

## III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

**11739** *Resolución de 26 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Campo de ULM de La Gineta (Albacete).*

**Antecedentes de hecho**

Con fecha 31 de enero de 2017, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, un escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento, en el que se solicita, si así procede el inicio de la evaluación de impacto ambiental simplificada, adjuntándose la documentación ambiental del proyecto.

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

El proyecto tiene por objeto la construcción y explotación de un campo de vuelos para aeronaves ultraligeras (ULM), para llevar a cabo actividades relacionadas con la aviación privada de recreo, mediante la adecuación del terreno (usado como pista de motocross), de la parcela donde se pretende instalar el aeródromo de uso restringido.

El aeródromo se encuentra en el término municipal de La Gineta, provincia de Albacete, Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Concretamente se ubica a unos 19 kilómetros al noroeste de la capital, en las coordenadas UTM ETRS89 30N X:0585110 e Y:4328996.

El promotor es D. José Manuel Barajas Martínez y el órgano sustantivo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

Con fecha 26 de octubre de 2017, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
S. G. de Medio Natural. D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	
Subdelegación del Gobierno en Albacete	Sí
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	Sí
Delegación de Gobierno en Castilla-La Mancha.	No
Dirección General de Carreteras y Transportes. Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha.	Sí
Viceconsejería de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Junta de Castilla-La Mancha.	No
Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Castilla-La Mancha.	Sí*
Dirección General de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Junta de Castilla-La Mancha.	Sí
Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Gobierno de Castilla-La Mancha.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Oficina de Cambio Climático de Castilla-La Mancha.	No
Diputación provincial de Albacete.	No
Ayuntamiento de Albacete.	No
Ayuntamiento de La Gineta (Albacete).	No
Ayuntamiento de Montalvos (Albacete).	No
Ayuntamiento de La Roda (Albacete).	Sí
Ayuntamiento de Barrax (Albacete).	No
SEO/BirdLife.	No
Sociedad Albacetense de Ornitología S.A.O.	Sí

\* Tras reiteración de petición de informe al jerárquico superior

A continuación se exponen las respuestas y recomendaciones dadas por los organismos consultados que han enviado respuesta:

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente indica que el aeródromo proyectado aprovecha antiguas infraestructuras ya existentes, que la superficie a ocupar es menor de 1 km<sup>2</sup> y que el uso al que se destinará es muy restrictivo, por lo que concluye que, desde la perspectiva del Cambio Climático, no se produce ninguna interacción relevante en el medio.

La Subdelegación del Gobierno de Albacete señala que el proyecto no afecta a ningún espacio protegido incluido en la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha, no se ven afectadas zonas sensibles recogidas en el artículo 54 de dicha ley como ZEPAs, LICs,... ni hábitats ni elementos geomorfológicos incluidos en el Catálogo Regional de Protección Especial y no existe ninguna especie de flora amenazada en la zona o alrededores. Asimismo, indica que la zona de actuación está incluida en un área considerada importante para las aves por SEO/BirdLife, la IBA 459 Albacete, Barrax y La Roda y tras realizar un inventario de la avifauna se destaca la presencia de cernícalo primilla, con nidificación asociada a la actividad humana. Además analiza los impactos potenciales sobre la atmósfera, el suelo, la fauna, el medio hídrico, la Red Natura, el patrimonio, el paisaje y la afección acústica, concluyendo de dicho análisis y del estudio del documento ambiental del promotor, que no se producirán impactos significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas y el plan de seguimiento y vigilancia ambiental, así como la gestión de los residuos. No obstante, manifiesta que no queda clara la justificación en la selección de la alternativa 1 (pista de tierra compacta) frente a la alternativa 2 (asfaltada), manifestando dudas por la afección a la atmósfera debido a la emisión de partículas de polvo y el mantenimiento más complicado que pueda tener una pista de tierra frente a la asfaltada.

La Confederación Hidrográfica del Júcar considera que la documentación aportada en el documento ambiental no es suficiente para que pueda emitir informe de acuerdo a lo establecido en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas. Concretamente, se informa que no se prevé la instalación de agua potable, pero se hace constar que se realizarán riegos con el fin de evitar emisiones de polvo a la atmósfera y se empleará agua para el lavado de las aeronaves, sin especificar el origen del agua ni la estimación del consumo asociado. Por tanto, concluye que es necesario presentar ante este organismo la siguiente documentación:

Origen del agua con la que se va a abastecer el consumo de agua para regar y para la limpieza de las aeronaves, debiéndose justificar mediante la concesión administrativa o derecho de agua que lo ampara.

Justificación del volumen del consumo de agua previsto, basado en un estudio de necesidades en función del uso pretendido.

La Dirección General de Carreteras y Transportes de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla-La Mancha informa que la actuación no producirá ningún tipo de afectación a carreteras de titularidad autonómica.

La Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas del Gobierno de Castilla-La Mancha informa que todo proyecto debe cumplir y respetar los estudios de riesgo de los distintos planes de protección civil existentes en la actualidad. Expone que el municipio de La Gineta presenta riesgos de inundaciones (nivel de riesgo A3) y en el transporte de mercancías peligrosas (municipio con nivel de riesgo alto).

La Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla-La Mancha informa que las competencias de esta dirección relativas a la Ordenación del Territorio no se ven afectadas.

El Ayuntamiento de La Roda informa que el proyecto no afecta al municipio de La Roda, ni a la actual ordenación urbanística del municipio, ni a la prevista en el Plan de Ordenación Municipal, que está en fase de redacción. Por otro lado, manifiesta que la zona afectada por el proyecto se encuentra cercana a zonas de interés por aves esteparias, siendo esto competencia de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades.

La Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO) informa que la zona de afección del proyecto se ubica sobre el Área Importante para las Aves (IBA) Albacete-Barrax-La Roda, núm. 459, zona de importancia para las aves esteparias y área de dispersión del águila perdicera. Asimismo, informa que el aeródromo se ubica a 1.200 metros de la zona de nidificación del aguilucho cenizo (*Circus Pygargus*), incluida en el Anexo IV de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad como especies que serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat con el fin de asegurar su reproducción en su área de distribución, siendo la zona entre La Gineta y Barrax una de las principales áreas de nidificación de la especie. Además, informa que la zona es de reproducción de cernícalo primilla, sisón común, avutarda y alcaraván común, entre otras.

Considera que los mayores impactos producidos sobre la avifauna se encuentran relacionados con las molestias por ruido de las aeronaves, pudiendo desplazar las poblaciones de las diferentes especies con la consiguiente pérdida de hábitat natural e interferir en la época de reproducción, así como el riesgo de colisión con un ave, sobre todo en las proximidades de la instalación.

Según los datos de los que dispone este organismo, el circuito de tránsito y las maniobras que propone el promotor en la documentación presentada, afectaría directamente a la zona de reproducción del aguilucho cenizo.

Concluye que la ubicación elegida puede afectar de forma apreciable a la zona de nidificación del aguilucho cenizo y al resto de aves esteparias de la zona, y por tanto, puede interferir negativamente en su reproducción y solicita que se incluyan ubicaciones alternativas para el proyecto, con un estudio de fauna que acredite la no afección a las zonas de nidificación.

Al no haberse recibido en plazo el informe de la D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha, con fecha 20 de diciembre de 2017 se le reiteró la solicitud. El Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha remite el informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete, que tiene entrada en el registro auxiliar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente el 18 de enero de 2018. Indica que la zona de actuación está ubicada dentro del Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) Albacete-Barrax-La Roda, núm. 459. Señala que en la zona, además de grandes rapaces como águila culebrera y águila perdicera, constan avistamientos de aguilucho lagunero occidental y avutardas en la parcela e inmediaciones. Este Servicio informa que no se plantean verdaderas alternativas al proyecto, contemplándose únicamente la variante de asfaltado o no de la pista, y la no realización.

En relación con los principales impactos producidos, menciona que son debidos a las molestias a la avifauna en fase de funcionamiento, más allá de la superficie ocupada, como consecuencia de los sobrevuelos y las maniobras de despegue y aterrizaje a baja altura, estas afecciones implicarían colisiones directas y molestias por ruido o tránsito de aeronaves. Este Servicio apunta que las medidas recogidas en la documentación ambiental deberán cumplirse con todo rigor, ubicando las zonas de acopios, descarga de material, aparcado de vehículos, etc., fuera de los terrenos ocupados por vegetación natural. Informa que deberán tenerse en cuenta las limitaciones para el sobrevuelo reflejadas en los documentos de gestión de los espacios protegidos de la provincia. Como medida de control, se propone proveer al Servicio de los datos de colisiones con la avifauna, derivados del uso de las instalaciones, incluidas las aeronaves mencionando la fecha, el número de siniestros, las especies y cualquier otra circunstancia que sea beneficiosa para aumentar el conocimiento sobre la defensa del medio ambiente. De los datos obtenidos con estos y otros controles, podrían derivarse acciones encaminadas a la minimización de impactos e incluso la clausura de la pista. Por último, como medida compensatoria, el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales, propone que el promotor establezca un programa de conservación y fomento del aguilucho cenizo y/o del cernícalo primilla en su municipio que deberá ser supervisado por la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete.

Como consecuencia de las contestaciones remitidas por la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha y de la Sociedad Albacetense de Ornitología, así como del análisis realizado, la Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha de 24 de enero de 2018, solicita al promotor información adicional así como algunas modificaciones al proyecto para evitar impactos ambientales significativos. Concretamente se solicitó:

Identificar y delimitar el área de reproducción del aguilucho cenizo cercana al aeródromo referida por la Sociedad Albacetense de Ornitología. Identificación de cualquier zona de cría y reproducción de avifauna protegida que se encuentre ubicada a una distancia inferior a 2 km de la ubicación del aeródromo.

