Huelva. Completan la conexión exterior la A-483 Bollullos-Matalascañas, que en el tramo norte entre Bollullos y Almonte es autovía.

La comunicación del CEUS con las actuales instalaciones del "CEDEA", se hace a través de la citada Pista de la Peñuelas y la carretera autonómica A-494, donde se ubica dicho centro, a una distancia de unos 15 km.

Se constata que existe una red viaria suficiente de acceso al centro, con posibilidad de varias alternativas posibles sin mucho coste temporal. Esta situación es importante de reconocer ya que el sistema se ve alterado en verano, al aumentar la población estacional de Matalascañas y Mazagón.

## **2.5.2. Infraestructuras de servicios**

### **a. Energía eléctrica y corredores energéticos**

Desde el punto de vista del transporte y suministro, la alimentación e interconexión de la provincia de Huelva se realiza principalmente mediante dos líneas independientes provenientes de la provincia de Sevilla: Guillena-Onuba y Santiponce-Torrearenillas, a la tensión de 220 kV. De esta última línea, indicar de la existencia del tramo de línea de alta tensión propiedad de Red Eléctrica Española (REE) con la denominación "Torrearenillas-Rocío", extremos en los cuales se ubican las subestaciones correspondientes. Este tramo cruza la zona y queda afectado en su parte central por la implantación del proyecto CEUS, lo que implicará su necesario soterramiento.

Así mismo en el entorno existen dos líneas de media tensión de 15 kV cercanas al ámbito de actuación. La primera de ellas, al oeste de la ubicación del proyecto, tiene un trazado sensiblemente paralelo al arroyo de la Gruya discurriendo por la zona de cultivos colindante con el ámbito. La otra línea, que cruza con ésta primera al norte de los terrenos, discurre al este de los suelos también a través de cultivos.

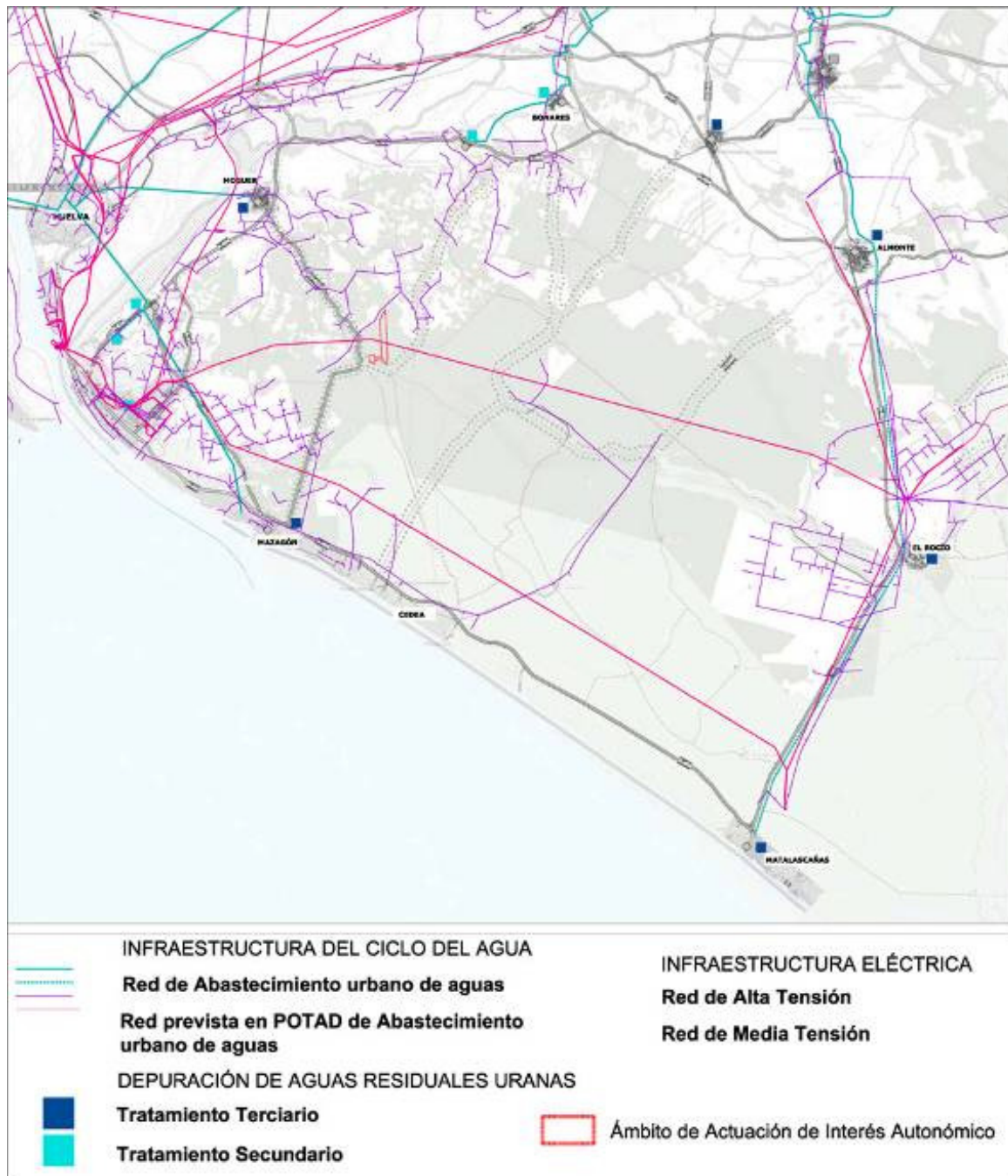
Además, como alternativa para la conexión, existe la posibilidad de hacerlo a la nueva subestación de transformación que se ha ubicado en las proximidades del municipio de Moguer, pues en la actualidad dispone de potencia suficiente para suministros industriales a instalaciones como la del CEUS. No obstante esta opción supondría una línea aérea de tensión de gran distancia.

Desde el punto de vista de la producción, a nivel general en la Punta del Sebo (Huelva) existe una central térmica de energía eléctrica propiedad de Endesa, en Palos de la Frontera hay dos grupos de producción propiedad de Unión Fenosa.

Respecto de otras energías, al sur del ámbito, a unos dos kilómetros, se encuentra el corredor Sevilla-Huelva donde discurren un oleoducto y un gasoducto, conectando el polígono de la Punta del Sebo con el área de Sevilla (Coria del Río). La traza de ambas tuberías discurre paralelas y enterradas.

El gasoducto no sólo conecta la estación regasificadora de gas natural de Huelva con Sevilla, sino que también enlaza los sondeos de gas ubicados en el municipio de Almonte con la red nacional. La explotación de los dos sondeos, situados al sur del arroyo de La Rocina, implica la extensión de la red local de gas para su conexión a la red nacional.





*Infraestructuras existentes*

**b. Abastecimiento de agua y saneamiento**

El origen del agua potable de abastecimiento a las poblaciones del entorno, tiene su origen tanto superficial como subterráneo. Su captación, tratamiento y distribución lo llevan a cabo las empresas: GIAHSA y AQUALIA, y se abastecen tanto de agua superficial, como subterránea

y de pozos localizados. GIAHSA lleva a cabo la gestión de los servicios públicos encomendados por la Mancomunidad de Servicios de la Provincia de Huelva (MAS), que legalmente se constituye en 2010, debiendo su histórico a la Mancomunidad de Aguas de Costa de Huelva y la Mancomunidad de Aguas del Condado.

GIAHSA se abastece del Anillo Hídrico de Huelva, cuya agua procede del Sistema Chanza-Piedras, para suministrar agua a Moguer. Las líneas principales de abastecimiento de agua más cercanas al ámbito de actuación son las que llegan a Moguer, Palos y Mazagón.

En el límite occidental de la parcela de interés existe una línea de agua potable que da servicio a una mancomunidad, existiendo incluso una toma con una válvula de gran sección.

Por otro lado, el ámbito de estudio se sitúa en el extenso acuífero de Doñana o acuífero Almonte-Marismas, que corresponde al Acuífero-27 de la antigua nomenclatura del IGME. Actualmente, el acuífero está compartimentado en dos Unidades Hidrogeológicas: la UH-05.51, en la Cuenca del Guadalquivir, y la UH-04.14, en la Cuenca Atlántica Andaluza (Distrito Hidrográfico del Tinto-Odiel-Piedras), que es en la que se ubica el ámbito geográfico del Proyecto CEUS.

La calidad del agua subterránea puede calificarse, en general, de buena y apta para los cultivos de regadío. La presencia de compuestos orgánicos ocurre fuera de los límites del Proyecto, especialmente en Moguer y Palos. Los metales hallados en los puntos de control no presentan problemas para el uso del agua para abastecimiento urbano.

Respecto al saneamiento el municipio de Moguer cuenta con su propia EDAR con un sistema de aireación prolongada. También incorpora una línea de tratamiento de fangos activos con espesado y deshidratación de los mismos con parámetros de funcionamiento para una población equivalente de 26.875, y un caudal de tratamiento de 3.750 m<sup>3</sup>/día.

**c. Telecomunicaciones. Telefonía y acceso a Internet de banda ancha.**

El ámbito no cuenta con red física de telecomunicaciones próxima. Sin embargo la zona cuenta con excelente cobertura GSM de los diferentes operadores, y además presenta acceso a la red 3G. Han sido consultadas distintas proveedoras de línea de banda ancha que aseguran el suministro presente y futuro, no habiéndose encontrado problemas relevantes al respecto.

Además el C.E.D.E.A se encuentra suficientemente próximo para que fuera posible un enlace directo vía radio con el mismo, y desde este establecer el enlace al exterior.

Se encuentra, no obstante en tramitación y gestión con el Ministerio de Economía y Competitividad, de la conexión del Centro CEUS a la RedIris de Centros de Investigación del

Territorio Nacional, mediante la ejecución de línea de fibra óptica soterrada con capacidad de banda ancha >100Mb, que enlazará directamente con Universidades y Centros de Investigación habilitando salida a la Red General de Ethernet.

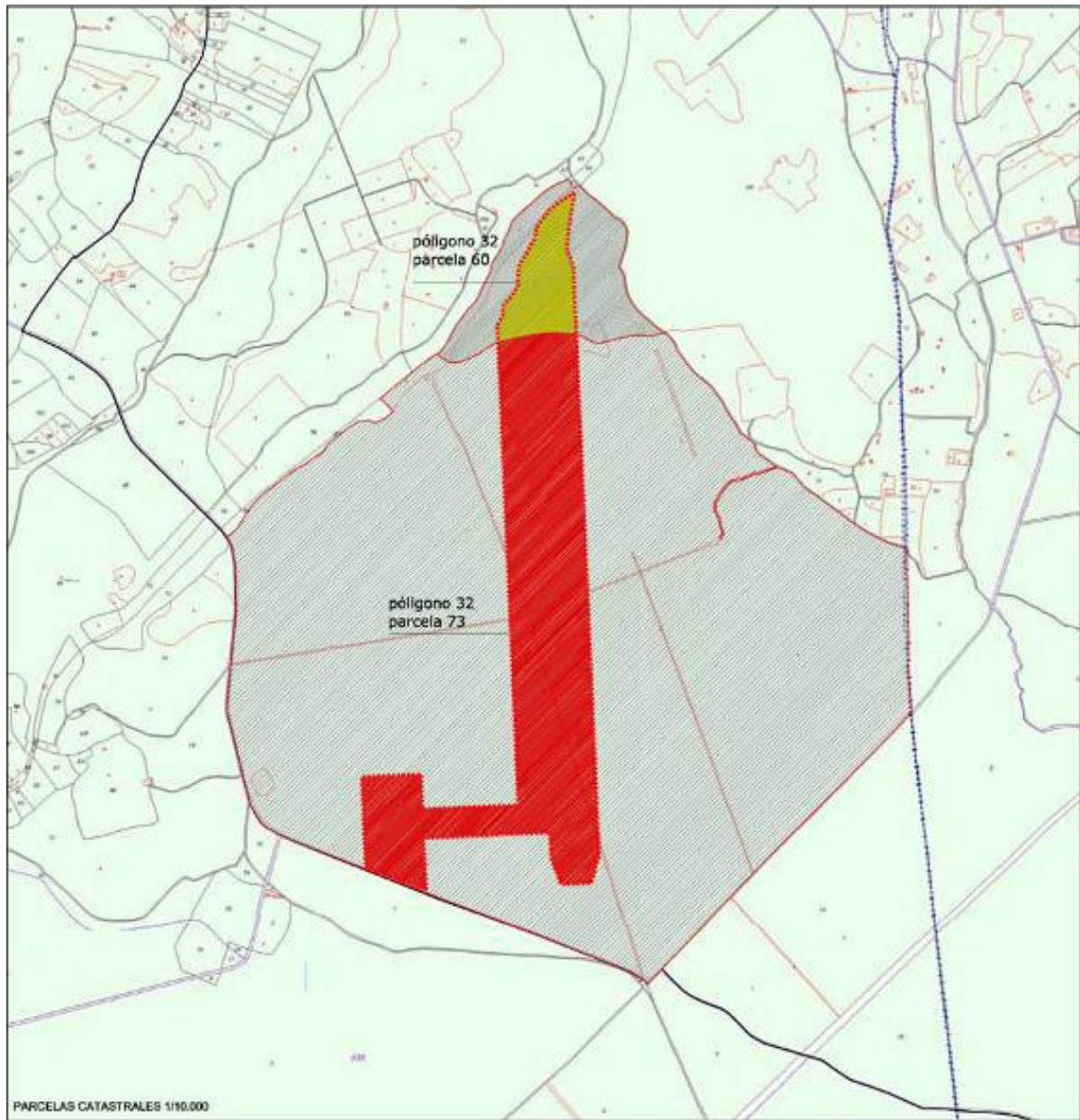
## **2.6. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO.**

Los terrenos necesarios para implantar el Proyecto CEUS son en la actualidad de titularidad del Excmo. Ayuntamiento de Moguer, que como consecuencia de la declaración de prevalencia y desafectación adoptada por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013 los terrenos han perdido la condición de Montes Públicos (antes contaban con la denominación de Monte Grupo Ordenados de Moguer de matrícula HU-50001-AY, e inscritos en el Catálogo de Montes Públicos de Andalucía mediante la orden 23 de febrero de 2012), pasando a tener la condición de bienes patrimoniales del Ayuntamiento.

El ámbito de la actuación, con una superficie de 75 Has ya descatalogadas, se localiza en el Polígono 32 de Moguer, con incidencia parcial en las parcelas catastrales 73 y 60, en concreto, 66,04 Has en la parcela 73 y 8,96 Has pertenecientes a la parcela 60. En su conjunto, la superficie de 75 Has, conforman un ámbito unitario en forma de polígono de cierta irregularidad, pero de líneas rectas, adaptado a la funcionalidad requerida para la actuación.

El Ayuntamiento de Moguer al instar el expediente de desafectación a petición de INTA, ha mostrado su intención de alcanzar un acuerdo para que el INTA pueda acceder a la disponibilidad de los terrenos (y destinar al uso científico-tecnológico) en el marco de las relaciones de cooperación interadministrativa y sin perjuicio de las compensaciones económicas que procedan conforme a la legislación de bienes de las corporaciones locales.

A continuación se muestra una imagen explicativa de la ocupación del ámbito objeto de desafectación (y objeto de la presente actuación territorial) en la parcela catastral sobre la que se incide, indicando la referencia catastral de éstas.



	POLÍGONO	PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE ÁMBITO
	32	73	21050A032000730000FI	424,6287 Ha	66,04 Ha
	32	60	21050A032000600000FP	27,9084 Ha	8,96 Ha
					75 Ha

Parcelario Catastral



### 3. MEMORIA JUSTIFICATIVA

#### 3.1. OBJETO Y FINALIDAD DE LA ACTUACIÓN

El Proyecto CEUS es una **iniciativa pública concertada**, promovido de forma conjunta por el INTA (en cooperación con el Ministerio de Empleo y Competitividad), y la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA) dependiente de la Junta de Andalucía, conforme al convenio colaboración interadministrativo de 22 de Noviembre de 2011, autorizado por acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de noviembre de 2011.

El **Proyecto CEUS**, de conformidad con las previsiones del Convenio de Colaboración suscrito entre MICINN, IDEA e INTA, tiene por objeto la realización de un **Centro de Ensayos para desarrollo e investigación con sistemas no tripulados**.

Los sistemas aéreos no tripulados, denominados actualmente “Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)” son sistemas aéreos que no transportan al piloto en su interior realizando vuelos bien de manera autónoma bien pilotados de forma remota. El desarrollo de estos sistemas comenzó en aplicaciones militares en los años 50 y en la última década han experimentado un crecimiento casi exponencial en dicho ámbito y se han convertido en una tecnología de gran potencial y crecimiento para aplicaciones civiles, tal y como se recoge en el documento de trabajo de la Comisión Europea “Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)” de 12 de Septiembre de 2012, en el que se recogen gran número de ámbitos de aplicación, donde la aviación tripulada tradicional no puede aplicarse, o bien donde no es competitiva frente a las características que presentan los sistemas no tripulados.

Las instalaciones que tiene el INTA en El Arenosillo (el CEDEA) vienen trabajando desde hace más de 40 años en el desarrollo y ensayos de sistemas no tripulados. Aunque en los últimos años la actividad en este área se ha visto incrementada en paralelo con el auge de dichos sistemas, las mencionadas instalaciones se encuentran limitadas debido a la falta de espacio y sobre todo de un vial-pista, que permita el despegue aterrizaje de sistemas no tripulados de más de 150 kg y facilite los ensayos en tierra de vehículos terrestres no tripulados, a los nuevos sistemas mucho más autónomos y más grandes que los anteriormente desarrollados, lanzados mediante una catapulta o directamente por un operador con la mano.

El proyecto de puesta en marcha y explotación de un centro de ensayos para sistemas no tripulados – CEUS- nace como consecuencia de la necesidad de unas instalaciones de las

características propuestas dado el gran desarrollo y la proyección futura de dichos sistemas, tal y como se ha puesto de manifiesto en los párrafos anteriores. El Proyecto CEUS se plantea como una ampliación de las capacidades ya existentes del CEDEA, aprovechando tanto los equipos existentes para trayectografía, como de la amplia experiencia acumulada por el INTA en ensayos en vuelo de sistemas autónomos.

El proyecto CEUS supondrá una ampliación de las instalaciones de CEDEA y un aumento de su capacidad, permitiendo disponer de un centro de experimentación y certificación específico para sistemas no tripulados, tanto aéreos como marítimos y terrestres. Dicho Centro supondrá una instalación científico-técnica única en sus características en Europa que permitirá el ensayo y certificación de sistemas y podrá ser usado por cualquier empresa que lo requiera en el ámbito internacional, así como por Universidades y Centros de Investigación para validar y/o certificar los desarrollos de sistemas y equipos para sistemas no tripulados.

Si bien la ampliación del carácter investigador de la actividad realizada por el CEDEA, conlleva la puesta a disposición de sus medios e instalaciones tanto de las nuevas infraestructuras como de las ya existentes para proyectos de I+D de Centros y organismos colaboradores tanto del INTA como de la Junta de Andalucía, posibilitando y favoreciendo la disposición de laboratorios de investigación relacionadas con la actividad propuesta de los US en el nuevo Centro. Tal es el ofrecimiento al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) por medio de la Estación Biológica Doñana (EBD), a la Universidad de Huelva (UHU) por el Departamento de Ingeniería Electrónica de Sistemas Informáticos y Automática y el realizado por las empresas relevantes del sector, como demuestra la gran cantidad de cartas de apoyo al proyecto recibidas por sus promotores.

En síntesis, el Proyecto CEUS es un Laboratorio de Excelencia e Investigación para sistemas autónomos con fines exclusivos de I+D+i, quedando toda su infraestructura a disposición de la investigación, certificación y calificación de proyectos nacionales e internacionales de investigación sobre sistemas autónomos.

### **3.2. JUSTIFICACIÓN DE LA ESPECIAL RELEVANCIA DE LA ACTUACIÓN DEL PROYECTO CEUS PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO, SOCIAL Y TERRITORIAL DE ANDALUCÍA.**

La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de Andalucía (en adelante, LOTA) prevé en su art.38 la Declaración de Interés Autonómico como un instrumento singular de gestión territorial de asuntos de interés regional.

Es una declaración cuya competencia corresponde al Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a propuesta de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio, y previa iniciativa de la Consejería competente en razón de la actuación. La declaración precisa de un trámite de previa audiencia de las Administraciones Públicas afectadas, y de los Ayuntamientos en cuyo término se pretenda localizar la actuación.

La declaración precisa de un documento técnico, sea el estudio informativo, anteproyecto u otro documento de análogo alcance, y necesariamente debe acompañarse la justificación del cumplimiento de los criterios establecidos en el art.38 de la LOTA para legitimar esa declaración.

Por su parte, el art.41 de la LOTA ha sido incorporado por la Disposición Adicional Segunda de la Ley 4/2011 sobre inversiones estratégicas, y dispone en su apartado 1 que “el Consejo de Gobierno podrá declarar de interés autonómico las inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía por la Comisión Delegada para Asuntos Económicos. Esta declaración afectará y comprenderá las obras que dichas inversiones requieran”.

**Mediante Orden de 9 de mayo de 2014, se publica el Acuerdo de 18 de marzo de la Comisión Delegada para asuntos Económicos por el que se Declara Inversión Empresarial de Interés Estratégico para Andalucía el proyecto «Centro de ensayos para sistemas no tripulados (CEUS) en el Arenosillo, término municipal de Moguer (Huelva)», conforme a la Ley 4/2011, de 6 de junio, publicado en BOJA de 16 de mayo de 2014.**

Hay que aclarar que la declaración de Interés Autonómico de inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía, prevista en el art.41 de la LOTA contiene una regulación análoga en cuanto a los efectos a la establecida en los artículos 38 y 39 de la LOTA, salvo que la legitimación de su inmediata ejecución no le exonera de la solicitud y otorgamiento de la correspondiente licencia (art.41.5.b LOTA), y al tiempo, la declaración de utilidad pública (y la necesidad de urgente ocupación) a efectos de expropiación se reduce a los terrenos necesarios para la conexión a las redes generales (no a todos los terrenos en que se localiza la actuación).

En este tipo de Declaración de Interés Autonómico de Proyectos Estratégicos, el Consejo de Gobierno determina el alcance de la misma y las condiciones para su desarrollo, estableciendo las obligaciones que deberá asumir la persona promotora de la inversión empresarial objeto de la declaración. De esta forma, el incumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos en la Declaración puede determinar, previa tramitación del oportuno expediente, su revocación por el Consejo de Gobierno.

Y específicamente para la Declaración de Interés Autonómico de las actuaciones previamente declaradas como inversión empresarial de interés estratégico para Andalucía, el artículo 41.4 de la LOTA dispone:

*“4. La declaración se producirá una vez redactado el estudio informativo, anteproyecto u otro documento de análogo alcance, a los que se acompañará, a los efectos de lo previsto en este artículo, memoria justificativa en la que se acredite su especial relevancia para el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía”.*

En consecuencia, se hace necesario acreditar la especial relevancia para el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía del Proyecto CEUS de conformidad con lo dispuesto en el artículo 41.4 de la LOTA.

### **3.2.1. La especial relevancia de la actuación para el desarrollo económico y social de Andalucía.**

La actuación del Proyecto CEUS cuenta con una especial relevancia derivada de su proyección económica y social.

#### **A. El impacto económico de la actuación.**

**En gran medida, el impacto económico de la actuación ha sido constatado por el acuerdo de la Comisión Delegada de Asuntos Económicos que ha declarado la actuación como inversión de interés estratégico para Andalucía.**

El Informe de Junio 2011 sobre el sector aeronáutico publicado por la Fundación Hélice, el sector aeronáutico andaluz supone un 1,38% del producto interior bruto de la región, llegando al 17% del PIB industrial y alcanzando el 36% del de las provincias de Sevilla y Cádiz, habiendo experimentado un crecimiento respecto al año 2011 que se ha visto refrendado por un crecimiento en el empleo generado del 5,1%, alcanzándose los 10.802 empleos directos.

De acuerdo con las predicciones de crecimiento de los principales actores en el sector de los sistemas no tripulados, el mercado de estos sistemas se doblará en los próximos años, alcanzando cifras de negocio superiores a los mil millones de euros en Europa, que representa en la actualidad el 10% del mercado global, si bien se trabaja activamente desde todas las instancias en reducir la distancia con los grandes dominadores de este mercado, que son los Estados Unidos de América e Israel. Si esto se consigue, la evolución del mercado europeo puede presentar cifras de crecimiento aún más elevadas, ya que se prevé a nivel mundial un crecimiento para los próximos años que lleven a alcanzar cifras de mercado por encima de los quince mil millones de euros anuales. La Unión Europea considerará el desarrollo de estos sistemas no tripulados como ámbito de actuación de especial relevancia en el programa de trabajo del Horizonte 2020, actualmente en desarrollo, y trabaja activamente en el desarrollo de una normativa civil que permita la integración de estos sistemas en espacio aéreo no segregado. Alineados con estas políticas, tanto para el Gobierno de España como para el Gobierno Autónomo de Andalucía, se han contemplado los RPAS como de interés estratégico para España y Andalucía en los respectivos planes estratégicos para el sector aeronáutico.

El Centro de Ensayos de UAS (CEUS) tendrá como primera actividad la realización de ensayos en vuelo con sistemas no tripulados de tipos MALE (Medium Altitude Long Endurance) y HALE (High Altitude Long Endurance). Será una instalación permanente para el desarrollo de nuevos vehículos no tripulados, realización de ensayos, simulaciones, validaciones de tecnologías, así como entrenamiento y formación de tripulaciones y operadores de cargas útiles para dicho tipo de aeronaves.

El uso creciente de sistemas autónomos previsto para el futuro, sobre todo en el campo civil, generará previsiblemente una gran demanda de estos equipos, por lo que el centro de experimentación específico para US, convertirá a España en pionera en este tipo de establecimientos y en centro de referencia en Europa para los ensayos en el dominio de los sistemas no tripulados (US).

Empresas del sector, universidades y otras entidades han demostrado su interés en participar activamente en este proyecto, apoyando y colaborando en la iniciativa, como se refleja en las cartas de intenciones y apoyo que se han suscrito.

El Centro CEUS promoverá el desarrollo científico y tecnológico de la región dadas las características del mismo, generando empleos de alto valor añadido y estable y resultando tractor para toda la región, dándose la oportunidad de convertir la zona en el nuevo polo de desarrollo aeroespacial de Andalucía especializada en unas tecnologías novedosas y de gran crecimiento. El CEUS coadyuvará a materializar lo establecido por la Junta de Andalucía en su Plan Andaluz de Desarrollo industrial, PADI, y lo concretado en el Programa Aeroespacial 2010-

2013, aprobado por los agentes sociales en el marco del último acuerdo de concertación social andaluz.

La puesta en marcha de CEUS conseguirá convertir a Andalucía en el polo más importante en cuanto a la especialización en sistemas autónomos no tripulados, creando un efecto llamada tanto de empresas como de conocimiento, que a su vez realimentará dicha situación, permitiendo un desarrollo a largo plazo continuado y de gran valor añadido.

El Proyecto CEUS ofrecerá en Andalucía a la industria europea en general, y a la española en particular, unas instalaciones únicas en las que poder desarrollar y experimentar tecnologías y conceptos de operación aplicados a sistemas no tripulados (UAS, UGS y USS) de manera continua y segura.

Los sistemas no tripulados son hoy en día el mercado de mayor crecimiento dentro de la industria automática y robótica a nivel mundial.

La industria española está haciendo grandes avances en el sector de los sistemas no tripulados, participando no sólo en programas internacionales sino también en desarrollos propios y en proyectos de investigación.

En noviembre de 2009, el Ministerio de Industria lanzó el Plan Estratégico para la Aeronáutica hasta 2014, en el cual se expresa el interés de que España albergue el Centro de Ensayos de UAS CEUS.

Tanto el PADI como el Programa Aeroespacial Andaluz 2010-2013 definen el sector aeroespacial, y en concreto, el desarrollo de Sistemas Aéreos No tripulados, como una de las actividades estratégicas para el sector aeroespacial andaluz, en los próximos años.

El proyecto tendrá necesariamente un impacto socio-económico positivo en la provincia de Huelva, al servir de base para el desarrollo del tejido económico y empresarial y la creación de puestos de trabajo de calidad que contribuyan a la disminución de las tasas de paro y a la convergencia global con los índices de renta europeos.

Las principales agencias de financiación de actividades de I+D contemplan un incremento importante en los fondos dedicados al desarrollo de nuevos US y a su utilización en aplicaciones relacionadas con el reconocimiento y la recogida de información en formato de imágenes u otras como la seguridad, el control de fronteras, la vigilancia de puntos de interés, etc.

Teniendo en cuenta que la actividad del Centro es, en cierta medida, temporal basada en "campañas de ensayos", un número importante de personal técnico se desplazará

eventualmente a la zona, aumentando en gran medida el coeficiente de ocupación de toda la hostelería a lo largo de todo el año, ya que el uso de este Centro no es estacional.

Tal y como viene ocurriendo en la actualidad para las operaciones del CEDEA, la operación del Centro CEUS traerá consigo la llegada de científicos, tecnólogos y técnicos de las empresas y organismos vinculados, que se desplazarán para realizar campañas de vuelos que podrán consistir en varios días, semanas e incluso desarrollos de años de duración, en mayor medida de lo que actualmente viene siendo en el actual CEDEA.

Por otro lado, para la comarca, la instalación del Centro supondrá un gran foco de atracción y desarrollo para la industria aeronáutica nacional e internacional, despertando el interés por parte de fabricantes de UAS, organismos reguladores, Universidades y Centros Tecnológicos, entre otros.

Por tanto, esta instalación contribuirá enormemente al desarrollo científico de la región, fuertemente arraigada en la agricultura, la pesca y la industria química. Con esto, también aumentará la proyección turística de la zona, que ya cuenta con destinos naturales y culturales significativos.

El Proyecto CEUS como unidad promotora del nuevo modelo productivo basado en el desarrollo de los sistemas RPAS cuenta con un presupuesto total de cuarenta millones de euros (40.000.000,00 €).

#### **B. El Impacto social de la actuación. Generación de empleo**

La instalación del Centro traerá como consecuencia un impulso económico a la zona gracias a la inversión directa para la realización de la infraestructura necesaria hasta la finalización de sus instalaciones. Posteriormente, una vez puesto en servicio, se requerirá un número importante de puestos de trabajo directos asociados a la operatividad, mantenimiento y seguridad del Centro.

El desarrollo del Proyecto CEUS, permitirá no sólo ofertar puestos de trabajos directos e indirectos durante el tiempo de desarrollo de las obras, sino que además creará de forma permanente puestos de trabajos directos en su funcionamiento ordinario. Pero además posteriormente se abrirán expectativas para la implantación de industrias relacionadas con el sector aeronáutico, electrónica y mantenimiento.

El CEUS es un Proyecto innovador que refuerza la sociedad del conocimiento, en tanto en cuanto es un desarrollo científico I+D+i de los nuevos sistemas autónomos y su integración en espacio aéreo controlado, existiendo tanto en la definición del Convenio entre los promotores,

del cual nace el Proyecto, como en la asignación de fondos para el proyecto (FEDER), la firmeza de realización de un Centro de Ensayos y Especialización que vaya en la línea investigadora de nuevas tecnologías de los patrocinadores: MICINN, IDEA e INTA.

La provincia de Huelva y en concreto el municipio de Moguer y colindantes mantienen casi en exclusividad un patrón productivo agrario en el sector tradicional de la actividad económica. El nuevo Proyecto permitiría la diversificación industrial a una población con una proyección tecnológica industrial prácticamente nula. Así mismo reduciría el enorme nivel de desempleo de mano de obra de alto nivel formativo de la zona, permitiendo reducir los altos coeficientes de migración y pérdida de mano de obra altamente cualificada y elevado coste formativo invertido por la sociedad.

Si bien, el desarrollo y los ensayos de carácter científico que sustenta la razón de ser del Centro, no tendrán un carácter relevante por el volumen de mano de obra, el efecto de atracción de la industria aeronáutica por razones de implantación próxima a la ubicación del CEUS, posibilitará la implantación en los polígonos industriales próximos de centros subsidiarios de fabricantes de electrónica, y estructuras aeronáuticas y autónomas.

Tras un estudio inicial de generación de puestos de trabajo, tanto directos como indirectos, se han estimado las siguientes cifras según distintas fases:

- Fase de construcción: alrededor de 500 puestos en trabajos de construcción y afines.
- Fases de operación: unos 250 puestos de muy alta cualificación en una etapa, y hasta 500 para una segunda.
- Mantenimiento: entre 40 y 80 puestos de trabajo, según las fases de operación comentadas.

En definitiva, el CEUS es un proyecto que implica una aportación a la cohesión territorial y al desarrollo de una zona tan desfavorecida como es el término de Moguer y la comarca en que se inserta, como así lo demuestran los altos niveles de desempleo (superiores al 32%), y la debilidad de su estructura económica con dudoso proyecto de futuro y mantenimiento de la competitividad.



### 3.2.2. La especial relevancia de la actuación para el desarrollo territorial de Andalucía.

La especial relevancia del Proyecto CEUS para el desarrollo territorial de Andalucía deriva de las siguientes consideraciones:

**Primera.- Es una actuación que genera una infraestructura/dotación de relevancia regional que aprovecha las potencialidades del territorio andaluz y contribuye a satisfacer los planes y programas de la Comunidad con incidencia en la ordenación del territorio.**

El Proyecto CEUS es una actuación pública concertada que tiene como objetivo generar una **infraestructura/dotación territorial necesaria para la investigación y el desarrollo tecnológico de los Sistemas No Tripulados en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Además supone aprovechar la potencialidad territorial existente en Andalucía de contar ya con las instalaciones del CEDEA.**

El Proyecto CEUS pretende eliminar el principal obstáculo que se presenta en la actualidad para el avance de los sistemas no tripulados, como es la manifiesta carencia de una infraestructura adecuada para apoyar el desarrollo de las pruebas de vuelo de estos sistemas que no pueden realizarse fuera de zonas restringidas y limitadas para estos fines.

La importancia estratégica de superar esta carencia infraestructural del país, de la que se hace depender los avances en la investigación y desarrollo tecnológico de los Sistemas No Tripulados, conjuntamente con la oportunidad de que esa dotación se pueda localizar en la Comunidad Autónoma de Andalucía al ya existir las instalaciones actuales del CEDEA a las que debe vincularse de forma necesaria, han motivado la conformación del Proyecto CEUS, como una actuación pública concertada entre la Administración del Estado y la autonómica.

El Proyecto CEUS es una actuación que contribuye al desarrollo territorial de Andalucía en la medida que persigue satisfacer los objetivos territoriales establecidos en los planes y programas -con incidencia en la ordenación del territorio- aplicables en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en especial, asegura el objetivo de lograr la cohesión y desarrollo sostenible del territorio andaluz establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

En este sentido, entre las líneas estratégicas establecidas por el POTA, para favorecer la cohesión territorial, establece como estrategia (29) "favorecer la localización en las Redes de Ciudades Medias de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía.

De otra parte, hay que indicar que **el Proyecto CEUS se encuentra previsto en el Programa de Acción del Sector Aeroespacial 2010-2013** de la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia

de Junta de Andalucía, **que es un instrumento de desarrollo del Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013** aprobado por Decreto 10/2008, de 22 de enero.

El Plan Andaluz de Desarrollo Industrial es un **Plan con incidencia en la ordenación del territorio (art.5.2 LOTA)**.

En este sentido, el Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013 establece como Objetivo Principal (3.2) : “Convertir a la industria andaluza en una industria competitiva, basada en el conocimiento y la innovación, que sea motor de desarrollo de la región, sobre la base de criterios sostenibles y de responsabilidad social”.

Y en su apartado IV, el PADI establece como uno de los principales sectores estratégicos del Plan, el Sector Aeronáutico.

Pues bien, el Programa de Acción del Sector Aeroespacial 2010-2013, que desarrolla el PADI, establece como objetivos específicos (0.15.2 y 0.15.3) del mismo los siguientes:

“0.15.2 Especialización en ensayos de desarrollo de sistemas.

Aprovechando las capacidades, conocimientos y oportunidades que ofrece la FAL, el futuro CATEC, el IAT, el INTA, la ESI, AICIA, VEIASA y la estructura productiva regional, expandir las actividades de servicios en estos campos de ensayos y certificación, mediante nuevas empresas y mediante la adopción de esos productos por las empresas de mejores capacidades tecnológicas.

0.15.3 Especialización en UAVs y sus tecnologías correspondientes.

Formación de consorcios público-privados capaces de diseñar, fabricar y realizar desarrollos y ensayos relativos a UAVs. Puesta a punto de las instalaciones precisas para ello”.

Finalmente en el apartado VI, de las actuaciones propuestas en el Programa de Acción del Sector Aeroespacial, se prevén expresamente las dos siguientes:

“111.2 Establecer espacios para ensayos en vuelo y experimentación de aeronaves tripuladas y no tripuladas (UAVs).

Desarrollar los trabajos previos al inicio de la construcción de un aeródromo especializado en las funciones señaladas. Es una iniciativa tendente a apoyar el objetivo de convertir a Andalucía en lugar de referencia para ensayos de aeronaves, experimentación, pruebas y certificación. Para ello es conveniente contar con la

infraestructura necesaria para poder realizar estas actividades en condiciones adecuadas de disponibilidad y seguridad.

#### 111.3 Creación Centro de Excelencia en UAVs

Impulsar la candidatura andaluza para localizar estas instalaciones en el entorno de las instalaciones del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) en Huelva.(...) Andalucía se postula como el lugar idóneo para albergar este Centro dada su fortaleza en el sector aeronáutico, su capacidad integradora de aeronaves, su especialización en materiales compuestos, su experiencia en aviones de misión, su capacidad creciente en el desarrollo de sistemas y equipos, la experiencia con UAVs de su Centro de Investigación de referencia AICIA, la existencia de las instalaciones del INTA en el Arenosillo (Huelva) como emplazamiento adecuado y la facilidad para encontrar el emplazamiento idóneo dada la baja densidad poblacional del territorio andaluz, y la disposición de la Administración Regional para apoyar la creación de este Centro de Excelencia considerado como estratégico”.

En consecuencia, el Proyecto CEUS se encuentra previsto en una de las actividades de planificación del Anexo Apartado I de la LOTA.

En este sentido, el Programa de Acción del Sector Aeroespacial 2010-2013 en cuanto actividad planificadora derivada y directamente vinculada al Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013 (aprobado por Decreto 10/2008, de 22 de enero), debe considerarse incluida entre las actividades de planificación a que se refiere el número 16 del Apartado I del Anexo de la LOTA (“otras actividades de planificación a que se refieran a las materias que se relacionan en apartado II”).

De otra parte, debe considerarse que un centro de investigación científica y de desarrollo de la industria tecnológica aeroespacial se integra en algunos de los sectores de actividades a que se refiere el Anexo Apartado II de la LOTA, y por ello, susceptible de ser declarado de interés autonómico, de conformidad con el art.38 de la LOTA, en su consideración de actuación pública concertada, al margen de integrarse en el supuesto del artículo 41 de la LOTA, como consecuencia, de la previa declaración de inversión estratégica.

En apoyo de esta afirmación, no puede olvidarse que el Plan Andaluz de Desarrollo Industrial identifica como Agentes del propio PADI, conforme a la Orden de 18 de septiembre de 2006, por la que se establece la calificación de los Agentes del Sistema Andaluz del Conocimiento: los Centros de Generación de Conocimiento (incluyendo entre otros, los Centros e Institutos de Investigación), y los Centros de Aplicación y Transferencia de Tecnología y del Conocimiento (entre los que se incluyen, los Centros de Innovación y Tecnología).

Quiere ello, significar que el Proyecto CEUS participa tanto del sector educativo, entendido hoy en un sentido amplio, incluyendo a los centros de investigación (en este punto, debe tenerse presente el apoyo recibido por las Universidades de Sevilla y Huelva al Proyecto) como del sector industrial, en concreto, del sector más estratégico: el aeroespacial, en la medida que es un centro de aplicación y transferencia de tecnología y del conocimiento.

**Segunda.- El Proyecto CEUS es una instalación para la investigación científica y el desarrollo tecnológico, cuyo fomento corresponde a los poderes públicos por mandato constitucional y legal, y cuya satisfacción es una finalidad propia de la actividad de ordenación y gestión territorial.**

Los usos públicos y demás actividades públicas que deban realizar las Administraciones en cumplimiento de mandatos constitucionales relacionados con los derechos de los ciudadanos y lo principios rectores de la política social y económica, tienen **la consideración de usos de interés general**, a los efectos del artículos 3 apartado 1.a) y 42 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, del art.16.5 de la Ley de Montes y específicamente, a los efectos del artículo 38 y 41 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía .

El artículo 44.2 de la Constitución establece el mandato de que los poderes promoverán la ciencia y la investigación científica y técnica en beneficio del interés general. Y según el art.149.1.15 de la Constitución corresponde al Estado el fomento y coordinación general de la investigación científica y técnica. Y de forma específica, según el Real Decreto 1313/2010 de 20 de octubre, corresponde al MICINN la propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación en todos los sectores, así como la coordinación de los organismos públicos de investigación de titularidad estatal. El Ministerio, a través de La Dirección General de Transferencia de Tecnología y Desarrollo Empresarial, (en adelante DGTTE) gestiona fondos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) destinados a financiar actuaciones dirigidas a favorecer el desarrollo regional a través de la investigación (Programa Operativo de I+D+i por y para el beneficio de las empresas – FONDO TECNOLÓGICO, 2007-2013).

El Proyecto CEUS, pretende crear unas instalaciones de ensayos científicos y desarrollo tecnológico de vehículos terrestres y aviones no tripulados. En efecto, el CEUS permitirá implementar al CEDEA de unas instalaciones para ensayos experimentales de sistemas autónomos que permitan los ensayos de los sistemas terrestres así como las tomas y despegues para los desarrollos de los sistemas no tripulados. Por otro lado se dispondrá en el Centro de plataformas científicas no tripuladas que permitirán estudios y reconocimientos

aéreos en situaciones inabordables por plataformas tripuladas. Este hecho hará del Centro, un laboratorio científico único en Europa.

En consecuencia, el Proyecto CEUS, como ampliación del CEDEA, es una **unidad de Investigación científica y Desarrollo tecnológico**. En las instalaciones de esta unidad de investigación se ensayarán, certificarán y homologarán la puesta en marcha de sistemas no tripulados de altas prestaciones, con diversos fines y amplias aplicaciones: estudios científicos, estudios atmosféricos y control del cambio climático, servicios de rescates marítimos y terrestres, observación y medición de parámetros científicos, vigilancia para seguridad costera y terrestre contra actos ilícitos, vigilancia y control de cultivos y pesca, seguimiento de desastres medioambientales, control ecológicos (especialmente protección contra incendios, etc).

En definitiva, el CEUS es un proyecto innovador propio de las sociedades del conocimiento más avanzadas, que permitirá directamente el desarrollo científico I+D+i de los nuevos sistemas autónomos y su integración en el espacio aéreo controlado.

Pero al tiempo es un Proyecto Tecnológico (y tal como se asume en el Convenio de Colaboración suscrito entre sus promotores públicos como uno de los principales motivos de su puesta en funcionamiento) que incorpora un programa de investigación para la aplicación de esta tecnología a diversos fines científicos en campos muy diversos.

Por ello, y de conformidad con el art.44.2 de la Constitución, el uso de investigación científica y desarrollo tecnológico debe ser considerado un uso de interés general.

En cuanto uso de interés general, **la actividad planificadora y gestora de la Administración Territorial encaminada a asegurar la implantación en el territorio de infraestructuras y dotaciones públicas dirigidas al fomento de la investigación científica y desarrollo tecnológico, debe estimarse como una actividad territorial congruente con las finalidades propias del ejercicio de estas potestades públicas**, conforme se deduce de lo dispuesto en el art.3 de la LOUA (fines de la actividad urbanística) y art. 2.1 de la Ley estatal 8/2007 de Suelo (TRLR 08), que establece que las políticas públicas de desarrollo territorial deben realizarse conforme al interés general

En este punto, no puede olvidarse que el Proyecto CEUS cuenta con el apoyo de Universidades y de la Estación Biológica de Doñana, y que también ha mostrado su interés en el desarrollo de proyectos de I+D.

**Tercera.- El Proyecto CEUS es una actuación pública que refuerza la modernización de la actividad económica, en especial, la competitividad de la industria robótica y aeronáutica española y andaluza en congruencia con el objetivo establecido en el POTA.**

El artículo 130 de la Constitución establece que los poderes públicos atenderán a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos. En consecuencia, es un mandato dirigido a que las Administraciones promuevan la modernización de la actividad económica.

De igual, **el POTA establece en su Título II, los objetivos del Modelo Territorial de Andalucía, disponiendo en su apartado 10**, como uno de los tres que expresan de manera global la política territorial de Andalucía:

*“3. Contribuir al desarrollo y aprovechamiento de las capacidades y valores propios del conjunto de la región y de cada una de sus partes, en la perspectiva de su plena integración en el territorio de las redes y de la sociedad de la información y el conocimiento a escala global”*

Pues bien, **el Proyecto CEUS contribuye al desarrollo territorial de Andalucía al posibilitar que pueda conseguirse el objetivo 3 del modelo territorial del POTA**, aprovechando las capacidades existentes en el territorio (la previa existencia de las instalaciones del CEDEA y unas condiciones climáticas y de navegación aérea favorable para la implantación de este centro de ensayos) y facilitando el desarrollo de las nuevas tecnologías, lo que favorece el progreso social y económico de la región.

Con este proyecto se reforzará la competitividad internacional de un importante sector en nuestro país, como es la industria aeronáutica española, dotándole de tecnologías a nivel europeo que garantice su desarrollo y sostenibilidad futuros, equilibrando la balanza tecnológica y generando un entorno favorable para la inversión en I+D+i y para la generación de conocimiento.

Con la creación de estas instalaciones, se prevé un efecto llamada de nuevas implantaciones de empresas en el sector aeroespacial lo que le ayudará a convertirse en un nudo de investigación clave y fortaleciéndose el sistema ciencia-tecnología-empresa.

Evidentemente el Proyecto CEUS posibilitará afianzar a la región andaluza en el sector aeronáutico, presente ya de manera importante en la aglomeración de Sevilla y con instalaciones auxiliares en la provincia de Cádiz.

En síntesis, el Proyecto CEUS permitirá ofrecer en Andalucía a la industria europea unas instalaciones únicas en las que poder desarrollar y experimentar tecnologías y conceptos de

operación aplicados a sistemas no tripulados (UAS, UGS y USS) de manera continua y segura. De esta forma el Proyecto se convertirá en un Centro de Investigación y de Transferencia Tecnológica.

### **Igualmente el Proyecto CEUS favorece la investigación científica y ambiental.**

Conjuntamente con los objetivos expresados vinculados a los Planes y Programas Autonómicos en materia industrial (sector aeronáutico), a la defensa nacional y a la Estrategia Estatal de Innovación (e2i), el Proyecto CEUS persigue ofertar a la comunidad científica europea de una plataforma de investigación.

Una buena parte de los Sistemas No Tripulados constituyen una Plataforma Aérea de Investigación configurada para realizar misiones de investigación atmosférica teledetección y ensayos de nuevos equipos e instrumentos.

Se dispondrá en el Centro CEUS de plataformas científicas no tripuladas que permitirán estudios y reconocimientos aéreos, incluso en situaciones inabordables por plataformas tripuladas. Lo que configura al CEUS, como un laboratorio científico único en Europa. Los últimos incidentes ambientales acontecidos, como la evolución de nubes radioactivas, nubes de polvo volcánico, e inclusión, las nubes de polvo sahariano, han puesto de relieve la necesidad de disponer de plataformas científicas áreas no tripuladas que puedan analizarlos mediante incursiones en estos ambientes de imposible vuelo para sistemas tripulados.

El CEUS incorpora un programa de investigación para la aplicación de esta tecnología a diversos fines científicos en campos muy diversos, entre los que destaca el ambiental. Los sistemas no tripulados permiten: la realización de estudios científicos de la atmósfera, importantísimos en el control del cambio climático, la observación y seguimiento de la avifauna, el seguimiento de desastres medioambientales, así como otros controles ecológicos, especialmente en la protección y lucha contra incendios.

En consecuencia, el Proyecto CEUS además de integrarse en la Estrategia Estatal de Innovación (e2i), **favorecerá la investigación científica aplicada a la protección ambiental**, y en especial, la de los espacios naturales más relevantes de su entorno inmediato: el Parque Nacional y el Parque Natural de Doñana.

En este sentido, el proyecto CEUS ha sido respaldado por ETBD-CSIC el 19.07.2012 en los términos de completa compatibilidad con su propia actividad y colaboración con la futura del Centro CEUS, basada en la experiencia de ETBD-CSIC en proyectos de investigación con aeronaves no tripuladas.

**Cuarta.- El uso científico-tecnológico del Proyecto CEUS ya ha sido declarado de interés general y prevalente por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.**

Las razones expuestas en los apartados anteriores han sido ya tomadas en consideración y aceptadas por el reciente acuerdo de 29 de octubre de 2013, del Consejo de Gobierno, “por el que se determina la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal del Proyecto CEUS, promovido por el INTA (Ministerio de Defensa), y consecuente descatalogación de los terrenos afectados, sitios en el monte público «Grupo Ordenados de Moguer», código HU-50001-AY, CUP números 18, 19, 20, 21 y 22, del término municipal de Moguer (Huelva) y de titularidad del Ayuntamiento”.

El Consejo de Gobierno en la mencionada sesión, acuerda en el apartado primero “declarar la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el interés del uso forestal con motivo del Proyecto CEUS (...).

Y además considera “que el Proyecto CEUS es una actuación pública concertada, que pretende la creación de una dotación de investigación científica y tecnológica, que tiene carácter estratégico, tanto a nivel nacional por su vinculación con la Estrategia Estatal de Innovación como a nivel autonómico, por las características excepcionales de este tipo de Proyectos, cuyo desarrollo tiene por objeto la investigación científica aeroespacial de interés autonómico estratégico”



### 3.3. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS DE UBICACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA CONCRETA UBICACIÓN ELEGIDA.

Los criterios para la selección de la mejor alternativa de posición de las instalaciones, dentro del cumplimiento de funcionalidad y seguridad del Proyecto, se basan en el menor impacto en la conectividad ecológica de la parcela, la menor afección ambiental y paisajística, así como la mejor accesibilidad al centro.

#### 3.3.1. Introducción. La necesidad de justificación de la concreta ubicación de la actuación.

Debe considerarse como requisito común para cualquier tipo de solicitud de Declaración de Interés Autonómico, la necesidad de justificar la concreta ubicación de la actuación.

El requisito de la necesidad de “justificar la concreta ubicación de la actuación” se referencia en el apartado 2 del art.39 de la LOTA, relativo a los Proyectos de Actuación Territorial; es decir, en principio es un requisito exigible exclusivamente para aquellas actuaciones que siendo susceptibles de ser declaradas de Interés Autonómico conforme al art.38 LOTA, sin embargo, precisen de un desarrollo urbanístico.

En el presente caso, del Proyecto CEUS, dada su finalidad y alcance, es una actuación que no precisa de desarrollo urbanístico alguno (dado que debe quedar asegurada su unicidad e integridad, sin delimitar espacios con usos urbanísticos diferenciados a efectos de calificación urbanística pormenorizada y de parcelación). Por ello, el Proyecto CEUS no requiere de un instrumento que establezca el desarrollo de la ordenación pormenorizada de su ámbito, como sería el caso, de un Proyecto de Actuación de Interés Autonómico previsto en el artículo 39.1 o un instrumento similar con análogo alcance previsto en la LOUA (como sería el caso, de un Plan Especial o Plan Parcial) tal como habilita el apartado 2 del mencionado art.39 de la LOTA.

Ahora bien, el hecho de no precisar de un desarrollo urbanístico para la implantación del Proyecto CEUS, y por ello, ser innecesaria la formulación de un Proyecto de Actuación de Interés Autonómico, es lo cierto que **cualquier actuación que pretenda acceder a una Declaración de Interés Autonómico debe justificar adecuadamente su concreta ubicación, por ser éste un requisito consustancial y propio de todas las tomas de decisiones de naturaleza territorial y urbanística.** Pues en otro caso, de no justificarse, sería una decisión arbitraria y por ello, contraria al Ordenamiento Jurídico.

Por ello, se procede a justificar la concreta ubicación de la actuación del Proyecto CEUS:

El Proyecto CEUS es una extensión del CEDEA que viene funcionando desde el año 1966 en terrenos del actual Parque Natural Doñana dentro del término Municipal de Moguer, en la mayor parte de su extensión. Si bien la ubicación de este Centro ya existente haría conveniente desde el punto de vista funcional la disposición del CEUS dentro de sus instalaciones o anexo a éstas, es evidente que resulta inviable tal alternativa por la Declaración de Espacio Natural protegido de los citados terrenos. Es por ello, que esta opción preliminar desde parámetros exclusivamente funcionales, se ha descartado desde el inicio por su incompatibilidad ambiental absoluta y radical.

Habida cuenta de la gran cantidad de factores que determinan la correcta ubicación de la misma, la realización de un estudio de alternativas posibles debe incorporar un análisis detallado de cada una de las posibilidades de emplazamiento y la incidencia de esos diversos factores, todo ello, a fin de poder determinar los requisitos de idoneidad de la disposición en extensión, forma y geometría del Centro, así como la valoración de la viabilidad de los diversos emplazamientos.

El Proyecto CEUS presenta unas características singulares por tratarse de un Centro de Investigación y Desarrollo de Sistemas Autónomos con fines exclusivamente científicos y experimentales. El documento de alternativas (ANEXO 2.2) describe el estudio de búsqueda realizado en Andalucía Occidental con el objetivo de ubicar un Centro de Ensayos de Sistemas No tripulados. A continuación se realiza una síntesis del mismo, centrándonos en las alternativas analizadas en el término municipal de Moguer:

### **3.3.2. Condiciones para la implantación analizadas en el estudio de alternativas**

Para analizar los posibles emplazamientos de dicho Centro, se han detallado los requisitos para las instalaciones tanto en tierra como en aire, teniendo en cuenta las servidumbres aeronáuticas asociadas. Dado que en estos momentos no existe una normativa aplicable a los sistemas aéreos no tripulados, por semejanza en las operaciones se ha tomado como referencia las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en lo relativo a su Anexo XIV, si bien serán de aplicación no eximente las Normas de Obligado Cumplimiento correspondientes al Anexo XV, además de otros decretos de aplicación.

Habida cuenta de la geometría y la infraestructura necesaria, así como el tipo de operaciones previstas, los criterios de idoneidad para la implantación de este Centro son los siguientes:

1. Proximidad al CEDEA (Centro de Experimentación de “El Arenosillo”)
2. Integración del Centro dentro de las zonas de espacio aéreo segregado establecidas en el Reglamento de Circulación aérea Operativa (RCO) del Estado Mayor del Aire.

3. Coeficiente de población en zonas de sobrevuelo para sendas de planeo y despegue inevitables en vuelos de máximo nivel de riesgo.
4. Zona de servidumbre perimetral con offset desde eje de pista de 500m a ambos lados sin posibilidad de actuación presente y futura de algún tipo de infraestructura.
5. Orientación de la pista en base a la acción dominante en la rosa de vientos de la zona de ubicación.
6. Integración medioambiental, sin afección sobre zonas de especial protección, tales como Zonas RAMSAR, Red Mundial de Reservas de la Biosfera (RMRB), patrimonios de la humanidad, Red Natura 2000, así como de Espacios Naturales de Ámbito Nacional y Autonómico.
7. Condiciones meteorológicas estables según situación geográfica macroclimática sin afecciones particulares que conlleven variaciones importantes sobre el mismo.
8. Afección con los servicios de tránsito aéreo. Servidumbres aéreas, aerovías, TMA's, etc.
9. Proximidad de infraestructuras de alto riesgo, tales son depósitos de almacenamiento masivo de combustibles, Centrales energéticas, etc.
10. Proximidad de autovías y carreteras de elevada densidad de tránsito.
11. Orografía del terreno, tanto en la zona de actuación como en las sendas de planeo y adyacentes.
12. Transmisividad electromagnética de la zona por afecciones naturales (orográficas) o artificiales (líneas de alta tensión, transmisores de alta potencia, etc).
13. Viales de acceso existentes, cobertura de redes telefónicas y de datos, proximidad a aeropuertos, puertos marítimos, facilidad de acometidas eléctricas, etc.

### **3.3.3. Metodología del análisis de alternativas**

Para la selección del emplazamiento adecuado, se han seguido la siguiente metodología:

- a. Estudio de la Carta de Radionavegación del Espacio Aéreo Inferior, publicada en la AIP (Publicación de la Información Aeronáutica) para analizar las zonas prohibidas (LEPs), restringidas (LERs) y peligrosas (LEDs), las aerovías, los aeródromos y helipuertos, las áreas terminales de control, etc. Para ello, nos ayudamos de los documentos ENR 5.1, ENR 5.5 y ENR 6.1. (Criterios 2 y 8).

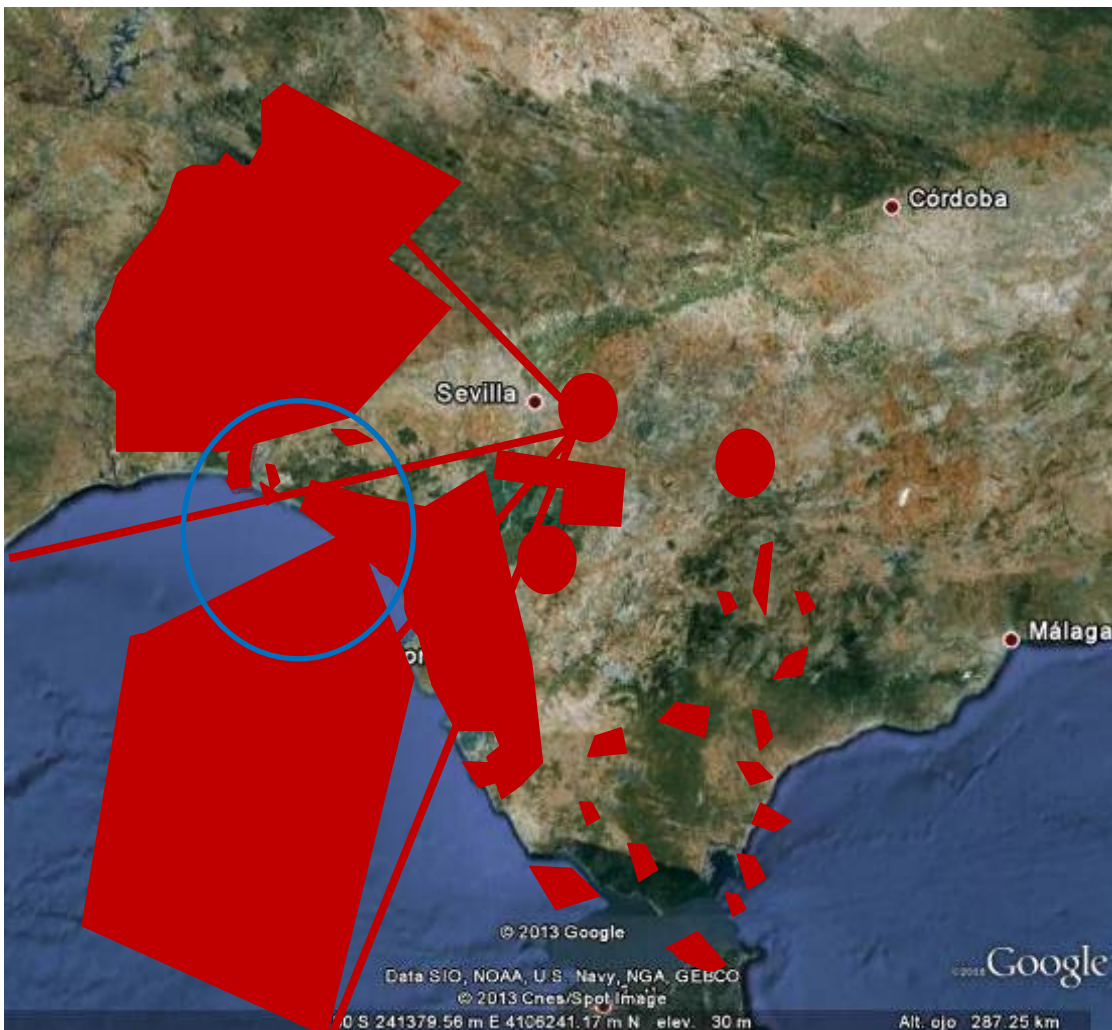
- b. Estudio de la proximidad a núcleos urbanos importantes y zonas con elevada densidad de población. (Criterio 3).
- c. Estudio de los espacios naturales protegidos declarados por el Ministerio de Medio Ambiente, con especial atención a las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). (Criterio 6).
- d. Obtención de la rosa de vientos de las zonas propuestas. (Criterios 5 y 7).
- e. Estudios climáticos meteorológicos con estadísticas de los últimos periodos que permitan desechar factores inasumibles por condiciones de especiales microclimas. (Criterio 7).
- f. Estudios cartográficos zonales de las zonas propuestas, con indicación de redes eléctricas, comunicaciones y coberturas. (Criterios 1, 4, 9, 10, 11,12 y 13).

#### **3.3.4. Análisis y propuestas de emplazamiento del estudio de alternativas**

Teniendo en cuenta el carácter excluyente de la proximidad al CEDEA, el carácter de singularidad del proyecto, y el análisis previo a la selección de posibles ubicaciones basadas en:

- Caracterización del espacio aéreo. Por compatibilidad con los criterios Nº2 y 8.
- Espacios Naturales. Por compatibilidad con el criterio Nº6
- Áreas de población. Por compatibilidad con el criterios Nº3.

Y tras un análisis previo excluyente, las opciones alternativas, como primera selección, no podrían ubicarse en las siguientes áreas seleccionadas en rojo en la siguiente figura. Su ubicación, por razones operativas deberá encontrarse bajo la influencia del contorno de color azul:



En el estudio de alternativas se analiza la posibilidad de seleccionar un emplazamiento compatible con los requisitos de diseños y la normativa vigente, el cual reduce las opciones a emplazamientos en: Moguer, Cartaya, Villablanca, Cádiz norte y Cádiz sur.

**3.3.5. Condicionantes fundamentales para la localización del Proyecto CEUS, como ampliación de las actuales instalaciones del CEDEA.**

Teniendo en cuenta el carácter excluyente de la necesaria proximidad al CEDEA (justificado de forma exhaustiva en el documento de estudios de alternativas), se llegan a las siguientes conclusiones:

1. Proximidad al CEDEA, para poder utilizar espacio aéreo segregado adscrito a éste y al tiempo realizar una monitorización y visualización de los ensayos.

Se parte de un criterio de seguridad aérea. Se debe localizar el Proyecto CEUS dentro de las zonas de espacio aéreo segregado para esta finalidad. Es una exigencia establecidas en el Reglamento de Circulación aérea Operativa (RCO) del Estado Mayor del Aire.

Este criterio al tiempo permite cumplir con el criterio de no afección con los servicios de tránsito aéreo (servidumbres aéreas, aerovías, TMA's, etc, en especial los derivados de las aéro-rutas de los aeropuertos próximos de de Jerez, Sevilla o Rota

El Centro "El Arenosillo" en funcionamiento cuenta actualmente con varias zonas segregadas asociadas al espacio aéreo inferior y superior, habilitadas ya para vuelos con sistemas aéreos no tripulados. Desde el punto de vista teórico, y desde consideraciones aeronáuticas exclusivas, lo ideal sería situarla bajo la LED 120, pero esto supondría tener que ubicar el CEUS en Parque Natural, por lo que esta opción se descarta.

De forma complementaria, se parte de la exigencia de funcionalidad técnica vinculada a las actuales instalaciones del CEDEA (criterio 1) para poder cumplir la labor de seguimiento de los ensayos. La Máxima distancia para su ubicación se estima en 30 Km. desde las actuales instalaciones del CEDEA. Una distancia mayor sería inviable, por la imposibilidad de realizar una monitorización y visualización de las operaciones desde la pista hasta una altura determinada.

2. Respeto de la distancia de seguridad a los núcleos de población.

Se descartan todas las posiciones de la pista que supongan sobrevolar, en las sendas de planeo y aproximación zonas ampliamente pobladas.

3. Separación inmediata a zonas con actividades o infraestructuras.

Las instalaciones deben contar con una Zona de servidumbre perimetral con offset desde eje de pista de 500 m a ambos lados sin posibilidad de actuación edificatoria futura de algún tipo.

4. Distancia de seguridad a las infraestructuras de servicios públicos de alto riesgo.

Son las exigencias de separación a la red son depósitos de almacenamiento masivo de combustibles, Centrales energéticas, etc. En especial debe considerarse que se exigen 5 km de separación a los depósitos estratégicos de Gas y Petróleo.

5. Separación a comunicaciones de alta densidad de tránsito.
6. Requerimientos de configuración interior de la parcela, adecuada orientación y orografía.

Se debe contar una superficie con una extensión lineal mínima de aproximadamente 2,5 Km, para poder ubicar una pista/vial de ensayos de 2 km de longitud, y al tiempo contar con una orografía y orientación adecuada de las pistas de ensayo en función de los vientos dominantes, y otros condicionante para las operaciones de despegue y aproximación.

Desde el punto de condicionantes ambientales, se exige su Integración medioambiental de modo que no suponga afección sobre zonas de especial protección, tales como Zonas RAMSAR, Red Mundial de Reservas de la Biosfera (RMRB), patrimonios de la humanidad, Red Natura 2000, así como de Espacios Naturales de Ámbito Nacional y Autonómico.

### **3.3.6. Conclusiones del estudio de alternativas**

En el documento de estudios de alternativas se ha realizado un estudio pormenorizado de diferentes posibilidades de ubicación para el Centro de Ensayos – CEUS para determinar su viabilidad y se han ponderado los criterios de evaluación para poder establecer la opción óptima. De todas las opciones seleccionadas, sólo una de ellas ha resultado viable de acuerdo a los criterios excluyentes establecidos, la denominada Moguer II.

De entre las ubicaciones propuestas, aquellas situadas en la provincia de Cádiz se han descartado por encontrarse a más de 30Km del CEDEA, de acuerdo al criterio de exclusión mostrado en la explicación de la valoración del criterio 1 debido a que es imposible monitorizar las operaciones desde la pista hasta una altura determinada, cuando la normativa correspondiente a vuelos con certificados de aeronavegabilidad experimentales obliga a que esto sea así. Estas ubicaciones, especialmente la denominada Cádiz Norte presentan otras incompatibilidades con la ubicación del CEUS como son la interferencia con TMA's y Aerovías (Criterio 8) y unas situaciones meteorológicas cambiantes e impredecibles, especialmente en lo que a vientos se refiere, siendo zonas conocidas popularmente por sus fuertes temporales de levante.

De las ubicaciones propuestas en la provincia de Huelva, las denominadas como Cartaya y Villablanca han sido descartadas por incompatibilidad con el Criterio 1 al estar a una distancia superior a los 30Km. Además, dichas ubicaciones presentan valoraciones muy bajas también

en cuanto los criterios referidos al sobrevuelo de zonas pobladas, dado que en ambos casos la salida al mar se tendría que realizar sobrevolando poblaciones con densidades de población altas, especialmente entre la primavera y el final del verano.

**Finalmente se han analizado tres posibles ubicaciones en el término municipal de Moguer, denominadas Moguer I, II y III respectivamente. De ellas, la única viable ha resultado ser la opción Moguer II.**

Todas las zonas cercanas al CEDEA, que cumplen con los condicionantes fundamentales para la localización (descritas en el apartado anterior) son Montes Públicos, Espacio Naturales Protegidos, LIC, o ZEPA. Por ello, se elige la ubicación que desde el punto de vista de valores ambientales menos coste supone. Es decir, **se descartan las ubicaciones localizadas en terrenos pertenecientes a Espacio Naturales Protegidos, LIC, o ZEPA.**

A continuación se exponen cuáles son las fuertes limitaciones medioambientales, sociales y técnicas que han descartado las alternativas de Moguer I y Moguer III.

#### RESPECTO A LA ALTERNATIVA MOGUER I

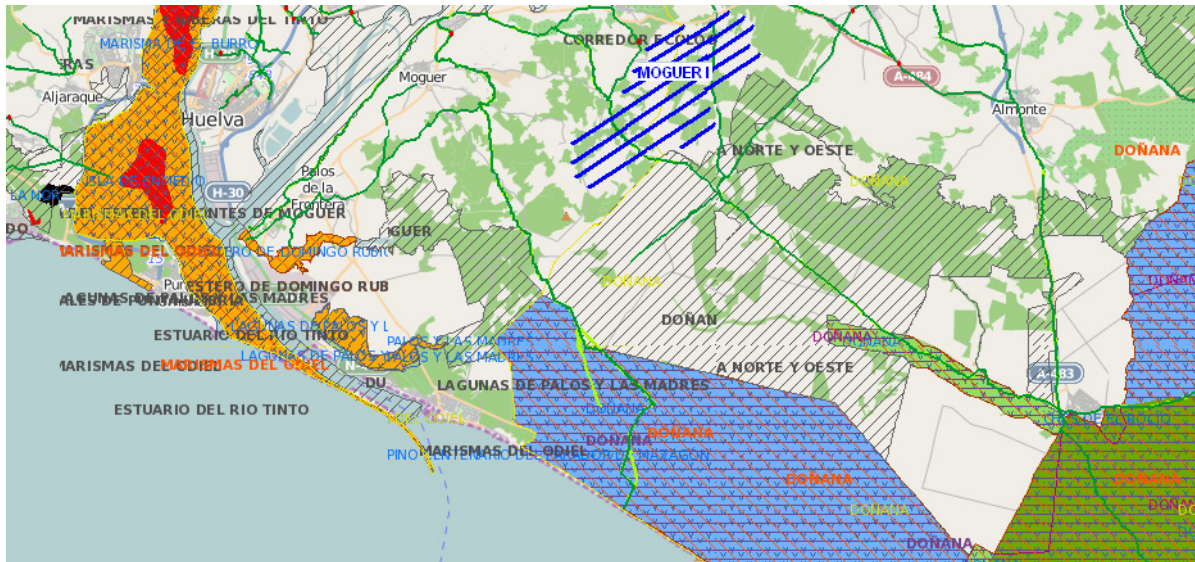
Esta alternativa de localización se situaría en el extremo Norte o más bien NE del ámbito estudiado, al norte del núcleo urbano de Almonte y al E del de Rociana del Condado. **Respecto a las limitaciones ambientales** en esta zona se observa que no existen áreas sensibles de ninguna categoría más allá de la Red Hidrográfica. No obstante un análisis un poco más detallado de dicha red, vería graves inconvenientes en ubicar el CEUS dada la complejidad de la misma en este punto. En esta franja, entre Almonte y Rociana del Condado, existe un MUP que sería necesario evitar su afección, lo que implicaría tender hacia la zona norte del mismo en sentido NE-SW de una hipotética ubicación del CEUS, prácticamente en el límite exterior de los 30 km. Se trata de una zona con pleno dominio de cultivos.

La zona de estudio para la posible ubicación Moguer I es la indicada en el siguiente mapa en formato "OpenStreetMap, donde se muestran las afecciones ambientales de la zona.

Inicialmente presentaría algunas consideraciones interesantes para ser asumida como opción, si bien un análisis más detallado advierte la proximidad del importante corredor ecológico del Arroyo de las Vaquerizas que circula de Este a Oeste por el centro de la zona potencial, dividiéndola en dos, así como otra al Sur de este, que circula de N a S. Esto induciría a buscar un asentamiento potencial del CEUS en la parte sur del corredor ecológico para salvar su afección, pues en la zona norte no habría disponibilidad espacial para ubicar el Proyecto (se precisaría una longitud disponible para los 2,5 km que necesita el CEUS), en un territorio además dominado por cultivos (muchos de ellos típicos de invernadero de la zona) lo que



dificultaría enormemente su implantación por la previsible mala aceptabilidad social derivada de las necesarias expropiaciones.



Ubicación alternativa Moguer I. Afecciones Ambientales del entorno.

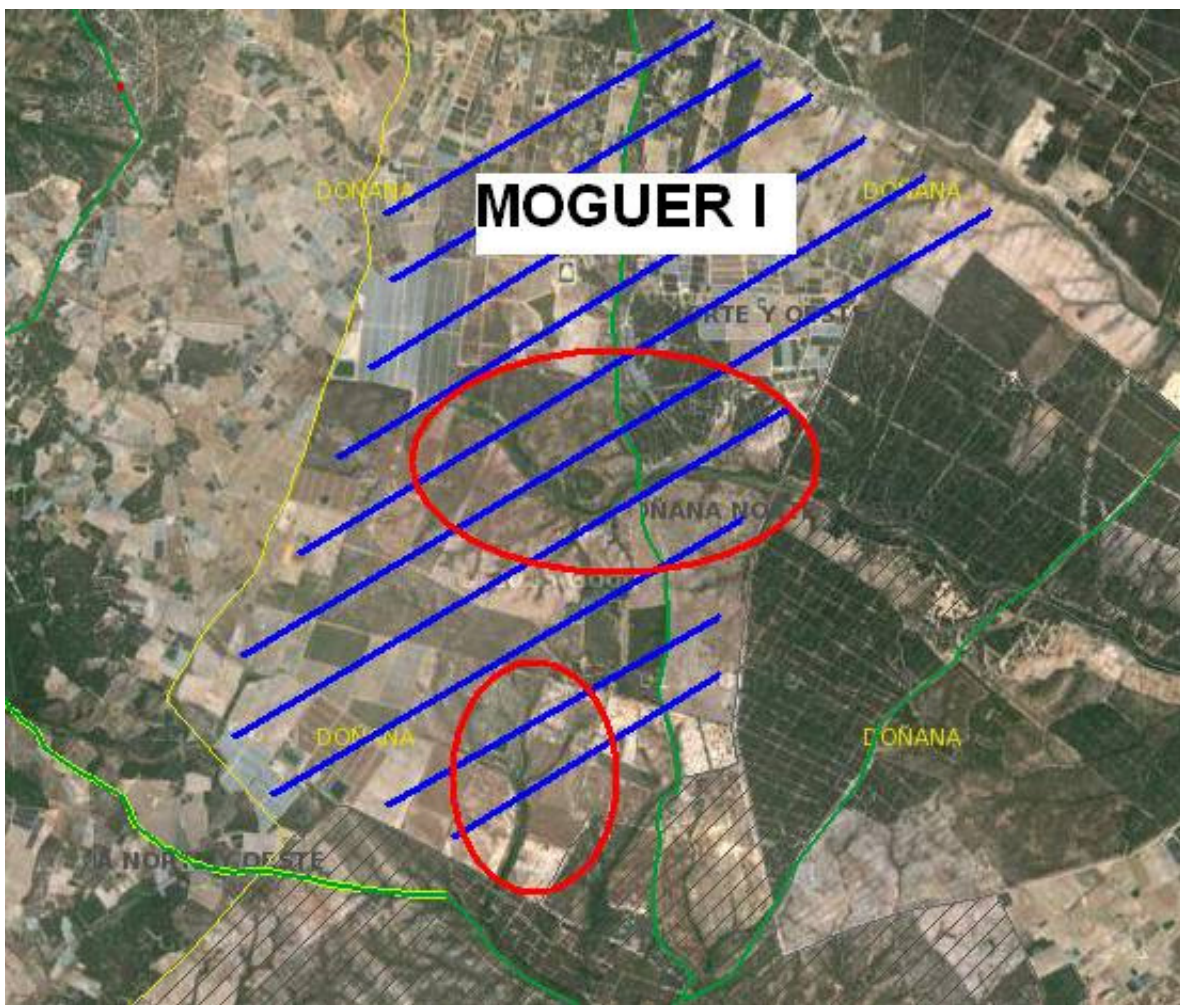
En el área Sur, de esta posible zona, en la ubicación del Proyecto no podría diseñarse como hipótesis una orientación E-W, de cara a salvar la ocupación de los cultivos también presentes en esa zona (pues a priori sí habría espacio para su inclusión) ya que esa orientación es inviable debido al régimen de vientos, pero aún cuando lo fuera las incidencias en el entorno serían relevantes pues:

- Se afectaría una gran superficie de red hidrográfica de pequeños arroyos tributarios al de Las Vaquerizas.
- La zona presenta en su zona central (donde podría incluirse a priori el CEUS) lomas y desniveles, algunas de perfil acusado, que implicaría unos importantes movimientos de tierras para conseguir las especificaciones de planicie requeridas.
- Y, sobre todo, se afectaría de manera importante (lo seccionaría prácticamente por la mitad) al corredor ecológico que conecta los de más al sur (arroyo del Gago) con los del norte (Arroyo de las Vaquerizas y el del Avispero que le da continuación).

Ante este importante impacto la única opción sería ubicar el CEUS en paralelo a este corredor y por tanto en sentido N-S, buscando la optimización NE-SW. En esta situación solo habría posibilidad en el extremo más al W de la zona marcada (el CEUS precisa de 2,5 km, hay que recordarlo) el encaje es difícil pues podría incidir al N con el corredor citado y al sur en MUP pues la disponibilidad espacial es muy limitada. En todo caso, esta posible alternativa

acarrearía asimismo importantes desmontes y afecciones a cultivos con lo que conlleva esto de mala aceptación pública.

Finalmente, observar otro potencial riesgo para la viabilidad ambiental de esta opción pues, tal y como se indica en el Estudio de Impacto Ambiental se detecta un movimiento local de gaviota sombría desde las Marismas hacia el interior y viceversa. Esto supone el trasiego diario de enormes bandadas de este lárido. Quizás la colisión con pérdida de algún individuo no fuera un gran, aunque indeseable, riesgo ecológico, pero sí económico por pérdida del material de vuelo.



*Corredores ecológicos en la zona de posible ubicación Moguer I*

Por otra parte se precisaría atender en lo posible a la no afección a la vía pecuaria ubicada al este de la zona, lo que condicionaría la misma.

En conclusión, desde el punto de vista medioambiental, la proximidad a corredores ecológicos y la escasa disponibilidad espacial junto con los necesarios y elevados movimientos de tierra

implican impactos ambientales adicionales y el riesgo en la incidencia en movimientos en láridos ocasionaría riesgos añadidos para el medio circundante durante las fases de ejecución y posteriormente de operación en las instalaciones del Centro.

**El impacto social** sobre la correcta aceptación de una infraestructura como es el Centro de ensayos para sistemas no tripulados no constituye un factor limitativo, ni en ningún caso habrá de ser excluyente desde el punto de vista de un estudio de posibles alternativas. Habida cuenta de que esta infraestructura engloba el estudio y desarrollo de tecnologías de nueva implantación y su desarrollo va intrínsecamente relacionado con la buena aceptación del entorno social a este tipo de instalaciones, es de primordial importancia que el impacto social que ocasione esta instalación se traduzca en sentido positivo y de apoyo a la generación de industria, empleo y tecnología en el entorno sin detrimento de la principal fuente económico-laboral de la zona como es la industria agropecuaria con las necesarias explotaciones que hacen posible el sostenimiento social de la región.

Es por ello, que si la implantación del Centro CEUS requiere parcial o totalmente en su ámbito de la expropiación de terrenos agrícolas en mayor o menor medida, puede desencadenar una acción social negativa desde este sector que oculte las expectativas industriales, laborales y tecnológicas que este Centro para el desarrollo de nuevas tecnologías traería para el entorno.

Se hace, en consecuencia, desaconsejable la implantación de los terrenos del CEUS en zonas de origen agrícola ya que para su correcta aplicación de las condiciones operativas de servidumbre, no serían suficientes con la segregación de las 75Has de la infraestructura sino de otras adyacentes que aseguren el aislamiento estratégico por razones de operatividad aeronáutica.

La zona a estudio, para la posible implantación de Moguer I, cubre una superficie de extensión superior a las 1.200 Has de uso combinado agrícola y forestal, manteniéndose en estado forestal las zonas abruptas con fuertes desniveles y canalizaciones hidrográficas de gran importancia, ya que son parte del corazón de la red hídrica del Parque Nacional Doñana.

Así mismo, la conectividad en la zona es prácticamente inexistente tanto en lo referente a redes de comunicaciones y datos como a accesos que han de realizarse mediante caminos forestales en muy mal estado.

Bajo estas condiciones de ocupación y orografía, **como limitación técnica** se renunciaría al coeficiente de población en las proximidades y a la zona de servidumbre perimetral. Si bien no existe población residente, el alto nivel de explotación en toda la zona de las 1200Has y colindantes, hace que la habitabilidad, sin ser estadística residencial, sea real en aplicación a los niveles de ocupación humana por hectárea de explotación de las plantaciones típicas de la zona.



Según la Confederación de Agricultores, durante la época de mínima actividad para las explotaciones agrícolas, el nivel de ocupación es de 3 personas por hectárea, llegando a una media en épocas de fuerte demanda agrícola de 13 jornaleros por hectárea. Estos valores llevan a una ocupación mínima de 300 personas por Km<sup>2</sup> y una máxima de 1300 personas por Km<sup>2</sup>. Muy superiores a los máximos admisibles para condiciones de sobrevuelo y servidumbre operacional, que se consideran en máximos de 25 h/Km<sup>2</sup>.

La solución operativa pasaría por adquisiciones de terrenos agrícolas colindantes para salvar las servidumbre y para evitar las condiciones de sobrevuelo, cosa que haría totalmente inviable el proyecto por el impacto social y temporal del mismo ya que obligaría a la adquisición de más de 350 Has de zonas agrícolas.



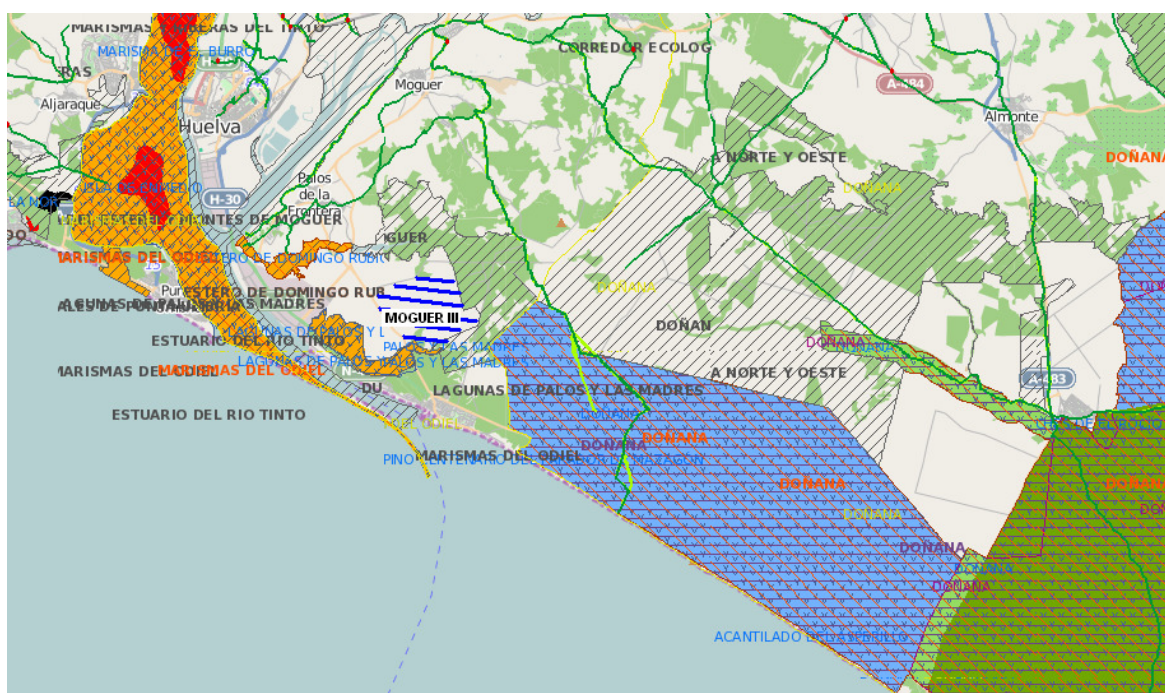
*Limitaciones técnicas de la hipótesis de ubicación Moguer I*

Como se ha indicado, la zona de estudio es un ámbito de muchos arroyos, con curvas de nivel próximas y en consecuencia diferencias de cotas superiores a los 35m/1000m de distancia en superficie. Uno de los parámetros principales que afectan a la transmisividad electromagnética es la orografía del terreno ya que afecta a la transmisión electromagnética en condicionantes de "línea de vista viéndose sensiblemente reducida y, lo que es peor, en condiciones heterogéneas de linealidad por la existencia de irregularidades en horizonte.

RESPECTO A LA ALTERNATIVA MOGUER III.

La tercera opción de ubicación identificada en las proximidades de Moguer no invade terrenos de especial protección por el POTAD, sin embargo todas las parcelas afectadas están catalogadas como de uso agrícola, no siendo ninguna monte público ni estando catalogada dentro de otras figuras de especial protección, por lo que a priori parecería la ubicación ideal para el Centro de Ensayos. La ubicación estudiada ocuparía 57 parcelas de los polígonos 37 y 41 del término municipal de Moguer.

Moguer III está situada al oeste del ámbito en las cercanías del LIC Marismas del Río Tinto, si bien se ubicaría en una zona con gran proximidad a núcleos urbanos (Moguer al Norte y Palos de la Frontera al SE) y de áreas industriales. Al margen de estas razones, no estrictamente ecológicas pero sí de carácter social, desaconsejarían el uso de esta zona para localizar el CEUS. Es preciso tener en cuenta en todo caso que un accidente en áreas industriales podría acarrear riesgos de contaminación de suelos y aguas superficiales y subterráneas en áreas tan sensibles como las lagunas de la zona. En este sentido es preciso remarcar que el tráfico marítimo existente en esta zona incluye el abastecimiento de la reserva estratégica nacional de gas, estando específicamente prohibido el sobrevuelo de este tipo de embarcaciones así como de los depósitos de almacenamiento ubicados muy próximos a la zona (< 5 km), haciendo inviable la operación de sistemas experimentales I+D que requieren volar sobre zonas despobladas o con coeficiente de población inferior a 20 h/Km2 para la realización de los ensayos.



Ubicación alternativa Moguer III. Afecciones Ambientales del entorno.



Se trata de una zona dominada por cultivos de invernadero, que conllevaría los graves problemas sociales antes señalados Asimismo se ubica próxima al Paraje Natural de La Laguna de Palos y Las Madres con los problemas sobre la avifauna abundante en esa zona.

En efecto es muy conocida la interconexión de este complejo lagunar con el Paraje del Estero de Domingo Rubio, próximo al Norte.

Los 2,5 km del CEUS en orientación citada NE-SW solo podrían albergarse en el extremo W de esta zona (afectando a la A-494) implicando que su cabecera Norte quedará enormemente próxima (200-300 metros) de este Paraje del Estero y la Sur, también muy cercana al Paraje de la Laguna de Palos y Las Madres. Esta situación de “encaje” entre ambos espacios invalidaría la opción.

En esta zona los movimientos locales de avifauna son importantes, tal y como se refleja en las imágenes siguientes.



Movimientos avifauna del entorno de la posible alternativa Moguer III



*Movimientos avifauna del entorno de la posible alternativa Moguer III*

La base de datos manejada daría posible presencia de flora amenazada y protegida (Armeria velutina, Vulpia fontquerana) aunque la transformación de áreas de cultivos excluiría realmente este riesgo. No obstante hacer indicar que dichas especies aparecen con presencia en dicha zona según el catálogo de especies y flora amenazada en Andalucía.

En consecuencia y solo ante el estudio medioambiental de la zona, ésta área, bajo la óptica medioambiental, se excluye por riesgos sobre avifauna y por cercanía a áreas de alta sensibilidad ambiental (Parajes Naturales Protegidos.), tales como Lagunas del Estero y Las Madres, Marismas del Odiel, Estuario del Rio Tinto y Estero y Montes de Moguer.

Al igual que en el caso de Moguer I, el **impacto social** está vinculado a la incidencia en la actividad agropecuaria. Es por ello, que si la implantación del Centro CEUS requiere parcial o totalmente en su ámbito de la expropiación de terrenos agrícolas en mayor o menor medida, puede desencadenar una acción social negativa desde este sector.

Se hace, en consecuencia, desaconsejable la implantación de los terrenos del CEUS en zonas de origen agrícola ya que para su correcta aplicación de las condiciones operativas de servidumbre, no serían suficientes con la segregación de las 75Has de la infraestructura sino de todas las adyacentes que aseguren el aislamiento estratégico por razones de operatividad aeronáutica.

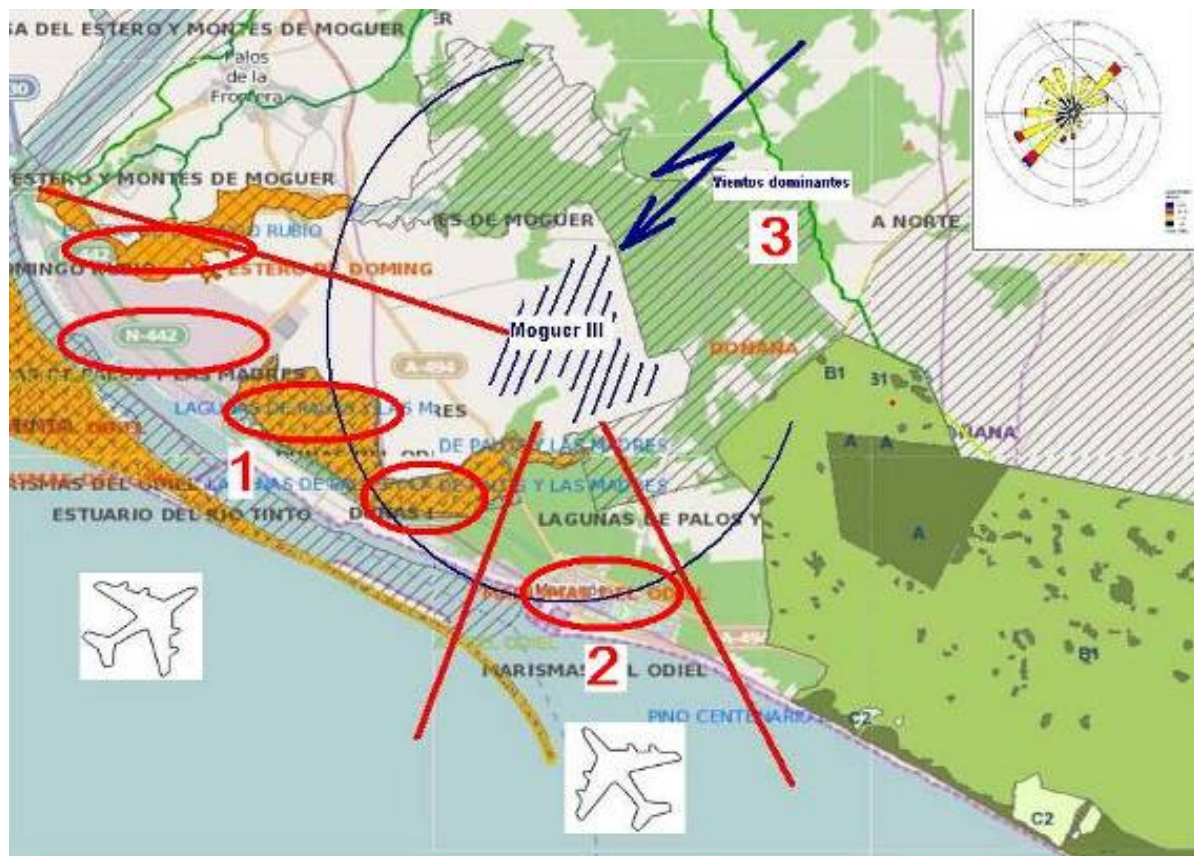
Respecto a las **limitaciones técnicas** esta ubicación presenta, a simple vista, las mismas cualidades y ventajas que la opción denominada MOGUER II, pero si mantenemos el condicionante de orientación de la pista según vientos dominantes con factor de incertidumbre de  $\pm 20^\circ$ , presenta el problema de que la operación por el lado sur de la pista, en aproximación final, obliga a sobrevolar Mazagón, así como la bocana del puerto de Huelva limitada por el faro del Espigón Juan Carlos I. El tráfico marítimo existente en la zona incluye el abastecimiento de la reserva estratégica nacional de gas.