Analizar y describir la posible afectación a las zonas de reproducción identificadas (riesgos de colisión y molestias por ruido o tránsito de aeronaves).

En el caso de existir una afectación directa por sobrevuelo de las zonas de reproducción, analizar la posibilidad de plantear alternativas sobre la configuración del aeródromo, así como los procedimientos operacionales, para evitar la afección por sobrevuelo, especialmente durante las maniobras de aterrizaje y despegue.

Analizar la posibilidad de asumir como norma de uso del aeródromo, la prohibición de sobrevolar las zonas de nidificación durante el periodo de cría de la avifauna existente, además de adoptar las medidas necesarias para que dicha norma de uso sea efectiva y respetada por los usuarios.

Analizar la posibilidad de proponer medidas para compensar los impactos ambientales residuales que se detecten de los análisis anteriores.

Con fecha 22 de febrero de 2018, tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental la información complementaria aportada por el promotor, en relación a las modificaciones al proyecto planteadas como consecuencia de las respuestas de los organismos consultados.

Con fecha 13 de marzo de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental remite la información complementaria del promotor a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural y el 20 de marzo de 2018 a la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Castilla-La Mancha, para su valoración. Además, esta Subdirección General adjunta un informe de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, remitido a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, con fecha de 25 de enero de 2018, en relación a la prohibición o restricción del sobrevuelo en determinadas

zonas por motivos ambientales. En este informe se recoge el procedimiento que deberían seguir las comunidades autónomas para solicitar el establecimiento de zonas prohibidas o restringidas al sobrevuelo por motivos medioambientales. Esta dirección informa que las limitaciones al sobrevuelo sólo serán exigibles a los usuarios del espacio aéreo, una vez establecidas como zonas prohibidas o restringidas a tales efectos y recogidas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España). Por esta razón, la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental no podrá establecer como condición en las resoluciones de evaluación de impacto ambiental el cumplimiento de aquellas restricciones al sobrevuelo que no se hayan tramitado convenientemente.

Con fecha 25 de mayo de 2018 se recibe el informe de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha sobre la valoración de la información complementaria aportada por el promotor.

El Servicio de Espacios Naturales de la citada Dirección General adjunta un informe del Servicio de Medio Natural (fecha de 14 de mayo de 2018) según el cual informa que la zona de actuación está ubicada dentro del Área Importante para las Aves (IBA) «Albacete-Barrax-La Roda», núm. 459, lugar donde, además de grandes rapaces como águila culebrera y águila perdicera, dejan constancia de avistamientos de aguilucho lagunero occidental y avutardas, en la parcela e inmediaciones. Además, informa que no se han planteado verdaderas alternativas al proyecto y que el principal impacto del proyecto derivado por las molestias a la avifauna en la fase de funcionamiento, se extiende más allá de la superficie ocupada por las instalaciones, como consecuencia de los sobrevuelos y las maniobras de despegue y aterrizaje a baja altura. Por lo tanto las afectaciones implicarían, tanto las colisiones directas, como las molestias por el ruido o tránsito de aeronaves. Además, se cuestiona que las molestias a la fauna sea un impacto no significativo, tal y como se expone en la documentación ambiental, ya que dependerá de las épocas de uso y la frecuencia de los vuelos.

Este Servicio considera que se puede dar una afectación directa e indirecta sobre la población de aves esteparias (principalmente aguilucho cenizo) y considera necesario restringir el uso en el periodo de mayo a julio, ambos inclusive, o imponer medidas de compensación ambiental en orden a favorecer el éxito reproductivo del aguilucho cenizo en las zonas más alejadas, mediante la ejecución de campañas de salvamento de nidos en zonas agrarias. Por tanto, impone:

Medidas de control y seguimiento ambiental, con realización de un programa de seguimiento faunístico en el área afectada, cuya metodología y periodicidad deberá ser aprobada por el Servicio de Medio Natural.

Medidas compensatorias por afección al águila imperial, aguilucho cenizo y cernícalo primilla, mediante la realización de programas de conservación y fomento del aguilucho cenizo y/o del cernícalo primilla en su municipio, que deberá ser supervisado por el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto.

El proyecto consiste en la adecuación del terreno existente para su uso como campo de vuelos para aeronaves ultraligeras (ULM) de tipo recreativo o deportivo.

Para habilitar la superficie del terreno, se realizará su explanación en una franja diagonal de 450 m y una anchura de 30-35 m aproximadamente, donde se asentará la pista de aterrizaje. Esta tendrá unas dimensiones de 200 x 15 m, dejando una franja de seguridad hasta llegar a los 250 x 30 m, y será realizada con tierra compactada. La superficie total del aeródromo es de 99.434 m<sup>2</sup>.

No se prevé la construcción de nuevos caminos dentro de la instalación, utilizando de esta manera los existentes para el acceso al hangar y a la zona de aparcamiento. Por otro lado la plataforma de estacionamiento de ULM y de vehículos será utilizada en su estado actual, al igual que ocurre con el vallado perimetral. Otra infraestructura asociada al aeródromo es el hangar, el cual se encuentra ejecutado, debido al anterior uso de la parcela.

No está prevista la instalación eléctrica, ni la de agua potable, ni depósitos de gasolina, no contemplándose tampoco el almacenaje estable de combustible.

En relación al funcionamiento del aeródromo, se ha estimado un volumen de operaciones anuales del orden de 1.000 o inferior, concentradas en mayor medida en los meses de marzo a octubre, preferentemente fines de semana y festivos, con buena climatología. Las operaciones serán en condiciones de vuelo visual (VFR) y en horario diurno de orto a ocaso, estando restringido el vuelo nocturno.

Dadas las características técnicas del aeródromo, este no podrá ser utilizado por otro tipo de aeronaves con características diferentes a las de las aeronaves que principalmente van a dar uso al aeródromo, como son Rans S-12 Airaile, Rans S-6 Coyote, Quicksilver MX Sport y Trike Air Creation GT BI. La autonomía de estas aeronaves estaría en torno a 3-4 horas, con alcances máximos de hasta 300-350 NM (aproximadamente entre 550-650 km) y velocidad de crucero entre 80 y 145 Km/h, según modelos. La distancia media al aeródromo en vuelos será de 50-100 NM (90-180 Km).

El circuito de tránsito se establece como un tramo paralelo a la pista, al suroeste de la misma a una distancia de 1 milla náutica (1.852 m) y con una longitud de 2 millas náuticas (3.704 m), a una altura media de 800 pies, equivalente a 244 m. El circuito de maniobras de aproximación se realizará a izquierdas (todos los virajes se realizarán hacia la izquierda).

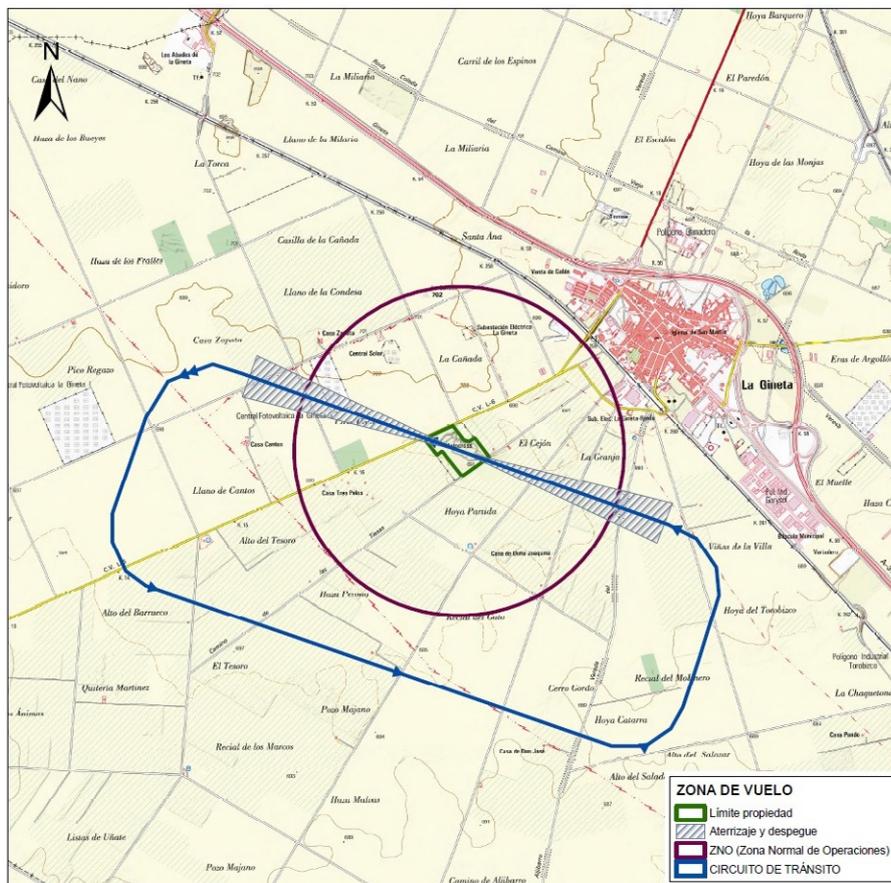


Imagen 1. Representación del circuito de tránsito y la zona normal de operaciones (ZNO)

La zona normal de operaciones (ZNO) consiste en una circunferencia de radio 0,7 millas náuticas, con centro en el punto medio de la pista, que tendrá unos límites verticales que se delimitan en su parte inferior por la superficie del terreno y en la parte superior por una altura de 1.000 pies, lo que equivale a 300 m sobre el terreno.