Por tanto respecto al total de requisitos técnicos no sería idóneo respecto al coeficiente de población en proximidades, la zona de servidumbre perimetral, la orientación de pista en base a la acción dominante de vientos, y la proximidad a infraestructuras de alto riesgo.

La distancia mínima para realizar una aproximación instrumental por el lado norte obligatoriamente sobrevuela zonas pobladas y fuera de las zonas de exclusión aérea.

La alternativa estudiada de utilizar una orientación  $120 \pm 20^\circ$  para evitar sobrevuelo de zonas pobladas, nos hace efectivo el sobrevuelo del CEDEA, siendo inevitable este hecho por la proximidad tangencial en trayectoria del Hotel Parador de Mazagón (Criterio Nº2). Del mismo modo, es inevitable el sobrevuelo del Camping Doñana. En conclusión la trayectoria forzada de la pista en esta ubicación resulta inabordable ya que para evitar sobrevuelos poblacionales, sería necesario establecer una trayectoria de despegue en rumbo 110 o inferior lo cual invade de lleno el Parque Nacional Doñana, sobrevuela en la vertical de la carretera A494 durante 5Km, cruzando la carretera forestal de Las Peñuelas y la carretera forestal de Bodegones.

No obstante la pormenorización de determinadas cuestiones y justificaciones más concretas respecto a cuestiones técnicas se desarrollan en el correspondiente Estudio de Alternativas elaborado, con ocasión del trámite de Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto.



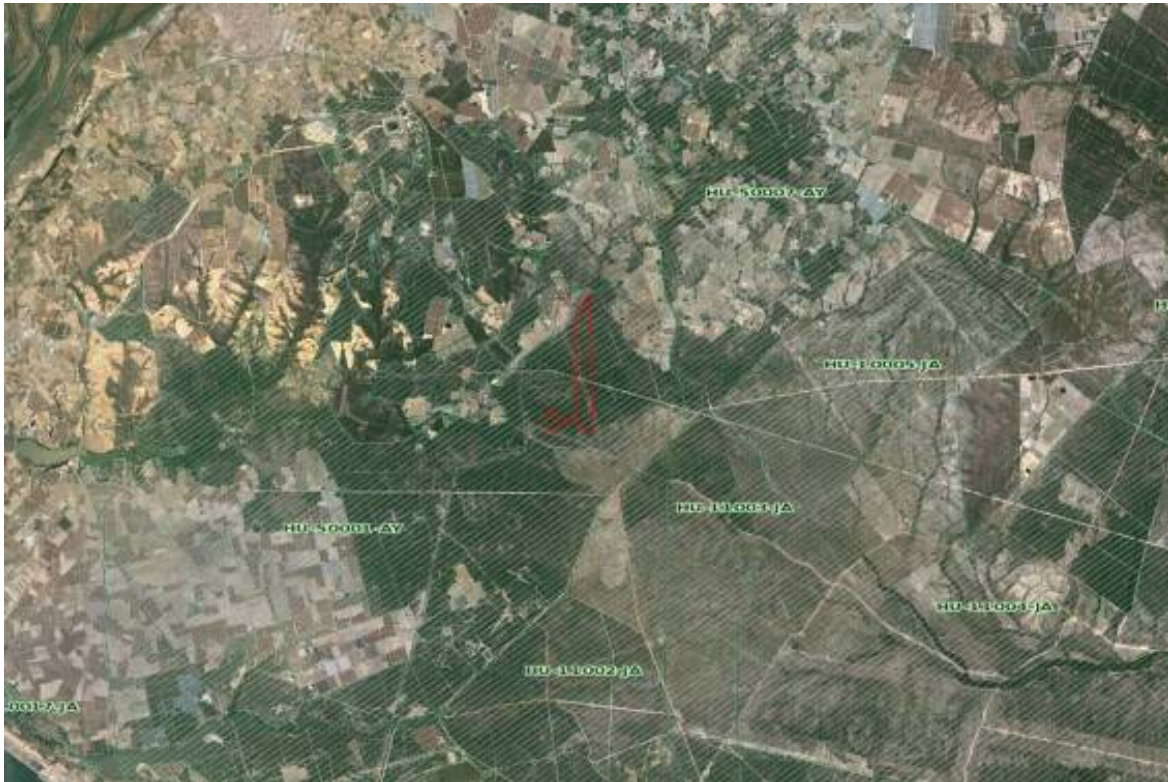
Limitaciones técnicas de la hipótesis de ubicación Moguer III



La ubicación **Moguer II es frente Moguer I y Moguer II, la mejor opción** por las siguientes valoraciones:

- La orografía en las inmediaciones es homogénea para las pruebas de aterrizaje y despegue, basadas en los sistemas de navegación instalados en los sistemas no tripulados. Es necesario puntos definitorios de reconocimiento del terreno, por parte del sistema de navegación, tratando de evitar elementos que lleven a confusión a éste. Se trata este de un punto crítico pues el objetivo de las operaciones es reducir al máximo los factores de riesgo en las mismas. Las vías que rodean las áreas seleccionadas en la zona de Moguer II, impiden que se pueda llevar a cabo la operación de forma segura, en una ubicación distinta de la seleccionada.
- Moguer II, respeta las zonas de especial protección de mayor valor medioambiental como son el Parque Nacional, el Parque Natural, LICs y ZEPAs de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA).
- Moguer II no interfiere con los TMAs de Jerez, Sevilla o Rota y la única afección que tiene a la estructura del espacio aéreo es con la aerovía R-47, que discurre aproximadamente sobre la ubicación propuesta a una altitud superior a los 3.500 ft, sin embargo no se produce interferencia alguna dado que los vuelos de sistemas no tripulados en la fase de operación en la que podrían afectar a la aerovía se producirán siempre a alturas menores.
- Sin embargo, la accesibilidad a la zona está bien garantizada con conexiones sencillas y cómodas tanto con Huelva como con Sevilla, dando acceso a puertos y aeropuertos internacionales. Además se ha constatado la cobertura de la red móvil 3G.
- La climatología de la zona es óptima para la ubicación del centro, ya que se presenta un alto porcentaje de vientos en calma o por debajo de los 10 nudos, siendo muy pequeño el número de días al año con vientos cruzados respecto a la orientación de la pista. De acuerdo con los datos disponibles tanto de la Agencia Estatal de Meteorología como de las estaciones meteorológicas que publican sus datos propios en la zona, se dispone de más de 300 días de sol al año.

En base a todas las justificaciones anteriores, **la ubicación Moguer II no sólo resulta un emplazamiento viable para el Centro de Ensayos – CEUS sino que además es el más apropiado de acuerdo a los criterios establecidos para la elección de alternativas.**



Montes Públicos en el marco territorial del proyecto CEUS. Ubicación Moguer II

### 3.3.7. Justificación del ámbito seleccionado. MOGUER II. Criterios complementarios para la localización precisa en su interior.

De todas las alternativas identificadas en la búsqueda inicial la única que ha resultado finalmente viable al contrastar sus características con los criterios de técnicos y ambientales que se detallan en el epígrafe anterior ha resultado ser la denominada Moguer II.

La Zona Moguer II estaba originariamente conformada en su integridad por terrenos pertenecientes a Montes Públicos.

**No obstante, en el interior del ámbito Moguer II, se establecen los criterios finales complementarios para la ubicación exacta del Proyecto CEUS conforme a los mejores requerimientos ambientales y funcionales:**

**1º) Se descartan aquellas posiciones en el interior del área estudiada de Moguer II que constituyan áreas críticas para el lince.** No puede afectar al área crítica para Lince Ibérico (*Lynx pardinus*) definida en el acuerdo de 18 de enero de 2011 del Consejo de Gobierno por la que se aprueban los planes de recuperación y conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos. En este sentido, no puede afectar a las zonas que constituyen hábitats de alimento y campeo del lince.

**2º) No es posible localizar el Proyecto CEUS en aquellas parcelas de monte público de Moguer que actualmente están destinadas a usos agrícolas porque aquellas (que cuenta con dimensión suficiente) se ubican dentro del perímetro de seguridad/separación de 5 km de la Red Estratégica Nacional de Gas.**

**3º) Dentro de las posiciones posibles del área Moguer II analizada, se descartan aquellas posiciones que puedan dificultar la conectividad ecológica.**

Por ello, se evita cualquier afección al corredor previsto por el Plan Especial de Ordenación de las zonas de regadíos ubicadas al norte de la Corona Forestal de Doñana (aprobado inicialmente por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, mediante Orden de 18 de enero de 2011).

En efecto, en la delimitación del área del Proyecto CEUS se ha tenido presente esta cuestión, de modo que el ámbito de la actuación queda fuera y sin afectar al corredor previsto que conecta transversalmente los dominios mareales-costeros del Río Tinto y el interior del Parque Nacional a través de la prolongación del arroyo Dehesa del Estero y el arroyo de la Rocina respectivamente. Del mismo modo también se evita afectar al corredor vinculado al arroyo Don Gil, y por supuesto al corredor vinculado al arroyo de la Grulla, que es el más cercano al ámbito definitivo del Proyecto CEUS.

**4º) Igualmente deben eliminarse aquellas posiciones que supongan generar un nuevo enclave aislado de usos no forestales dentro del monte público.**

Por ello, el ámbito seleccionado finalmente elegido dentro de Moguer II cuenta con una proximidad con zonas identificadas como C en el Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, y que al tiempo se encuentren fuera del radio de 5 Km de afección de la Red Estratégica Nacional de Gas.

**5º) El área o polígono a seleccionar debe permitir contar con una superficie mínima de 75 hectáreas y una orientación adecuada de la pista, que evite los sobrevuelos sobre población.**

Ello hace que la mayor parte de las áreas agrícolas de Moguer II deban descartarse.

**6º) Se evita su ubicación en zonas incendiadas que están siendo objeto de reforestación.**

La ubicación definitiva evita la superposición con zonas incendiadas, después de realizar un análisis histórico (cartográfico, topográfico) de dichas áreas que están siendo objeto de reforestación.

**7º) La ubicación final debe evita cualquier afección sobre la red básica de gaseoductos y oleoductos que atraviesa algunas zonas de Moguer II, y que viene identificado como un pasillo energético en el POTAD.**

Pues bien, el resultado final de la aplicación del conjunto de los requerimientos complementarios expuestos es que **el único emplazamiento posible dentro de Moguer II que cumple los mismos es el que ahora se propone como ámbito de la actuación de interés autonómico.**

El ámbito finalmente seleccionado permite contar con una superficie suficiente y una disposición adecuada para permitir una orientación de la pista alineada con los vientos dominantes, y al tiempo que permita una salida directa a las zonas de espacio segregado y no teniendo que sobrevolar zonas pobladas en la maniobra de salida hacia el mar, atravesando únicamente la carretera comarcal A-422 de muy baja densidad de tráfico.

Respecto a la afectación de infraestructuras críticas o peligrosas, las más cercanas se encuentran más de diez kilómetros en dirección transversal a las direcciones de aproximación y planeo, por lo que no suponen ninguna limitación a las operaciones del centro. Si bien existe una línea eléctrica aérea de alta tensión que cruza el ámbito, es solucionable mediante una operación de soterramiento para garantizar la seguridad de las operaciones.

La orografía del terreno, tanto de las parcelas afectadas como de las circundantes es bastante plana, con desniveles máximos dentro de la zona afectada inferior a los diez metros, por lo que se minimizará el movimiento de tierras necesario. Esta planicie, unido a la gran cantidad de zonas protegidas circundantes facilitará las comunicaciones especialmente entre Moguer II y el CEDEA.

La localización escogida optimiza la posibilidad de utilizar el equipamiento del CEDEA en base a las direcciones de aproximación y alejamiento, ya que la distancia relativa de cabecera y final de pista de ésta respecto al CEDEA se encuentra dentro de los alcances de las ópticas de seguimiento de los sistemas trayectográficos de este centro. Además, la distancia a las zonas de espacio aéreo segregadas de El Arenosillo desde Moguer II es de tan sólo unos 4 km, por lo que el vuelo de transición hasta la zona habilitada para ensayos en vuelo de sistemas no tripulados será muy corto minimizando cualquier riesgo y acortando y simplificando las operaciones.

### 3.4. ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DE LA ACTUACIÓN Y MEDIOS DE CORRECCIÓN O MINIMIZACIÓN DE LOS EFECTOS NEGATIVOS PREDECIBLES.

El proyecto CEUS es un reto técnico y ambiental en cuanto a la integración del proyecto en el medio y el cumplimiento de la política ambiental, solamente alcanzable mediante una acción coordinada de responsabilidad compartida de los poderes públicos e iniciativa privada a través de todas las medidas a su alcance en el marco y las condiciones más adecuadas. Estas medidas deben permitir avanzar en la convivencia entre la protección de los recursos naturales y el desarrollo de la sociedad, desarrollo cultural y subsistencia económica de la región andaluza.

De conformidad con las exigencias de la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, el proyecto CEUS da respuesta para su integración ambiental en tres dimensiones—ambiental, social y económica—, superando las originarias normas sectoriales para la protección del medio ambiente.

En el apartado anterior se ha detallado el estudio de alternativas realizado bajo la tutela ambiental en busca de la mejor localización. Una vez seleccionada la mejor opción, y constatada su viabilidad ambiental y funcional, se han establecido medidas apriorísticas de carácter preventivas, correctoras y compensatorias que en su conjunto permiten el mayor respeto del medio que ocupa, además se converge con las políticas ambientales actuales y mimetiza la actuación adaptando el proyecto en su máxima expresión técnica.

Desde el inicio de los planteamientos intelectuales y trabajos de gabinete del proyecto CEUS se ha entendido necesario y prioritario establecer criterios de actuación afines con la preservación de los valores ambientales presentes y, en especial, minimizar la afecciones derivadas de la implantación de las instalaciones previstas. Este trabajo de adaptación detallada ha derivado en una importante reducción del ámbito de hasta un 60% del que se planteaba en los avances y estudios previos de la iniciativa.

Por otra parte, los instrumentos de prevención y protección ambiental son la herramienta más adecuada para establecer la viabilidad ambiental en el marco de las estrategias sustentables del programa comunitario y andaluz en materia protección, prevención y desarrollo ambiental aportando las medidas preventivas, correctoras y compensatorias no detectadas inicialmente. Estos procedimientos de evaluación ambiental serán la garantía formal de integración y compatibilidad de la actuación tanto del planeamiento como de la actividad que allí se desarrolle.

Son, por tanto, **los instrumentos de protección y prevención ambiental la garantía para establecer la compatibilidad de esta singular iniciativa con un alto nivel de protección del medio ambiente** y son además el medio para la adecuada y necesaria participación social. La

proliferación de instrumentos al servicio de políticas de desarrollo compatible ha evolucionado y madurado en los últimos años en el plano autonómico, en este caso, **la integración ambiental del proyecto CEUS se formaliza mediante dos instrumentos de prevención, uno de rango estatal y otro de nivel autonómico.**

El Proyecto CEUS, deberá cumplir las condiciones establecidas en el propio Estudio de Impacto Ambiental, en la Resolución de la Declaración de Impacto Ambiental de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente de fecha 9 de octubre de 2014, así como en la Autorización Ambiental Unificada al proyecto.

El Estudio de Evaluación Ambiental ha realizado **una valoración de las incidencias potenciales más relevantes:**

- El Proyecto CEUS posee unas características muy singulares como unidad de Investigación y desarrollo, tal como se ha expuesto.
- La ubicación del Proyecto CEUS precisa de condicionantes específicos siendo el más relevante su interacción con el construido Centro de Experimentación de “El Arenosillo” (CEDEA) (distancia mínima de 30 km) al cual complementa para conseguir una unidad funcional que permita ampliar sus actividades de I+D+i en sistemas no tripulados, energías renovables, sondeo meteorológico y observación medioambiental de la atmósfera, protección contra incendios, estudios faunísticos, etc...
- En términos globales no existe ningún factor limitante previo para la construcción y explotación del Proyecto CEUS en la zona prevista. No hay efectos significativos sobre el medio físico abiótico ni impactos que comprometieran la presencia de los valores dominantes de la biodiversidad en la zona, de manera especialmente reseñable sobre la avifauna.
- La afección por ruidos o en la calidad del aire será prácticamente insignificante para la población dada la lejanía de éstas y la tecnología de los US con mínimos niveles de emisión; tampoco existirá afección a este nivel sobre las poblaciones animales, teniendo en cuenta que su operatividad estará en las 120 op. al año, con horizonte máximo potencial de 365 (un aeródromo posee unas 2000-3000 operaciones al año).
- Los efectos sobre la morfología del terreno serán a su vez muy reducidos dadas las escasas pendientes que dominan en la zona. Asimismo no existe interrupción importante de la red de drenaje de aguas superficiales.
- La afección sobre la vegetación debe considerarse como asumible a pesar de que esto exija una deforestación, fundamentalmente en la ubicación de los viales de ensayos, de

masas de pino piñonero de cierto porte. La realidad es que estas masas se ubican en un monte dominado por el bosque de *P. pinea* con una productividad no destacada (turnos de corta superiores a cincuenta años). Todo esto sin menoscabo de las acciones que se deban realizar en relación a las especies de flora protegidas presentes en la parcela.

- La afección sobre la fauna será escasamente relevante durante la construcción donde se producirá un rechazo temporal durante la duración de las obras si bien el tipo y superficie de hábitats cercano son adecuados para acoger el mismo. Durante la operativa los vehículos aéreos (US) sobrevolarán áreas muy determinadas (LEDs), consideradas restringidas por peligrosas para vuelos comerciales (son usadas como reservas de vuelos de prueba del Mº de Defensa). Estos LEDs, uno más al interior (143) y otra marina (120), no interceden en términos generales en las áreas de movimientos locales de avifauna. Mayor riesgo tendría el uso del LED 143 por presencia de distintas especies en el mismo si bien será el 120 el de mayor utilización. Dos aspectos clarifican la ausencia de riesgos de colisiones:
  - Los US volarán a una altura mínima de 300 m sobre el nivel del suelo y una media de unos 500 m, alturas muy superiores a las que alcanzaría el vuelo de los movimientos locales de avifauna en la zona.
  - El número de vehículos aéreos será de una media de 120 operaciones al año, un número muy pequeño, veinte veces menor a cualquier aeródromo comercial.
- No afecta directamente a ningún Espacio Protegido sea por Red Natura 2000 o RENPA (confluyen) a pesar de una relativa cercanía de ellos, en especial con la zona de protección del Parque Nacional de Doñana, también Parque Natural de igual nombre. Asimismo, no hay afección relevante a nivel indirecto sobre la Red Natura 2000 y las otras figuras protectoras confluyentes. Los objetivos de conservación definidos en las mismas no quedarían afectados de manera significativa por el CEUS, pudiéndose confirmar la compatibilidad de su operativa con estos elementos básicos de protección del medio natural y la biodiversidad.
- Es importante también concluir en que las valoraciones sobre la ausencia de efectos significativos sobre el entorno natural son compartidas por la prestigiosa unidad científica “Estación Biológica de Doñana”, para la cual el Proyecto CEUS es también una oportunidad para la mejora en el seguimiento de determinadas especies de alto interés conservacionista (el lince especialmente).

Además de las incidencias valoradas existen algunas cuestiones que deben aclararse para justificar la idoneidad de generar medias preventivas o correctoras al respecto.

**1º) Respecto a la fragilidad de algunas especies vegetales y animales presentes, y las obras (ciclos biológicos de especies amenazadas y operaciones molestas).** Las especies más sensibles en la zona son las rapaces de interior (ratonero, milano, etc...), no se plantean en este ámbito ninguna acuática. Su presencia en el arroyo de La Grulla es posible pero lo recorren en movimientos locales a otras zonas húmedas al W y SW. En todo caso para rapaces la época más sensible en general es de diciembre a mayo, no pudiéndose trasladar ni reducir la época de realización de obras al periodo restante.

Con respecto a las especies vegetales, toda la operatividad de maquinaria y personas se circunscribirá dentro del ámbito del propio centro no habiendo afección a especies externas al ámbito ya que previamente se habrán tomado las medidas paliativas oportunas para las detectadas por los estudios previos realizados.

**2º) Respecto a la estrategia de actuación que se ha de seguir en relación a las especies de flora protegidas presentes en la parcela.**

Las condiciones a este nivel las indica el EslA, el cual dice “Se propone como medida adicional de prevención realizar un detallado muestreo de campo para detectar la presencia de especies de flora amenazada o de interés en la zona de ocupación del CEUS de cara a asegurar su ausencia. En caso de detectarse ejemplares de dicha especie estos serán recogidos adecuadamente si es factible para su trasplante en las instalaciones del complejo o en otro destino que señale la Junta de Andalucía. Las especies a considerar serán:

- *Allium pruinaum*
- *Plantago algarbiensis*
- *Isoetes setaceum*
- *Stipa gigantea*
- *Juncus emmanuelis* y *Armeria hispalensis*
- *Armeria gaditana*
- *Centaurea exarata*
- *Mercurialis elliptica*
- *Armeria velutina*
- *Juniperus oxycedrus subsp. Macrocarpa*



Si se encuentran en la zona, los ejemplares serán retirados temporalmente y llevados a una zona resguardada para su posterior trasplante en otro lugar en el propio emplazamiento o en otra ubicación que habrá sido previamente consensuada con las autoridades del Espacio Natural Doñana.

Alternativamente, y siempre con el consenso de las autoridades del Espacio Natural Doñana, antes del desbroce de la pista de trabajo recogerá las semillas de los individuos de las especies de interés encontradas y se guardarán para su siembra una vez hayan terminado todas las actividades de construcción de las instalaciones de superficie”.

Obviamente aquí podrían incluirse recomendaciones de botánicos de la Estación Biológica de Doñana (EBD), expertos en estas especies sobre posibles otras opciones de recogida de materiales vegetales.

En este sentido, la supuesta presencia de flora amenazada (***Allium pruina* y *Plantago algarbiensis***) en el ámbito del proyecto CEUS es un hecho que implica la necesidad de solicitar las correspondientes **autorizaciones excepcionales** a la que se refiere el artículo 9 de la Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y fauna silvestres, que sólo podrá concederse en los términos y en los supuestos establecidos en ese mismo artículo, con el objeto final de conservación *ex situ* de las especies mencionadas.

Para tal objeto, se hacen necesarios los trabajos previos de localización, identificación, señalización de individuos y en su caso colecta de semillas presentes en la zona de actuación del Proyecto, para posteriormente establecer los trabajos de extracción y transferencia a un emplazamiento definitivo fuera del ámbito del Proyecto CEUS, ya que su mantenimiento en la zona a priori no garantiza su conservación. Por ello se han solicitado las **autorizaciones excepcionales para los trabajos previos y para la actividad final de conservación ex situ.**

Los trabajos se llevarán a cabo por miembros expertos del Departamento de Ciencias Agroforestales de la Universidad de Huelva.

### **3º) Respecto a las medidas para prevenir y evitar las colisiones con las aves en las maniobras de aterrizaje y despegue.**

El EsiA plantea la escasísima probabilidad del riesgo dado que no se trata de aeronaves comerciales y el área de maniobras es de escasa superficie, por tanto teniendo en cuenta el número de operaciones (2 máximo semanal) la probabilidad de colisión es muy escasa. Sobre esta base y desconociendo si hay sistemática en estos casos para detección previa por radar, las medidas de manejo de hábitat para evitar atracción de la fauna que se podría articular en esta zona concreta sería evitar la acumulación cercana de cuerpos de agua atractivos para la fauna (no se darían con frecuencia dada la climatología) porque otras medidas como

desbroces y clareos, herbicidas, cortes de hierbas altas en las cabeceras, ... no son recomendables en esta zona por razones ecológicas precisamente. Podría ser más que una corrección, un impacto añadido... cuando el riesgo es en todo caso escaso.

La localización mediante sistemas de radar de aves que puedan provocar una colisión y realización en consecuencia, de maniobras de evasión, no son recomendables en términos aeronáuticos ya que la absoluta imprevisión de la actuación de las aves así como poca homogeneidad del mantenimiento de las condiciones de vuelo de la mayor parte de las especies, desaconsejan la realización de ningún tipo de maniobra ya que ésta puede ocasionar consecuencias peores al encuentro que las originariamente ocurridas en condiciones óptimas de sustentación. Dicha operatividad es la aplicada en zonas aeroportuarias en las cuales las medidas preventivas de circunscriben a sistemas que ahuyenten especies susceptibles de ocasionar encuentro en las proximidades de la zona. No obstante la probabilidad de encuentro del tipo aludido es estadísticamente muy improbable habida cuenta de la baja densidad de este tipo de aves en la zona de afección en despegues y aterrizajes, y el bajo número de operaciones anuales previstos.

En el CEDEA se vienen operando aeronaves de este mismo tipo pero lanzadas con sistemas impulsores externos desde el año 1992 y no se ha detectado ni un solo encuentro durante estos más de 22 años en regímenes de operaciones similares

**En resumen** no cabe duda que el impacto más importante de la actuación se produce como consecuencia de la pérdida de una zona forestal. Pero esta incidencia ha sido ya valorada y estimada como asumible por el máximo órgano forestal competente en la materia. En efecto, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó el 29 de octubre de 2013 la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal del Proyecto CEUS.

No obstante, en dicho acuerdo se establecieron las medidas de compensación ambiental y que se entienden incorporadas al presente documento de Declaración de Interés Autonómico. Dichas medidas se concretan a continuación:

#### **3.4.1. Medidas ambientales compensatorias derivadas de la Declaración de Prevalencia de Uso de fecha 31 de octubre de 2013.**

Como es sabido la construcción del Proyecto CEUS afectaba a parte del monte público denominado "Grupos Ordenados de Moguer" (con código HU-50001-AY) en una extensión de 75 Has, si bien como consecuencia de la declaración de prevalencia y desafectación adoptada por el Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013 los terrenos han perdido la condición de Montes Públicos pasando a tener la condición de bienes patrimoniales del Ayuntamiento.

En la tramitación de dicho expediente se establecieron una serie de medidas compensatorias por la transformación objetiva de la superficie forestal (justificada por la actividad que se implanta). Las medidas compensatorias han sido las siguientes:

- Servicio de limpieza del monte público “Ordenados de Moguer” durante 3 años.
- Limpieza y adecuación de la zona de la Ribera del Tinto.
- Restauración hidrológica del arroyo del Molinillo.
- Acciones de tratamiento silvícola, y mejora del hábitat del conejo.
- Limpieza lagunas próximas al depósito temporal utilizado para la recogida de piñas en el entorno forestal de Mazagón.
- Restauración de la torreta “Las Peñuelas” de vigilancia contra incendios.
- Limpieza de dos vaguadas en Mazagón.
- Actuaciones de conservación y recuperación en diversas lagunas temporales en Moguer. (Principalmente, la actuación se concentrará en el ámbito de la “Laguna de las Madres”, situada en el T.M. de Moguer.
- Actuaciones en relación con el establecimiento de un sistema de conectividad ecológica en zona forestales de los Montes Públicos.
- Adecentamiento, restauración y recuperación de la ruta de bicicleta, dentro de la Vía Pecuaria “Vereda del Loro”, integrada en el Medio Forestal.
- Utilización de sistemas UAS para programas científicos de preservación del medio ambiente en colaboración con la Estación Biológica Doñana.

Finalmente se incorpora como ANEXO 1.3 una síntesis ambiental en la que se describen los efectos más significativos sobre el medio ambiente de la actuación, a los efectos del procedimiento previsto en el artículo 4 de la Ley 9/2006. Esta misma síntesis, se remitió a la Consejería competente en materia de medio ambiente, como trámite previo a la declaración de inversión empresarial de interés estratégico para Andalucía, estimándose suficiente para el cumplimiento de la valoración ambiental estratégica vinculada a la planes y proyectos.

### 3.4.2. Integración de la la Declaración de Impacto Ambiental , y medidas ambientales derivadas.

El 9 de octubre de 2014 mediante Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, se formula Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto CEUS, con el siguiente índice de contenido:

1. *Información del proyecto.*
  - 1.1. *Promotor y órgano sustantivo.*
  - 1.2. *Objeto y justificación.*
  - 1.3. *Localización.*
  - 1.4. *Descripción sintética del proyecto.*
  - 1.5. *Alternativas.*
2. *Elemento ambientales significativos del entorno del proyecto.*
  - 2.1. *Calidad del aire.*
  - 2.2. *Geomorfología, geología, y edafología.*
  - 2.3. *Hidrología superficial y subterránea.*
  - 2.4. *Espacios naturales protegidos.*
  - 2.5. *Vegetación.*
  - 2.6. *HIC y flora protegida.*
  - 2.7. *Fauna.*
  - 2.8. *Paisaje.*
  - 2.9. *Patrimonio cultural*
3. *Resumen del proceso de evaluación.*
  - 3.1. *Entrada documentación inicial.*
  - 3.2. *Consultas previas.*
  - 3.3. *Resumen de las indicaciones por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.*

- 3.4. *Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental*
- 3.5. *Fase previa a la Declaración de Impacto Ambiental.*
  - 3.5.1. *Solicitud de informe a la administración ambiental autonómica.*
  - 3.5.2. *Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.*
  - 3.5.3. *Informe final de la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.*
4. *Integración de la evolución.*
  - 4.1. *Análisis ambiental para la selección de alternativas.*
  - 4.2. *Impactos significativos de la alternativa elegida y medidas preventivas y/o correctoras.*
  - 4.3. *Medidas compensatorias.*
  - 4.4. *Seguimiento ambiental de las medidas propuestas.*
5. *Condiciones al proyecto.*
  - 5.1. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

*Declaración favorable*

En este sentido, en el presente Documento Justificativo de Declaración de Interés Autonómico para el PROYECTO CEUS, se integra completamente la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) formulada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

La elección de la alternativa de ubicación para el Proyecto es coincidente completamente con la señalada en la DIA, así como en la Declaración de Prevalencia, no pudiendo ser ninguna otra de las estudiadas por las razones que exponen su estudio.

De la misma forma, las Medidas Compensatorias son coincidentes completamente con las establecidas por la Declaración de Prevalencia, y aprobadas y aceptadas por el Excmo. Ayuntamiento de Moguer. En consecuencia, el presente Documento Justificativo de Declaración de Interés Autonómico para el PROYECTO CEUS asume íntegramente las medidas compensatorias del apartado 4.3 de la citada Declaración de Impacto Ambiental (DIA) formulada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.

De igual forma serán condicionantes incorporados a la presente Declaración las medidas de preventivas o/y correctoras de los impactos significativos de la alternativa elegida, que se proponen en el propio Estudio de Impacto Ambiental sobre el que ha recaído la resolución de la DIA de 9 de octubre de 2014, y que se expresan en el apartado 4.2 de la citada Declaración.

En el capítulo 4.5. del presente Documento, se incluyen específicamente las condiciones ambientales que se establecen al Proyecto CEUS final de conformidad con la DIA (apartado 5 de ésta).

### **3.5. JUSTIFICACIÓN DE LA INCIDENCIA E INTEGRACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA DEL PROYECTO CEUS.**

#### **3.5.1. Incidencia e integración de la actuación en los instrumentos de ordenación del territorio.**

##### **A. La coherencia de la actuación con el POTA y la planificación con incidencia territorial**

Ya se ha argumentado que el Proyecto CEUS es una actuación pública concertada que contribuye al desarrollo territorial de Andalucía en la medida que persigue satisfacer los objetivos territoriales establecidos en los planes y programas -con incidencia en la ordenación del territorio- aplicables en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en especial, asegura el objetivo de lograr la cohesión y desarrollo sostenible del territorio andaluz establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

En efecto, entre las líneas estratégicas para favorecer la cohesión territorial, el POTA establece como estrategia (29) *“favorecer la localización en las Redes de Ciudades Medias de equipamientos y servicios especializados adecuando los programas regionales a las determinaciones del Modelo Territorial de Andalucía”*.

De otra parte, el Proyecto CEUS se encuentra previsto en el Programa de Acción del Sector Aeroespacial 2010-2013 de la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia de Junta de Andalucía, que es un instrumento de desarrollo del Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013 aprobado por Decreto 10/2008, de 22 de enero. Y este Plan Andaluz de Desarrollo Industrial es un Plan con incidencia en la ordenación del territorio (art.5.2 LOTA).

De igual modo, el POTA establece en su Título II, los objetivos del Modelo Territorial de Andalucía, disponiendo en su apartado 10, como uno de los tres que expresan de manera global la política territorial de Andalucía:

*“3. Contribuir al desarrollo y aprovechamiento de las capacidades y valores propios del conjunto de la región y de cada una de sus partes, en la perspectiva de su plena integración en el territorio de las redes y de la sociedad de la información y el conocimiento a escala global”*

Pues bien, como se ha adelantado, **el Proyecto CEUS contribuye al desarrollo territorial de Andalucía al favorecer que pueda conseguirse el objetivo 3 del modelo territorial del POTAD**, al aprovechar las capacidades existentes en el territorio (la previa existencia de las instalaciones del CEDEA y unas condiciones climáticas y de navegación aérea favorable para la implantación de este centro de ensayos) y posibilitar el desarrollo de las nuevas tecnologías favoreciendo así el progreso social y económico.

#### **B. La incidencia e integración del Proyecto CEUS en el POTAD.**

El Proyecto CEUS es congruente con las determinaciones sustantivas que definen el modelo territorial establecido en el Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana (POTAD), y ello se acredita por las consideraciones:

##### **1º. La actuación del Proyecto CEUS no altera el sistema de asentamientos ni la red de infraestructuras viarias de primer orden establecidos en el POTAD.**

El Proyecto CEUS desde el punto de vista territorial se localiza en el área que se sitúa entre el municipio de Moguer y las actuales instalaciones del CEDEA, entre el mosaico de cultivos y los usos forestales de la corona del Parque Natural del Doñana.

Es un espacio vacío de grandes infraestructuras viarias en su interior, y que quedaría delimitado exteriormente por las carreteras autonómicas A-483 de Almonte a Matalascañas, la A-494 de Matalascañas a Moguer y la A-484 y la A-486 de Moguer a Almonte de las que cuelgan los núcleos de población conformando de este modo, un sistema de asentamientos que deja un espacio central forestal-agrícola libre de asentamientos.

Este arco de infraestructuras se integra en la *red viaria de conexión interior* del Plan Especial de Ordenación de las zonas de regadío ubicadas al norte de la Corona Forestal de Doñana. El acceso en este gran vacío espacial se realiza a través de caminos, pistas forestales y carreteras de rango provincial de escaso aforo que sirve de apoyo a la actividad agrícola y forestal, pertenecientes al sistema de itinerarios rurales principales y secundarios.

El sistema de asentamientos del territorio en el área en que se inserta el Centro CEUS, ha colonizado históricamente la parte norte del ámbito, próximo a los mejores suelos agrícolas y a la conexión Huelva-Sevilla, siendo hasta hace medio siglo, la aldea del Rocío, la única penetración relevante hacia el sur. Esta situación dejaba libre de asentamientos e infraestructuras un enorme espacio de geometría triangular delimitado por la línea de costa al sur, los núcleos de población, la conexión Huelva-Sevilla al oeste y norte y las marismas del Guadalquivir al este.

Como resultado del desarrollo turístico-industrial iniciado en la segunda mitad del siglo XX, este esquema sufre importantes cambios con la creación de Matalascañas, la consolidación de Mazagón y el crecimiento de El Rocío, completándose la penetración hacia la costa con el eje El Rocío-Matalascañas y cerrando el itinerario litoral con el circuito Matalascañas-Mazagón.

Pues bien, **el Proyecto CEUS no tiene incidencia alguna en el sistema de asentamientos del ámbito, y sin que existan riesgos de formación de nuevo asentamiento.**

En efecto, dado el carácter de uso singular del Proyecto CEUS (dotación científico-tecnológica), y que, al tiempo, se asegura la integridad de la parcela vinculada al uso de interés general, su implantación no generará ningún nuevo núcleo de población ni existen riesgos de formación, por lo que deja inalterado en el sistema de asentamientos establecido en el POTAD.

**De otra parte, tampoco supone incidencia alguna en el sistema de comunicaciones territoriales.**

La principal vía de comunicación del ámbito con el exterior es la A-49 Huelva-Sevilla, que discurre al norte del ámbito a 16 km, recorriendo la comarca del Condado y Tierra Llana onubense de este a oeste. En un segundo nivel las vías autonómicas ya mencionadas circundan el área donde se inserta la actuación dejando a ésta en el centroide geográfico ligeramente desplazado hacia el oeste.

La red viaria autonómica de segundo nivel, junto con la A-49 y la N-442 y N-435 organizan y vinculan el sistema de asentamientos. La disposición de los núcleos de población cumple por tanto el mismo patrón que la red viaria, esto es, conforman a partir de su localización un amplio anillo apoyado en elementos territoriales e infraestructuras. Esta disposición se plasma en el frente costero con los núcleos de Matalascañas y Mazagón, sobre el estuario del río Tinto los núcleos de Moguer y el Polígono Industrial Nuevo Puerto Huelva y apoyados en la infraestructuras viarias y tierras de labor los núcleos de Lucena del Puerto, Bonares, Rociana del Condado y Almonte.

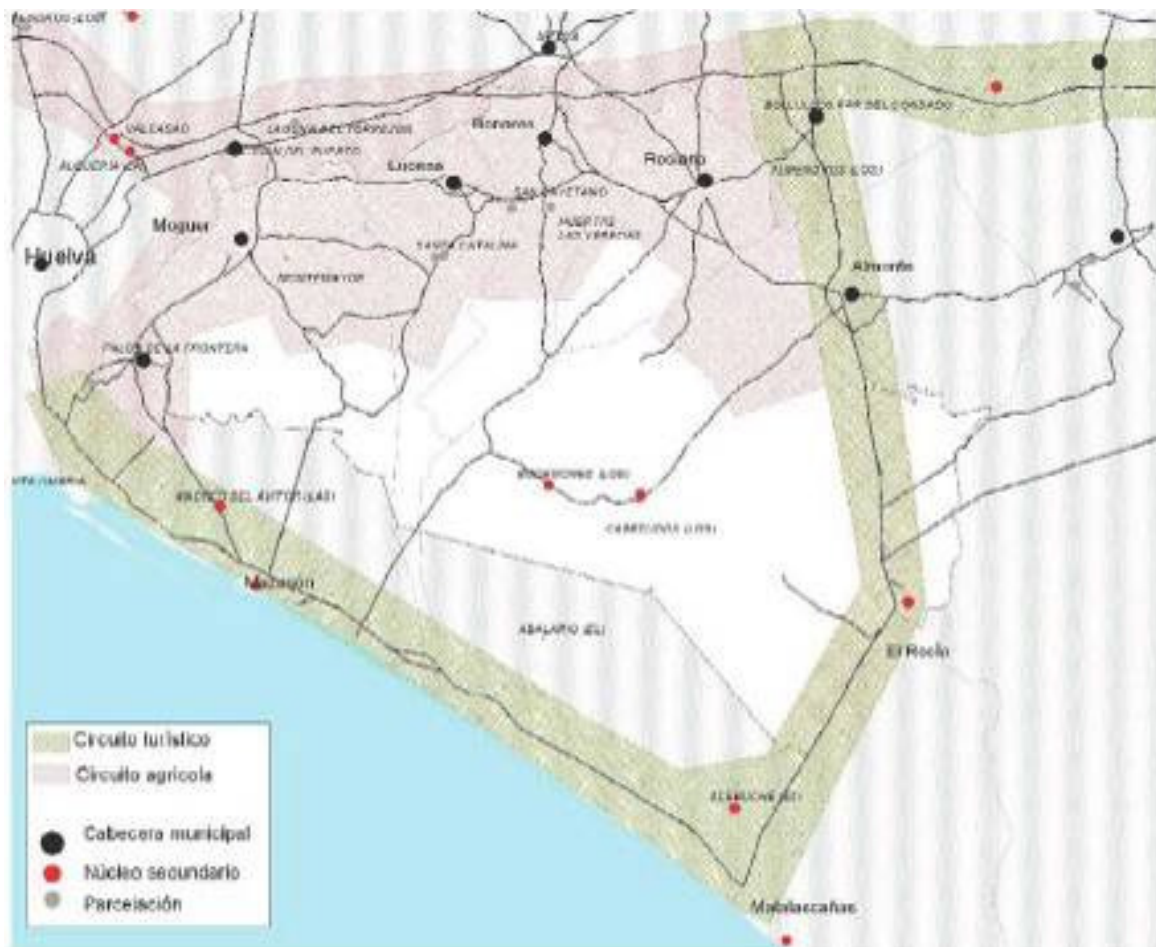
La actividad agrícola, de servicios e industrial son -sin duda- las que con mayor incidencia permiten una relación de flujos socioeconómicos y culturales en esta comarca. Este sistema de



oferta y demanda, la capital onubense y el atractivo multifuncional de costa ejercen de polos de atracción en el subsistema de asentamientos que rodea el proyecto CEUS, y por tanto dejando sin relevancia la incidencia de éste sobre el sistema de asentamientos o el sistema viario.

Atendiendo a las dos grandes actividades que promueven los desplazamientos por carretera en el ámbito, se identifican claramente dos tipos de circuitos: el turístico (estacional, cultural y ecológico) y el agrícola, teniendo ambos identificados claramente sus recorridos, si bien los que han sido denominados como itinerarios rurales principales comparten ambas funcionalidades, quedándose en su mitad norte para la accesibilidad agrícola y además, en todo su recorrido, para uso turístico y forestal.

El ámbito del Proyecto CEUS queda en el espacio central que no corresponde a ninguno de estos itinerarios y, sin embargo, con una accesibilidad suficiente e idónea para la actividad que se desarrollará, por tanto, sin tener incidencia en el sistema de articulación viaria, tal como se acredita en el apartado 4.2.3 siguiente.



Plano 05 de Ordenación del documento Plan Especial de ordenación de regadíos reflejando el sistema de conectividad

**2º. El desarrollo de una actuación científica-tecnológica del carácter del Proyecto CEUS, es conforme con los objetivos de ordenación territorial general establecidos en el POTAD.**

El POTAD propone un modelo territorial dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:

- a) Proteger, mejorar y regenerar los espacios con valor ambiental, paisajístico o cultural, y reducir los riesgos naturales y tecnológicos sobre la población, actividades y recursos.
- b) Favorecer una mejor articulación del ámbito para contribuir al desarrollo de las funciones económicas y territoriales.
- c) Ordenar y compatibilizar los usos del suelo para contribuir a la mejora de las potencialidades económicas.

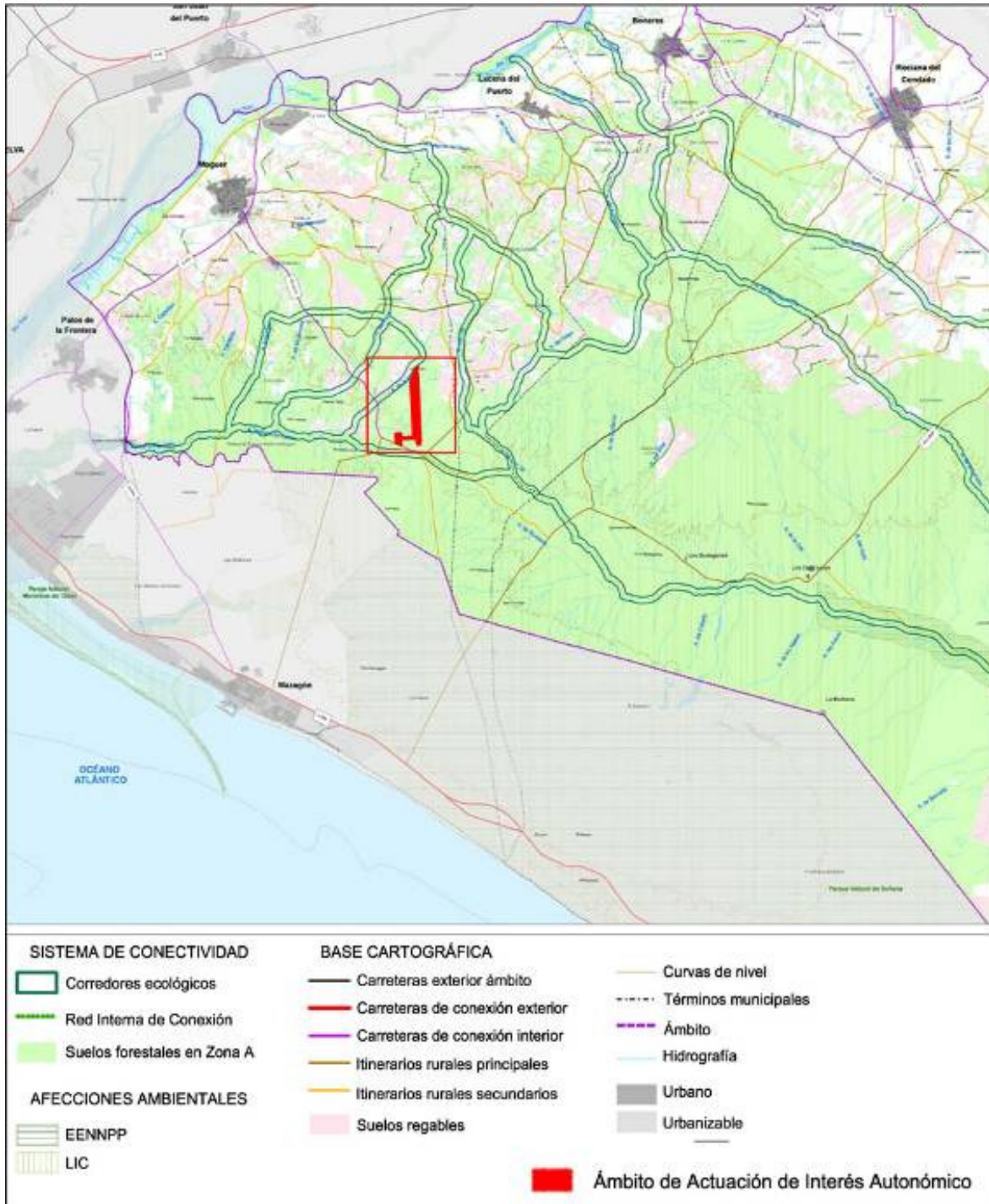
En el presente caso, con el Proyecto CEUS se pretende destinar un terreno de 75 has para mejorar las potencialidades y funciones económicas y territoriales del conjunto del ámbito del POTAD, sin que los espacios de mayor valor ambiental y paisajísticos del Plan Subregional (los espacios naturales) se vean afectados.

**3º. El respeto de la actuación del Proyecto CEUS a la red de corredores fluviales previstos en desarrollo del POTAD que es uno de los elementos básicos de la articulación del territorio en el ámbito subregional.**

El POTAD pretende potenciar el valor territorial y ambiental de los cauces y riberas de los ríos y arroyos del ámbito. Así el sistema fluvial se constituye en uno de los elementos básico para la articulación del territorio del área de influencia inmediata de los Espacios Naturales Protegidos de Doñana, al tiempo es que un medio para la preservación de los recursos naturales y el desarrollo sostenible de los municipios que integran este ámbito.

En desarrollo de esta previsión del POTAD, se encuentra aprobado provisionalmente, desde el pasado 31 de julio de 2014, el Plan Especial de Regadíos de la zona norte de la Corona Forestal de Doñana (conforme al Acuerdo de 4 de diciembre de 2007 del Consejo de Gobierno). El objeto del mismo es compatibilizar las oportunidades de desarrollo de este territorio,

especialmente en materia de agricultura y turismo, con la protección de los excepcionales valores naturales de Doñana y el uso racional del agua.



Plan Especial de Regadíos de la Corona Norte de Doñana

Pues bien, en la delimitación del área de actuación del Proyecto CEUS se ha tenido presente esta previsión territorial futura de un instrumento de desarrollo del POTAD, de modo que el

ámbito de la actuación queda fuera y sin afectar los corredores previstos al sur, este y oeste. El primero conecta transversalmente los dominios mareales-costeros del Río Tinto y el interior del Parque Nacional a través de la prolongación del arroyo Dehesa del Estero y el arroyo de la Rocina respectivamente. Los corredores este y oeste, se siguen apoyando en la retícula fluvial sobre el arroyo de la Grulla (el más próximo a la actuación) y el arroyo de Don Gil respectivamente a su posición.

**4º. La integración del Proyecto CEUS en la zona más apta establecida por el POTAD desde el punto de vista de la preservación de los recursos hídricos.**

Se ha procedido a la integración del Proyecto CEUS en una zona territorial en la que se permite, con limitaciones, el aprovechamiento del recurso agua vinculado al sistema hídrico subyacente tal y como refleja el Plano 03 de Recursos y Riesgos del POTAD que diferencia entre la zona I y II. La primera vinculada directamente a los sistemas hídricos y ecológicos de Doñana, en el que la captación de recursos incide o puede incidir directamente sobre el mantenimiento de los ecosistemas. En la segunda, Zona II donde se ubicará el CEUS, se establecen restricciones en el uso de los recursos agua con el objeto de evitar desequilibrios en el sistema acuífero.

La Zona II está sujeta a las normas de explotación establecidas por el Plan Hidrológico de la cuenca del Guadalquivir, para la Zona denominada sin restricciones específicas del acuífero Almonte-Marismas. Además en el presente caso, los terrenos del Proyecto CEUS se adscriben al Distrito Hidrográfico Tinto-Odiel-Piedras

**5º. El ajuste de la zonificación territorial en la que se ubica el Proyecto CEUS, es asumido pacíficamente por el POTAD, al no alterar los elementos estructurales del mismo, y teniendo presente tanto su dimensión superficial como su localización y la previa desafectación forestal.**

En este apartado, se procede a analizar cuál es la incidencia en la ordenación territorial de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, sin desconocer cuáles son los efectos jurídicos que el artículo 41 de la LOTA establecen para una declaración de esta naturaleza respecto a los Planes Subregionales (y los Planes Generales).

Así, en el artículo 41.5 de la LOTA, relativo a los efectos de la Declaración de Interés Autonómico de inversiones declaradas estratégicas, se dispone entre otros efectos:

*“c) La modificación de los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional que no amparen las determinaciones del proyecto de actuación aprobado”.*

En consecuencia, la Declaración de Interés Autonómico supondrá la inmediata modificación del POTAD, de modo que los terrenos en que se pretende desarrollar la actuación del Proyecto CEUS pasan adscribirse a la Zona C (zona de limitaciones generales a las transformaciones de uso) del Plano de Usos de este Plan Subregional, eliminando la actual adscripción de de Zona A, (de protección de recursos naturales).

**En cualquier caso, esta modificación derivada de la Declaración de Interés Autonómico no es sustantiva en el modelo territorial propuesto por el vigente POTAD.**

Como se ha explicado anteriormente, **la ejecución de la actuación del Proyecto CEUS dejará inalterado tanto el sistema de asentamientos territoriales como la red básica de comunicaciones. Además no tiene incidencia alguna en los espacios territoriales de mayor valor ambiental, como son los espacios naturales, que mantienen la delimitación aprobada**

**Pero además, existen otras razones para justificar que el ajuste de la zonificación del POTAD que acontecerá con la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS no supone una incidencia relevante en el modelo territorial adoptado por este Plan Subregional.**

1ª) Su escasa dimensión superficial. La alteración de la zonificación territorial del POTAD sólo afecta a 75 has. En la actualidad, la Zona A del POTAD cuenta con una superficie aproximada de 170.478 hectáreas; quiere ello decir, que de forma mayoritaria y dominante el conjunto de los ámbitos adscritos a la Zona A permanecerán inalterados, afectando el ajuste de la delimitación a sólo 75 has de las 170.478 has; representa una incidencia del 0,044%, de modo que **la Zona A seguirá contando con el 99,956% de su superficie original.**

2ª) Los Planes Subregionales de Ordenación del Territorio por su naturaleza, función y escala territorial, pueden ser objeto de ajustes en la delimitación de sus zonificaciones por otros instrumentos de planificación o de ejecución, sin que dicho ajuste se considere formalmente una alteración.

La propia normativa del POTAD posibilita el ajuste de la zonificación territorial a escalas más precisas por parte de los instrumentos de planeamiento general o por los proyectos de ejecución de infraestructuras, de conformidad con la habilitación que realiza el artículo 10 de la Normativa del POTAD. No establece el POTAD una cuantificación del porcentaje máximo admisible de ese ajuste. No obstante, otros Planes Subregionales admiten una capacidad de ajuste de hasta un 5% por parte de los

Planes Generales de las zonificaciones realizadas por los Planes Territoriales en su término municipal.

Pues bien, en el presente caso es claro que la incidencia de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS tendrá en el POTAD un alcance de menor intensidad que el ajuste máximo de la zonificación territorial admitido por el artículo 10 de su normativa.

3ª) La necesidad de adecuación de la zonificación territorial del POTAD a las resoluciones adoptadas por los órganos competentes en materia de espacios naturales y en materia de afectación o desafectación del dominio público forestal, está prevista en su propia normativa, tal como se deduce del artículo 48 de la Normativa del POTAD.

Ya, se adelantó en el apartado 2.4.3 anterior, que la actual normativa del POTAD prevé la posibilidad de modificaciones en la delimitación o adscripción de terrenos a las zonas (artículo 48 del POTAD) como consecuencia de alteraciones sobrevenidas en la delimitación de espacios naturales o en la calificación de los bienes del dominio público aprobadas por los órganos ambientales competentes.

La finalidad de la norma (artículo 48 del POTAD) es que los cambios que acontezcan después de su entrada en vigor que deriven de declaraciones jurídicas ambientales tengan igualmente efectos jurídicos en materia de planificación territorial sobre la adscripción de los terrenos a las zonificaciones territoriales. De esta forma, el POTAD pretende asegurar de manera constante y actualizada su correspondencia y congruencia en lo que se refiere a la zonificación A (protección de recursos naturales) con las decisiones administrativas adoptadas por los órganos ambientales competentes.

El hecho de que sea la propia normativa del POTAD la que admita y, además, reclame como necesarios las adecuaciones puntuales de la zonificación territorial como consecuencia de los cambios sobrevenidos en la calificación jurídica de terrenos forestales, pone en evidencia, de que esas adecuaciones no suponen alteración del modelo territorial adoptado por el Plan Subregional.

En efecto, estas alteraciones, adecuaciones o ajustes de la zonificación de la ordenación del Plan Subregional vienen predeterminadas por las decisiones administrativas adoptadas en materia ambiental y forestal, y por ello, esa adaptación de la zonificación del POTAD a dichas resoluciones son admitidas por el Plan Subregional sin dificultad alguna, considerándolas necesarias, por lo que no suponen un cambio sustantivo ni relevante en el modelo territorial adoptado.

Pues bien, en el presente caso es preciso tener presente, que la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, tiene como pronunciamiento previo el acuerdo del Consejo de Gobierno de Andalucía de 29 de octubre de 2013 que realiza la Declaración de Prevalencia del interés científico-tecnológico del Proyecto CEUS sobre el interés forestal, a los efectos del art.16.5 de la Ley de Montes, y al tiempo, el acuerdo de desafectación, de modo que los terrenos han dejado de ser monte público catalogado y siendo prevalente el uso científico y tecnológico sobre el forestal.

4ª) La localización de la actuación se produce en terrenos que no tienen la máxima valoración ambiental y además en la proximidad de ámbitos con zonificación C.

En efecto, como se ha explicado con anterioridad, el Proyecto CEUS no se asienta en los ámbitos de mayor valor ambiental de la Zona A del POTAD que son los espacios naturales declarados.

La parcela finalmente delimitada en la que se propone ubicar el Proyecto CEUS, se sitúa en las proximidades territoriales de áreas que cuentan con la adscripción de Zona C, por tanto, no será un enclave aislado dentro de un ámbito general de Zona A sino que existen otros ámbitos en su entorno inmediato con la adscripción de Zona C del POTAD. La zona C se encuentra 200 metros de la actuación, dejándose esta distancia para la disposición del futuro corredor ecológico del Plan Especial de desarrollo del POTAD en tramitación (100 metros a cada lado del arroyo de la Grulla).

Ha de recordarse que la opción de implantar el Proyecto en terrenos con previa zonificación territorial de Zona C ha resultado descartada. Los terrenos con calificación de Zona C con dimensión y configuración apta para la implantación del Proyecto CEUS (mínimo de 75 has), se encuentra en posiciones inadecuadas tanto por seguridad (riesgo a la población o por afección de redes estratégicas con potencial peligrosidad) como por requerimientos técnicos relacionadas con la aeronavegabilidad, como se pone de manifiesto en el estudio de alternativas que se ha expresado con anterioridad.

De otra parte, conseguir una colindancia estricta con la Zona C, de mayor nivel o intensidad que la posición que presenta la propuesta que se realiza en este documento, hubiese supuesto el coste forestal de tener que desafectar del dominio y uso forestal una superficie muy superior a las 75 has, estrictamente necesarias para la funcionalidad el Proyecto CEUS, por ello, se ha descartado esta opción.

**En conclusión, la incidencia de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS en el POTAD deja inalterado los elementos sustantivos de su modelo territorial, representando un ajuste puntual y de escasa entidad superficial de la zonificación territorial, ajuste que es conforme y requerido por las propias previsiones del POTAD para adecuarse a la previa**

resolución adoptada por el máximo órgano forestal andaluz, integrándose, así, de manera pacífica en el actual modelo territorial de este Plan Subregional.

### **3.5.2. Incidencia e integración de la actuación del Proyecto CEUS en el modelo urbanístico municipal.**

**El impacto en el modelo del Planeamiento General vigente del municipio de Moguer de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS es neutro, en la medida que el conjunto de las principales determinaciones estructurales se mantiene sin alteración alguna, y sólo tiene la incidencia puntual de desplazar -en unos terrenos del suelo no urbanizable de superficie de 75 has- la categoría de especial protección, provocando el efecto de recuperar la original categoría común o de carácter rural o natural, atribuido a los terrenos en el documento de las NNSS.**

La plena integración de la actuación del Proyecto CEUS en el modelo urbanístico establecido por el planeamiento vigente del municipio de Moguer se justifica por las siguientes razones:

**1º) La presente actuación no tiene incidencia en la estructura territorial de asentamientos de Moguer que permanecerá inalterada, tal y como se ha justificado anteriormente.**

En efecto, es una actuación pública singular encaminada a la provisión de una dotación científica-tecnológica, en una parcela de 75 has que permanecerá sin segregación, y que **no generará ningún nuevo núcleo de población**. Desde el punto de vista urbanístico, la actuación del Proyecto CEUS es de una naturaleza similar a las actuaciones de interés social posibilitada en el suelo no urbanizable con garantías de no formación de núcleo de población.

**2º) La aprobación de la actuación del Proyecto CEUS no precisa el reforzamiento o alteración de los sistemas generales de espacios libres o de equipamientos del municipio de Moguer.**

Ha de precisarse que el Proyecto CEUS no supone la incorporación al proceso urbanístico de ningún nuevo sector de nueva urbanización para usos netamente urbanos, sino que es una actuación singular de interés público en suelo no urbanizable que, además, asegura la integridad de la parcela.

**3º) Tampoco tiene incidencia la aprobación del Proyecto CEUS en la estructura viaria del municipio.**



El sistema general viario permanece inalterado en cuanto a su trazado y sin afectar a su funcionalidad y capacidad.

El acceso al ámbito de actuación se realiza por un viario perteneciente a la red supramunicipal secundaria (provincial), con capacidad suficiente para soportar el incremento de usuarios derivados de esta actuación, pues siendo importante la repercusión económica de la actuación, ello no se traduce en una sobreexplotación de esta red viaria, dado el carácter esporádico de las pruebas de ensayo del CEUS, y estar diseñado al viario actual con capacidad suficiente para absorber un crecimiento notable de la demanda de manera puntual y ocasional (es un viario que en la actualidad permanece con una media baja de tráfico, teniendo presente que sus demandas máximas solo se alcanzan determinados fines de semana del verano y en el período de la romería). Con una simple previsión en la gestión ordinaria de las instalaciones de modo que las pruebas de ensayos en el Centro CEUS no coincidan con estos concretos días de máxima frecuencia en la utilización del viario supramunicipal, se asegura el impacto neutro de la actuación del Proyecto CEUS en la funcionalidad del actual sistema viario, que no precisa en ningún caso de ser ampliado o reforzado.

**4º) El ámbito delimitado para la actuación del Proyecto CEUS no afecta al pasillo energético de las redes básicas de gaseoductos y oleoductos establecido en el plano de ordenación 03.A "Sistemas Generales" del documento de Adaptación Parcial de las NNSS a la LOUA.** La delimitación final del ámbito del Proyecto CEUS evita cualquier incidencia en esta red existente.

**5º) La clasificación urbanística de los terrenos permanece inalterable, y únicamente se produce el ajuste de la categoría en una parcela de 75 hectáreas que vuelve a recuperar su categorización original.**

Los efectos de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS en el planeamiento general vigente de Moguer (en la Adaptación Parcial de las NNSS a la LOUA), es la inmediata alteración de la categoría de suelo no urbanizable de los terrenos que pasaría de especial protección por planificación territorial (art.46.2.b LOUA) a la de suelo no urbanizable en categoría de carácter natural o rural (art.46.2.c LOUA).

Es una alteración de la categoría, no de la clase de suelo, que seguiría siendo la actual de suelo no urbanizable.

Además se trata de una alteración puntual de una categoría de suelo no urbanizable, que sólo afecta a 75 has, y por ello, sin repercusión alguna en la estructura general y en la sustantividad de las determinaciones de ordenación estructural (art.10 LOUA).

Su incidencia superficial, es escasa, en la medida que afecta al cambio de categoría de un suelo no urbanizable de 75 has, teniendo presente que el suelo no urbanizable del término de Moguer cuenta con 19.682 has, lo que supone una incidencia muy inferior al 1%, en concreto, del 0,383%.

Además esa alteración resultaría congruente con los criterios originales adoptados por el planeamiento general en cuanto a la categorización del suelo no urbanizable: no puede seguir reconociéndose la categoría de suelo no urbanizable por planificación territorial a unos terrenos que por efecto inmediato y directo de la Declaración de Interés Autonómico, dejan de contar con esa protección por parte del Plan Subregional.

Puede decirse que en el caso concreto del Proyecto CEUS, la aprobación de la Declaración de Interés Autonómico tendría desde el punto de vista de su incidencia en el modelo urbanístico de Moguer idéntica repercusión que la aprobación de un Proyecto o Plan Especial de Actuación de Interés Social en Suelo No Urbanizable, previsto como autorización en el art.42 de la LOUA.

Con el reconocimiento de suelo no urbanizable en la categoría de carácter natural y rural, y al tiempo identificado expresamente como actuación de interés autonómico, el régimen jurídico aplicable a los terrenos sería el derivado de la propia Declaración (art.38.3 de la LOTA).

De otra parte, debe recordarse que otro de los efectos de la Declaración de Interés Autonómico en el planeamiento general (artículo 41.5 apartado d) de la LOTA), es que sus determinaciones “vincularán directamente al planeamiento del municipio o municipios afectados, que, sin perjuicio de lo dispuesto en la letra b) anterior, deberán incorporar, en todo caso, dichas determinaciones en la siguiente innovación urbanística.”

Este apartado es congruente con la regulación establecida en el art.11 apartado 2 de la Ley 4/2011, en la que se dispone que “en los supuestos en que la ejecución o implantación de las inversiones declaradas de interés estratégico para Andalucía supongan una alteración del planeamiento territorial o urbanístico, podrá efectuarse por el Consejo de Gobierno la Declaración de Interés Autonómico conforme a lo previsto en el artículo 41 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.”.

La Declaración de Interés Autonómico es un instrumento de política territorial regional, y por ello de superior jerarquía que los planes urbanísticos, y como tal, es prevalente sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico. Y por ello, sus determinaciones resultan directamente aplicables desplazando inmediatamente aquellas de la planificación urbanística que se le opongan.

En congruencia, el art.38 y 41 de la LOTA, como otro de los efectos de la Declaración de Interés Autonómico, y a fin de evitar inseguridades, impone a los Ayuntamientos el deber de incorporar las nuevas determinaciones (que resultan vigentes desde la declaración autonómica) en la primera innovación que acometan de los instrumentos de planificación que resultaban contradictorios con aquella, sin perjuicio del efecto directo e inmediato de las determinaciones contradictorias actuales de estos con el proyecto así declarado.

No obstante, este efecto directo de desplazamiento de las determinaciones contrarias establecidas en el planeamiento general vigente, quiere significarse que -en el presente caso del planeamiento general de Moguer- la incidencia sustantiva en el modelo urbanístico establecido por éste de dicha Declaración es de muy baja intensidad, porque sólo afecta a la categoría otorgada a una superficie de 75 Has del suelo clasificado como no urbanizable, sin alterar su clasificación y sin provocar incidencia alguna en los sistemas generales que definen la estructura general y orgánica del planeamiento municipal vigente.

Además, en gran medida con la Declaración de Interés Autonómico, los terrenos volverán a recuperar la categoría de suelo no urbanizable que se les otorgó en las NNSS de Planeamiento Municipal, volviendo así a recuperar el modelo urbanístico original su integridad en este punto de la categorización del suelo no urbanizable

En efecto, con la presente Declaración de Interés Autonómico, se reconoce a los terrenos en que se pretende localizar el Proyecto CEUS, la categoría de Suelo No Urbanizable Natural o Rural que es equivalente a la otorgada por las NNSS antes de su Adaptación Parcial.

Y la procedencia de reconocer esta categoría de Suelo No Urbanizable Natural o Rural a los terrenos, tiene la misma causa que su previa alteración: resulta de la aplicación de la legislación de ordenación del territorio, que prevé como consecuencia de una resolución del órgano competente (Consejo de Gobierno) en este caso la Declaración de Interés Autonómico (complementaria a su previo acuerdo de descatalogación y desafectación del dominio público forestal) que los terrenos pasen a tener la consideración de Zona C en el POTAD, y consecuentemente, dada la vinculación del planeamiento general urbanístico a dicha Declaración de Interés Autonómico, y a las determinaciones de los Planes Subregionales en terrenos clasificados como no urbanizable, que deba reconocerse en el planeamiento general la categoría de suelo no urbanizable de carácter rural o natural.

De otra parte, el planeamiento general admite los usos de interés público y social en el suelo no urbanizable de carácter rural o natural, si bien en el presente caso, por efecto directo de la Declaración de Interés Autonómico (y de la previa Declaración de Prevalencia), en los concretos terrenos del Proyecto CEUS únicamente es posible implantar la actuación de interés público destinada al uso científico y tecnológico en qué consiste dicho proyecto.

## 4. MEMORIA DESCRIPTIVA Y CONDICIONES DEL PROYECTO

### 4.1. ORDENACIÓN BÁSICA DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN. LAS ÁREAS FUNCIONALES.

La ubicación de las infraestructuras y edificaciones dentro del ámbito del PROYECTO CEUS, así como la definición final de la parcela de 75 Has atienden fundamentalmente a cuestiones técnicas aeroespaciales, que se han adaptado a los condicionantes urbanístico-territoriales y ambientales, contemplándose todos los condicionantes necesarios para la implantación de la actividad que se pretende, incluidos los de seguridad. Para ello se ha realizado un cálculo dependiendo de las características de los vehículos que van a operar en dicho centro.

Para el cálculo de las necesidades infraestructurales principales del PROYECTO CEUS, centro para sistemas autónomos, se ha considerado un vehículo no tripulado de referencia de gran tamaño y envergadura UAS clase 3 (según clasificación OACI), para poder albergar en situaciones puntuales ensayos de sistemas de acción táctica científica terrestre, aérea y marina, cuyas características nominales de diseño son: ancho 8 m, largo 4,6m, alto 1,8m, y peso máximo en viales 5.000 kg.

Así, se obtiene un centro de desarrollo preparado para acoger las maniobras diarias de vehículos terrestre y aéreos tipo MALE/HALE tácticos, así como a otros estratégicos de mayor tamaño.

De esta manera se efectúa un diseño preliminar, de acuerdo con las especificaciones de los vehículos de diseño en materia de performance, pesos y dimensiones de los vehículos aéreos, así como al número de personas que se estima en el centro, durante la realización de operaciones. De este diseño resulta una ordenación e implantación en la parcela objeto del proyecto.

La cuestión principal para este tipo de centros es la dimensión y dirección de la pista de ensayos, como componente principal del CAMPO DE VUELOS. Para establecer la longitud mínima de este vial principal del centro, se han considerado los datos de sistemas existentes y los requisitos establecidos en la USAR y otras normativas equivalentes que no siendo de aplicación, pueden servir de referencia, obteniéndose que la longitud necesaria operativa para cubrir las necesidades de este tipo de vehículos debe ser de 2.000m. Tal es el caso del Anexo 14 al Convenio de Chicago para la Aviación Civil.

Para ayudar al entendimiento del funcionamiento y la organización del Centro de Ensayo CEUS se ha optado por la diferenciación en dos áreas funcionales, tal y como se refleja en el plano de propuesta P2 "Ordenación básica del ámbito de actuación" del presente documento.

Las áreas funcionales del Proyecto CEUS son:

- el Área Funcional de viales/pistas de ensayos (CAMPO DE VUELOS) y
- el Área Funcional relativa al Control Operativo y Zona de Servicios.

Ha de precisarse que el conjunto del Proyecto CEUS constituye una única actividad (un Centro de Ensayos y Desarrollo Tecnológico de Sistemas No Tripulados), porque debe mantenerse la integridad y unicidad de la parcela de 75 Has soporte de la actuación para asegurar un funcionamiento correcto de las instalaciones. **Las diversas áreas funcionales no suponen división, segregación o parcelación alguna, ni se establecen edificaciones de gestión separada, por lo que no precisa la actuación del Proyecto CEUS desarrollo urbanístico alguno posterior.**

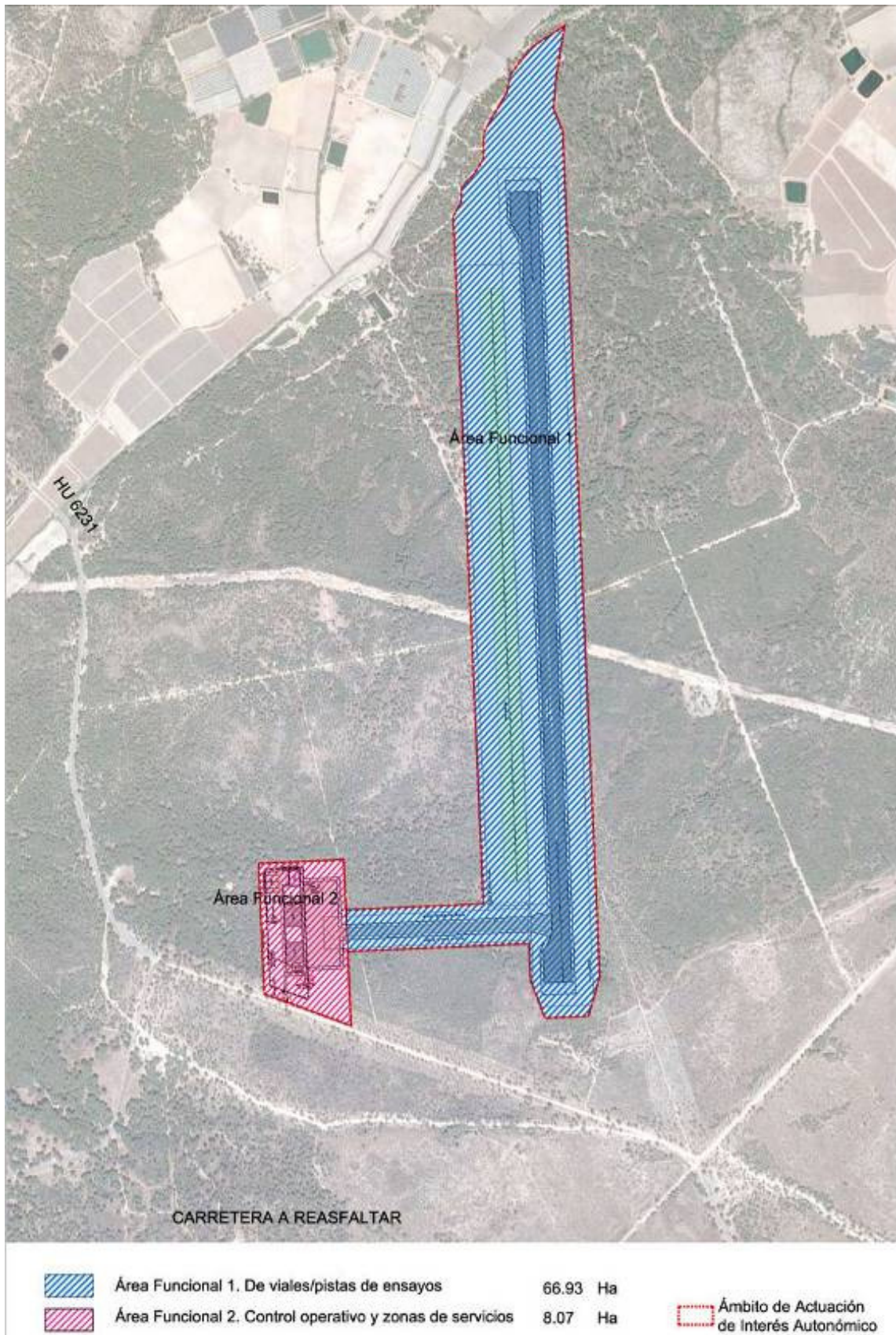
**a. Área Funcional 1 de viales/pistas de ensayos (CAMPO DE VUELOS)**

Esta área funcional ocupa la mayoría de la parcela, situada al este, con una forma en la cual predomina la dirección longitudinal, prácticamente norte-sur, con un leve giro anti horario, a causa de la disposición de las pistas. Tiene una superficie total aproximada de **66,93 hectáreas**, y representa aproximadamente el 90% del total del ámbito.

En esta área se distinguen dos zonas:

- Zona de pistas de ensayo
- Zona de calle de rodaje

**La zona de pistas de ensayo**, con una superficie de **62,13 hectáreas**, albergará el vial/pista principal de ensayos con una longitud de 2.000 metros y un ancho de 45 metros, que con sobre ancho llegará a 60 metros como mínimo. Paralelo a dicho vial se localizará la pista de hierba, con una longitud de 1.500 metros y un ancho mínimo de 60 metros. En torno a ambas pistas se ha de establecer una franja mínima de seguridad de 150 metros (75 metros a cada lado desde el eje). Para optimizar el espacio se hará coincidir en la zona central entre ambas pistas la franja de seguridad de cada una, y por tanto compartiéndose.



Áreas funcionales

Esta zona tiene un ancho total constante de 285 metros, donde las condiciones para la localización concreta de las pistas son las que se han establecido en el párrafo anterior. En el plano de propuesta P3 “Urbanización de pistas” se representa una posición orientativa de las pistas, pudiendo variar levemente, siempre que cumpla los mínimos establecidos.

Con las estimaciones técnicas realizadas, las infraestructuras (obra civil) de pista de principal de ensayos y pista de hierba, ocuparan entorno a un 35 % del total de la zona de pistas de ensayo, correspondiendo el resto a la necesaria zona de protección, que en su mayoría ha de estar libre de obstáculos por exigencias técnicas y de seguridad de las operaciones. (Espacio libre de parcela). Esta zona está libre de edificación, por lo que el dato de ocupación aportado no corresponde a una determinación, sino a una estimación de lo que las obras civiles (pistas) suponen sobre el resto de superficie, pudiendo ser mayor en caso de necesidades de la actividad.

**La zona de calle de rodaje**, con una superficie de **4,80 hectáreas**, se sitúa perpendicular a la zona de pistas de ensayos, por la necesidad de localizar un vial de acceso a dichas pistas. Esta calle de rodaje ha de tener una longitud mínima de 500 metros con un ancho mínimo de 23 metros, y un sobre ancho hasta 38 metros. La franja de seguridad se establece en 80 metros (40 metros a cada lado desde el eje). La posición final de este vial cumplirá dichas determinaciones. En el plano de propuesta P2 “Ordenación básica del ámbito de actuación” se representa una posición orientativa de la calle de rodaje.

Con las estimaciones técnicas realizadas, las infraestructuras (obra civil) de la calle de rodaje ocuparan entorno a un 35 % del total de la zona, correspondiendo el resto a la necesaria zona de protección, que en su mayoría también ha de estar libre de obstáculos por exigencias técnicas y de seguridad de las operaciones. (Espacio libre de parcela). Esta zona está libre de edificación, como ocurre en la anterior, por lo que el dato de ocupación aportado no corresponde a una determinación, sino a una estimación de lo que las obras civiles de la calle de rodaje suponen sobre el resto de superficie, pudiendo ser mayor en caso de necesidades de la actividad.

**b. Área Funcional 2 de control operativo y zona de servicios.**

Esta área es donde se implantarán las edificaciones y construcciones necesarias para el control de las operaciones y los servicios, es decir, todo aquello que no corresponde a las operaciones de vuelo. Se sitúa al oeste de la parcela, linda con el camino forestal desde donde se accederá al centro, y concentra una superficie de aproximadamente **8,07 hectáreas** (aprox. 10,76% del total del ámbito).



En esta área se distinguen tres zonas:

- Zona de acceso
- Zona de edificaciones
- Zona de plataforma

**En la zona de acceso**, con una superficie aproximada de **0,3 hectáreas**, es donde se resolverá la entrada al Centro CEUS desde el camino forestal denominado “Camino a Lucena”. La definición concreta del acceso al centro se define en el siguiente apartado 4.2 de “Condiciones de las Obras Civiles y la Urbanización”. En esta zona se ubicará un edificio de control retranqueado del camino, desde donde enlaza un vial de 7 metros de ancho mínimo.

**La zona de edificaciones**, con una superficie aproximada de **3,63 hectáreas**, se sitúa al oeste de la parcela, donde se ubicarán todos los edificios y construcciones necesarios para el funcionamiento de la actividad: edificio de control (oficinas), los hangares, construcciones auxiliares, edificios de instalaciones etc. También se resolverán obligatoriamente las zonas de aparcamientos de vehículos terrestres, de forma que se garantice que no se estacionen vehículos fuera del recinto. Esta zona debe su posición a la obligatoriedad de que las edificaciones se separen una distancia mayor de 500 metros de los viales de ensayo por cuestiones de seguridad

En esta zona de edificaciones se establece **un área de movimiento de 2,65 hectáreas** para que en su interior se localizasen libremente las edificaciones y construcciones; dicha área de movimiento se define con una separación de 25 metros a los linderos norte y oeste, lindando al sur con la zona de acceso y al este con la zona de plataforma. De esta forma las edificaciones respetarán la servidumbre de protección contra incendios forestales que se establece en el artículo 107 del POTAD.

**No obstante, la ocupación** de la edificación en dicha área de movimiento tendrá un límite máximo del 40% de ésta, lo que representa aproximadamente un **30% de ocupación de la zona de edificaciones**. En definitiva, la ocupación máxima de las edificaciones será de 1,06 has.

**En referencia al total del área funcional 2, la ocupación de la edificación supondría como máximo un 13%; en cambio, en relación con la superficie total de la parcela, la ocupación de la edificación supondría como máximo un 1,4%.**

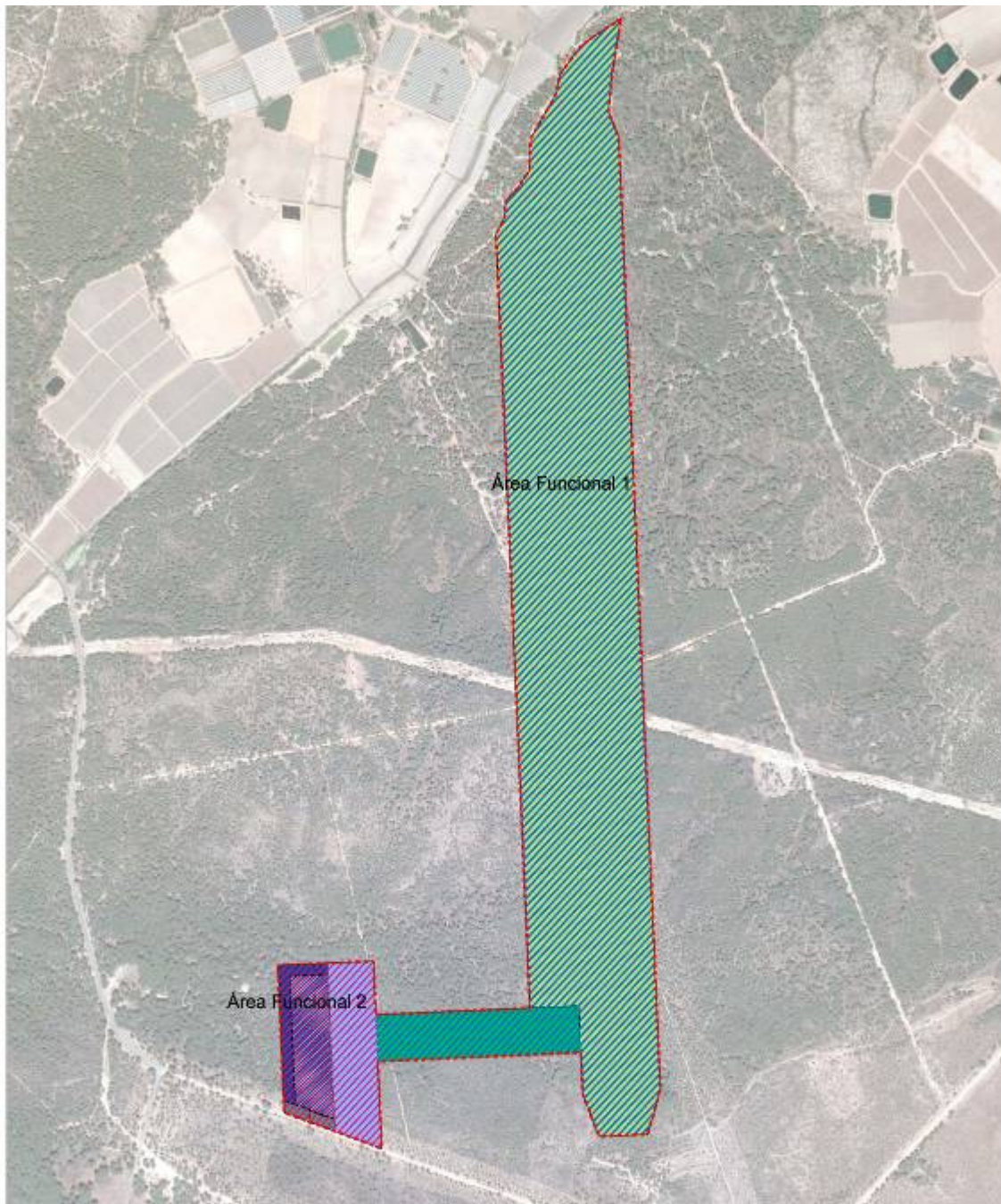
En la zona de edificaciones se dispondrá de un viario que de servicio a cada una de las construcciones, con un ancho no inferior a 7 metros. Este vial dará continuidad al viario acceso y se comunicará con las zonas de aparcamientos para vehículos terrestres.



**La zona de plataforma**, con una superficie de aproximadamente **4,14 hectáreas**, se sitúa al oeste de la parcela, entre la zona de edificaciones y la zona de calle de rodaje. En ella se ubicará la plataforma de estacionamiento y maniobra de las unidades de vuelo no tripuladas. Se diseñará para albergar UAVs MALE's y HALE's de diferentes tamaños y modelos. La posición debe ser enfrentada a los hangares para su correcto funcionamiento. En esta zona también podrán establecerse determinadas obras de infraestructuras tales como depósitos de combustibles y gas.

Se establece un área de movimiento para la construcción de la plataforma de 3,23 hectáreas, de tal forma que no se llegue con la obra civil al límite de los linderos que definen dicha zona. Esta área de movimiento se define con una separación de 25 metros a los linderos norte y sur, una separación de 10 metros al lindero este (excepto en el área de contacto con la zona de calle de rodaje) y lindando al oeste con la zona de edificaciones, ya que la plataforma ha de estar en continuidad con los hangares.

Con las estimaciones técnicas realizadas, las infraestructuras (obra civil) de la plataforma de estacionamiento ocuparan entorno a un 50 % del total de la zona, correspondiendo el resto a espacio libre de parcela. Esta zona está libre de edificación, por lo que el dato de ocupación aportado no corresponde a una determinación, sino a una estimación de lo que las obras civiles (pistas) suponen sobre el resto de superficie, pudiendo ser mayor en caso de necesidades de la actividad.



	Área Funcional 1. De viales/pistas de ensayos (campo de vuelos)	68,93 Ha
	Zona de pistas de ensayo	62,13 Ha
	zona de calle de rodaje	4,80 Ha
	Área Funcional 2. Control operativo y zonas de servicios	8,07 Ha
	zona de plataforma	4,14 Ha
	zona de edificaciones	3,63 Ha
	zona de acceso	0,3 Ha

Determinaciones urbanas de la Ordenación

	Línea de No Edificación
	Área de Movimiento de la Edificación
	Área de Movimiento de la Plataforma

Ámbito de Actuación de Interés Autonómico

Ordenación básica del ámbito de actuación

## 4.2. CONDICIONES DE LAS OBRAS CIVILES Y LA URBANIZACIÓN

En este apartado se describen las principales características de las obras civiles y la urbanización del Proyecto CEUS. No obstante, las condiciones que se indican podrán ser ajustadas por el Proyecto de Ejecución que finalmente sea elaborado con la finalidad de incorporar mejoras en las soluciones técnicas, siempre que cumplan las determinaciones que se establecen en el apartado 5 del presente documento.

El Centro de Ensayos tendrá una actividad basada en la experimentación de vehículos no tripulados, por lo que la incidencia de la obra civil de las infraestructuras necesarias para su funcionamiento predomina sobre la urbanización y la edificación.

Dentro de la obra civil de infraestructura se distingue:

- Pistas que componen el campo de vuelos.
- Condiciones derivadas de la incidencia en el Dominio Público Hidráulico.

Dentro de la urbanización se puede distinguir entre:

- Acceso y viarios de movilidad interior
- Tratamiento ambiental y medidas de integración paisajística
- Tratamiento del borde de la parcela
- Condiciones lumínicas
- Infraestructuras: conexiones y redes

### 4.2.1. Pistas que componen el campo de vuelos (Área Funcional 1)

El campo de vuelo, se ha denominado por el presente documento, como el Área Funcional de viales y pistas de ensayos. Se ha efectuado un diseño preliminar de las dos pistas que conformarán dicha zona, de acuerdo con las especificaciones en materia de performance, pesos y dimensiones de los vehículos aéreos. Hay que incluir la calle de rodaje que comunica la explanada del Área Funcional de control operativo con la pista principal.

Se han realizado los estudios geotécnicos y topográficos preliminares para establecer unos perfiles adecuados que faciliten el drenaje de las pistas y minimicen los movimientos de tierras.

**Vial/Pista de ensayos:**

Para establecer la longitud mínima del vial-pista para ensayos del centro, se han considerado los datos de sistemas existentes y los requisitos establecidos en la USAR y otras normativas equivalentes que aún no siendo de aplicación, pueden servir de referencia (principalmente el Anexo 14 al Convenio de Chicago para la Aviación Civil), obteniéndose que la longitud necesaria operativa para cubrir las necesidades de este tipo de vehículos debe ser de 2.000m,

Para permitir la maniobrabilidad de todos los tipos de vehículos así como su posible utilización como plataforma de tomas y despegues de los sistemas autónomos aéreos que se ensayen en este Centro, se ha establecido que la anchura sea como mínimo de 45 m.

A su vez se proveen de márgenes hasta completar una anchura total de 60 m, de menor resistencia y compactación, que permita los errores de imprecisión de los vehículos utilizados (conforme recomiendan los apartados 3.2.1, y 3.2.3 del Anexo 14 al Convenio de Chicago).

De esta forma, el vial/pista principal de ensayos debe contar con una superficie mínima de unos 130.000 m<sup>2</sup>, (2000x60 m). En torno a los viales/pistas de ensayos se establecerá una franja de seguridad mínima de 150 metros; estos márgenes de seguridad se encontrarán libres de obstáculos y se eliminarán los árboles, si bien se dotará a esta franja (así como al resto de la zona hasta los límites de la parcela) de una vegetación de matorral y monte bajo predominante de las especies de la zona. De esta forma, el fondo vegetal en el área será predominante en toda su extensión.

Teniendo en cuenta el uso que se dará al vial/pista de ensayos y la necesidad de su discriminación visual respecto al entorno carece de utilidad, se utilizarán pigmentaciones coloreadas en los tonos del entorno circundante a la zona de emplazamiento a fin de mimetizar la pista asfaltada.

Las condiciones de la pista-vial pavimentada estarán serán similares a los requerimientos de un aeródromo de categoría OACI 4D, y pista visual, con arreglo a lo estipulado en los puntos 3.4.1, 3.4.2 y 3.4.4 del Anexo 14. Así, la pista-vial para pruebas de vehículos estará dentro de una franja equivalente de un sistema autónomo con imprecisión equivalente al 1000% de su dimensión máxima. En consecuencia, se establecerá como mínimo una franja de seguridad a ambos lados de la pista-vial de ensayos de 150m, y se contará con umbral de pista de 30 m a cada extremo de la misma. Previo al umbral se establecerá una superficie preparada contra la erosión producida por los sistemas de propulsión de los vehículos autónomos.

En estas franjas de seguridad, y con el fin de alejar las aguas de escorrentía de la superficie pavimentada, se plantea una sección transversal simétrica hacia el exterior, por tanto se dirigirán las aguas de escorrentía hacia dos cunetas situadas en los bordes longitudinales de las

frangas. El límite de las pendientes será del 2,5%, si bien se adoptará de forma generalizada un 2,00% para minimizar el movimiento de tierras.

Para minimizar el movimiento de tierras, en la pista de ensayo se adoptará una pendiente longitudinal variable para adaptarse en la medida de lo posible al terreno natural.

El cálculo de los pavimentos aeronáuticos se ha realizado siguiendo las recomendaciones y metodología de la Advisory Circular Airport Pavement Design and Evaluation AC-150/5320-6E de la Federal Aviation Agency de Estados Unidos.

Los materiales a emplear en la ejecución, tanto de terraplenes como para pavimentos, serán los recogidos en el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes (PG-3) del Ministerio de Fomento, siguiendo los criterios de la Advisory Circular.

#### **Vial/Pista de hierba:**

Paralela a la pista-vial pavimentado se contempla el establecimiento de una franja de tierra compactada (pista verde), de manera que se permitan las pruebas y operaciones de sistemas autónomos (tanto de vehículos aéreos como terrestres) que requieran evaluarse sobre superficies irregulares y no asfaltadas, incluyendo pruebas de tomas y despegue sobre la misma en el caso de los vehículos terrestres.