Para la selección de alternativas se han propuesto diferentes materiales para la pista del aeródromo, pero no se han planteado alternativas teniendo en cuenta a la ubicación del aeródromo. Las alternativas estudiadas por el promotor son:

Alternativa 0: no realización de las actuaciones.

Alternativa 1: realizar la construcción del aeródromo en la localización propuesta, siendo la pista de vuelo de tierra compactada.

Alternativa 2: realizar la construcción del aeródromo en la localización propuesta, asfaltándose la pista.

La solución adoptada ha sido la alternativa 1, rechazando la alternativa 2 por tratarse de una opción con un mayor impacto, especialmente sobre el suelo, al tener que realizar el asfaltado de la pista del aeródromo. El promotor en la documentación ambiental considera que la alternativa 1 mejora la alternativa 0 o de no actuación, debido al estado en el que se encuentra la parcela donde se ubicará el proyecto.

b) Ubicación del proyecto.

El aeródromo se encuentra en el término municipal de La Gineta, Provincia de Albacete, Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

En relación a la hidrología, el área de actuación se encuentra situada en la cuenca hidrográfica del Júcar, siendo el cauce fluvial más cercano el propio río Júcar, localizado a unos 8,3 km al noreste de la zona del proyecto.

La parcela donde se situará el aeródromo se caracteriza por tener en sus laterales vegetación perimetral compuesta por pino carrasco (*Pinus halepensis*), abeto rojo (*Picea abies*) y ciprés de Arizona (*Cupressus arizonica*). Además, en el interior de la parcela existen tres rodales de vegetación arbórea, uno en forma de bosque de pino carrasco y ciprés de Arizona (aproximadamente 80 pies), en su zona norte. Otro en su zona central con 22 pies de pino carrasco y ciprés de Arizona. Por último, un tercero, al sur como continuidad de la vegetación perimetral, formado por ciprés de Arizona.

En cuanto a la avifauna, la zona de actuación no se encuentra sobre espacios protegidos de la Red Natura 2000. La Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) más cercana es la ZEPA Hoces del Río Júcar (ES0000387), encontrándose a 32 km aproximadamente. Dicho espacio protegido es coincidente con la Zona Especial de Conservación (ZEC) Hoces del Río Júcar (ES0000387).

La Reserva Natural de la Laguna de Ojos de Villaverde, que es coincidente con el ZEC Laguna de Los Ojos de Villaverde (ES4210005), se encuentra a 44 km al suroeste del aeródromo. La Reserva Natural de la Laguna de Pétrola está situada a 47 km al sureste de la ubicación del proyecto.

El aeródromo está ubicado en el Área Importante para la Conservación de las Aves (IBA) Albacete-Barrax-La Roda, núm 459. Como se recoge en el informe de la Sociedad Albacetense de Ornitología, se trata de una zona con gran variedad de hábitat, en el que se mezclan cultivos de regadío con cultivos de cereal en secano. Se pueden encontrar aves esteparias como la avutarda común (*Otis tarda*), el alcaraván (*Burinus oedicnemus*), la ganga ibérica (*Pterocles alchata*), la ganga ortega (*Pterocles orientalis*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el aguilucho pálido (*Circus Cyaneus*), incluidas todas ellas en el anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad como especies que serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat con el fin de asegurar su reproducción en su área de distribución. Además, en su mayoría están catalogadas como vulnerables según el Real Decreto 139/2011 de 4 de febrero para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, así como en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas

de Castilla-La Mancha Real Decreto 33/1998. Otras especies que se encuentran en esta zona son el milano real (*Milvus milvus*), catalogado en peligro de extinción según el Real Decreto 139/2011 de 4 de febrero para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, el milano negro (*Milvus migrans*), la culebrera europea (*Circaetus gallicus*), el águila calzada (*Hieraetus pennatus*), el busardo ratonero (*Buteo buteo*) y el alcotán (*Falco subbuteo*), entre otras.

Por último en el censo realizado por el promotor se han detectado en campo el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el busardo ratonero (*Buteo buteo*), el águila calzada (*Aquila pennata*), el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*) y el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), especies recogidas, tanto en los informes de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha, como en el informe de la Sociedad Albacetense de Ornitología y en el anuario ornitológico de la provincia de Albacete.

Las vías pecuarias más cercanas al aeródromo son la Cañada del Algibarro, localizada a unos 1.115 m al sureste del proyecto y la Cañada Real del Camino de La Roda, localizado a 1.600 m al norte del aeródromo.

c) Características del potencial impacto.

El Documento Ambiental del proyecto y la documentación adicional presentada por el promotor, realiza un análisis de los impactos potenciales del proyecto en el medio ambiente.