Se prevé que la pista/vial ensayo de hierba cuente con una superficie mínima de 90.000 m<sup>2</sup>, (1500x60 m) y una separación respecto de la pista de ensayos asfaltada de 105 m entre ejes. Este vial se dispondrá al oeste del eje principal y paralelo al mismo. No se contempla la posibilidad de utilización conjunta de ambas áreas coincidente en el tiempo. En la franja de seguridad se atenderá a lo también establecido en los márgenes de la pista de ensayo.

Se establece como requerimiento la disposición de canalizaciones o atarjeas (toma de datos, señalización...) a ambos lados de la pista y a todo lo largo de ella, con registros a distancias no superiores a los 35 m.

Se establece, también como requerimiento, un sistema de riego que permita el mantenimiento de las especies vegetales que tapizan esta pista.

Las pendientes longitudinal y transversal, así como el parámetro KV de la pista de hierba son las mismas que las de la pista principal, con la única diferencia que en este caso no se contará con márgenes.

Los datos de partida considerados son para una vida útil mínima de 20 años y una explanada sobre la que se construirá una sección resistente sin pavimento. Para la explanada, se ha

considerado que el terreno existente es marginal o inadecuado según la Norma 6.1-IC, adoptando un CBR =2,5.

La sección resistente consistirá en una capa superficial de tierra vegetal sobre la que se pretende plantar hierba. Según la Advisory Circular AC 150/5370-10F, la capa de tierra vegetal tendrá un espesor de entre 1 y 3 pulgadas (25-75 mm) pero en cualquier caso dicho espesor debe ser suficiente para permitir el crecimiento de las especies vegetales previstas. Se adopta un espesor de 5 cm.

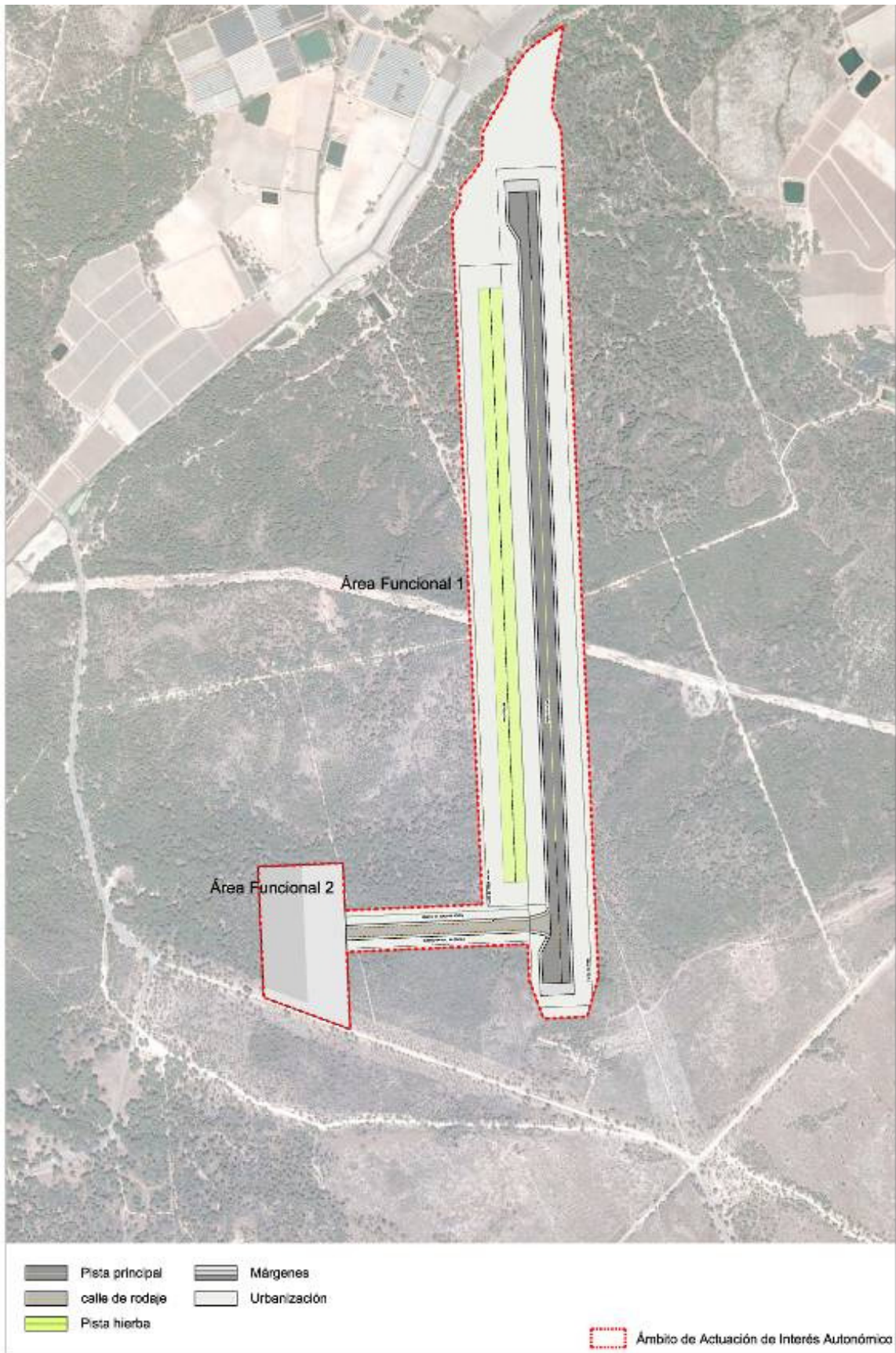
Por debajo se colocará una capa base de material no triturado P-154 de 32 cm de espesor, descrito en la AC 150/5370-10F. Dicho material es equivalente a la zahorra natural descrita en el PG-3.

### **Calle de rodaje**

Ambas pistas-viales de ensayos (el asfaltado y la pista verde) estarán conectadas con la plataforma y la zona de edificación por medio de una calle de rodaje (aproximadamente de 500 m. de longitud por 23 m de anchura, con márgenes de 7,5 m a cada lado). Estará situado perpendicularmente al vial-pista de ensayos.

El diseño previo de la calle de rodaje y conexión, se ha efectuado considerando las normas y recomendaciones del anexo 14, puntos 3.9 (anchura de 23 m, etc.), 3.10, (márgenes hasta 38 m, sobreamanchos, etc.), y 3.11, (franja de calle de rodaje). En lo referente a la separación con la pista, plataforma y demás elementos del campo de vuelos se estará a lo estipulado en la tabla 3.1 del anexo 14 de la OACI. 100





Urbanización de las Pistas

00065321

La calle de rodaje se debe ejecutar con cromatismo similar al del entorno natural, al objeto de integrar las zonas pavimentadas en el medio, mimetizando las instalaciones con el entorno reduciendo el impacto visual.

Además, será un requerimiento la disposición de canalizaciones o atarjeas (toma de datos, señalización...) a ambos lados de la pista y a todo lo largo de ella, con registros a distancias no superiores a los 35 m.

#### **4.2.2. Condiciones derivadas de la incidencia en el Dominio Público Hidráulico.**

La geometría del ámbito dispuesta en la cumbre de parte de los arroyos vertientes al arroyo de La Grulla y principalmente las características de los arroyos vertientes han condicionado la incidencia de estos sobre las instalaciones. Por ello, la suma combinada de las características naturales, físicas y funcionales de los cursos de menor entidad ha permitido establecer como principal curso de agua el arroyo de El Molinillo al que se le adscribe el dominio público hidráulico.

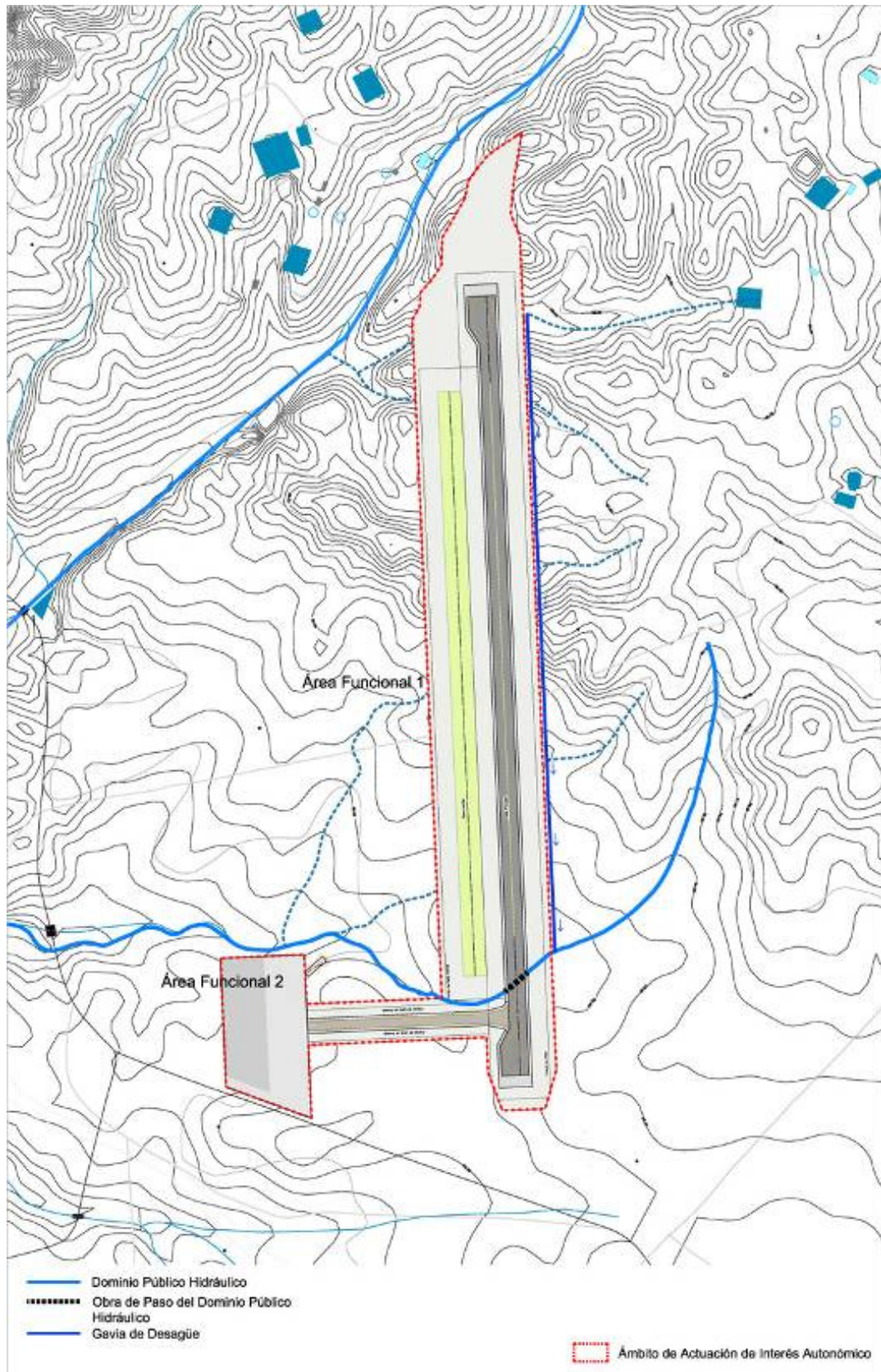
Para la discriminación de los cursos esporádicos de agua se ha tenido en cuenta su carácter innominado, la superficie de subcuenca menor a  $0.3 \text{ km}^2$ , el carácter privado de los mismos, la escasa incidencia en el punto de desagüe, el caudal menor a  $0.4 \text{ m/s}$  para un periodo de retorno de 100 años y la longitud menor de 300 m.

No obstante, con objeto de una mejor mimetización entre naturaleza y proyecto, se dispondrá una gavia con la función de recoger los escasos aportes de caudal hasta llevarlos al arroyo del El Molinillo. Esta gavia estará abierta y tratada con técnicas blandas recorriendo el perímetro este de las instalaciones hasta alcanzar el desagüe previsto.

Por tanto, al arroyo de El Molinillo se adscribe el dominio público hidráulico, 5 metros de servidumbre de uso público y 100 de zona de policía. Sobre el proyecto CEUS, la zona de servidumbre de uso público cumplirá con la finalidad de protección del ecosistema fluvial y del dominio público hidráulico y de paso para el desarrollo de los servicios de vigilancia, conservación. La integración entre las elementos propios del proyecto y el dominio público hidráulico se realizarán dejando expedito este último de cualquier elemento que impida el paso de las aguas.

El único paso sobre el arroyo de El Molinillo se localiza al sur de la pista consolidada en un tramo de 60 metros en el que se habilitará el sobrevuelo de este tramo, de modo que se permitan las labores de limpieza de las riberas.





Condiciones derivadas de la incidencia en el D.P. Hidraulico

#### 4.2.3. Accesos y movilidad interior

El acceso al centro se realizará en la zona sur-oeste del ámbito (zona de acceso) que es colindante con el camino forestal. Es por esta pista forestal por donde se tendrá acceso al centro CEUS, que conectará a ésta en un punto aproximadamente a 350-400 metros (dependiendo de la configuración final de la edificación del área funcional del control de operaciones) hacia al este del cruce entre la HU-3110 y la Pista de las Peñuelas. Para el acceso, será necesario la regularización del suelo seleccionado y el asfaltado de este tramo hasta el punto de acceso y control, que será la única entrada al Centro, sin necesidad de asfaltar el resto del camino forestal.



*Camino forestal. Punto de acceso al Centro.*

La sección de este viario constará como mínimo de una plataforma de 6 metros con cunetas a ambos lados con acabado asfaltado para garantizar el uso y mantenimiento adecuado para la funcionalidad, ante situaciones ordinarias de evacuación de aguas y avenidas extraordinarias.

El control de acceso desde el camino forestal a la entrada al CEUS se hará a través de señalizaciones adecuadas (de entre ellas giro a la izquierda desde el camino, señalización de final de carretera asfaltada) y una plataforma asfaltada, con media rotonda o rotonda desplazada “pintada” sobre el asfalto para permitir las maniobras de grandes vehículos, y la vuelta de vehículos ocasionales en caso de equivocación. Esta plataforma asfaltada, que habilita la entrada y cambio de sentido, ocupará un espacio que aún perteneciendo al ámbito del CEUS, quedará por fuera del vallado conectando con el camino asfaltado. De esta forma se garantiza la seguridad vial, y la maniobrabilidad de los usuarios del centro y de la circulación futura que pueda tener dicho camino, al estar previsto como Itinerario rural principal por el “Plan Especial de Ordenación de las zonas de regadíos ubicadas al norte de la corona forestal de Doñana”. Así mismo que el vallado quede retranqueado del límite del Proyecto garantiza el



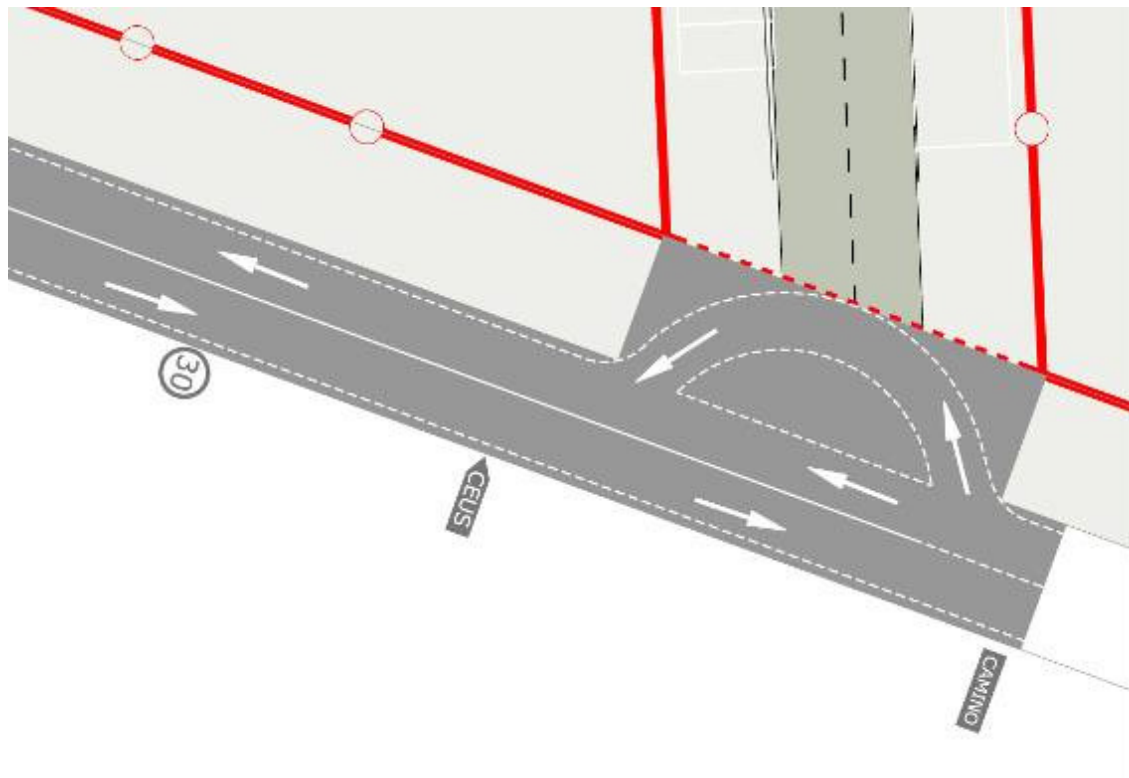
paso de animales al sur del CEUS sin necesidad de que invadan el camino asfaltado, y por tanto disminuir la peligrosidad.

Se propone que el tramo asfaltado contenga una limitación de velocidad de 30 km/h para evitar el efecto barrera que puede suponer para la fauna, considerándose tráfico atemperado.



Camino forestal a asfaltar para el acceso al CEUS

Actualmente este tramo de pista forestal no tiene prácticamente circulación, ya que la fluidez con la pista forestal del Tresmal es complicada por la deficiencia del estado de ésta, sobre todo en un tramo sur de algo más de 2 kilómetros. Es por ello que no se contempla como posible alternativa de llegada al centro por esta pista del Tresmal, que actualmente tiene un tránsito estacional derivado de la actividad agrícola y la urbanización de Santa Catalina, explicación de por qué está asfaltado solo el tramo norte que es donde se concentra la zona de influencia de cultivos y urbanizaciones. Esta pista, también llamada “camino de Santa Catalina” surge de la autonómica A-486. Anteriormente estos caminos eran de tierra y fueron realizados por el IRYDA y el IARA.



*Detalle de la zona de acceso y finalización de viario asfaltado. Señalética.*

En este punto, dentro de lo que se ha considerado zona de acceso, se habilitará una caseta de control, donde habrá permanentemente personal de una empresa de seguridad privada, quien se encargará de identificar a los visitantes e informará al personal del centro de las visitas que llegan. Esta caseta se compondrá de una pequeña sala o cabina de vigilancia, una zona central multiusos (en esta zona se habilitará una pequeña zona de espera), un aseo y un cuarto de instalaciones.

Junto a la caseta se habilitará una zona de estacionamiento breve a fin de realizar las tareas de identificación y autorización de acceso. Una vez obtenida autorización, el vigilante levantará una barrera y el visitante podrá acceder con su vehículo hasta la zona urbanizada.

Desde la zona de control de accesos partirá un viario para vehículos rodados que comunicará la entrada con la zona de las edificaciones y la zona de plataforma. Este viario dará acceso a las zonas de aparcamientos, que se sitúan de tal modo que no se interponga visualmente con las propias edificaciones y en especial con el centro de control de operaciones.

El centro, en su interior dispondrá como mínimo de 120 plazas de aparcamientos en espacios acondicionados para tal efecto, con unas dimensiones mínimas de 2,20 m x 5,00 m. por plaza.

Se reservarán plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida. El número será al menos de una por cada cuarenta o fracción adicional, debidamente señalizadas, y de posición

lo más cerca posible a los accesos al edificio. Tendrán las dimensiones suficientes, con independencia del tipo de aparcamiento, como para permitir la aproximación de la silla de ruedas y la posterior transferencia de la misma al vehículo, con una dimensión mínima de 3,50 m x 5,00 m.

La movilidad de vehículos terrestre en el interior de la parcela se garantiza con el viario descrito, con un ancho suficiente para generar una circulación ágil, sobre todo ante la presencia de vehículos de grandes dimensiones tipo tráiler. Todo el viario, entendido como urbanización, se concentra en la zona funcional de control operativo y servicios.

Para el cálculo de los viales para vehículos terrestres, así como para verificar la aptitud de los pavimentos aeronáuticos para el paso de vehículos de emergencia, se tomará como referencia la Norma 6.1-IC "Secciones de firme" de la Instrucción de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Para los viales de la urbanización se proyectará pavimento flexible o en su caso rígido.

En conclusión, las llegadas al ámbito del centro se harán por el viario provincial HU-3110, y la pista forestal asfaltada de las Peñuelas, sin necesidad de efectuar alguna actuación sobre estos viarios. Esta cuestión se justifica con la circulación que generará el centro en funcionamiento. Se estima que el centro tendrá diariamente 250 trabajadores de forma simultánea, y en los días de operaciones o en ocasiones especiales podrá llegar a un total de 350 personas. Esto puede significar un número de 250 vehículos diarios en los días de máxima afluencia, ya que se ha de repartir entre vehículos privados, y otros de mayor capacidad (camiones, autobuses...) que este tipo de centros usa para los trabajadores. Esta hipótesis es un planteamiento de máximo. Esta intensidad de tráfico, que se dará en una hipótesis de día de máxima concurrencia en el intervalo de una hora (tanto en la llegada como en la salida) no es un porcentaje significativo para el tránsito actual de los viarios que conecta con el camino forestal de entrada al centro.

La carretera HU-3110 y la pista forestal de las Peñuelas actualmente son de uso estacional vinculado a la actividad agrícola, ya que la comunicación entre Moguer y Mazagón está garantizada con la autonómica A-494. El tráfico que se genera en estos dos viarios es proporcional a las hectáreas de cultivo a las que está vinculada, principalmente la fresa, que aproximadamente suman 1.300 hectáreas.

En los últimos informes sobre el cultivo de la fresa indica que hay 80.000 trabajadores para 60.000 hectáreas de cultivo de fresa, lo que supone una media de algo más de 13 trabajadores por hectárea como máximo. Puede estimarse (con un grado de seguridad alto) que el número de trabajadores que de forma simultánea puedan estar presentes en las tierras, será de un 55%, lo que supondría una media de 7 trabajadores por hectárea. Esto da un resultado teórico

de un número de 9.000 trabajadores, que transitan por las carreteras que dan acceso al ámbito, en el período de máxima afluencia (en los meses de marzo y abril). Los trabajadores se acercan al trabajo mayoritariamente en vehículos compartidos con un mínimo de tres o en motocicletas.

Este número es congruente con las mediciones del año de 2012 del ministerio de fomento respecto a la carretera A-494 (los viarios HU-3110 y la pista forestal de las Peñuelas no tienen medición), que en el tramo al norte de Moguer tiene un índice medio de 13.723 de intensidad media diaria de vehículos (tramo previo al inicio de la HU-3110), y en el tramo a la altura de Mazagón tiene entre 2.000 y 5.000 de IMD. Por tanto, a los efectos del presente estudio se extrapola el valor superior y se estima que la HU-3110 cuenta con una intensidad de 5.000 vehículos diarios, en los periodos de máxima afluencia, y sobre este número se hace la comparativa.

Por tanto la intensidad de tráfico que generará el centro no es influyente en el tráfico actual que tiene la HU-3110 (que es la carretera por donde principalmente accederán los trabajadores), de modo que el incremento de la intensidad en un 5%, no compromete la funcionalidad de la carretera actual y sin que sea preciso prever actuaciones de ampliación o complemento en la red vial existente.

Sin embargo, tal y como se ha indicado, si será necesario el acondicionamiento y asfaltado de un tramo corto (mínimo de 350 y máximo de 400 metros) hasta la entrada de control del CENTRO CEUS, con la ejecución de una plataforma asfaltada para el acceso y cambio de sentido. Es por esta entrada donde se tendrá el "único" acceso a las obras, por tanto, no se tendrá que emplear ningún nuevo camino por fuera del ámbito del Proyecto.

#### **4.2.4. Tratamiento ambiental y medidas de integración paisajísticas**

##### **Tratamiento en el Área Funcional de Campo de Vuelos (Área Funcional 1)**

Los espacios libres de infraestructuras necesarias para la actividad del CEUS en el CAMPO DE VUELOS (Zona funcional de viales de ensayo) corresponden prácticamente a las franjas de seguridad de las pistas, tanto de la principal como la pista de hierba. Estas márgenes han de encontrarse libres de obstáculos, no significando que estas zonas queden sin vegetación, proponiéndose que exista una cobertura de vegetación de matorral y monte bajo predominante de las especies más abundantes de la zona. Se procurará que la superficie que no corresponda a márgenes de seguridad mantenga la superficie vegetal original, con especial cuidado en aquellas especies de porte alto que supongan un peligro para las operaciones. A su vez se eliminarán las posibles fuentes de propagación de incendios.

Para garantizar la integración paisajística del vial principal de ensayo se utilizarán pigmentaciones coloreadas en los tonos del entorno circundante a la zona de emplazamiento a fin de mimetizar tanto la pista asfaltada como sus servidumbres.

Paralela al vial pavimentado se contempla el establecimiento de una franja de tierra compactada (pista verde), donde la sección resistente consistirá en una capa superficial de tierra vegetal sobre la que se pretende plantar hierba. La capa de tierra vegetal tendrá un espesor de entre 1 y 3 pulgadas (25-75 mm) pero en cualquier caso dicho espesor debe ser suficiente para permitir el crecimiento de las especies vegetales previstas. En definitiva se adopta un espesor de 5 cm. Las franjas de seguridad de esta pista tendrán la misma caracterización que las de la pista principal, coincidiendo la separación de la pista de hierba con la principal con la franja de seguridad de ambas.

Paralelo a la calle de rodaje también se delimitan franjas de seguridad que cumplen las mismas características que las anteriormente citadas. No obstante tras esta franja de seguridad queda una banda de espacio libre hasta llegar al límite de la parcela que no corresponde a franja de seguridad, la cual deberá mantener la superficie vegetal original sin perjuicio del tratamiento de aquellas especies de porte alto que supongan un peligro para las operaciones.

Según los cálculos iniciales de necesidades de las pistas y calle de rodaje, la superficie necesaria para franja de seguridad es de aproximadamente un 40% del área funcional. Por tanto este porcentaje se mantendrá de vegetación de matorral y monte bajo. Por otro lado la superficie que no corresponde ni a pistas ni a franja de seguridad, es del 25%, y en este espacio se mantendrá la mayor parte de la vegetación original, sobre todo al norte de la parcela donde se han detectado una zona de alcornoques de interés.

En definitiva, en torno al **65% del total** de esta área funcional 1 estará ocupada por **superficie forestal**.

#### **Tratamiento en el Área Funcional de control operativo y zona de servicios (Área Funcional 2)**

En esta zona los espacios libres no ocupados por el área de movimiento de la edificación, plataforma o urbanización permanecerán en su estado original, salvo la eliminación selectiva de aquellos elementos que comprometan la seguridad de las operaciones. Por ello, la urbanización contará con árboles originales, que serán protegidos y cuidados durante la explotación del centro.

Los espacios libres próximos a las edificaciones dentro del área de movimiento de la edificación que se ha establecido podrán ser ajardinados manteniendo en su mayoría las especies vegetales ya existentes, salvo en el área de acceso inmediato a las edificaciones.



Es evidente que para el funcionamiento idóneo de las instalaciones en su conjunto, la transformación de ambas áreas descritas será importante en el proceso de la obra, no obstante el tratamiento ambiental y de integración paisajística que se pretende es el máximo posible con las propuestas que se plantean.

Las edificaciones deberán tener tratamientos de mimetización con el entorno en el que se enclava, diferenciando dos tipos de tratamientos dependiendo de la tipología edificatoria.

Para los edificios de oficinas y edificaciones auxiliares se dispondrá de fachadas verdes, también denominadas paredes vegetales verticales (TP verticales), así como cubiertas vegetales en las zonas no ocupadas por instalaciones o por necesidades de entrada de luz natural cenital, para disminuir el impacto visual e integrar la edificación en su entorno.

En el caso de los hangares, debido a las dimensiones y funcionalidad de estos, no se considera una cuestión ecológica la utilización de TP verticales, por el alto requerimiento de agua que supondría y por los problemas de complejidad y riesgo en la mitigación de incendios en la zona de ubicación de aeronaves. No obstante se deberá garantizar la mimetización a lo largo de todo su perímetro mediante la colocación adosada a las paredes de lonas con dibujos de recreación vegetal-ambiental con alusiones al entorno próximo, o al Parque Natural. En las zonas de puertas se realizarán las mismas alusiones mediante sistema de serigrafiados.

En el caso de las cubiertas de los hangares no se dispondrá de ningún tratamiento debido a la necesidad de aprovechamiento de la iluminación natural para el funcionamiento.

#### **4.2.5. Tratamiento de bordes de la parcela y medidas para garantizar la conectividad territorial. Seguridad y Protección**

Para el buen funcionamiento del CEUS y atendiendo a las diferentes características de éste se dispondrá de niveles de seguridad específicos para la intrusión, así como la preservación y permeabilidad para el paso de la fauna reconocida en la zona para garantizar la conectividad territorial de ésta. Se contemplan tres áreas diferenciadas con vallado dentro del complejo a efectos de tratamiento perimetral, que completan un recinto delimitado en su totalidad. Una de ellas coincide con el perímetro del Área Funcional de las pistas/viales de ensayo y las otras dos en el Área Funcional de control operativo y zona de servicios.

#### **Tratamiento perimetral del Área Funcional de pistas/ viales de ensayo**

En el área funcional de los viales de ensayo, tanto en la zona de viales principales como en la zona de calle de rodaje, se contará con un vallado de tipo “permeable no cinético” para

posibilitar el paso de la fauna que se ha detectado en la zona, y que recoge el propio Estudio de Impacto Ambiental.

La permeabilidad se ha estimado en función del inventario de fauna extraído del Estudio de Impacto Ambiental. Se opta por un tipo de malla "permeable colgada" por permitir el paso de insectos, anfibios, reptiles y pequeños mamíferos, estos últimos a través del vano colgado entre poste y poste.

En conclusión, se ejecutará un vallado que asegure el paso de pequeños vertebrados, y en especial a los pequeños mamíferos (rata de agua, meloncillo, garduña, conejos, zorro común, rata negra y lince), pero que impida el paso de los denominados grandes mamíferos (cérvidos, bóvidos y grandes carnívoros), que en principio no se han detectado en la zona, pero ante su posible aparición no suponga peligro para las operaciones y para la vida de éstos.

No obstante, a fin de prevenir la remota posibilidad de que estos grandes mamíferos entren en el complejo y queden atrapados se instalaran sistemas que permitan que estos animales puedan retornar a la parte exterior del complejo, como es el caso de simples rampas de tierra, tocones de árboles u otros elementos que con la acumulación alcancen la altura de la malla y puedan saltar a la parte exterior, como ocurre en las grandes vías del Parque Natural de Doñana. Al menos existirá un sistema de escape en el lindero este y otro en el lindero oeste de la zona de las pistas.

El vallado del área tendrá una longitud total de aproximadamente 6.000 metros, correspondiendo al perímetro de la zona.

La valla será de tela metálica con una altura de ciento ochenta centímetros y una distancia entre postes de entre cuatro y seis metros, salvo que puntualmente no lo admita la topografía del terreno. El asiento de esta valla permeable será libre y separado del suelo, es decir, la tela metálica no tendrá agarre alguno al suelo, así se garantizará el paso de fauna a través de gateras, la ejecución de las cuales será sencilla por las propiedades del suelo, que son arenosos.

La mimetización de la valla se realizará mediante la integración cromática de los postes, estos serán de color verde, tónica constante en el vallado del propio Parque Natural.

Se prevé en un futuro la instalación de protección electrónica, con la recomendación de un sistema de detección de intrusión basado en cable microfónico/inercial. Para ello se disponen paquetes de canalizaciones en los perímetros.

También se dispondrá de un circuito cerrado de televisión (CCTV). La visión de toda la extensión de las pistas quedarán cubierta mediante la instalación de dos cámaras móviles tipo

domo, con captación de imágenes tanto durante el día como la noche, por lo que serán dotadas de las ópticas y sensores adecuados, (zoom de gran alcance). En resumen: cámaras domos/térmicas con zoom de alcance hasta 2 Km.

La zona de calle de rodaje estará independizada de la zona de Plataforma a través de un vallado cuyas características se describen en el siguiente apartado.

#### **Tratamiento perimetral del Área Funcional de control operativo y zona de servicios**

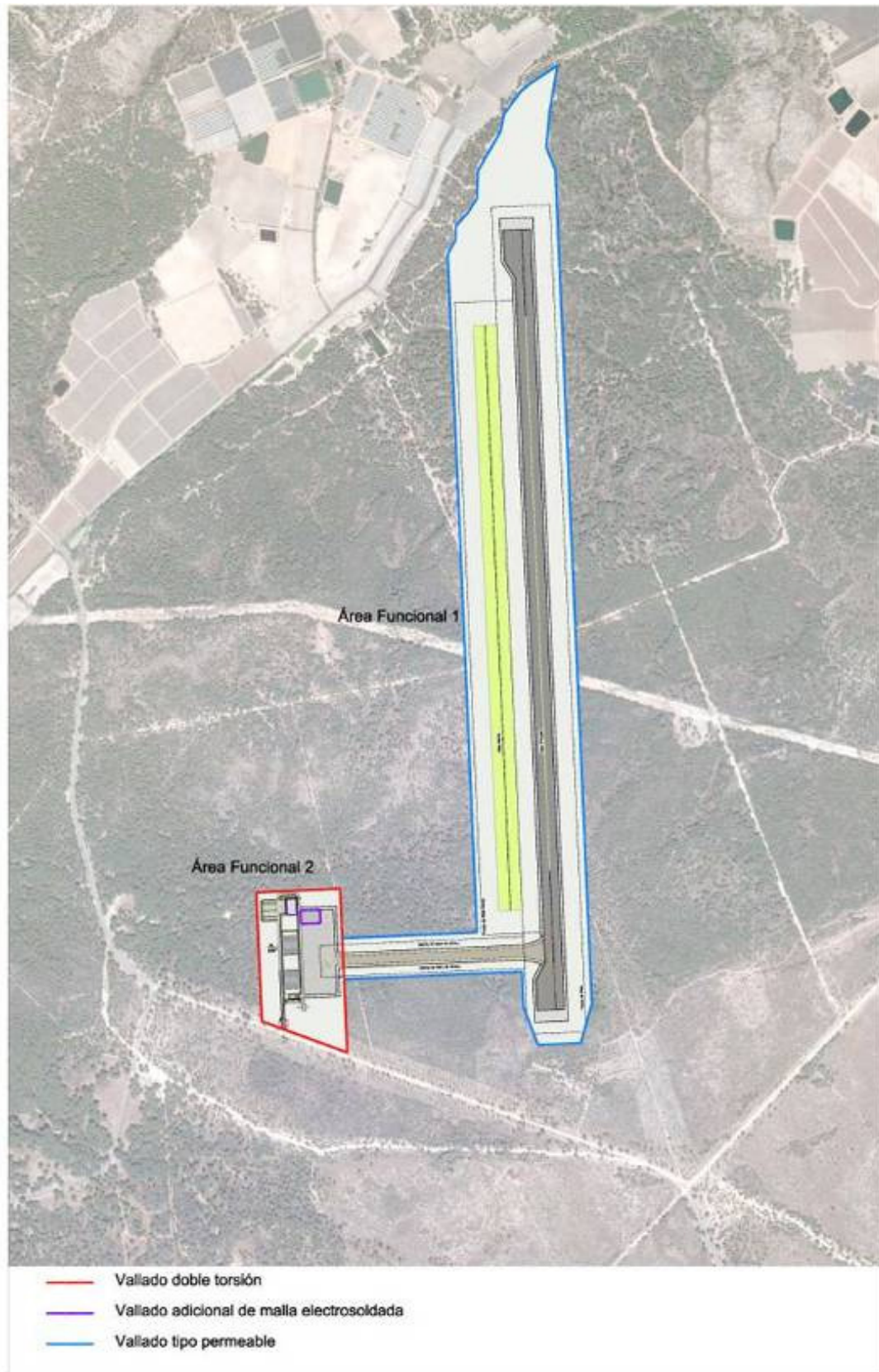
Esta área Funcional, donde se concentran las edificaciones y plataforma, deberá constar como protección física de valla de doble torsión en todo su perímetro. El perímetro de esta zona es de unos 1.200 metros, incluido el cierre con la otra zona funcional.

Esta valla irá fijada al suelo mediante murete de hormigón de 20 cm. de anchura y sobresaliendo así mismo otros 20 cm. del terreno en el que se cimentará. La valla deberá tener una altura mínima de 180 cm. y máxima de 200 cm, en su borde inferior se anclará al murete de hormigón y se irá fijando a postes de tubo terminados con inclinación hacia el exterior y provistos de dos hilos de espino en dicho tramo inclinado. La separación con el área de pistas se resolverá con el mismo vallado de doble torsión, excepto un vallado gran canela tipo corredera en el ancho de la calle de rodaje, que estará abierta o cerrada dependiendo de las operaciones.

Así mismo se procederá a un vallado adicional, mediante malla electro soldada en la zona de GCS (Estaciones de Control de Tierra) de modo que, sin autorización, no pueda accederse a las Unidades de Control.

Como protección electrónica se dotará de doble protección. El primer tipo de sistema de detección de intrusión se fijará al vallado y será de tipo inercial o microfónico. Se determinara un segundo perímetro no de forma física, pero si electrónica, mediante el cierre con barreras de infrarrojos/microondas o similares.

A través de un circuito cerrado de televisión se contemplará la visión de todo el perímetro mediante cámaras fijas (sin zoom) instaladas cada cincuenta metros. Irán asociadas al sistema de detección perimetral.



Esquema de vallados del Centro.

#### 4.2.6. Condiciones lumínicas y minimización de su impacto

El área de la urbanización del Centro que se pretende iluminar corresponde únicamente a la Zona Funcional de Control de operaciones, donde se localizan la plataforma de estacionamiento de las aeronaves, el aparcamiento de vehículos, los viales de circulación interior próximos a los edificios y el perímetro de los propios edificios, siendo el objetivo de diseño una iluminancia media de 20 lux.

En la zona de plataforma se prevé una iluminación exterior en báculos, torres o adosados a fachada de hangares que proporcione al menos y de acuerdo con los Requisitos de iluminación para áreas exteriores, tareas y actividades (EN 12464-2:2007), Aeropuertos, estacionamiento en terminal, niveles de 30 lux, susceptible de ampliarse en determinados momentos hasta los 100 lux.

Es fundamental remarcar que la Zona de CAMPO DE VUELO y, por tanto, las pistas, no se pretende iluminar, del mismo modo que tampoco se balizarán los edificios al no contemplar la operación de vuelos en horario nocturno. Esta cuestión, sin duda, minimiza considerablemente el impacto lumínico del proyecto en el entorno.

El diseño del alumbrado exterior cumplirá los requerimientos del 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 y Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

Dado que el Centro se ubica en las inmediaciones de un espacio natural protegido clasificado como zona oscura tipo E1, el Centro se encuentra en una zona clasificada como tipo E2 según al artículo 7 del Decreto 357/2010, de modo que se debe prestar especial atención al cumplimiento de los requisitos recogidos en la ITC-EA-03, Resplandor luminoso nocturno y luz intrusa o molesta, del Real Decreto 1890/2008.

Por cuestiones de seguridad, en todo el perímetro se instalará un sistema de iluminación con luminarias, báculos, etc. cada 25 metros enfocados hacia dentro. Este sistema de iluminación se podría sustituir por focos led o infrarrojos unidos a las cámaras CCTV. Este sistema solo se activará única y exclusivamente ante alarmas de intrusión y concretamente en la zona afectada. En ningún caso tiene por objeto ser permanente ni estará dimensionada para tal propósito.

#### 4.2.7. Condiciones y características de las conexiones a infraestructuras

##### **Conexiones exteriores. Disponibilidad de servicios básicos**

En este apartado, se aborda la disponibilidad de los servicios básicos para las instalaciones del Centro de Ensayos CEUS, por lo que en alguno de los casos deberán realizarse infraestructuras exteriores para la conexión a las redes existentes. Entre los requisitos para la instalación del Centro, se presentan aquéllos relacionados con las redes de distribución y los servicios básicos.

##### **a. Suministro eléctrico y sistema eléctrico auxiliar de emergencia**

Por las condiciones descritas en el correspondiente apartado de infraestructuras energéticas y corredores energéticos existentes de la Memoria Informativa, se prevé que, para el suministro eléctrico del complejo, inicialmente no será necesaria la creación de nuevas infraestructuras de suministro.

La proximidad de diferentes líneas en la zona, así como la reducida demanda de energía eléctrica que un centro de estas características tiene, facilitará la conexión a punto de suministro, instalación y utilización de las infraestructuras eléctricas.

Para el suministro se trabaja con la prioridad de conexión a un punto lo más próximo posible de las líneas de media tensión que se sitúan cercanas al ámbito del proyecto. Desde dicho punto de suministro se prevé que sea realizada una derivación hasta el centro de transformación a instalar ya en el interior de la parcela. Se considera conveniente disponer de transformadores en propiedad para la gestión de la energía eléctrica de forma más eficaz.

El punto de conexión con capacidad es la línea de MT 15kV PLASTICOS de subestación MOGUER, que pasa paralela al arroyo de la gruya. La conexión se hará al punto más próximo de dicha línea al oeste del ámbito, de tal forma que la línea de derivación al centro CEUS sea de menor longitud posible.

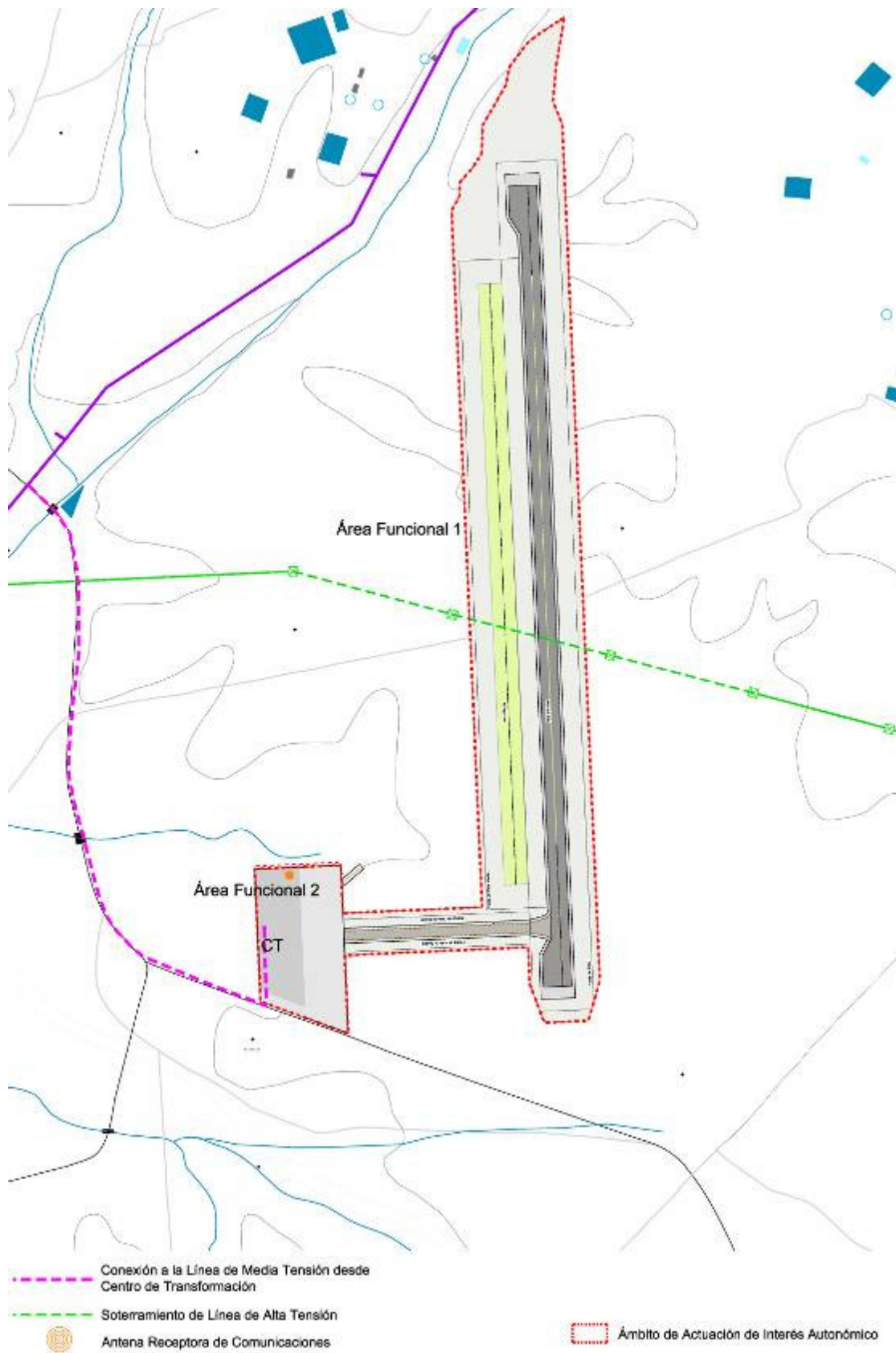
Adicionalmente se considera conveniente disponer de sistema de conmutación en fase con detección "on-line" de pérdida de tensión general y activación automática de grupos electrógenos como sistema auxiliar de emergencia así como de conmutación de los mismos.

Habrán dos grupos electrógenos con capacidad suficiente para asegurar el suministro aún con avería o mantenimiento de uno de los grupos.

Los requisitos de potencia del Centro CEUS se estiman del orden de 600Kw nominal, estando previsto disponer casetas de transformación para el total, en previsión de nuevas necesidades o requerimientos externos futuros.

Dentro de las previsiones establecidas para el Centro y siguiendo la línea de investigación del Centro CEDEA, se encuentra además el objetivo a medio y corto plazo de la búsqueda de la autosuficiencia energética mediante la instalación de cubiertas solares fotovoltaicas, así como de otros sistemas de generación mediante regeneración de energías geotérmicas, de producción de hidrógeno mediante pilas combustibles, etc.





Conexiones a infraestructuras

00065321

En todas y cada una de estas técnicas de investigación el Centro actual de investigación, CEDEA, tiene amplia experiencia siendo uno de los Centros líderes en I+D para la comunidad científica internacional.

Respecto del necesario soterramiento de la línea aérea de alta tensión correspondiente al tramo de la línea "Torrearenillas-Rocío" que afecta al ámbito, hay que mencionar la posibilidad de que dicha actuación coincida en el tiempo con la implantación general del proyecto CEUS, así como la necesidad de que la canalización de soterramiento de la mencionada línea cruce bajo las pistas en todo el ancho del ámbito, debiendo contar con arquetas de registro que quedarán ubicadas dentro del ámbito. No obstante, ninguna de ellas se podrá disponer en las pistas de vuelos, sino en sus franjas.

**b. Abastecimiento de agua y tratamiento de aguas residuales**

Para el tipo de actividad que se prevé llevar a cabo por el Centro no se requiere de volúmenes significativos de consumo de agua. Siendo en todo caso inferior a los 100 m<sup>3</sup>/mes de agua potabilizada. Adicionalmente se precisa disponer de cierta reserva para extinción de incendios, pero que no supone consumo en condiciones normales.

Se prevé que se pueda realizar captación de agua desde acuífero mediante pozo y aljibes asociados, los cuales darán servicio tanto al consumo humano como para labores de extinción de incendios.

La mejor ubicación del pozo en la urbanización del Centro se determinará junto con empresa especialista en sondeos y Confederación, buscando la mejor situación hidrogeológica y la proximidad a los edificios que debe abastecer.

Dicho pozo se instalará, a través de la concesión de un derecho de uso al ser el volumen anual inferior a 7.000 m<sup>3</sup>.

Se instalará en una arqueta y dispondrá de un grupo de bombeo y un contador de agua a la salida, para el registro de consumos por parte del Distrito Hidrográfico del Tinto-Odiel-Piedras. Tras este, será dotado de una canalización que transportará el agua extraída hasta el Centro. Al ser una instalación subterránea, no tendrá afección alguna con cualquier otra instalación o infraestructura del centro.

Los aljibes dedicados al consumo humano deberán ser tratados con medios potabilizadores. Es por lo cual que se hace necesaria la disposición de dos líneas de distribución de agua, una de ellas en baja presión para el consumo humano de agua potabilizada, y otra con distribución en alta presión (superior a 6 kg/cm<sup>2</sup>) para labores de extinción de incendios.

La tubería para el transporte del agua de consumo humano llegará a una pequeña depuradora de carbón activo a instalar en las instalaciones del CEUS, y a estación de cloración, desde donde pasará a un depósito de agua ya potabilizada. Desde dicho punto será distribuida a la totalidad del centro.

Tomando las ocupaciones medias de los edificios, la dotación por persona que se estima en 75 litros/día (se trata del centro de trabajo donde sólo permanecen durante la jornada laboral y no se ha previsto duchas) y el número de días laborables al año que ronda los 240 días, resulta el consumo anual para las personas de 1.620 m<sup>3</sup>/año.

A este valor hay que añadirle la limpieza de las aeronaves y/o baldeo de los hangares. Considerando que como media sólo uno de los hangares este ocupado, se realiza un lavado/baldeo al día y el número de días laborables al año que ronda los 240 días, resulta el consumo anual de 120 m<sup>3</sup>/año.

Por último, se añade el consumo de agua para el riego que se estima en 100 m<sup>3</sup>/año dado que la superficie regable es muy pequeña, siendo las isletas del aparcamiento de vehículos y las hidropónicas de la cubierta y fachadas del edificio de oficinas.

Así pues, tras un cálculo inicial, el consumo anual de agua del centro puede ser de aproximadamente 1.840 m<sup>3</sup>.

Para el vertido de aguas se prevé que sea realizado al dominio público hidráulico, previa autorización, y depuración completa que garantice la inocuidad de las mismas.

La instalación de saneamiento del centro contará con una red separativa de aguas pluviales y de aguas residuales.

Las aguas netamente pluviales, así como las de drenajes, que son limpias, se verterán directamente a cunetas, mientras que las aguas de escorrentía de las plataformas, grises, serán tratadas en un dispositivo separador de hidrocarburos con toma de muestras. Estas aguas son susceptibles de quedar contaminadas por vertidos accidentales de combustible, líquidos hidráulicos o similares. Una vez tratadas estas aguas podrán verterse en el dominio público hidráulico al igual que el resto de aguas de drenaje.

Lo mismo ocurre con la red de aguas residuales hidrocarburadas para la recogida de derrames y el drenaje de la zonas de bombeo de combustibles y carga y descarga de los camiones cuba, compuesta por rejillas de drenaje, colectores enterrados de PVC y un separador de hidrocarburos clase I con arquetas de toma de muestras que vierte a la red de aguas residuales de la urbanización.

El separador de hidrocarburos clase I, de 1,5 l/s, estará construido en Polietileno de alta densidad.

Por otro lado, las aguas negras procedentes de los edificios serán tratadas con una depuradora a instalar en el recinto. La red de aguas residuales de urbanización verterá a una estación depuradora de oxidación calculada en base a un ratio de 45 habitantes equivalentes respecto a la máxima ocupación estimada, con una arqueta previa de desbaste. Así todas las aguas negras serán tratadas previamente a su vertido a la cuneta de drenaje más próxima.

La estación depuradora biológica compacta propia dotada de un bypass con funcionamiento por diferencia de nivel en la salida de la arqueta de desbaste será diseñada con respecto a los parámetros de generación diaria y habitante equivalente. La capacidad media será 5.250 l/día. Las características de la depuradora serán especificadas por el fabricante.

#### **c. Recogida y transporte de basura**

Contratado exteriormente, cumpliendo escrupulosamente las normativas sobre reciclaje de residuos sólidos así como eliminación de residuos líquidos. Las instalaciones contarán con los medios de prevención de vertidos alrededor de todas las zonas de trasiego de aceites y/o propulsores para los sistemas US.

En todo el proceso de gestión de residuos se seguirán las condiciones ya implantadas en el actual Centro CEDEA, el cual busca actualmente acreditarse en gestión medioambiental dentro de la Norma ISO14001.

#### **d. Telecomunicaciones. Telefonía y acceso a internet de banda ancha**

El enlace con el exterior se prevé a través de las instalaciones con el C.E.D.E.A. vía radio con antenas emisoras y receptoras de microondas. La visibilidad necesaria entre antenas se consigue con torres metálicas de estructura triangulada de 35 m. de altura (según estudio ya realizado).

El deseable enlace físico con canalizaciones enterradas y fibra óptica no se contempla en principio.

Los requisitos al respecto de requerimientos iniciales se estiman en necesidad de un mínimo de 250Mb en configuración simétrica de banda.

**e. Protección Frente al Rayo**

Con el objeto de proteger los equipos electrónicos del Centro (radares, antenas, etc.), se instalará un sistema de protección frente al rayo. Para el diseño del mismo previamente se deberá realizar un estudio de protección contra descargas atmosféricas, mediante el cual se determine el número y tipología de pararrayos a emplear.

**Distribución de servicios en el interior del ámbito de actuación.****a. Electricidad**

Desde el centro de transformación se acometerá mediante circuitos en baja tensión a los correspondientes cuadros a instalar en cada una de las instalaciones (edificios, hangares, almacenes, etc.) Las conexiones entre el centro de transformación y los cuadros eléctricos se realizarán a través de canalizaciones subterráneas.

**b. Alumbrado**

La instalación eléctrica mediante la cual se alimentará el sistema de alumbrado, será diseñada de acuerdo con los requerimientos establecidos por Real Decreto 842/2002 de 02/08/2002, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión, concretamente bajo los requerimientos marcados por la ITC-BT 09 "Instalaciones de Alumbrado Exterior".

En el caso de instalaciones subterráneas, se emplearán sistemas y materiales análogos a los de las redes subterráneas de distribución reguladas en la ITC-BT-07 "Redes subterráneas para distribución en Baja Tensión".

Los cables para las redes de alimentación serán multipolares o unipolares con conductores de cobre y tensión asignada de 0,6/1kV. La sección mínima a emplear en los conductores de los cables para el caso de instalaciones enterradas, será de 6 mm<sup>2</sup>.

La máxima caída de tensión entre el origen de la instalación y cualquier otro punto de la instalación será menor o igual del 3%.

El sistema de accionamiento del alumbrado exterior se realizará a través de interruptores horarios o fotoeléctricos, además se dispondrá de un interruptor manual que permita el accionamiento de sistemas, con independencia de los dispositivos citados.

El alumbrado de urbanización compartirá en la medida de lo posible las canalizaciones eléctricas, instalando picas de tierra en las arquetas que contienen los circuitos de alumbrado

exterior al comienzo y final de cada circuito y cada 5 soportes de luminarias, conectado a tierra la masa de los soportes.

Todos los empalmes y derivaciones deberán realizarse en arquetas registrables que garanticen, la continuidad, el aislamiento y la estanqueidad del conductor.

**c. Abastecimiento de agua**

Junto al depósito de agua se instalarán dos grupos de presión independientes para agua de consumo y para la red de sistemas contraincendios, que distribuirán el agua a los diferentes puntos de consumo y a las acometidas de la red de emergencias respectivamente.

Esta prevista, a su vez, la construcción de un aljibe de al menos 5m<sup>3</sup> que suministre disponibilidad de agua para lucha contra incendios en la zona, el cual se utilizará tanto para los servicios propios como los externos en las inmediaciones del Centro.

**d. Saneamiento**

El saneamiento de aguas negras generadas en las edificaciones se canalizará hacia un centro de depuración con capacidad suficiente para absorber los residuos generados por el propio Centro como los de instalaciones de aguas residuales cercanas al mismo. Se contratará una empresa de limpieza para que proceda regularmente al mantenimiento de la depuradora.

En cuanto a las aguas de lluvia, se canalizarán mediante conducciones de drenaje hasta el arroyo más cercano, para lo cual se solicitarán los permisos reglados. Finalmente, las aguas de escorrentía en aquellas zonas pavimentadas en las que se puedan producir derrames de sustancias contaminantes serán recogidas en una línea independiente y serán tratadas antes de proceder a su vertido al Dominio Público Hidráulico libres de impurezas.

**e. Telefonía e internet**

Desde la antena receptora, se acometerá mediante fibra óptica bajo tubo enterrado a una centralita integral de comunicaciones, desde la cual se realizarán enlaces hacia concentradores y desde ahí a cada equipo que deba estar conectado en la red. La telefonía se instalará bajo protocolo IP.

Para la distribución de voz y datos entre edificios se utilizará fibra monomodo instalada en tubo de PVC rígido de diámetro 110 mm de uso exclusivo para el cableado de voz y datos, que se dispondrá en el nivel superior del banco de tubos cuando las canalizaciones sean de uso

compartido con el cableado eléctrico. En todos los casos, los bancos de tubos se señalarán y protegerán mecánicamente mediante hormigón en masa.

En los tramos de canalización compartida con electricidad se utilizarán las arquetas de registro previstas para éstas (normalizadas tipo A1 y A2), mientras que para los tramos independientes, se utilizarán las arquetas de registro de la norma UNE 133100-1, Infraestructuras para redes de telecomunicaciones, Parte 1: Canalizaciones subterráneas.

Las arquetas se dispondrán en los cambios de dirección, paso de viales, acometida a edificios e instalaciones de urbanización.

En todos los casos, tanto para las canalizaciones de urbanización como las canalizaciones y bandejas en el interior de los edificios se dimensionarán con un 40% de reserva mínima para futuras ampliaciones.

Por su parte, la plataforma GSC contará con 4 posiciones de estacionamiento, contando cada una de ellas con un tótem de fábrica en el que se instalará un cuadro para realizar acometida eléctrica, de voz y de datos a cada unidad móvil, quedando así conectadas con el edificio de control.



### 4.3. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

#### 4.3.1. Edificabilidad máxima y limitación de alturas

Para el funcionamiento de la actividad prevista en el CEUS se ha hecho una previsión inicial de edificabilidad de 6.000 m<sup>2</sup>t entre las edificaciones que se han previsto en el documento de necesidades y anteproyecto, y que en los siguientes apartados se describen. Estas construcciones se consideran el mínimo razonable para la implantación de la actividad. No obstante también se prevé la posibilidad -a futuro- de una ampliación de las actividades, y por tanto de las edificaciones, vinculadas al uso científico-tecnológico. Es por ello que se establece desde el presente documento una edificabilidad máxima en coherencia con la zona donde se concentran las edificaciones, el funcionamiento del Centro y las alturas permitidas que no supongan un impacto paisajístico negativo.

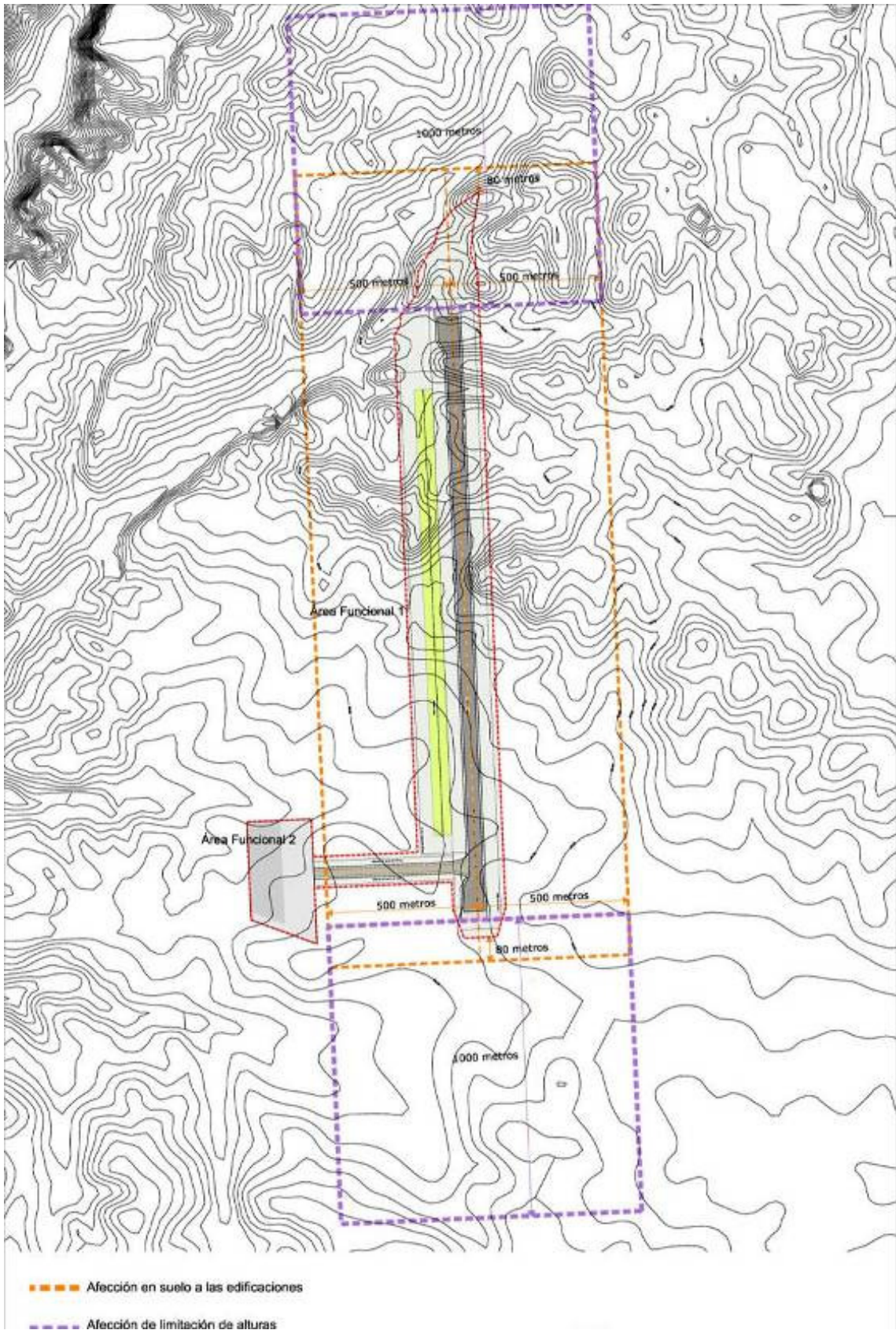
Por ello, **la máxima edificabilidad que se permitirá es de 0,3 m<sup>2</sup>t por cada m<sup>2</sup> de suelo de la Zona de Edificaciones (de aproximadamente 3,6 has) del Área Funcional 2 , que cuenta con una superficie aproximada de 3,6 has (descrita en el apartado 4.1 del presente documento), y con un límite máximo de 10.500 m<sup>2</sup>t edificable. Esto supone una edificabilidad bruta de 0,014 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s respecto al ámbito completo de 75 hectáreas.** Este índice es muy inferior a los admitidos como ordinarios en los proyectos de actuación de interés público en suelo no urbanizable.

La altura máxima permitida para las construcciones y edificaciones dentro de la Zona 2 no será superior a quince metros (15 m) para los hangares, y de 7 metros (7 m) y dos plantas para el resto de edificaciones.

Sin embargo, no se establecen limitaciones de altura para las instalaciones auxiliares necesarias para la actividad. En concreto, la torre de antenas tendrá la altura precisada para cumplir su funcionalidad.

#### 4.3.2. Afecciones aeronáuticas derivadas de la implantación

El Proyecto CEUS permitirá disponer de un centro de experimentación y certificación específico para sistemas no tripulados, tanto aéreos como marítimos y terrestres. Las operaciones aéreas están condicionadas por determinadas condiciones de seguridad, es por ello que la implantación de este uso científico-tecnológico vinculado a operaciones de vuelos provoca una serie de afecciones aeronáuticas fuera del propio ámbito de actuación, de tal forma, que no se ponga en riesgo el funcionamiento del propio centro.



Afecciones derivadas de la implantación

Es por ello que se generan afecciones y limitaciones en los terrenos del entorno:

En primer lugar se define una **“afección en suelo a las edificaciones”**. Este ámbito de afección en suelo se define como una equidistante de quinientos metros (500 m), al eje de la vía/pista principal, en sus linderos este y oeste; y de ochenta metros de distancia paralelo al lindero norte y sur de la parcela objeto del Proyecto CEUS. En este ámbito no se podrán edificar nuevas construcciones y edificaciones.

De igual forma, en el ámbito definido de **“afección en suelo a las edificaciones”**, no se podrán localizar nuevas instalaciones (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares. No obstante, en dicho ámbito podrán autorizarse previo informe favorable del organismo competente en materia de navegación aérea de los sistemas no tripulados (el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) aquellas instalaciones provisionales vinculadas a la agricultura siempre que se acredite que por su altura, carácter y disposición no compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves no tripuladas.

En segundo lugar se definen dos áreas de **“afección de limitación de altura”**, una al norte y otra al sur desde la cabecera y final de la vía/pista principal formando un polígono con una anchura de 500 metros a cada lado del eje de dicha pista y con una profundidad de mil (1.000) metros desde la cabecera y final de dicha pista.

En estas áreas definidas de **“afección de limitación de altura”** no se permitirán construcciones (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), ni instalaciones (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) con altura igual o superior a treinta metros (30 m).

#### **4.3.3. Programa de usos: distribución y superficies**

Tal y como se ha descrito en apartados anteriores la distribución funcional-ordenación interior del Centro se apoya en dos viales/pistas de ensayos situados al este de la parcela, en el Área Funcional 1 de viales/pista, orientados Norte Sur, unidos a la zona de edificaciones por un vial de acceso perpendicular a estos. La zona oeste de la parcela está destinada al Área Funcional 2 de Control Operativo y Zona de Servicios, en la que se integran la zona de plataforma y la zona de las edificaciones necesarias para el desarrollo del destino principal de la actuación, esto es la convertirse en un Centro de Ensayos y Desarrollo Tecnológico.

Las características más relevantes de las edificaciones para el funcionamiento de la actividad, son la que se expresan a continuación, si bien las mismas se definirán finalmente en el proyecto de ejecución, pudiendo adaptarse las expresadas -a continuación- a fin de su ajustarlas a los requerimientos de eficiencia derivados de su estudio en detalle, en los límites que se expresan en el apartado 5, de este documento, de determinaciones de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto.

### **Edificaciones, obras e Instalaciones del Área Funcional 2. Control Operativo y Zona de Servicios.**

En el Área Funcional 2 se desarrollarán las edificaciones, obras e instalaciones necesarias para el funcionamiento de la actividad. En el presente documento se reflejan las edificaciones mínimas necesarias para la operatividad del Centro.

En todo caso, a los efectos del presente documento para la Declaración de Interés Autonómico, las obras e instalaciones del Área Funcional 2 podrán ser ajustadas en sus parámetros dimensionales de los valores que se indican por necesidades funcionales actuales o futuras y siempre que ese ajuste se realiza dentro del ámbito de la actuación y en cumplimiento de los parámetros de usos, ocupación, edificabilidad y altura de la edificación.

En concreto, en el Área Funcional 2 se desarrollarán las siguientes edificaciones, obras e instalaciones:

#### **Hangares: laboratorios/talleres**

Se prevé la construcción de dos hangares / laboratorios para UAS como parte integrante de las nuevas infraestructuras a ubicar junto a la plataforma de estacionamiento y pruebas. No obstante en un futuro podría ampliarse a otros hangares en caso de necesidad Su misión es la de servir de soporte a la hora de realizar las necesarias labores de investigación, desarrollo, certificación y calificación asociadas a los modelos autónomos.

Se proyectaran los hangares para ser utilizados como lugar de trabajo para la preparación de las diferentes misiones y experimentos a llevar a cabo con UAS. En estos hangares se realizará la puesta a punto, mantenimiento, desarrollo y análisis posterior de datos obtenidos en cada vuelo. En ellos, se realizará la investigación, desarrollo y procesos de certificación de los sistemas ensayados.

Se ubicarán junto a la plataforma de estacionamiento y pruebas. En cada uno de ellos se diferenciarán tres espacios: la zona de hangar de trabajos sobre UAVs y mantenimiento, una

zona de laboratorios directamente conectada con el hangar y una zona administrativa que alberga también espacio de descanso y office para los trabajadores de edificio en su conjunto.

En la planta baja de hangar se contará con los espacios de mantenimiento de las aeronaves, las zonas de desarrollo de la tecnología, laboratorios, talleres y aseos.

En primera planta, se localizarán despachos y zona de trabajo administrativo asociados al hangar, el espacio de descanso, suministro, office y aseos.

Se busca crear un gran espacio diáfano interior de mantenimiento y que dicho espacio se encuentre directamente relacionado con la otra parte del programa (laboratorios, talleres, mantenimiento e investigación de elementos, oficinas, uso administrativo y espacios comunes). Los laboratorios y talleres se situarán a la misma cota que la zona libre del hangar, mientras que el resto de usos se ubicarán en planta alta.

Para la definición del espacio libre del hangar se ha tenido en cuenta la tipología de las aeronaves que deberán tener cabida en su interior. La tipología de estos aparatos es muy variada, por lo que se parte de las dimensiones de la aeronave más crítica, que resulta ser el EuroHawk, que si bien no es la aeronave tipo de diseño si constituye la de mayor complejidad dimensional operativa.

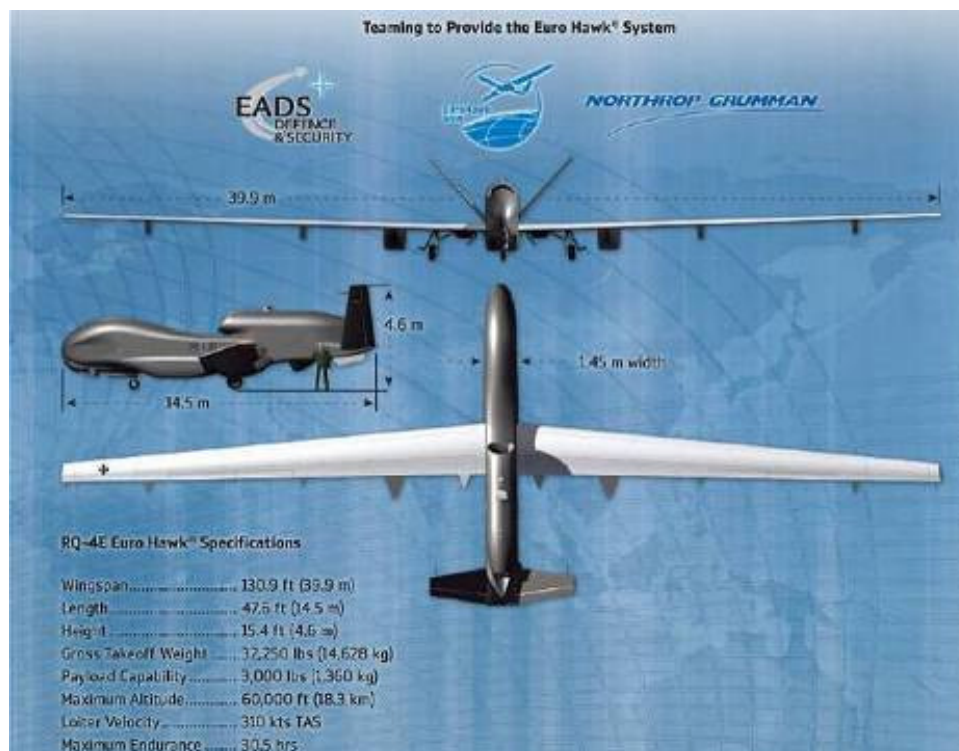


Imagen de características básicas aeronave de cálculo.

La envergadura de esta aeronave es 40m, su longitud 14,5m y su altura 4,6m. Estas dimensiones son coherentes con las dimensiones de la zona libre del hangar reservada para aeronaves. La profundidad del hangar es superior a la longitud de la aeronave más crítica, debido a que dicha profundidad es un requisito necesario para dar cabida a más de una aeronave en cualquier supuesto.

Las principales características de cada hangar son las siguientes:

- Dimensiones totales: 57,75m (longitud frente hangar) x 40,60m (profundidad hangar)
- Dimensiones libres para aeronaves: 45m (longitud) x 40,60 (profundidad)
- Laboratorios y oficinas: la planta ocupada tiene una longitud de 12,2m y una profundidad de 40,60m

El hangar solo dispondrá de un acceso para la entrada y salida de aeronaves, el cual se encuentra en la fachada junto a la plataforma de estacionamiento. En la parte trasera de cada hangar, se habilitarán dos accesos para ser utilizados por vehículos de gran tamaño tipo camión o tráiler.

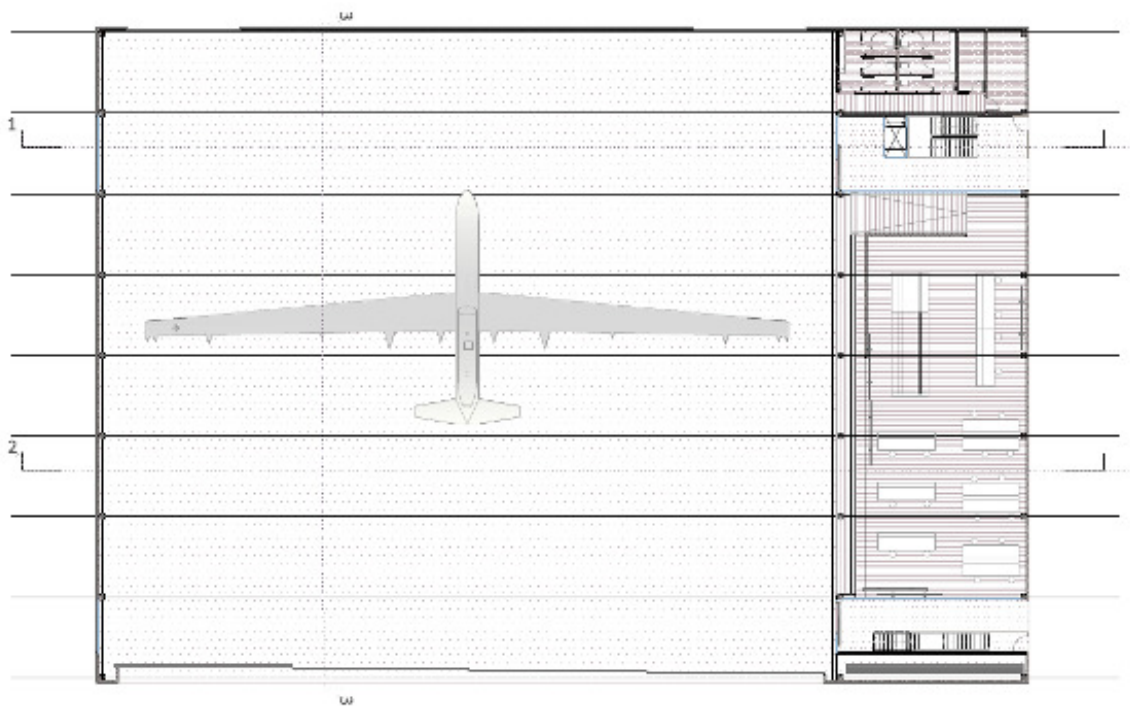
La organización de los usos y actividades que se asocia a laboratorios, talleres, mantenimiento e investigación, oficinas, uso administrativo y espacios comunes, persigue la funcionalidad del hangar, la relación de espacios, captación de iluminación natural y minimizar el impacto visual y paisajístico.

Además de los requerimientos señalados se establecen los siguientes:

- Factor primordial a tener en cuenta en el diseño será la eficiencia energética del edificio y la iluminación natural con orientaciones adecuadas. Si fuera posible, si dispondrán superficies y mecanismos motorizados en cubierta para posibilitar una ventilación natural eficaz.
- Los espacios interiores deberán disponer de luz natural a través de los paramentos verticales y de la cubierta.
- Se dispondrá una cubierta que sea soporte de paneles fotovoltaicos y/o colectores solares térmicos para el apoyo de las instalaciones de climatización, siendo estas instalaciones compatibles con sectores de cubierta tipo verde.
- La ubicación de equipos en cubierta será diseñada de forma que permita realizar su mantenimiento de forma segura.



- Cada hangar tendrá una sala para el descanso del personal, así como vestuarios con duchas equipados con taquillas, además de la dotación de aseos correspondiente.
- Los hangares estarán dotados con puentes grúa de 10 Tn. de capacidad de carga y velocidades de desplazamientos (horizontales y vertical) para maniobras de precisión con variadores de velocidad. Mandos a distancia con radio.
- Los hangares tendrán instalaciones de detección y extinción de incendios adecuados.
- Se dotará a cada hangar de medidas para la renovación de aire, de modo que no exista contaminación en el interior procedente de posibles humos y restos de combustible.
- En los laboratorios se cumplirán los parámetros de temperatura, humedad y calidad del aire requeridos para los ensayos.



*Imagen orientativa no vinculante de la Planta principal de ordenación de los hangares*

### **Edificio de Control**

Se construirá al menos un edificio de control dedicado a oficinas de gestión y desarrollo de servicios comunes según las necesidades que se estiman, incluyendo espacio de desarrollo software, salas de reuniones (para briefing y debriefing) y salón de actos. Además, contará con una sala de control y seguimiento de misiones (sala SCAT) y un Centro de Control de Alarmas



(CRA) que reciba información de todos los edificios y de las distintas áreas y de los distintos perímetros de seguridad que se establezcan.

Este edificio centraliza toda la actividad de control del complejo, además de albergar los servicios administrativos, técnicos y de carácter social del mismo. De igual manera, en él tendrán lugar todos los eventos de carácter oficial.

Las principales características del edificio propuesto son:

- Dimensiones aproximadas: 40 m (longitud frente) x 25 m (profundidad)

Se prevé en dos plantas, pudiendo ser de sección variable. Ubicando en planta baja, uso administrativo y grandes eventos oficiales y de formación, y la planta alta se reserva para la Sala de Control de Alta Tecnología (SCAT).



*Imagen orientativa no vinculante de planta baja del Edificio SCAT*

La fachada del edificio se generará teniendo presente el objetivo primordial de reducir el impacto visual y paisajístico. Otro de los objetivos base es aumentar la calidad del ambiente interior de los espacios. Se recomiendan por tanto, tres tipos de acabados en fachada:

- Fachada vegetal de cultivo hidropónico: utilizando para ello la vegetación autóctona e idónea para el caso en concreto de utilización en fachada.
- Listones de madera en cerramientos opacos.
- Listones de madera a tres bolillo, matizando la luz directa en orientación sur.

Además de los requerimientos señalados se establecen los siguientes:

- En el diseño se tendrá en cuenta necesariamente la eficiencia energética del edificio y la iluminación natural con orientaciones adecuadas.
- Los espacios interiores deberán disponer de luz natural a través de los paramentos verticales que podrá complementarse con aperturas en la cubierta.
- Se dispondrá una cubierta que sea soporte de paneles fotovoltaicos y/o colectores solares térmicos para el apoyo de las instalaciones de climatización, siendo estas instalaciones compatibles con sectores de cubierta tipo verde.
- La ubicación de equipos en cubierta será diseñada de forma que permita realizar su mantenimiento de forma segura.
- Si se dispusiese de fachadas verdes, tras sopesar los gastos de instalación y mantenimiento, deben preverse formas seguras para realizar el mantenimiento de estas superficies.
- El Centro de control se dotará con instalaciones de detección de incendios, además de sistemas de extinción adecuados en las salas de servidores y en las salas CPD. A estas salas se les dotará además de sondas de calor.
- El sistema de gestión y control será capaz de integrar el resto de instalaciones del complejo (electricidad, iluminación, PCI, seguridad, megafonía, etc.)
- En este edificio se dispondrá de un despacho para médico o ATS y de una sala de curas/sala de descanso dotada de botiquín de primeros auxilios.

### **Edificio de Instalaciones**

Este edificio se situará, preferentemente, por detrás de la línea principal de edificación. Se accederá al mismo desde el vial de la urbanización que da acceso a todas las edificaciones. Junto al edificio de instalaciones se habilitará una zona pavimentada suficiente para permitir el giro de un vehículo.

Tendrá una superficie aproximada de unos 40 m<sup>2</sup> y su interior estará dividido en cuatro estancias:

- Centro de transformación
- Local para la instalación de un grupo electrógeno: se ubicará junto al centro de transformación y alimentará desde el cuadro eléctrico y de control del grupo al CGBT del edificio de oficinas donde se hará la conmutación de los circuitos correspondientes.
- Planta de tratamiento (potabilización) de agua: el agua obtenida del pozo se tratará mediante la dosificación de hipoclorito sódico, con una bomba dosificadora comandada por un contador con emisor de impulsos que mide el caudal de agua de entrada al depósito.
- Depósito de agua: desde el pozo se bombeará el agua hasta la sala del grupo de presión del Centro que se ubicará en un edificio independiente de instalaciones.

### **Edificio de mantenimiento y botiquín**

Se ha proyectará un edificio en una sola planta multiusos de al menos 20x10m, que albergará los siguientes servicios:

- Taller de reparación y mantenimiento. Consiste en una sala con espacio suficiente para disponer de una par de mesas grandes de trabajo, y una zona de trabajo con equipos informáticos.
- Almacén de repuestos, herramientas y equipos para el mantenimiento del centro. Se trata de un espacio necesario para la instalación de estanterías para el inventariado de los elementos indicados. En este espacio se podrán desarrollar trabajos de mantenimiento que requieran mayor espacio o equipamiento especial.
- Sala de curas / botiquín: es un espacio que contará con una camilla y un armario equipado con material de primeros auxilios.

- Office / sala de estar / comedor / vestuarios para el personal de mantenimiento.

Adicionalmente, el edificio contará con un garaje para estacionamiento de vehículo de emergencias (tipo pick-up de extinción de incendios del ejército u otro vehículo similar equipado con medios de extinción de incendios genéricos). Se proyectará para poder ser utilizado al menos por un vehículo con espacio suficiente para poder trabajar/operar con el vehículo a su alrededor.

El edificio contará con acceso desde los dos viales internos de distribución. Además, contará con un tercer acceso (que será el de normal uso) para los peatones.

El edificio, con carácter indicativo, se ubicará en el extremo norte de la urbanización del centro junto a uno de los dos hangares proyectados. El acceso al mismo se realizará utilizando el vial de la urbanización que discurre por detrás del edificio de control y los hangares.

#### **4.4. PREVISIONES SOBRE LA EJECUCIÓN DE LA ACTUACIÓN**

##### **4.4.1. Programación de la actuación.**

Una vez realizada la Declaración de Interés Autonómico se estima la siguiente programación:

- El plazo máximo para el inicio de la ejecución de las obras e instalaciones del Proyecto CEUS será de un año a partir de la publicación en el BOJA del acuerdo de Declaración de Interés Autonómico.
- El plazo de finalización de las obras e instalaciones será como máximo de veinticuatro meses desde el inicio de su ejecución.
- Las obras de conexión a las redes generales se ejecutarán de manera simultánea a las propias de la instalación del Centro CEUS.

##### **4.4.2. Obtención de los terrenos por expropiación para las conexiones a redes generales**

Las conexiones a las redes generales se realizarán sobre terrenos de titularidad pública, y se solicitarán las oportunas autorizaciones administrativas para dicha conexión.

En consecuencia no se prevén expropiaciones. No obstante, en caso de que por necesidades no previstas fuese oportuno incoar el oportuno expediente de expropiación se solicitará a la Administración competente.

En cuanto a la gestión de los terrenos en que se desarrollará la actuación (parcela de 75 has), en la medida que es un bien patrimonial del Ayuntamiento de Moguer, tanto INTA como IDEA han iniciado la gestión para alcanzar un acuerdo para la disponibilidad de los terrenos de conformidad con los principios de cooperación interadministrativa, tal como se expone en el apartado 2.6 anterior.

##### **4.4.3. Instrumentos técnicos necesarios para la ejecución de la actuación.**

Para la ejecución del presente Proyecto CEUS no se precisa la formulación de un Proyecto de Actuación (artículo 39 de la Ley 1/1994), dado que por sus características no precisa de un desarrollo urbanístico, quiere ello decir, que sin perjuicio de la necesaria licencia, la propia declaración de interés autonómico de la actuación previamente declarada inversión empresarial estratégica posibilita la ejecutividad territorial y urbanística de dicha actuación.

En consecuencia, la ejecución se realizará mediante la presentación del oportuno Proyecto de Ejecución ante el Ayuntamiento de Moguer a fin de obtener la licencia de obras y de actividad.

El Proyecto CEUS ha formulado su Estudio de Impacto Ambiental, y se está tramitando el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la previsión del art.6 del RDL 1/2008, así como, el procedimiento de Autorización Ambiental Unificada. Ambas declaraciones establecerán la evaluación ambiental precisa y concreta del Proyecto.

Para la formulación del presente documento justificativo de la Declaración de Interés Autonómico se ha elaborado, con anterioridad, la Memoria Ambiental a los efectos del procedimiento previsto en el artículo 4 de la Ley 9/2006, de 28 de abril que tiene por objeto determinar la existencia de efectos significativos en el medio ambiente de determinados planes y programas, y que se conecta con la previsión del artículo 3.3 de la misma ley. Dicha Memoria Ambiental se adjunta como Anexo.

#### 4.4.4. Viabilidad económico-financiera y Memoria de Sostenibilidad.

##### A. Viabilidad económica-financiera del Proyecto CEUS.

El Presupuesto de la Actuación que resulta del Convenio de Colaboración suscrito entre los organismos públicos concertados y su posterior modificación mediante Adenda al Convenio aprobada por Consejo de Ministros para el Proyecto CEUS es:

ACTUACIÓN	PRESUPUESTO TOTAL ELEGIBLE (€)	APORTACION FEDER (€)	APORTACION NACIONAL Y ANDALUZA (€)
CEUS	30.000000,00 €	80% a través del PO TEMA 02 del Programa Operativo FT (24.000.000 €)	20% IDEA (6.000.000 €)
ADAPTACIÓN EQUIPOS CEDEA A CEUS	10.000.000,00 €	80% a través del PO TEMA 02 del Programa Operativo FT (8.000.000 €)	20% INTA (2.000.000 €)
<b>TOTAL</b>	<b>40.000.000,00 €</b>	<b>32.000.000,00 €</b>	<b>8.000.000,00 €</b>

En consecuencia, el presupuesto de inversiones específico para el ámbito de la actuación del Proyecto CEUS es de cuarenta millones de euros (40.000.000,00 €), si bien la inversión directa en la infraestructura para la que se solicita la Declaración de Interés Autonómico, asciende a treinta millones de euros (30.000.000,00 €) y se desglosa tal y como se muestra en la siguiente tabla.

CONCEPTO	COSTE (€)	PORCERAJE	PLAZO AMORT. (años)	VALOR AMORT. (€)
COSTE DE OBRAS DE LAS INSTALACIONES, CONSTRUCCIONES Y EDIFICACIONES, INCLUIDO CONEXIONES A INFRAESTRUCTURAS	23.435.660,65 €	78,12%	10-40	888.200 €
EQUIPOS NECESARIOS PARA LA ACTIVIDAD	3.697.907,57 €	12,3%	5-20	308.900 €
HONORARIOS DE PROYECTOS Y LICENCIAS GESTIONES	2.866.431,78 €	9,55%	0	0
<b>TOTALES</b>	<b>30.000.000</b>	<b>100%</b>	<b>5-40</b>	<b>1.197.100,00 €</b>

**B. Memoria de Sostenibilidad Económica de la actuación.**

Una de las innovaciones significativas de la Ley 8/2007 de Suelo, integrada posteriormente en el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo (TRLR 08), es la relativa a la evaluación, control y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo territorial y urbano.



En concreto, el apartado 4º del art.15 del TRLS 08, hace referencia a la necesidad de incorporar en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística de un “Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica”, con el siguiente tenor literal:

*“4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de urbanización debe incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará en particular el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”.*

La actuación del Proyecto CEUS no es propiamente una actuación de urbanización en el sentido a que se refiere el art.15 del TRLS 08, por no suponer una actuación de transformación urbanística, y al tiempo, no es una actuación que precise del mantenimiento de unos servicios urbanos que vayan a contar con impacto en la Hacienda Municipal, por lo que en principio no precisaría incorporar la mencionada Memoria o Informe de Sostenibilidad.

No obstante, la conveniencia de incorporar la Memoria o Informe de Sostenibilidad en el presente caso del Proyecto CEUS, se deduce de las siguientes consideraciones: de una parte, es lo cierto que la Declaración de Interés Autonómico supondrá la autorización de una actuación singular en terrenos con la clasificación de suelo no urbanizable, y caso, de que hubiese sido instrumentada como un simple proyecto de actuación previsto en el art.44 de la LOUA, precisaría de la adecuación justificación de su viabilidad económica-financiera; de otra parte, no puede obviarse que la propia Declaración de Interés Autonómico, tendrá unos efectos directos, que suponen la adecuación de algunas determinaciones del POTAD y del propio PGOU vigente de Moguer. Por último, es lo cierto que no puede justificarse ninguna Declaración de Interés Autonómico si la actuación no cuenta con garantías de ejecución y de sostenibilidad económica-financiera.

En consecuencia, el Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica del Proyecto CEUS, es el siguiente:

El Proyecto CEUS, es una actuación pública, y los costes de inversión inicial son asumidos por los diferentes organismos públicos que cooperan en la misma, conforme al Convenio de Colaboración suscrito “entre el Ministerio de Ciencia e Innovación, la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial “Esteban Terradas” para el desarrollo del un Centro de Ensayos de Aviones No Tripulados cofinanciado por el FEDER”.

En el apartado anterior (A) se han descrito las aportaciones asumidas por cada una de las partes que han suscrito el Convenio.

- Al proyecto CEUS completo como Unidad Inversora que generará el modelo productivo firmado en el Convenio de colaboración, se destinarán cuarenta millones de euros (40.000.000,00 €), de los cuales el MICINN aportará treinta y dos millones de euros (32.000.000,00 €), correspondiente al 80% del coste total del mismo. Esta aportación, por el 80% del importe del proyecto, se realizará en tres fases: la primera, a la firma del convenio y las siguientes, en los años previstos y en función de la aprobación de este libramiento por la comisión de seguimiento prevista en la cláusula quinta del Convenio a la vista de la memoria del avance del proyecto. Por su parte la Agencia IDEA aportará seis millones de euros (6.000.000,00 €), lo que supone el 15% del Proyecto completo o el 20% de la Unidad CEUS sin la inversión en equipos CEDEA..
- Las cantidades anticipadas por el MICINN serán con cargo a los fondos asignados a la DGTTE, en concreto con cargo a la categoría de gasto 02, del Programa Operativo FEDER “Fondo tecnológico por y para beneficio de las empresas” asignados al Estado Español.

Se ha realizado un Plan de Viabilidad por parte del INTA y de IDEA, considerando los costes de la inversión para el inicio de la actividad costes de funcionamiento, así como un estudio de mercado, en cuanto a los ingresos derivados de la explotación del Centro, en el que se han considerado tres posibles escenarios: favorable, base y desfavorable.

A continuación se muestra un resumen justificativo de la viabilidad de actuación, representando en el caso del estudio de mercado el escenario intermedio, que es el “base”. Los datos pormenorizados de las partidas analizadas que aquí se representan se encuentran en el citado Plan de Viabilidad.

**a. Inversiones necesarias para el funcionamiento del Proyecto CEUS**

El proyecto de implantación y puesta en funcionamiento del Centro de Ensayo para Sistemas no Tripulados – CEUS supone una inversión total de cuarenta millones de euros (40.000.000,00 €), contando con las inversiones necesarias para la adaptación de los equipos de CEDEA.