En cuanto a los impactos sobre la atmósfera, en fase de construcción serían por una parte debido al aumento de los contaminantes químicos y polvo en suspensión y por otra la generación de ruidos y vibraciones, considerándose como un impacto negativo, directo, acumulativo, a corto plazo, temporal, discontinuo periódico, reversible y recuperable, valorándose como compatible. En fase de explotación se producirá un aumento de emisiones por las aeronaves durante el vuelo y de partículas de polvo durante las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

Como medidas preventivas el promotor propone la revisión del correcto funcionamiento de los motores de la maquinaria y humectar los viales y las áreas de acopio de materiales, el cumplimiento de los valores límites de emisión por parte de la maquinaria y la realización de las actuaciones en periodo diurno.

En relación al ruido, el documento ambiental incluye un estudio de ruido para la determinación de la afección acústica ocasionada durante las maniobras de aterrizaje y despegue de los ultraligeros, del que se desprende que los niveles de emisión acústica obtenidos en la modelización se encuentran dentro de los límites que se establecen en el anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Como puede verse en la siguiente imagen, la isófona de 50 dB se encuentra alejada de la zona identificada como de nidificación del aguilucho cenizo, situada a una distancia de 1200 metros de la pista del aeródromo.

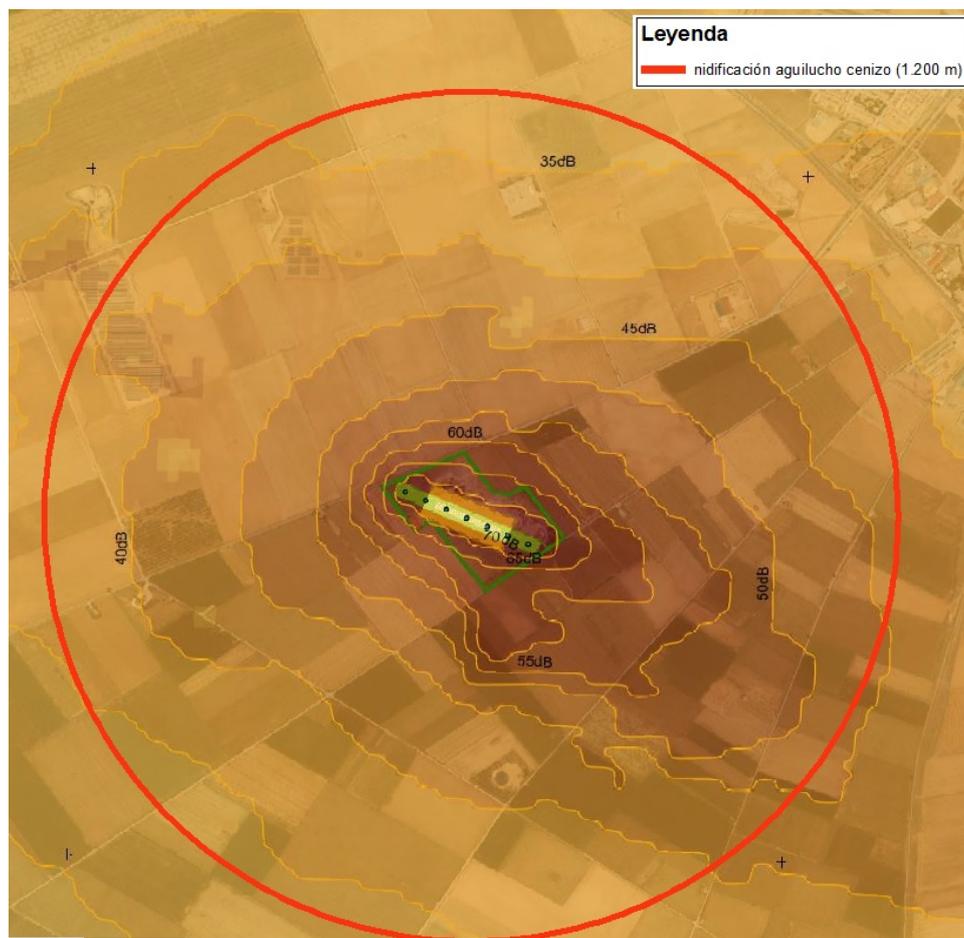


Figura 2. Distancia a la que nidifica el aguilucho cenizo.

Respecto a los impactos sobre el suelo, para la construcción al estar ubicado el proyecto en una antigua pista de motocross, no se prevén grandes movimientos de tierra ni excavaciones importantes. Durante la fase de funcionamiento el impacto previsible es la ocupación de la superficie del campo de vuelo. No siendo probable la contaminación del suelo dado que no está prevista la instalación de depósitos de gasolina, el documento ambiental propone una serie de medidas preventivas entre las que se destacan, la no realización de cambios de aceite de la maquinaria, evitar arrojar cualquier tipo de desecho y que los posibles repostajes se realicen poniendo las medidas necesarias para que no se produzcan derrames.

En lo que respecta a los impactos sobre la hidrología, en la fase de construcción el promotor afirma que los agentes potenciales causantes de impacto en las aguas subterráneas son los posibles vertidos de residuos líquidos de carácter tóxico y alto poder contaminante, sobre todo aceites o líquidos de motor de las máquinas implicadas en las obras. Por otro lado el posible impacto durante la fase de funcionamiento del aeródromo está relacionado con el repostaje de las aeronaves y las labores de mantenimiento y limpieza de las mismas. Para ambas fases el promotor establece una serie de medidas preventivas y correctoras, con relación al derrame de sustancias que provienen, tanto de la maquinaria de las obras, como de las aeronaves que darán uso al aeródromo.

En relación a la vegetación, se eliminarán 15 pies de la vegetación perimetral, compuesta esta por cipreses de Arizona (*Cupressus Arizona*) y de abeto rojo (*Picea abies*). Además con el fin de dejar libres los márgenes de la pista se extraerán algunos pies de la vegetación dispuesta en el centro y al sur de la pista, eliminando aproximadamente 30 cipreses de Arizona de 2-3 m de altura. Como medida para minimizar el impacto sobre la

vegetación en la documentación ambiental se establece que durante la fase de construcción no se eliminará más vegetación que la estrictamente necesaria por razones de seguridad. Durante la fase de funcionamiento no se prevé la eliminación de vegetación, no se emplearán herbicidas y para el mantenimiento se empleará una desbrozadora manual.

En cuanto los posibles impactos sobre la fauna, el documento ambiental analiza la mortalidad por colisiones o atropellos, la molestia y desplazamiento por el ruido o la propia presencia humana, el efecto barrera, la alteración del hábitat y la afección sobre la abundancia, la variedad o los endemismos.

En la documentación adicional presentada, el promotor informa que como resultado de los censos realizados, se ha detectado la presencia de 6 individuos de *Circus pygargus* [4 individuos juveniles (volantones) y dos adultos], confirmándose por tanto que el área de reproducción del aguilucho cenizo se encuentra ubicada a la distancia que señala la SAO en sus alegaciones. Además, se detectaron un total de 7 individuos juveniles de *Falco naumanni*, probablemente debido a la presencia de una colonia de nidificación cercana a la cantera abandonada situada junto a la vía de ferrocarril que está cerca del área de actuación.

El promotor indica que el circuito de tránsito establecido, con un tramo paralelo a la pista a una distancia de 1 milla náutica del eje de la pista de aterrizaje (1852 m) y con una longitud de 2 millas náuticas, se localiza a más de 600 m de la zona de reproducción del aguilucho cenizo identificada, de manera que las aeronaves no la sobrevuelan y las maniobras de aterrizaje y despegue se encuentran alejadas de dicha zona a 1.200 m. Además, la altura de vuelo para el circuito se establece en 800 pies (244 m).

Asimismo, el promotor comunica que se estima un volumen de operaciones anuales del orden de 1.000 o inferior, concentradas en los meses de marzo a octubre, lo que supone 1 o 2 movimientos de aeronaves diarios, con picos eventuales de actividad de 6 u 8 operaciones/día, siendo la velocidad de las aeronaves entre 50 y 110 km/h en el despegue y aterrizaje y no superior a 150 km/h en viaje. El vuelo se produce en condiciones visuales de vuelo conforme a lo permitido por la reglamentación, es decir buena climatología, de orto a ocaso. La altura mínima establecida para el vuelo es de 100 m, siendo lo más habitual 200-300 m, altura que está por encima de los vuelos típicos de las especies reproductoras de la zona.

Por todo lo señalado el promotor valora la afección por sobrevuelo de las posibles zonas de reproducción como sin significancia. Igualmente, las colisiones se estiman como poco probables por razones de altura de vuelo, velocidad de la aeronave y tipo de motor.

En cuanto la afección por ruido, el documento ambiental señala que es un impacto puntual, reversible, directo y discontinuo en el tiempo, por la frecuencia de uso de las aeronaves, pudiendo considerarse como no significativo tanto en el entorno del aeródromo como en las zonas de sobrevuelo.

El informe emitido por la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha tras el análisis de la información complementaria señala como principal impacto del proyecto el derivado por las molestias a la avifauna en la fase de funcionamiento. Según este organismo, este impacto se extiende más allá de la superficie ocupada por las instalaciones, como consecuencia de los sobrevuelos y las maniobras de despegue y aterrizaje a baja altura. Por lo que las afectaciones podrían implicar, tanto colisiones directas, como molestias por el ruido o tránsito de aeronaves.

La mortalidad de la fauna durante la fase de obras, se establece en la documentación ambiental como poco probable y se entiende que el impacto generado será consecuencia de las molestias y desplazamientos por acciones como el ruido de las obras.