El presupuesto de inversiones específico para el ámbito de la actuación del Proyecto CEUS para la que se solicita la Declaración de Interés Autonómico, asciende a treinta millones de euros (30.000.000,00 €), y se desglosa en la tabla ya reflejada en el apartado A.

**b. Costes de funcionamiento**

Los costes de funcionamiento se han separado en tres partidas: servicios profesionales a subcontratar, gastos corrientes de funcionamiento y costes de personal. Para la estimación de costes de personal se han establecido 6 categorías salariales y una previsión de contratación a diez años vista manteniendo un crecimiento durante todo el período, suponiendo una evolución muy importante.

CONCEPTO	COSTE ANUAL(€) AÑO 1	COSTE ANUAL(€) AÑO 10
Servicios Profesionales a subcontratar (En especial Seguridad, accesos y vigilancia)	590.000,00 €	886.000,00 €
Gastos Corrientes (Suministros, material de oficina, y viajes)	2.964.000,00 €	3.245.000,00 €
Costes de Personal	148.500,00 €	1.690.000,00 €
<b>TOTALES</b>	<b>3.702,500,00 €</b>	<b>5.821.000,00 €</b>

**c. Servicios y tarifas**

Dado que no existen datos de las tarifas establecidas por otros centros similares, especialmente debido a que son centros dedicados a ensayos de equipos militares, se ha optado por estimar costes asociados y considerar una ocupación mínima que permita cubrir

gastos. Además no se ha considerado la amortización completa de las inversiones, ya que un centro de este tipo debe ser auto-sostenido pero no se considera viable que tenga que recuperar el dinero de las inversiones realizadas.

Por ello, se ha realizado todo el estudio considerando sólo una amortización parcial de las inversiones, que se ha cifrado en el 10%. De cada una de las partidas descritas en el apartado anterior de costes de funcionamiento se ha repercutido un porcentaje en cada uno de los servicios ofertados atendiendo a lo que sería imputable a cada uno de ellos, de tal forma que el porcentaje repercutido del coste asociado a cada servicio debe ser cien al sumar todos los servicios.

Los servicios que ofrecerá el Centro CEUS se agrupan en cinco: utilización de la pista de ensayos, plataforma de ensayos en tierra, hangares, formación GCS y cargas de pago, y alquiler de PAI. A continuación se muestra un resumen, indicando el coste del servicio, del año 1 y del año 10, para que se pueda ver la evolución.

CONCEPTO	UNIDADE TIEMPO	COSTE DEL SERVICIO(€) AÑO 1	COSTE DEL SERVICIO(€) AÑO 10
Pista de Ensayos	Día	5.210	10.861
Plataforma Ensayos en tierra	Día	3.262	6.115
Hangares	Semana	9.577	14.394
Formación GCS & Cargas de Pago	Curso	2.894	3.783
Alquiler Sistemas Vuelo	Semana	9.049	9.975

#### d. Previsión de ingresos

Se ha realizado una previsión de ingresos en tres casos diferentes, uno considerado como base, uno denominado "optimista" y otro denominado "pesimista", correspondiente a un escenario desfavorable del mercado internacional.

En la Memoria de Sostenibilidad del presente documento, se toma en consideración el supuesto intermedio.

Para realizar los cálculos de porcentajes de ocupación se han establecido tres parámetros; la ocupación prevista en el primer año, el porcentaje de ocupación máxima cuando se alcance una situación estacionaria y el plazo en alcanzar dicha situación estacionaria.

Los valores para la simulación de la ocupación fijados se muestran en la siguiente tabla:

CONCEPTO	OCUPACIÓN AÑO 1	OCUPACIÓN MÁXIMA	AÑOS EN ALCANZAR EL MÁXIMO
CASO BASE	4 %	68 %	5

De acuerdo con estos porcentajes de ocupación, los ingresos previstos y el resultado, es decir, el “cash-flow” estimado, se recoge en la siguiente tabla, indicando 3 períodos; año 1, año 5, y año 10, para resumir la evolución que supondría.

INGRESOS	AÑO 1 (€)	AÑO 5 (€)	AÑO 10 (€)
Pistas de Ensayos	83.365	916.472	1.325.141
Plataforma Ensayos en tierra	61.986	650.470	898.989
Hangares	86.193	819.646	1.022.030
Formación GCS & Cargas de pago	14.471	110.930	128.641
Alquiler PAI	45.246	332.216	349.148
<b>TOTALES</b>	<b>291.263</b>	<b>2.829.735</b>	<b>3.723.951</b>

COSTES	AÑO 1 (€)	AÑO 5 (€)	AÑO 10 (€)
Personal	353.700	814.050	1.486.350
Gastos Corrientes	416.000	416.000	416.000
Servicios Externos	590.000	590.000	590.000
Amortización	299.710	299.710	291.250
<b>TOTALES</b>	<b>1.659.410</b>	<b>2.119.760</b>	<b>2.783.600</b>

	AÑO 1 (€)	AÑO 5 (€)	AÑO 10 (€)
<b>RESULTADO ANUAL (CASH-FLOW)</b>	<b>-1.368.146</b>	<b>709.975</b>	<b>940.351</b>

**e. Conclusiones del análisis de la viabilidad**

El CEUS es un Centro de Ensayos para Sistemas no Tripulados especialmente dedicado a ensayos en vuelo y de certificación de dichos sistemas. En el Plan de Viabilidad se explica el modelo de gestión del Centro, Se ha identificado la tipología de los usuarios así como la posible competencia existente tanto a nivel europeo como mundial analizando las barreras de entrada al sector para nuevos competidores y se ha realizado un análisis de viabilidad económica basado en el modelo de negocio y el análisis del sector efectuado.

A la vista de lo expuesto, la viabilidad del Centro de Ensayos para Sistemas no Tripulados – CEUS queda probada en las condiciones consideradas durante el estudio.

Se ha realizado también un análisis de los riesgos más importantes para el proyecto evaluando las acciones mitigadoras y correctoras a aplicar en caso de que sucedan de forma que se minimice el impacto de los mismos.

Del estudio presentado se desprende que el centro será capaz de tener unas cuentas anuales saneadas en un plazo máximo de cinco años desde el inicio de sus actividades si consideramos el peor de los casos previstos, y de dos años para el caso más optimista.

A modo de conclusiones resumen se puede decir que:

- CEUS prestará una cartera diversificada de servicios.
- La diversificación de servicios permite ampliar la tipología de clientes potenciales implicados en el desarrollo de este tipo de sistemas.
- La posible competencia es reducida, existiendo fuertes barreras de entrada para la aparición de nuevos competidores y presentando CEUS enormes ventajas competitivas frente a la ya existente, especialmente por los equipos de CEDEA a disposición del Centro de Ensayos y por las condiciones climatológicas de la zona escogida.

- La amplia experiencia de uno de los promotores en el sector facilitará las labores de marketing y difusión del centro.
- La estructura legal del centro se tiene perfectamente identificada y pergeñada.
- El análisis económico muestra la viabilidad del Centro considerando que los costes de implantación no se precisan amortizar (por los ingresos derivados del funcionamiento) por ser fondos públicos de inversión.
- Se prevé una contratación directa como personal del Centro creciente en el tiempo, pudiendo llegar a más de treinta personas, implicando la contratación directa de mano de obra cualificada así como la generación de empleo indirecto.
- En el peor de los casos se considera un saldo anual positivo en las cuentas a partir del quinto año, a partir del tercero si consideramos el caso más favorable.
- Se han analizado los principales riesgos y se han establecido medidas correctivas o mitigadoras para todos ellos.



#### **4.5. CONDICIONES AMBIENTALES AL PROYECTO POR LA DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL.**

De conformidad con Resolución de 9 de octubre de 2014 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto CEUS, se incluyen, en su apartado 5, las siguientes Condiciones al Proyecto:

1. El proyecto deberá incluir los cálculos del balance de tierras y las necesidades de préstamos y vertederos. En caso de ser necesarios, se incluirá una propuesta concreta de las zonas de préstamos y de los vertederos y gestores autorizados disponibles que se pretende utilizar.
2. Al objeto de minimizar los efectos de la actividad sobre la calidad atmosférica de la zona, tanto durante la fase de preparación como durante la explotación, se deberán adoptar todas las medidas preventivas y correctoras necesarias para no afectar a los terrenos, viviendas rurales, cultivos, y masas forestales situados en las cercanías de las instalaciones. Con carácter general se tendrán en cuenta las siguientes medidas:
  - Riego de viales de obra, zonas de ensayos y zonas donde se produce el movimiento de maquinaria.
  - Tapado de la caja de los camiones en los procesos de carga, descarga y transporte.
  - Humidificación de materiales, principalmente en procesos de carga y descarga y en zonas de acopio y de tratamiento.
  - Mantenimiento adecuado de la maquinaria y los vehículos de obra.
  - Limitación de la velocidad del tráfico rodado en el interior de la instalación a 20 km/h.
  - Aplicación de buenas prácticas ambientales.
3. Puesto que el proyecto afecta al DPH y a la zona de policía de cauces, el promotor deberá presentar ante la administración hidráulica competente los estudios hidrológicos e hidráulicos de la zona, junto con el proyecto completo que se pretende ejecutar, para obtener la correspondiente autorización. En todo caso en el diseño de las infraestructuras deberán cumplirse los siguientes criterios:

- Las infraestructuras de drenaje se diseñarán de manera que no afecten al DPH, preserven la continuidad ecológica de las zonas de servidumbre y evacuen, al menos, la avenida de periodo de retorno de 500 años.
  - Las infraestructuras de paso deberán ser calculadas y dimensionadas de manera que se garantice la evacuación de la avenida de periodo de retorno, de 500 años, evitando que el posible incremento de la llanura de inundación produzca remansos aguas arriba u otras afecciones aguas abajo. Se respetará la pendiente del cauce natural sin aumentarla. Las estructuras deben tener dimensiones que permitan el acceso del personal para labores de conservación y mantenimiento y deben favorecer la pervivencia de la identidad territorial, la función natural y la continuidad ecológica de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.
  - No se podrán ocupar los terrenos de DPH y la zona de servidumbre de 5 m debe permanecer libre de toda instalación.
4. Los terrenos sobre los que se localicen las instalaciones auxiliares de obra estarán convenientemente impermeabilizados, con balsas de retención, desbaste y decantación, para evitar vertidos accidentales de aceites, carburantes o cualquier sustancia contaminante al medio. Estas instalaciones se ubicarán en terrenos desprovistos de vegetación arbórea o arbustiva y en los que no se haya identificado la presencia de nidos o zonas de reproducción de especies de fauna amenazadas o sensibles.
  5. Puesto que el proyecto puede suponer un aumento de tráfico en la carretera HU-6231, deben garantizarse las actuaciones necesarias para evitar la mortalidad de fauna por atropello y para que dicha infraestructura cumpla con las condiciones funcionales requeridas en el POTAD y en el Plan Especial de Regadíos de la Corona Forestal de Doñana. El cumplimiento de estas condiciones será supervisado por el órgano competente de la Junta de Andalucía.
  6. Antes del inicio de las obras, se deberá presentar ante el órgano ambiental y ante el órgano competente de la Junta de Andalucía un calendario detallado de obras en el que se restrinjan, durante las épocas de reproducción y cría de las especies amenazadas o protegidas presentes en las inmediaciones de la zona de obras, los despejes y movimientos de tierra, actividades forestales, tales como desbroces de matorral, podas, repaso de caminos, así como las actividades que impliquen presencia de maquinaria pesada o sean generadoras de ruido
  7. Antes del inicio de las obras, un equipo especializado realizará un reconocimiento de campo de toda la superficie afectada, incluyendo instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar la presencia de

ejemplares de especies protegidas de flora o de fauna con dificultad de movimiento (nidadas, camadas o puestas) que puedan ser afectadas por las obras. Si en dicho reconocimiento se detectara la presencia en la zona de obras de especies sensibles se comunicará al órgano ambiental competente de la Junta de Andalucía y se adoptarán las medidas necesarias para prevenir los impactos negativos antes de comenzar las obras (traslado de nidos, modificación del calendario de obras para adaptarlo a las especies. ...).

8. Antes del inicio de las obras, se realizará una prospección arqueológica de la zona de actuación, por un arqueólogo cualificado.
9. Durante las obras, se garantizará la permeabilidad territorial y la continuidad de las vías de comunicación y, al terminar éstas, todas las infraestructuras afectadas deben quedar totalmente reconstituidas.
10. Durante la ejecución de la obra se adoptarán todas las medidas necesarias para minimizar la ocupación de las zonas de vegetación de interés y de los hábitats de interés comunitario. Para ello, se realizará un estudio técnico detallado, como parte del proyecto de construcción, para determinar con precisión los límites de estas formaciones vegetales; se realizará un jalonamiento estricto de la zona ocupada por hábitats y vegetación de interés y las labores de construcción y corta de vegetación se ajustarán a la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra y con arreglo a las autorizaciones pertinentes. La vegetación que deba eliminarse para la obra se eliminará preferentemente mediante desbroce y no por arranque, para permitir el rebrote de cepa o raíz.
11. Todas las áreas que se vean deterioradas o alteradas por la obra (como camino de acceso, zonas de instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc) serán objeto de una restauración posterior para devolver a la zona afectada a la situación previa al inicio de las obras.
12. Se deberá realizar un estudio específico de la incidencia del proyecto sobre el paisaje que incluya las oportunas medidas minimizadoras y corredoras. El proyecto constructivo incorporará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que desarrolle lo esbozado en el estudio de impacto ambiental e incorpore las conclusiones del estudio paisajístico, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de obras. Dicho proyecto considerará todos los elementos de la actuación (estructuras, parque de maquinaria, caminos de acceso, desmontes, terraplenes, zonas de préstamo, vertederos y cualquier otra instalación temporal), disminuyendo el impacto visual y paisajístico de la infraestructura, para lo que las zonas afectadas se recuperarán con especies autóctonas

para que recuperen las condiciones previas al inicio de las obras. Se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas.

13. En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.
14. La actividad está clasificada como emisor acústico de acuerdo con lo establecido en el artículo 38 de I Decreto 612012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Andalucía. En cumplimiento de dicha norma, el promotor está obligado a presentar un ensayo acústico y certificación de conformidad con lo establecido en el artículo 49 del Reglamento. Este ensayo, que será realizado por un técnico competente. consistirá en la comprobación del cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido, aplicables a actividades, de acuerdo con los valores de los índices previstos en la normativa, en función del horario de funcionamiento de la actividad y tipo de área acústica donde se encuentre.

#### **4.6. ESPECIFICACIONES PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL.**

Antes del inicio de las obras, se presentará ante la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía y la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA el programa de vigilancia ambiental completo para su visto buen. Dicho programa deberá incorporar, además de las medidas y controles definidos en el borrador del PVA presentado con el estudio de impacto ambiental, los siguientes requerimientos:

1. Durante la ejecución de las obras se hará un seguimiento de las poblaciones de fauna del entorno de la zona de obras. Cualquier incidencia durante la fase de obras con alguna especie de fauna amenazada o sensible será notificada al órgano competente de la Junta de Andalucía.
2. Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha

producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna de la Junta de Andalucía para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

3. Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos.
4. Periódicamente se realizará una revisión del estado del vallado perimetral y de los medios disuasorios para la fauna, los cuales se mantendrán en estado óptimo para que no pierdan su eficacia.
5. El responsable último del seguimiento y la vigilancia del cumplimiento de la presente DIA en todas las fases del proyecto es el órgano sustantivo del proyecto, por lo que todos los documentos acreditativos del cumplimiento de las condiciones de esta resolución deben estar avalados o certificados por dicho organismo.
6. La DIA no cubre el posible cambio de categoría del centro de vuelos experimentales para convertirlo en otro tipo de aeródromo en el que se desarrollen actividades distintas de las previstas en el proyecto y en la resolución, entre las que se incluyen las relacionadas con el apoyo a la prevención y la extinción de incendios y otras emergencias. Antes de realizar cualquier cambio de categoría será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

## 5. SINTESIS DE DETERMINACIONES DE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO DEL PROYECTO CEUS. ALCANCE Y CONDICIONES DE DESARROLLO.

El párrafo cuarto del art.38.2 de la LOTA establece que en el acuerdo de Declaración de Interés Autonómico, el Consejo de Gobierno podrá “adoptar cuentas medidas se precisen para la construcción y explotación de las obras de titularidad pública (...) actuaciones de interés autonómico cuyas determinaciones supongan una alteración de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional, implica la modificación de dichos planes”.

Por tanto, el acuerdo de Declaración puede establecer las medidas precisas para asegurar la efectividad y objetivos de interés autonómicos perseguidos con la misma.

Pero además, el propio Acuerdo del Consejo de Gobierno o el documento del Proyecto objeto de la Declaración de Interés Autonómico, puede contener determinaciones, entendidas como disposiciones tendentes a clarificar el alcance de la actuación aprobada y los efectos de la Declaración de Interés Autonómico.

Esta conclusión se extrae de la redacción dada al párrafo final del apartado 2 del art.38.2 de la LOTA que establece que la “declaración por el Consejo de Gobierno de actuaciones de interés autonómico cuyas determinaciones supongan una alteración de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito Subregional, implica la modificación de dichos planes”.

E igualmente, el apartado 3.c del art.38 de la LOTA establece que la aprobación de los estudios, proyectos y planes relativos a las actuaciones objeto de la declaración de Interés Autonómico tendrá, entre otros, los siguientes efectos jurídicos: “Sus determinaciones vincularán directamente al planeamiento del municipio (...) que (...) deberán incorporar dichas determinaciones con ocasión de la siguiente innovación urbanística”. Esta previsión se realiza igualmente en el artículo 41.5.d) de dicha Ley.

Finalmente, en el apartado 6 del artículo 41 de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, relativa a la Declaración de Interés Autonómico de inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía, se dispone que “en el acuerdo de la declaración de interés autonómico, el Consejo de Gobierno determinará el alcance de la misma y las condiciones para su desarrollo, estableciendo las obligaciones que deberá asumir la persona promotora de la inversión empresarial objeto de la declaración”.

Pues bien, el presente apartado, formula la **propuesta de Determinaciones, su alcance y condiciones que deben entenderse incluidas en la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS.**

**PRIMERA. Alcance de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS.**

1. Se declara de Interés Autonómico, conforme a lo dispuesto en el artículo 41 de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el Proyecto CEUS promovido por el INTA en cooperación con la Agencia IDEA, y que ha sido previamente declarado inversión empresarial de interés estratégico para Andalucía por la Comisión Delegada para Asuntos Económico, conforme a la Ley 4/2001.

La declaración de interés autonómico se sustenta en la especial relevancia que para el desarrollo económico, social y territorial de Andalucía cuenta la implantación del uso científico y tecnológico del Proyecto CEUS.

2. La actuación del Proyecto CEUS se sujetará a las condiciones, y medidas que se disponen en el presente documento y contará con los efectos que se describen en los siguientes apartados.

**SEGUNDA. Efectos de la aprobación de la Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS.**

1. La aprobación del Proyecto CEUS tendrá los efectos jurídicos previstos en el artículo 41 apartado 5 de la Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, se aplicará en el municipio de Moguer en el ámbito territorial de la actuación que se define en el Plano P01 de "Delimitación de implantación y explotación del Proyecto CEUS".

La Declaración de Interés Autonómico afectará y comprenderá las obras que la inversión del Proyecto CEUS requiera y tendrá los efectos que se establecen a continuación.

2. La implantación del Proyecto CEUS no precisa de un desarrollo urbanístico al tratarse de una actuación pública singular en suelo clasificado como no urbanizable de carácter indivisible y funcionamiento unitario. En consecuencia, las presentes determinaciones del Proyecto CEUS son de inmediata aplicación y ejecución, sin perjuicio de la necesidad del

otorgamiento de las licencias, todo ello conforme a las previsiones del artículo 41.5.b) de la LOTA.

3. El Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana se entenderá, inmediatamente adaptado a la presente Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, quedando modificada la delimitación de la Zona A de Protección Natural que afecta a este ámbito territorial, y sustituida por Zona C con previsión expresa del uso a que se vincula la Declaración de Interés Autonómico de la Declaración del Proyecto CEUS.
4. La aprobación de esta Declaración supone el inmediato desplazamiento jurídico de la categoría de especial protección atribuida a los terrenos en que debe localizarse la actuación del Proyecto CEUS en el documento aprobado de Adaptación Parcial de las NNSS a LOUA, debiendo el municipio de Moguer reconocer -en la primera innovación de su planeamiento general que formule a partir de esta Declaración- la adscripción de los terrenos a la categoría de carácter natural o rural del suelo no urbanizable (art.46.2.c LOUA), y con destino vinculado a la ejecución del proyecto de interés general de uso científico y de desarrollo tecnológico, objeto de la Declaración.
5. La Declaración de Interés Autonómico del Proyecto CEUS, tendrá una vigencia indefinida, sin perjuicio de su declaración de caducidad por incumplimiento de las condiciones a las que se sujeta la declaración.

### **TERCERA. Condiciones de ordenación y edificación de la actuación del Proyecto CEUS.**

#### **1. Usos admitidos y prohibidos.**

Sin perjuicio de la distribución funcional de las áreas previstas en el Plano de Propuesta, el uso exclusivo del ámbito de la actuación del Proyecto CEUS será el científico-tecnológico, entendiéndose incorporado a éste todos los usos complementarios vinculados que sean necesarios para asegurar la efectividad y desarrollo de las actividades propias del Centro. Se consideran prohibidos el resto de usos.

#### **2. La distribución interior del ámbito de la actuación.**

La ordenación interior de la parcela del Centro de Ensayo CEUS se dispondrá en las siguientes áreas funcionales, que se delimitan en el plano de propuesta P02 "Ordenación básica del ámbito de actuación" del presente documento:



- el Área Funcional 1. viales/pistas de ensayos (campo de vuelos), a la que se destinará el 90% de la superficie de la parcela, y
- el Área Funcional 2: Control Operativo y Zona de Servicios, a la que se destinará el 10% de la superficie de la parcela.

Se permitirá que el Proyecto de Ejecución, pueda realizar un ajuste en el interior de la parcela de las áreas funcionales en una cuantía no superior al cinco por ciento (5%) de la reservada para el Área Funcional 1, por razones de eficiencia y mejoras técnicas.

### **3. Organización del Área Funcional 1. Viales/pistas de ensayos (campo de vuelos)**

3.1 En **Área Funcional 1** se distinguirán las siguientes zonas:

- a) Zona de pistas de ensayo
- b) Zona de calle de rodaje

3.2 **La zona de pistas de ensayo**, que albergará:

- a) Vial o Pista principal de ensayos, de 2.000 metros de longitud y un ancho de 45, que con sobre ancho llegará a 60 metros (incluido el borde).
- b) Pista de ensayo de hierba, situada en paralelo a la pista principal, y con una longitud de 1.500 metros y 60 metros de ancho.

En torno a las pistas de ensayos se establece una franja de seguridad mínima de 150 metros, libres de obstáculos.

La ejecución de las pistas de ensayos se realizará de conformidad con las especificaciones en materia de performance, pesos y dimensiones de los vehículos aéreos que deban realizar las pruebas.

Por necesidades funcionales se podrán ajustar las dimensiones de las pistas en un veinte por ciento de los valores indicados.

3.3 **La zona de calle de rodaje.**

En esta zona se integra el Vial de acceso o calle de rodadura situado perpendicularmente al vial de ensayos, con una longitud mínima de 500 metros hasta conectar con la plataforma, y 23 metros de anchura con márgenes de 7,5 m a cada lado.

Por necesidades funcionales se podrá ajustar el ancho de la calle de rodaje en un veinte por ciento de los valores indicados.

#### 4. Organización del Área Funcional 2. Control Operativo y Zona de Servicios.

##### 4.1 El Área Funcional 2 (Control Operativo y Zona de Servicios) queda integrada por:

- a) La Zona de Acceso o entrada al recinto.
- b) La Zona de la Plataforma de estacionamiento.
- c) La Zona de Edificaciones necesarias para el Control Operativo, y demás Servicios complementarios.

4.2 La **Zona de Acceso o entrada al recinto**, contará con una superficie aproximada de 3.000 metros cuadrados y en ella se resolverá la entrada al Centro CEUS desde el camino forestal denominado "Camino a Lucena". En esta zona se ubicará un edificio de control retranqueado del camino, desde donde enlaza un vial de 7 metros de ancho mínimo. Este edificio contará con una ocupación máxima del 5% de su superficie y una planta de altura.

4.3 La **Zona de Plataforma**, se situará al este de la calle de rodadura del Área Funcional 1, y contará con una superficie aproximada de 4,14 hectáreas. En ella se ubicará la plataforma de estacionamiento y maniobra de las unidades de vuelo no tripuladas. La posición será afrentada a los hangares para su correcto funcionamiento.

En esta zona se establece un área de movimiento para la construcción de la plataforma de 3,23 hectáreas, de tal forma que no se llegue con la obra civil al límite de los linderos que definen dicha zona. Esta área de movimiento se define con una separación de 25 metros a los linderos norte y sur, una separación de 10 metros al lindero este (excepto en el área de contacto con la zona de calle de rodaje) y lindando al oeste con la zona de edificaciones.

4.4 La **Zona de Edificaciones** necesarias para el Control Operativo, y demás Servicios complementarios, con una superficie de aproximada de 3,63 hectáreas, se situará al oeste de la parcela a una distancia mínima de 500 metros de los viales de ensayo por cuestiones de seguridad. En esta zona también se resolverán obligatoriamente las zonas de aparcamientos de vehículos terrestres, de forma que se garantice que no se estacionen vehículos fuera del recinto

En esta zona se establece un área de movimiento de 2,65 hectáreas para la localización libre de las edificaciones y construcciones, que se define con una separación de 25

metros a los linderos norte y oeste, lindando al sur con la zona de acceso y al este con la zona de plataforma. Las edificaciones operativas deberán separarse como mínimo a linderos la distancia en la que se inicia la zona de movimiento de la edificación.

La ocupación de la edificación en el área de movimiento tendrá un límite máximo del 40 % de la superficie de dicha área.

## 5. Edificabilidad máxima y limitación de alturas

La máxima edificabilidad permitida es de 0,3 m<sup>2</sup>t por cada m<sup>2</sup>s de la zona de edificaciones, con un límite máximo de 10.500 m<sup>2</sup>t edificable.

La altura máxima permitida para las construcciones y edificaciones dentro de la Zona 2 no será superior a quince metros (15 m) para los hangares, y de 7 metros (7 m) y dos plantas para el resto de edificaciones.

Las instalaciones auxiliares necesarias para la actividad, en especial atención la torre para disposición de antenas, tendrá la altura precisada para cumplir su funcionalidad.

## 6. Edificaciones y construcciones

En el Área Funcional 2 se desarrollarán al menos las siguientes edificaciones, obras e instalaciones:

6.1 **Hangares:** laboratorios/talleres: se construirán al menos dos hangares junto a la plataforma de estacionamiento y pruebas, y que servirán de soporte de las labores de investigación, desarrollo, certificación y calificación asociadas a los modelos autónomos.

Se distinguirá la zona de hangar de trabajos sobre UAVs y mantenimiento, una zona de laboratorios y una zona administrativa.

6.2 **Edificio de control:** Se construirá al menos un edificio de control dedicado a oficinas de gestión y desarrollo de servicios comunes según las necesidades que se estiman, incluyendo espacio de desarrollo software, salas de reuniones y salón de actos.

Además, contará con una sala de control y seguimiento de misiones (sala SCAT) y un Centro de Control de Alarmas (CRA).

6.3 **Edificio de instalaciones:** Se accederá al mismo desde el vial de la urbanización que da acceso a todas las edificaciones. Junto al edificio de instalaciones se habilitará una zona pavimentada suficiente para permitir el giro de un vehículo.

6.4 **Edificio de mantenimiento y botiquín:** Se proyectará un edificio en una sola planta multiusos de, que albergará los siguientes servicios: taller de reparación y mantenimiento, almacén de repuestos, sala de curas, office, sala de estar, comedor y vestuarios.

En todo caso, a los efectos del presente documento para la Declaración de Interés Autonómico, las obras e instalaciones del Área Funcional 2 podrán ser ajustadas en sus parámetros dimensionales por necesidades funcionales actuales o futuras y siempre que ese ajuste se realice dentro del ámbito de la actuación y en cumplimiento de los parámetros de usos, ocupación, edificabilidad y altura de la edificación.

#### **CUARTA. Condiciones relativas a las conexiones e infraestructuras de servicios.**

##### **1. Acceso al centro**

El acceso al centro se realizará en la zona sur-oeste del ámbito (zona de acceso), colindante con el camino forestal, por el cual se tendrá acceso al centro CEUS.

Para el acceso, será necesario la regularización del suelo seleccionado y el asfaltado del tramo que discurre desde el cruce entre la HU-3110 y Pista de las Peñuelas hasta el punto de acceso y control.

La sección de este viario constará como mínimo de una plataforma de 6 metros con cunetas a ambos lados con acabado asfaltado para garantizar el uso y mantenimiento adecuado para la funcionalidad, ante situaciones ordinarias de evacuación de aguas y avenidas extraordinarias.

Se garantizará la seguridad vial de la circulación futura de dicho camino a través de sistemas de señalización.

Se garantizará la maniobrabilidad de los usuarios del centro y vehículos ocasionales en caso de equivocación, a través de obras de urbanización que garanticen la entrada y salida de vehículos así como el cambio de sentido, en los términos previstos en el apartado 4.2.3. del presente documento justificativo.

##### **2. Conexiones a infraestructuras de servicios**

2.1 Se garantizará la correcta conexión a la línea eléctrica más próxima en los términos exigidos por la compañía suministradora. Así mismo se contará con un sistema eléctrico auxiliar para el buen funcionamiento del centro en el caso de avería o pérdida de tensión.

- 2.2 Respecto del necesario soterramiento de la línea de alta tensión correspondiente al tramo de la línea "Torrearenillas-Rocío" que afecta al ámbito, se deberá contar con arquetas de registro que deberán quedar ubicadas dentro del ámbito, no pudiéndose disponer en las pistas de vuelo.
- 2.3 Se garantizará el suministro de agua con la correspondiente autorización de concesión de derecho de uso de pozo por parte de la autoridad competente.
- 2.4 El vertido de aguas se hará, previa autorización por parte de la autoridad competente, al dominio público hidráulico después de su depuración completa que garantice la inocuidad de las mismas, en los términos referidos en el apartado 4.2.6. del presente documento justificativo.
- 2.5 Se garantizará la correcta recogida y transporte de basura, en cumplimiento de las normativas sobre el reciclaje de residuos sólidos, así como eliminación de residuos líquidos.
- 2.6 Se preverá un sistema de telecomunicaciones y telefonía para garantizar el correcto funcionamiento del centro.
- 2.7 Se deberá instalar un sistema de protección frente al rayo con el objeto de proteger los equipos electrónicos del centro, y garantizar la seguridad de las personas.

**QUINTA. Medida para asegurar la afectación de los terrenos al destino declarado de interés Autonómico.**

Toda la superficie delimitada y afecta a la actuación del Proyecto CEUS se destinará al uso declarado de interés autonómico, siendo la parcela indivisible, no admitiéndose segregaciones.

**SEXTA. Medida para asegurar el cumplimiento de los plazos de ejecución del Proyecto CEUS.**

El plazo para el inicio de la ejecución del la actuación del Proyecto CEUS será como máximo de un año a partir de la publicación en el BOJA del acuerdo de Declaración de Interés Autonómico.

El plazo de finalización de las obras e instalaciones será como máximo de veinticuatro meses desde el inicio de su ejecución.

Las obras de conexión a las redes generales se ejecutarán de manera simultánea a las propias de la instalación del Centro CEUS.

**SÉPTIMA. Medida para la conservación de las instalaciones y servicios del Proyecto CEUS.**

El mantenimiento, administración y conservación de la actuación y las obras necesarias para la actividad, corresponderá a los promotores públicos de la actividad.

**OCTAVA. Medidas para la preservación ambiental.**

**1. Determinaciones establecidas por los órganos ambientales competentes**

Serán determinaciones implícitas del Proyecto CEUS objeto de la Declaración de Interés Autonómico, aquellos condicionantes y requerimientos establecidos por los órganos ambientales competentes tanto en el proceso de evaluación ambiental como en de declaración de prevalencia a efectos de la legislación forestal. Estos condicionantes se entienden parte integrante de la presente Declaración de Interés Autonómico, y se recogen en el Anexo 1.4.

**2. Compensación Forestal.**

Igualmente son condicionantes ambientales de la presente Declaración de Interés Autonómico, las medidas de compensación forestal vinculadas al acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 29 de octubre de 2013 por el que se determina la prevalencia del interés científico-tecnológico sobre el forestal del Proyecto CEUS.

**3. Tratamiento de bordes de la parcela y medidas que garanticen la conectividad territorial.**

Al menos en el área funcional 1 de viales de ensayo, tanto en la zona de viales principales como en la zona de calle de rodaje, se dispondrá de un vallado de tipo “permeable no cinagético” que posibilite el paso de la fauna detectada en la zona, en los términos referidos en el apartado 4.2.5. del presente documento justificativo.

**4. Medidas de integración paisajística y mimetización con el entorno.**

Para los edificios de oficinas y edificaciones auxiliares se dispondrá de fachadas verdes, también denominadas paredes vegetales verticales (TP verticales), así como cubiertas

vegetales en las zonas no ocupadas por instalaciones o por necesidades de entrada de luz natural cenital, para disminuir el impacto visual e integrar la edificación en su entorno.

En el caso de los hangares, se deberá garantizar la mimetización mediante la colocación adosada a las paredes de lonas con dibujos de recreación vegetal-ambiental con alusiones al entorno próximo, o al Parque Natural. En las zonas de puertas se realizarán las mismas alusiones mediante sistema de serigrafiados.

#### **NOVENA. Afecciones y limitaciones en terrenos del entorno.**

1. No se podrán edificar nuevas construcciones en el ámbito definido como **“afección en suelo a las edificaciones”** tal y como se refleja en el plano de ordenación P04 “Plano de afecciones generadas por el Proyecto CEUS”. Este ámbito de afección en suelo se define como una equidistante de quinientos metros (500 m) a cada lado del eje de la vía/pista principal en sus linderos este y oeste; y de ochenta metros de distancia paralelo al lindero norte y sur de la parcela objeto del Proyecto CEUS.

De igual forma, en el ámbito definido de “afección en suelo a las edificaciones”, no se podrán localizar nuevas instalaciones (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), incluidas las grúas de construcción y similares. No obstante, en dicho ámbito podrán autorizarse previo informe favorable del organismo competente en materia de navegación aérea de los sistemas no tripulados (el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial) aquellas instalaciones provisionales vinculadas a la agricultura siempre que se acredite que por su altura, carácter y disposición no compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves no tripuladas.

2. Asimismo, se definen dos áreas de **“afección de limitación de altura”**, una al norte y otra al sur desde la cabecera y el final de la vía/pista principal formando un polígono con una anchura de 500 metros a cada lado del eje de dicha pista y con una profundidad de mil (1.000) metros desde la cabecera y final de dicha pista.

En estas áreas definidas de “afección de limitación de altura” no se permitirán construcciones (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), ni instalaciones (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc) con altura igual o superior a treinta metros (30 m).

**DÉCIMA. Disposiciones Finales.**

La regulación específica contenida en las determinaciones anteriores de esta Declaración de Interés Autonómico son prevalentes a las determinaciones generales establecidas en los artículos 524 525, 532, 533, 534, 536, 537, 538 y 540, 543, 544, 545 y 557 de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal de Moguer para el suelo no urbanizable así como a las determinaciones establecidas en el documento de Adaptación Parcial a la LOUA de las citadas NNSS, dado el carácter singular y vinculación necesaria al destino declarado de interés público prevalente del Proyecto CEUS.

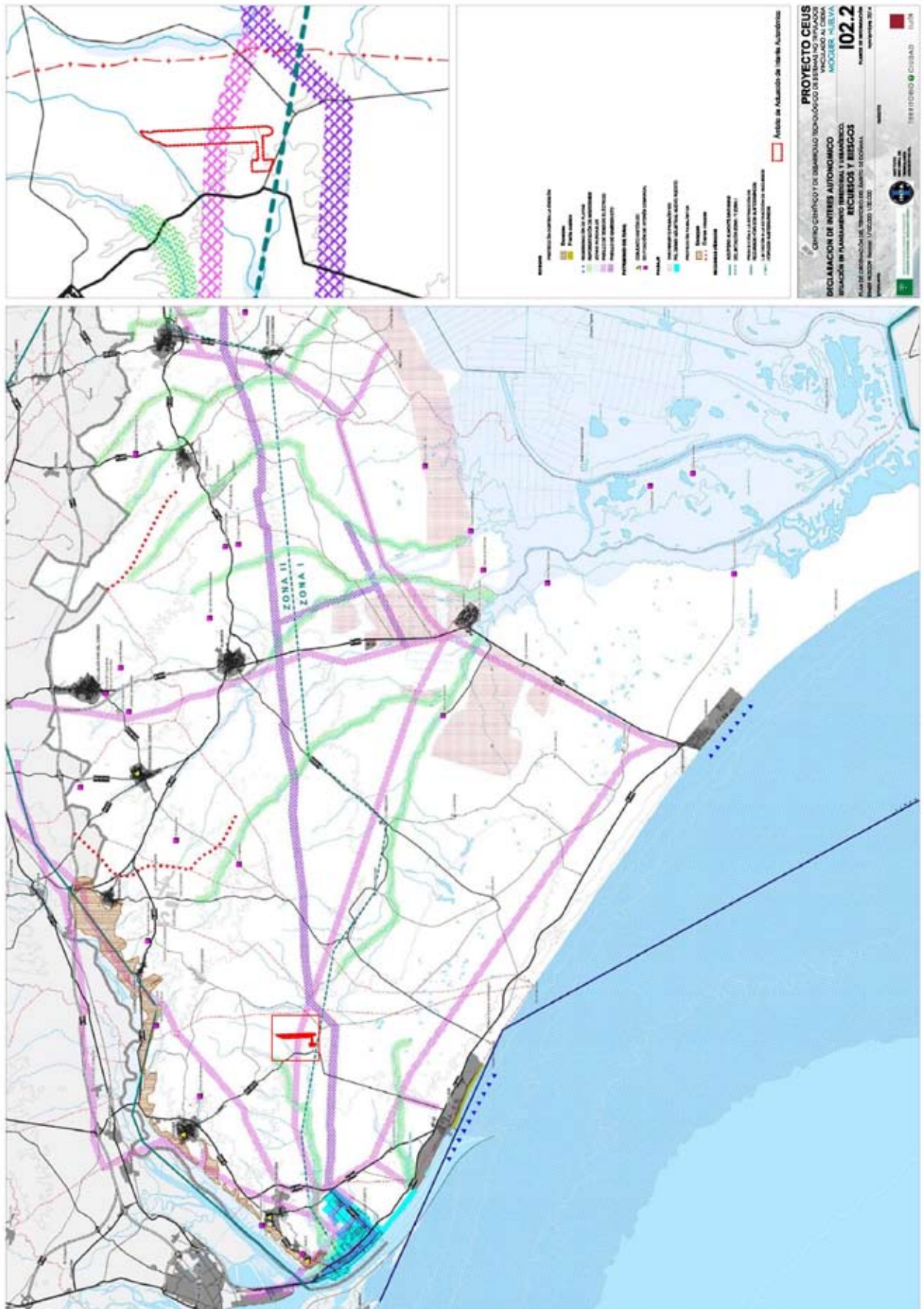


## PLANOS DE INFORMACIÓN Y DE PROPUESTA

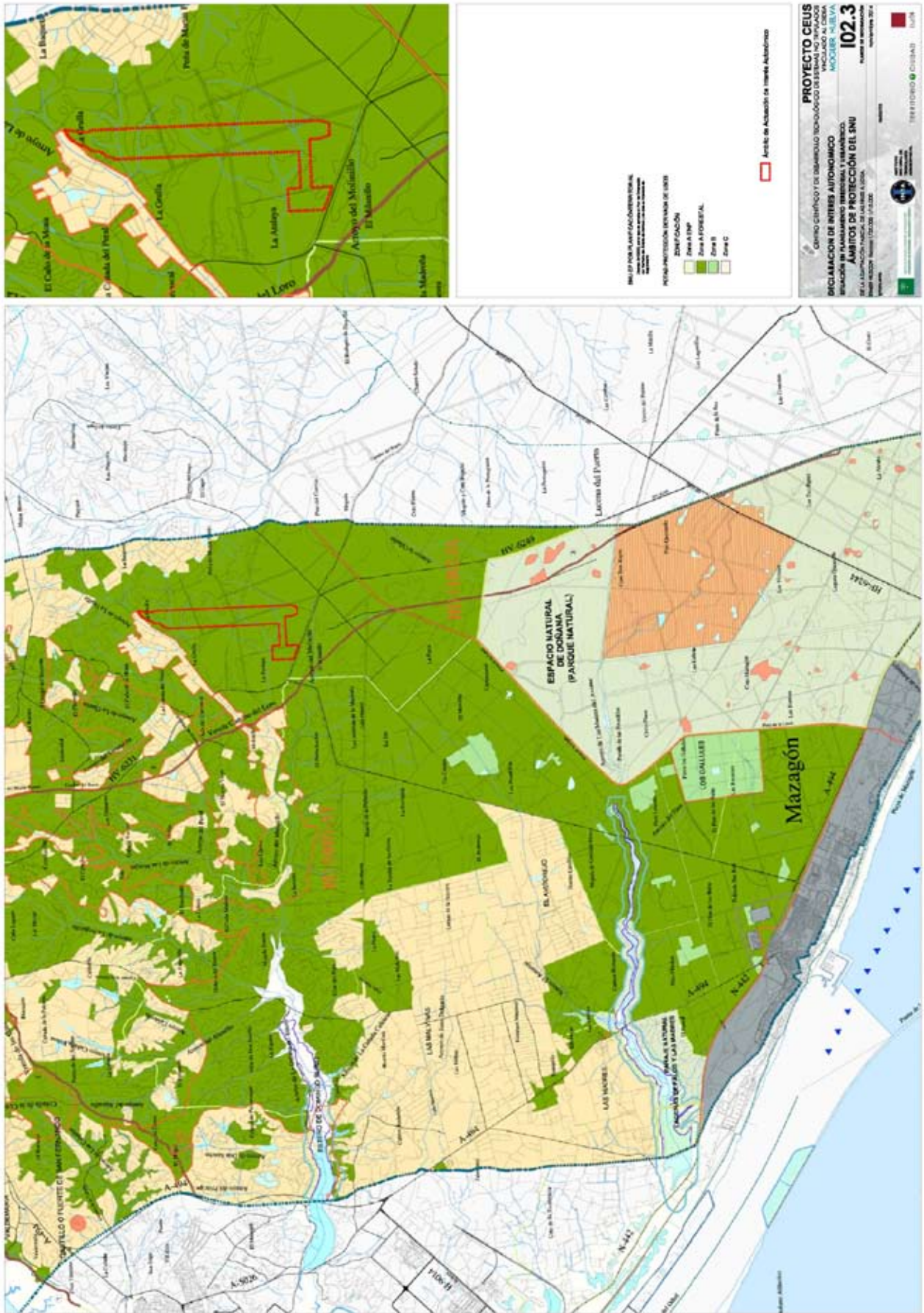
















**MAPA DE CALIFICACIONES**

- Señal de Conservación de Características de Paisaje (S.C.P.)
- Señal de Intervención en Espacios Protegidos - por Plan Especial Urbanístico
- Señal de Intervención de Paisaje Protegido - por Plan Especial Urbanístico
- Señal de Conservación de Espacios y Paisajes - por Plan Especial Urbanístico
- Señal de Nueva Intervención

**Junta de Andalucía de Estudios Urbanísticos**

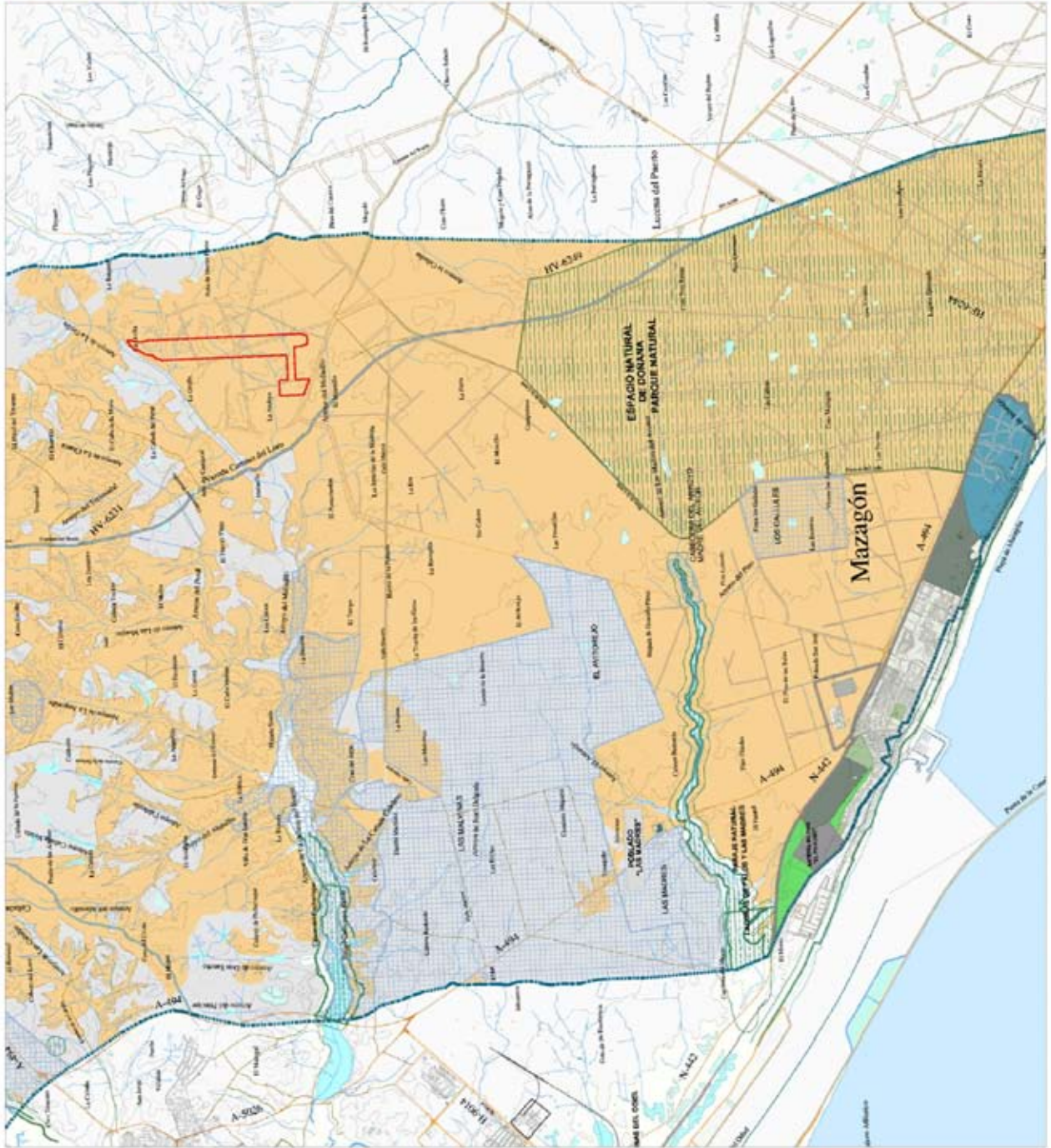
**PROYECTO CEUS**  
CENTRO CERTIFICADO DE DESARROLLO INNOVADOR DE SERVICIOS INCLUIDO AL DESARROLLO URBANO

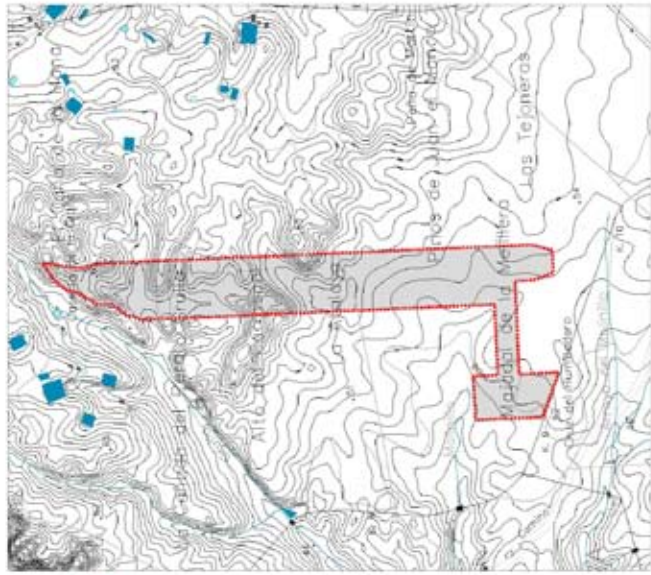
**DECLARACION DE INTERES AUTONOMO**  
DECLARACION DE INTERES AUTONOMO EN MATERIA DE PLANEACION URBANA Y TERRITORIAL

**102.4**  
CLASIFICACION Y CATEGORIAS DEL SUELO

PLAN DE ORDENACION TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE MAZAGON

BOLETIN OFICIAL DE LA JUNTA DE ANDALUCIA





\*LINEAS DE NIVEL CADA METRO

Ámbito de Actuación de Interés Autonómico

**PROYECTO CEUS**  
CENTRO CIENTÍFICO Y DE DESARROLLO TECNOLÓGICO DE SISTEMAS NO REPLICADOS VINCULADO AL CEDA  
**MOJUEJER, HUELVA**

**DECLARACION DE INTERES AUTONÓMICO**

**TOPOGRAFIA (ALTIMETRÍA Y PENDIENTES)**

**103**

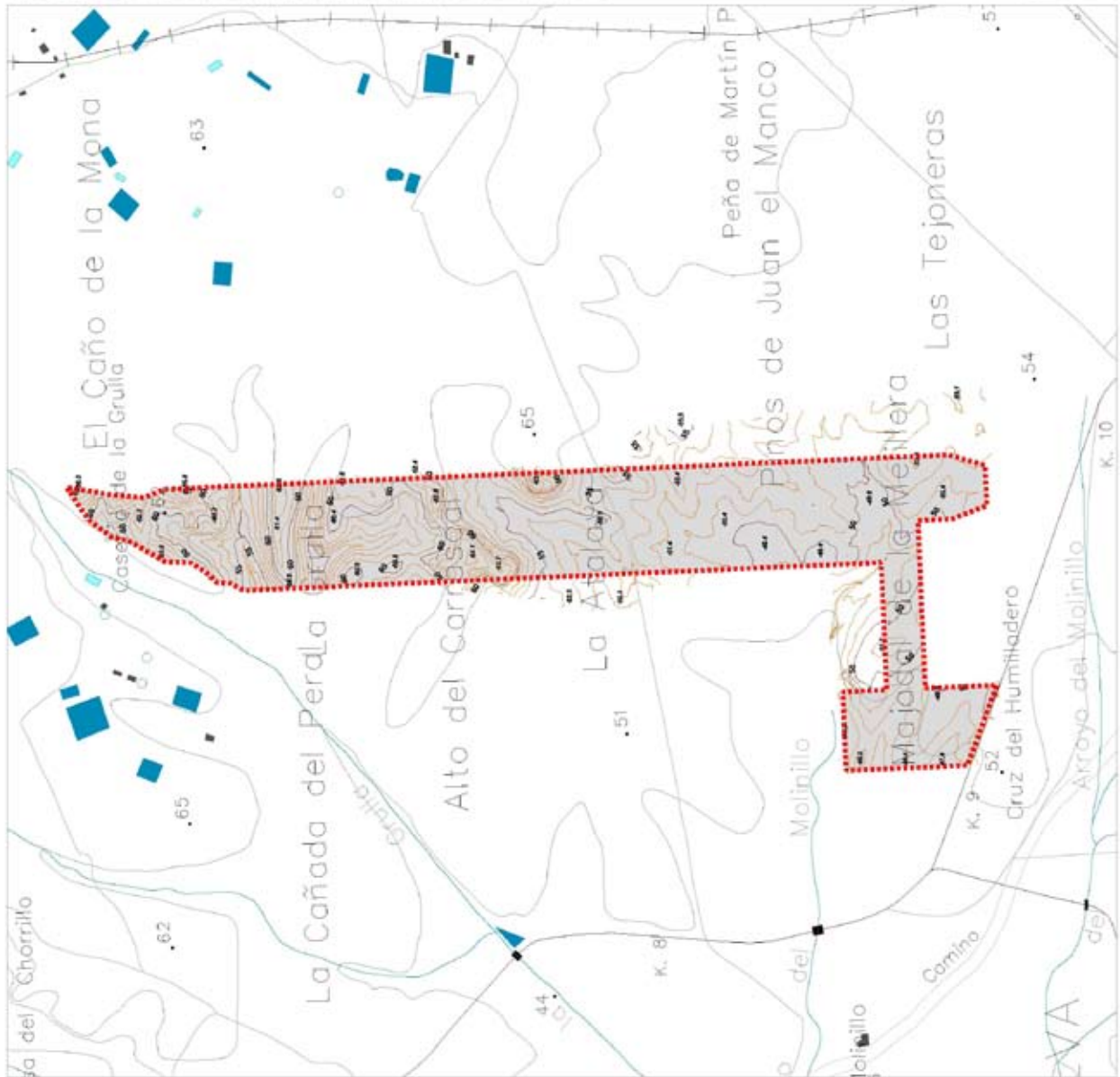
NUMERO DE REGISTRO: 103000 / 115000

FECHA DE REGISTRO: 10 de noviembre 2014

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

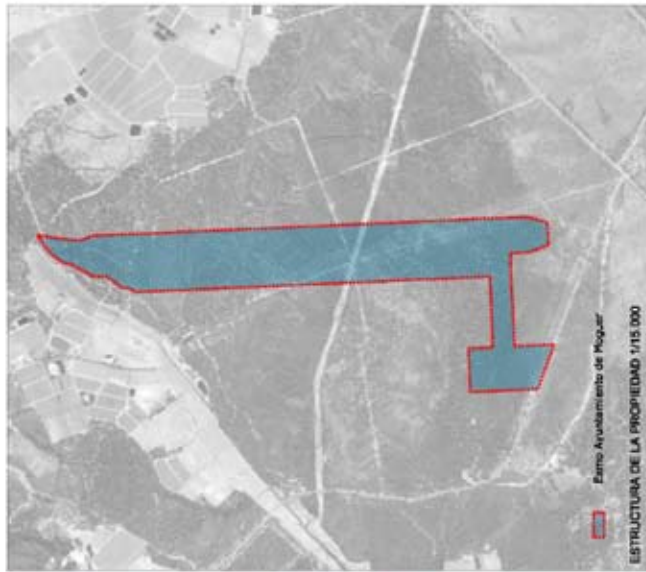
TERMINO: TERRITORIO CIUDAD

DUCK



00065321





POLIGONO	PARCELA	REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE TOTAL	SUPERFICIE AMBITO
32	73	210504032000730000FF	434,6387 Ha	66,04 Ha
32	60	210504032006000000FF	27,0084 Ha	8,96 Ha
			75 Ha	

**PROYECTO CEUS**  
CENTRO CIENTÍFICO Y DE DESARROLLO TECNOLÓGICO DE SISTEMAS NO TRIFILADOS VINCULADO AL CIEBDA MOGUER, HUELVA

**DECLARACION DE INTERES AUTONOMICO**

**PARCELARIO CATASTRAL**

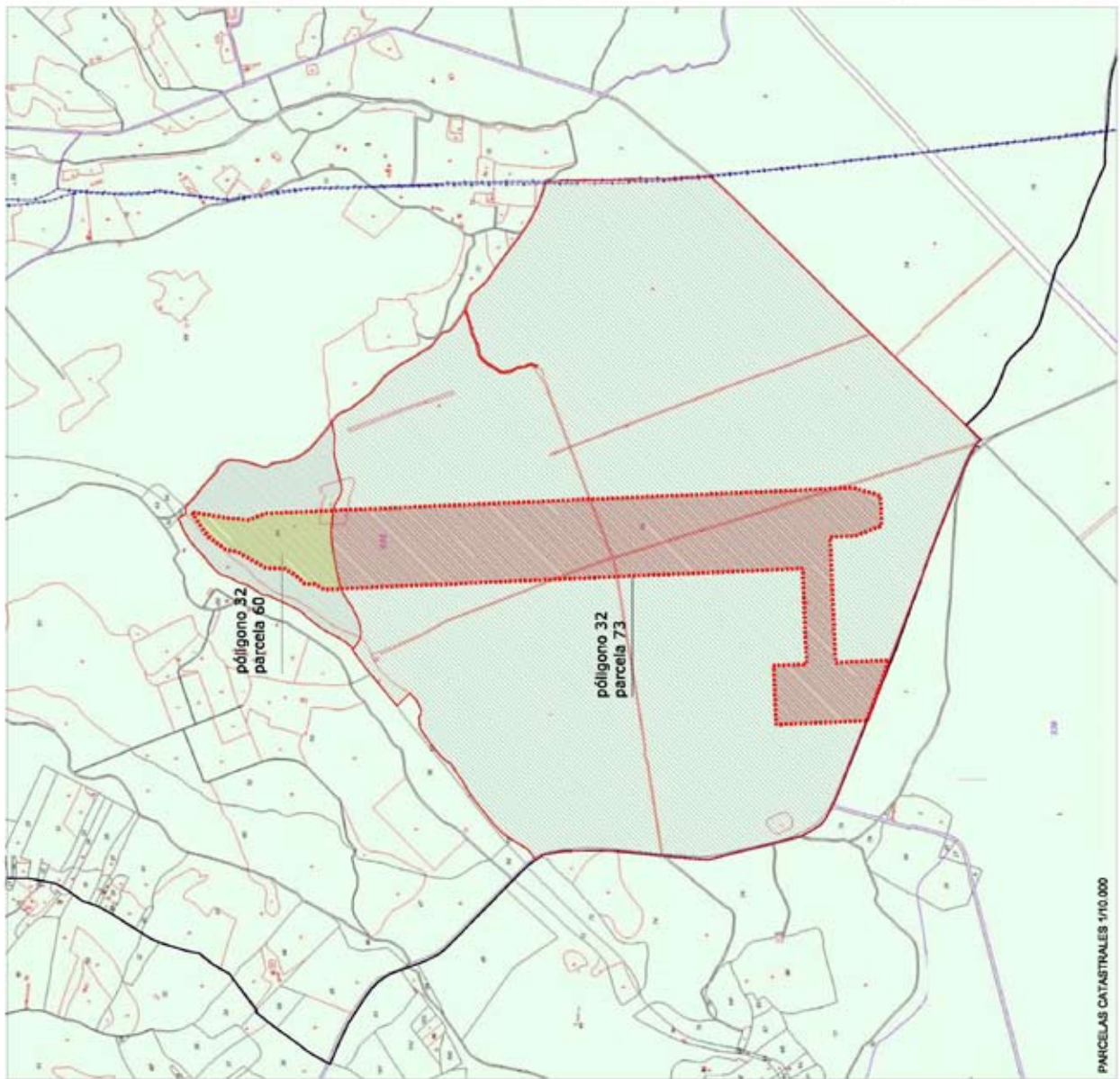
**104**

NUMERO DE INSERCIÓN: noviembre 2014

ESCALA: HUBO29 Escala: 1/10.000 1/13.000

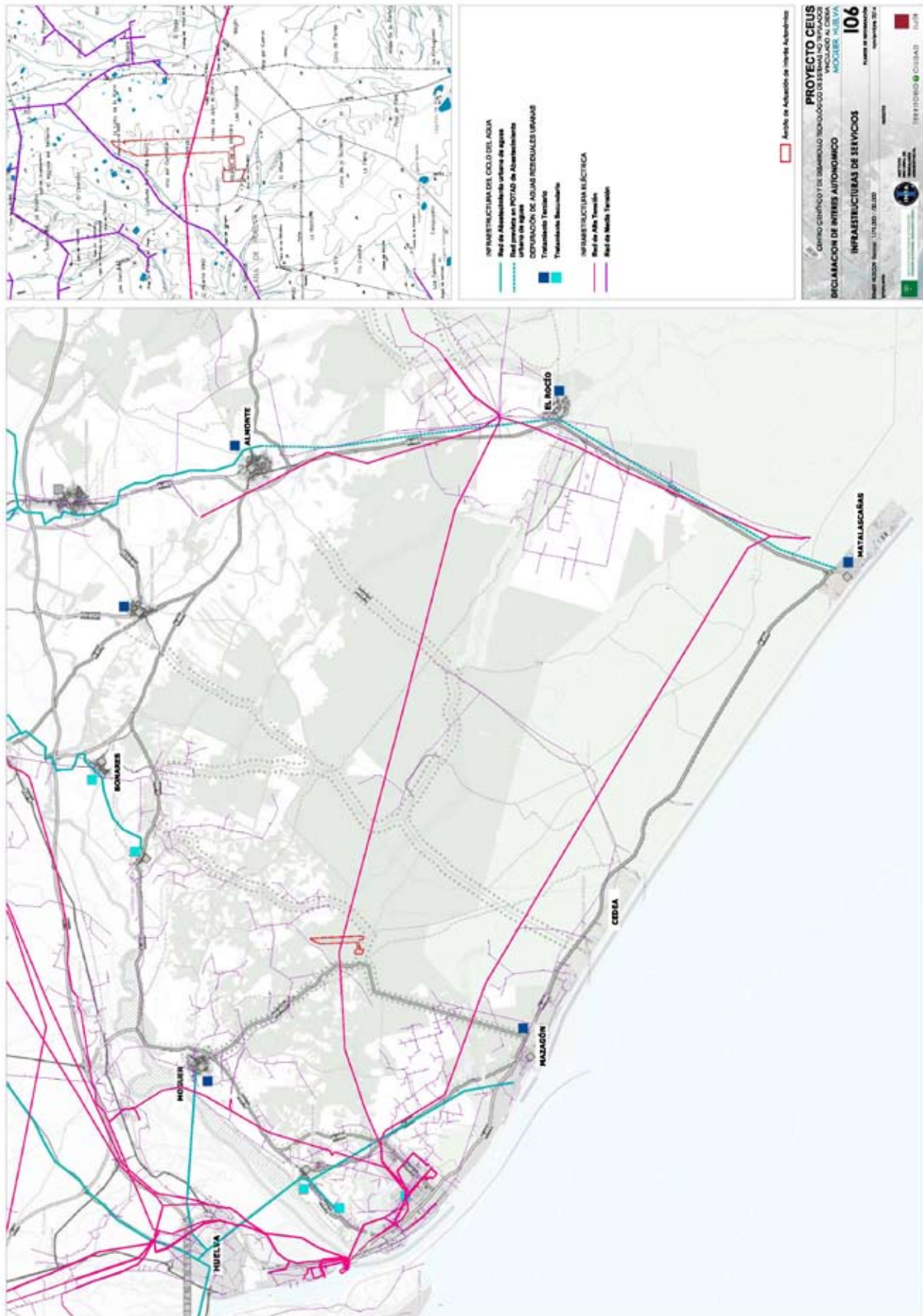
TERMINO: CIUDAD

DUCCIÓN



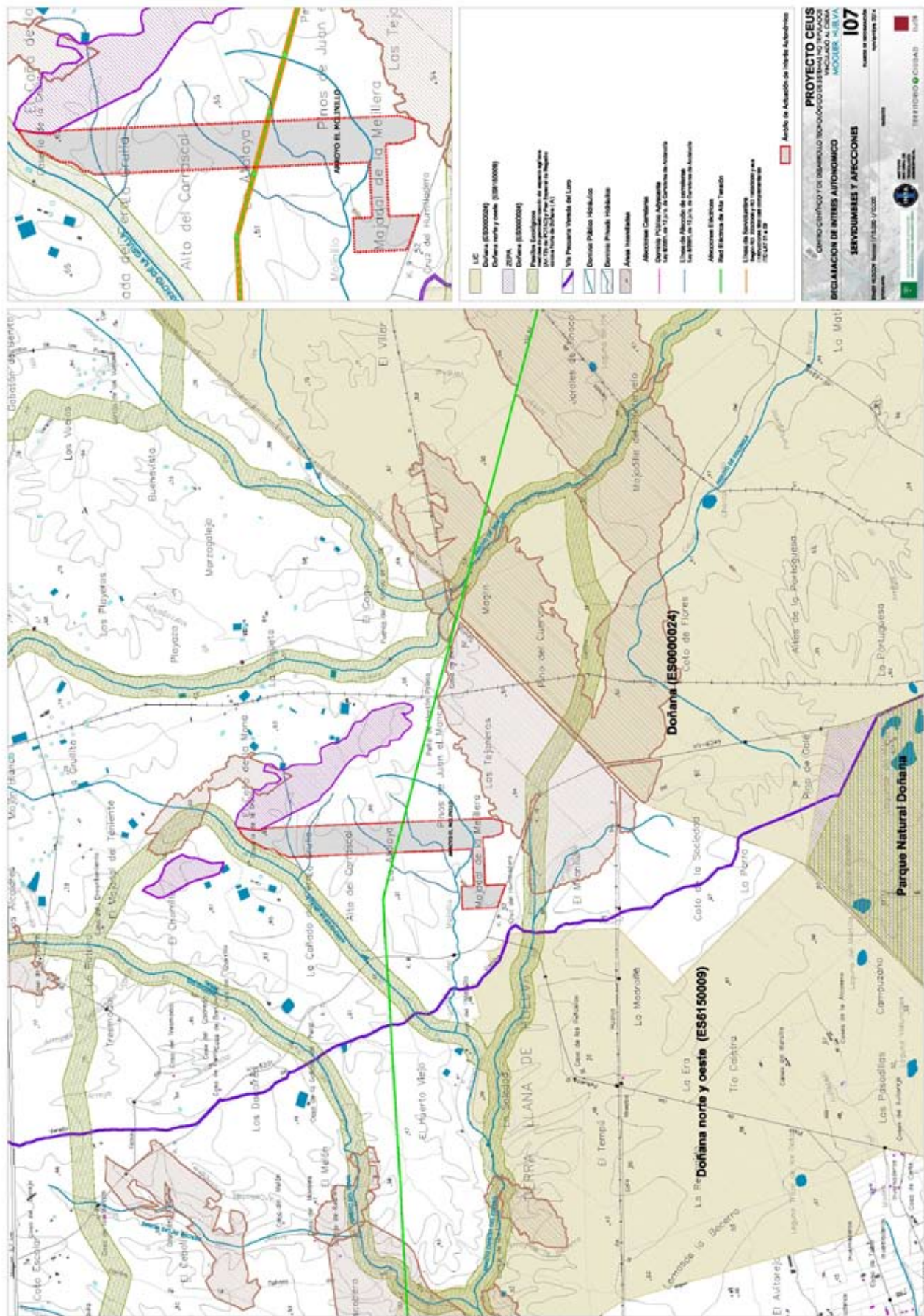








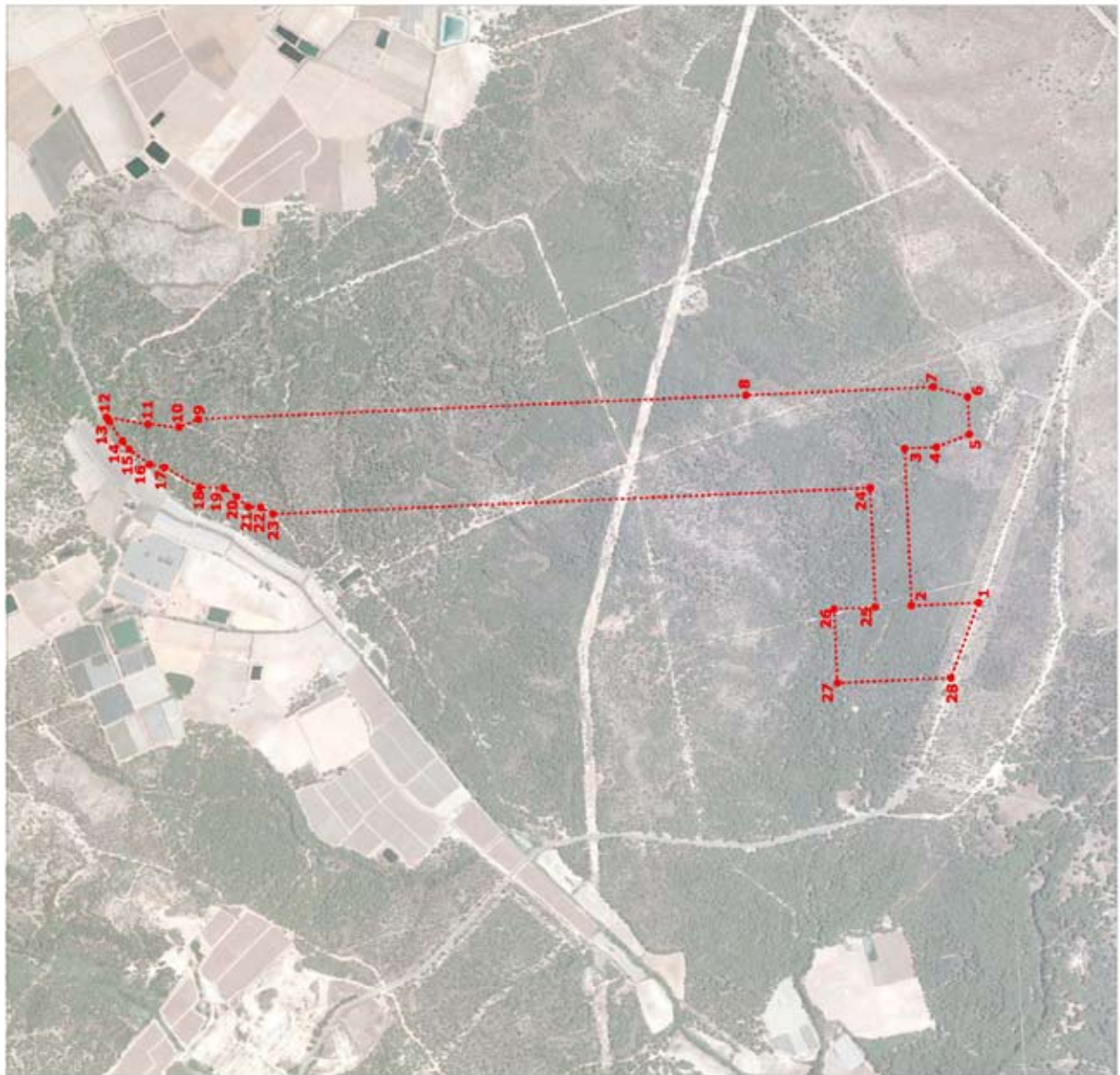
00065321





coordenadas utm

	X	Y
1	697483,0296	4120030,4623
2	697474,4743	4120425,6296
3	697391,0459	4120445,4136
4	697335,0713	4120353,5850
5	697371,8340	4120257,5371
6	698081,4152	4120262,3406
7	698109,8679	4120062,0598
8	697729,4378	4120906,8783
9	698016,2177	4122498,4455
10	697993,0505	4122555,2755
11	698001,4335	4122645,3304
12	690021,6358	4122765,5844
13	698009,4625	4122757,0434
14	697952,7098	4122719,7735
15	697929,0804	4122700,3365
16	697884,3283	4122640,4766
17	697876,1762	4122596,7049
18	697818,0148	4122495,5722
19	697815,4813	4122424,9392
20	697790,9493	4122387,1732
21	697761,3922	4122354,1889
22	697759,9144	4122317,7984
23	697740,3995	4122282,7425
24	697814,4853	4120545,5480
25	697469,8759	4120530,5289
26	697464,6208	4120650,4137
27	697249,8271	4120640,9954
28	697264,3125	4120310,5471




 Ambito de Actuación de Interés Autonómico

**PROYECTO CEUS**  
 CENTRO CIENTÍFICO Y DE DESARROLLO TECNOLÓGICO DE SISTEMAS NO REPLICADOS  
 VINCULADO AL CIEBDA  
**MUJER, HUELVA**

**DECLARACIÓN DE INTERÉS AUTONÓMICO**  
**DELIMITACIÓN DE IMPLANTACIÓN Y EXPLOTACIÓN**

**P01**  
 PLAZA DE LA INVENCIÓN  
 noviembre 2014

E-mail: HJ0207@ceus.es / h.j.0207@ceus.es  
 Teléfono:

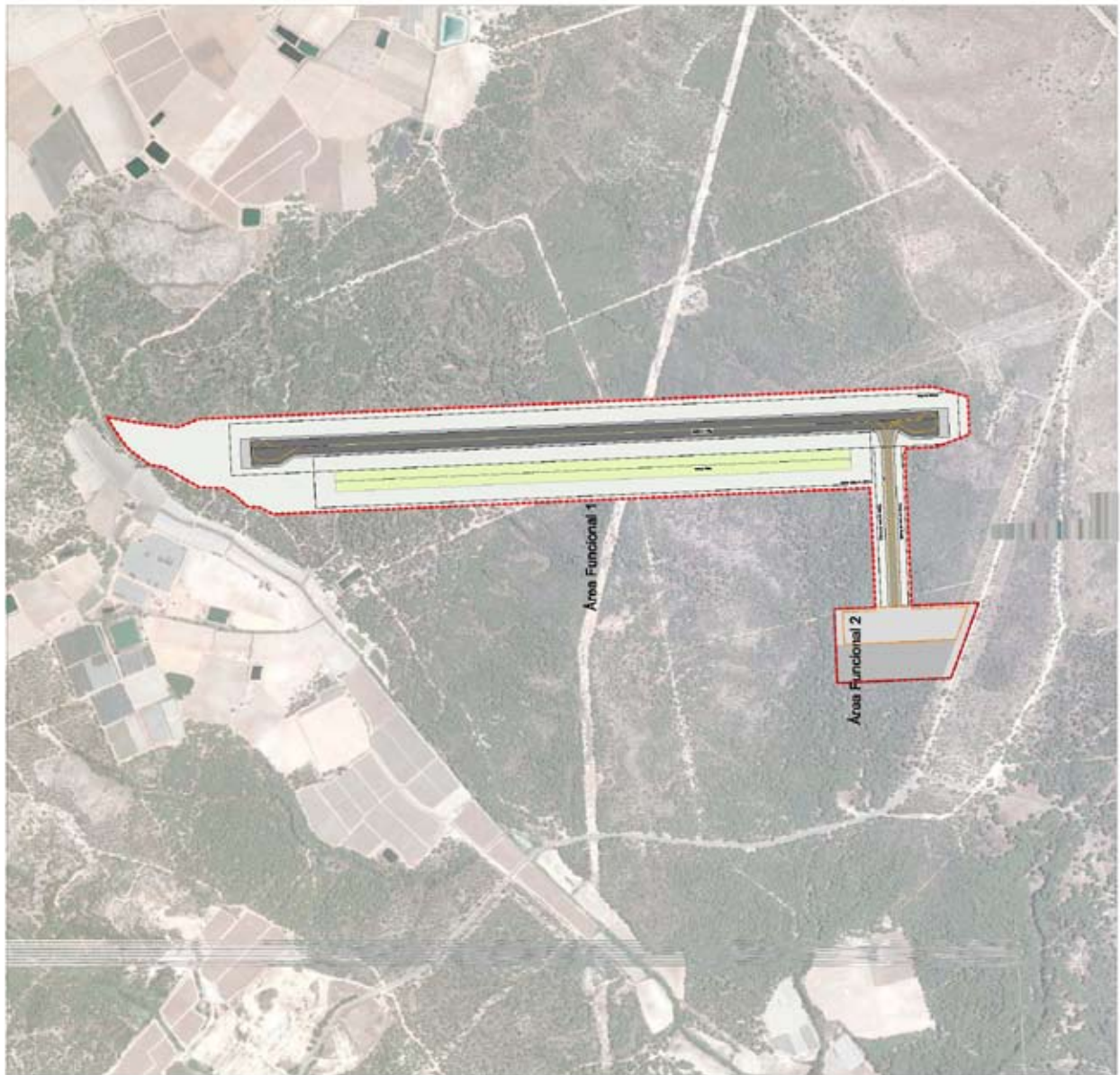
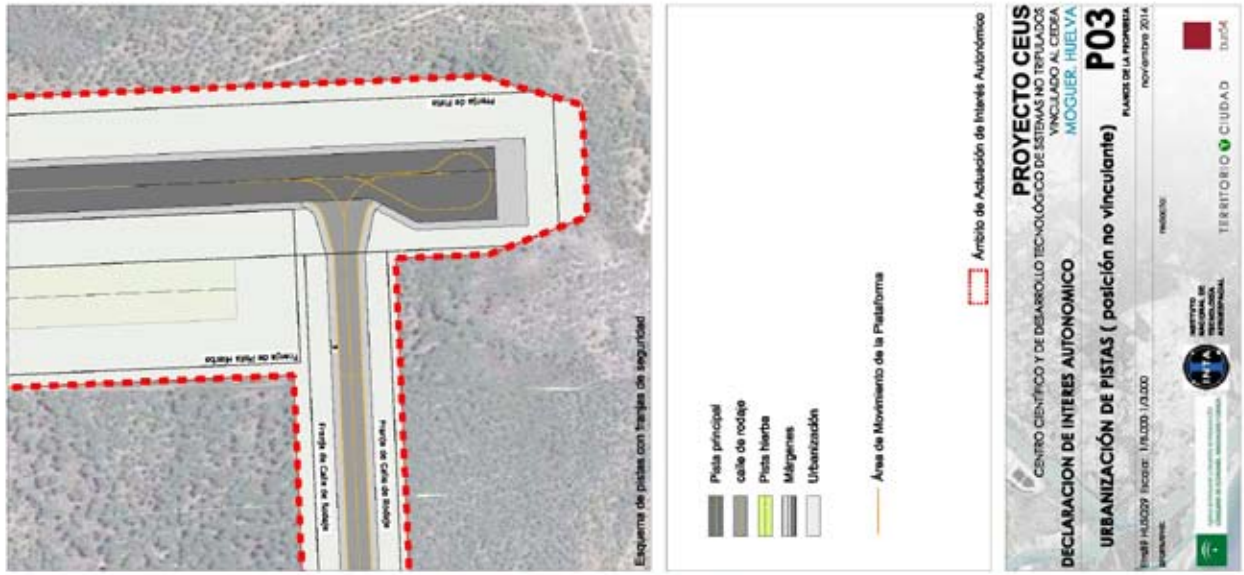
INSTITUTO ANDALUZ DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS  
 I+D+i

TERRITORIO CIUDAD HUELVA





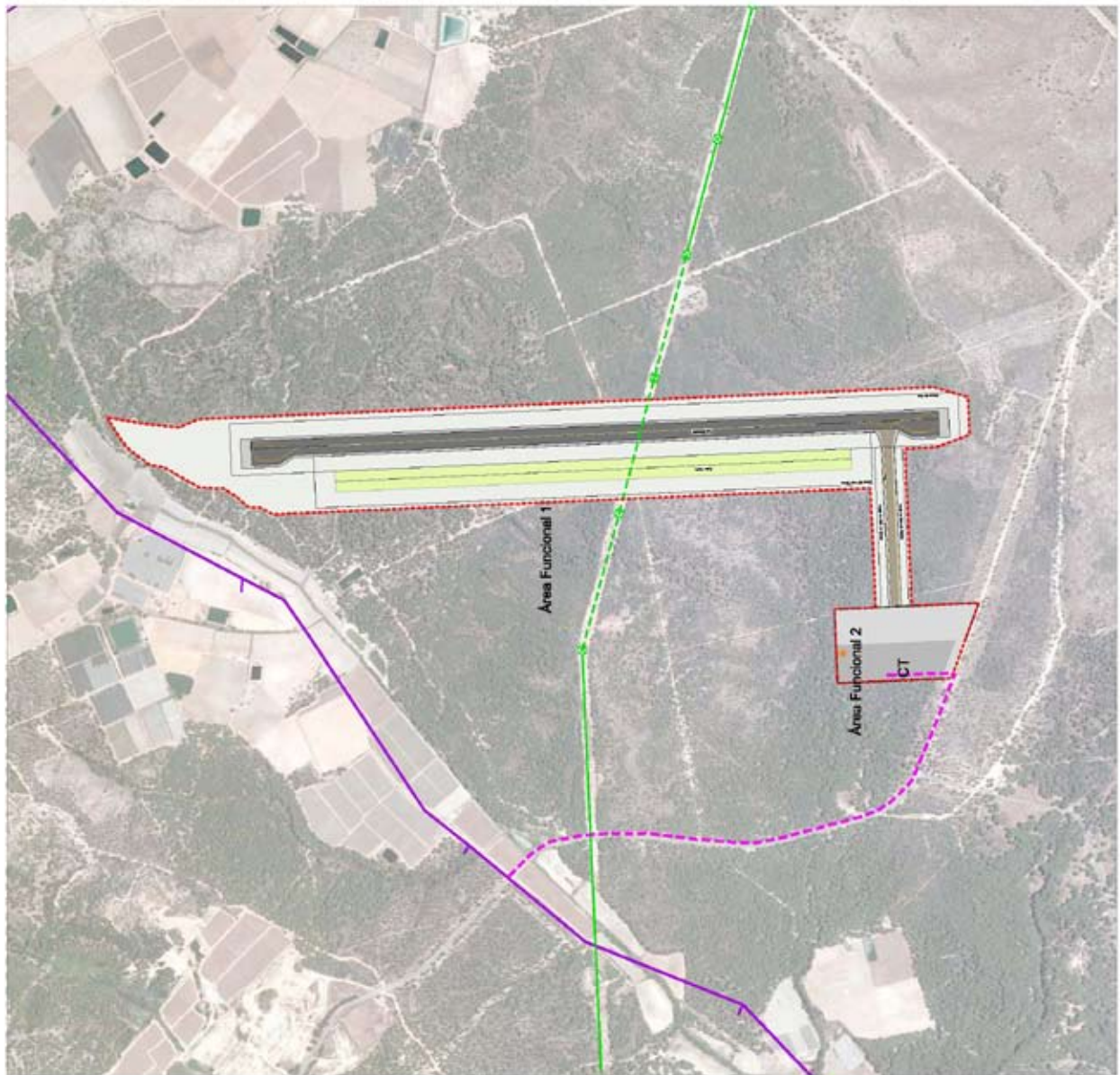
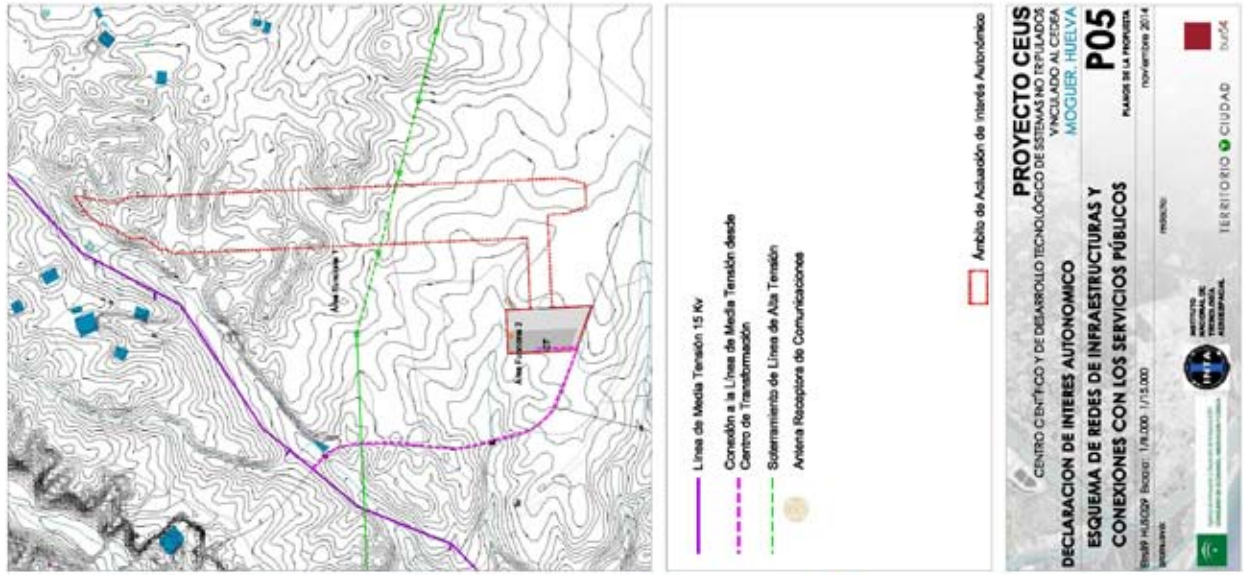




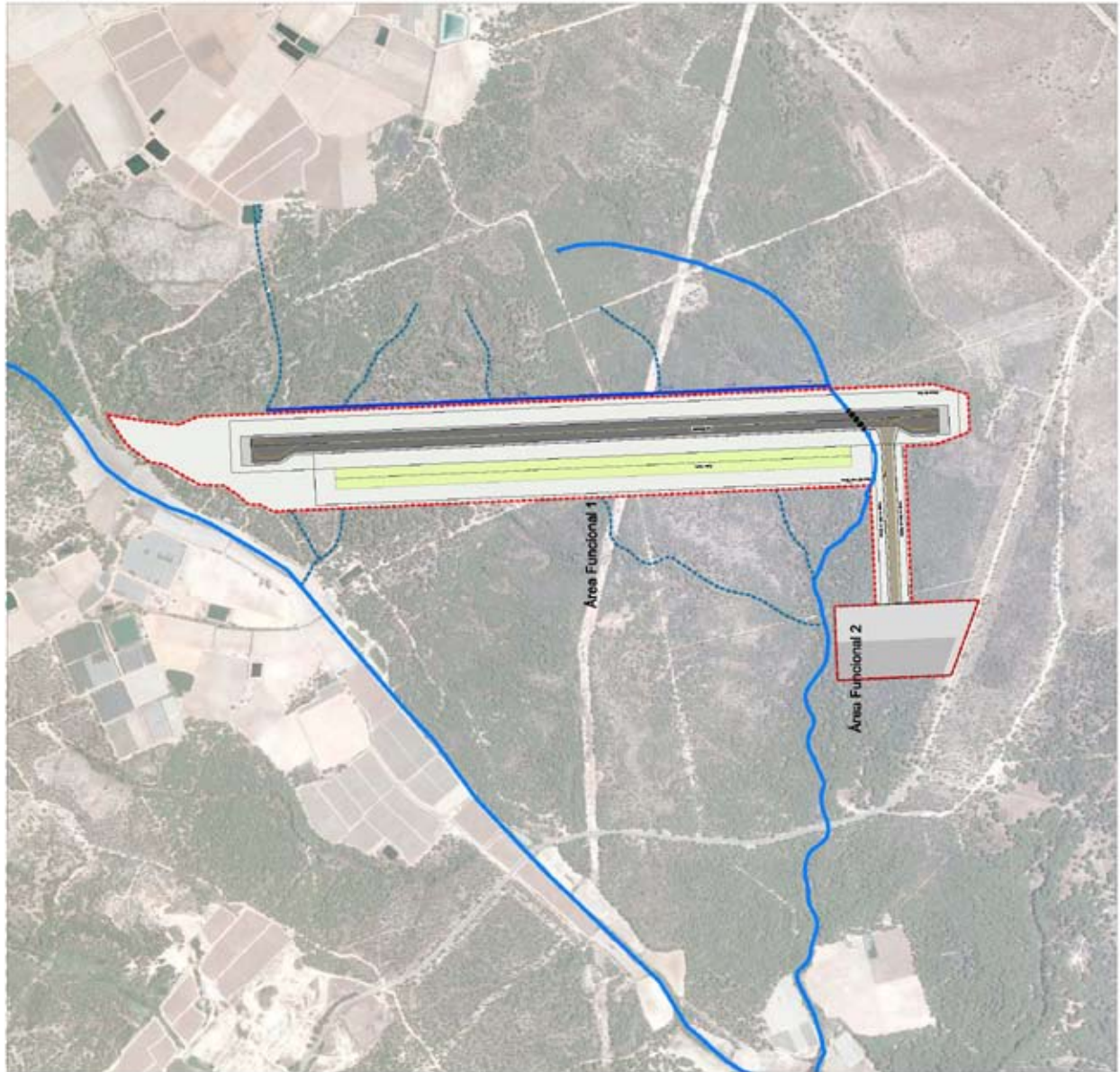
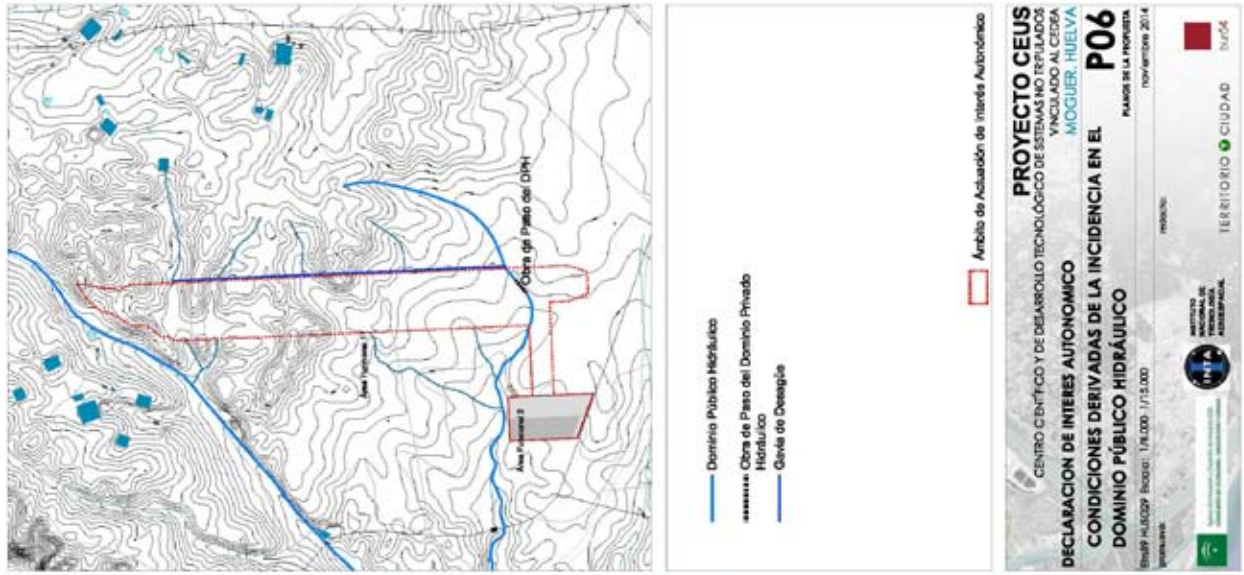












00065321

**PROYECTO CEUS**  
CENTRO CENITICO Y DE DESARROLLO TECNOLÓGICO DE SISTEMAS NO INYECTADOS  
VINCULADO AL CEUSA  
DECLARACION DE INTERES AUTONÓMICO  
PLANO DE IMAGEN DE LAS CONSTRUCCIONES E  
INSTALACIONES NECESARIAS (no vectorial)  
P07  
MAYO DE 14. 10:00 AM  
MAYO DE 14. 10:00 AM

Avda de Andalucía de Sevilla Autónoma

TRASPICADO CIUDAD BUS

**POSICIÓN ORIENTATIVA DE EDIFICACIONES Y AMBIENTOS**  
AJED DE ENTORNO DE LA INTERVENCIÓN

**EDIFICIO DE OFICINAS**  
SECCIONES I I  
SECCIONES II I  
ALANDA I  
ALANDA II  
ALANDA III  
ALANDA IV

**EDIFICIO DE MANTENIMIENTO**

**EDIFICIO DE INSTALACIONES**

**HANGAR**  
PLANTA INTERIOR  
PLANTA EXTERIOR  
ALANDA