En relación al impacto sobre la fauna, la Sociedad Albacetense de Ornitología considera que los mayores impactos producidos por este tipo de actividad, se encuentran relacionados con las molestias por el ruido ocasionado por las aeronaves, que pueden llegar a desplazar las poblaciones de las diferentes especies con la consiguiente pérdida de hábitat natural e interferir en la época de reproducción. Además esta Asociación informa

de la existencia de una zona de nidificación de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) a 1.200 m de la ubicación del aeródromo, siendo la zona entre La Gineta y Barrax donde se localizan las principales áreas de nidificación de esta especie. Además, se considera que es una zona de reproducción de cernícalo primilla (*Falco naumanni*), sisón común (*Tetrax tetrax*), avutarda (*Otis tarda*), alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*), entre otras.

Como medida para minimizar la afectación a las aves, el promotor plantea una serie de medidas de protección para la fauna en fase de explotación, entre las cuales se encuentran fijar en las fichas de seguridad entregadas a los pilotos que los vuelos no se realicen en ningún caso por debajo de los 100 m, realizándose de forma general a alturas entre 150 y 200 m y como máximo a 300 m, realizar un seguimiento de la afección a la avifauna por colisión y en caso de producirse alguna mortalidad por esta causa ponerlo en conocimiento de los agentes forestales y finalmente si se detecta un número de colisiones significativo se redefinirán las rutas de acceso al campo de vuelo si fuera necesario o se adoptarán medidas más estrictas.

En este sentido la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha en su informe sobre la documentación complementaria aportada por el promotor, considera como posibles medidas o la restricción de usos del periodo de mayo a julio, ambos inclusive, o bien la imposición de medidas de compensación ambiental para favorecer el éxito reproductivo del aguilucho cenizo en zonas más alejadas, mediante la ejecución de campañas de salvamento de nidos en zonas agrarias. Además, esta Dirección General considera conveniente imponer un programa de seguimiento faunístico en el área afectada, cuya metodología y periodicidad deberá ser aprobada por este organismo y medidas compensatorias por la afectación al águila imperial, aguilucho cenizo y cernícalo primilla, mediante la realización de programas de conservación y fomento del aguilucho cenizo y/o del cernícalo primilla en su municipio, también supervisado por este organismo. Estas medidas han sido recogidas en el apartado «e» de «Prescripciones del órgano ambiental» de la presente resolución.

En cuanto a otros impactos que se analizan, el documento ambiental señala que el proyecto no afecta directa ni indirectamente a ningún área de la Red Natura 2000, ni a Hábitats de Interés Comunitario. Asimismo, se adjunta al documento ambiental un estudio de ruido para la estimación del impacto acústico durante las maniobras de despegue y aterrizaje de los ultraligeros, arrojando como resultado que los niveles de emisión acústica se encuentran dentro de los límites que se establecen en el anexo III del Real Decreto 1367/2007.

Por último se analiza el impacto sobre los bienes culturales y el promotor señala que no se ha detectado ninguna afección al Patrimonio. La ubicación de la infraestructura en un entorno altamente antropizado y la existencia de una infraestructura anterior, hacen que el promotor considere el impacto sobre el paisaje como compatible o no significativo.

Como impacto positivo el documento ambiental señala que desde un punto de vista económico, la propia actividad puede suponer una atracción de visitantes, pero dado que el uso será discontinuo el impacto puede considerarse como poco significativo.

d) Plan de seguimiento y vigilancia ambiental.

En la documentación ambiental se establece un Plan de seguimiento y vigilancia ambiental, para las fases de construcción, explotación y funcionamiento. A continuación se especifican las principales medidas que se establecen en dicho plan.

Al finalizar las obras, se deberá presentar un informe al órgano sustantivo, donde se recoja el estado final de las obras y las medidas protectoras y correctoras adoptadas. Asimismo, el promotor indica que elaborará un documento de información, que se presentará a las autoridades ambientales para su aprobación, donde se enumerarán las medidas preventivas que los usuarios deben tener en cuenta antes y durante el vuelo:

Restricción del periodo de vuelo.

Cumplimiento de los parámetros de generación de ruido de ultraligeros.

Prohibición general del mantenimiento en las instalaciones de ultraligeros.

Forma de proceder para el repostaje de ultraligeros.  
Prohibición de abandono o arrojado de algún tipo de basura en el recinto del aeródromo.  
Restricción de la altura de vuelo.

En el documento ambiental se establece que se llevará un registro de las aves colisionadas, que se presentará anualmente a las autoridades ambientales. Además, cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo ambiental, se emitirá un informe especial que recoja el alcance, las actuaciones acometidas, el seguimiento de las mismas y el control del suceso de riesgo ambiental que potencialmente pueda darse hasta volver a la situación inicial.

e) Prescripciones del órgano ambiental.

El promotor deberá realizar un estudio de las necesidades de agua en función del uso pretendido, mediante el cual justificará el volumen del consumo previsto, que se deberá poner en conocimiento de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Asimismo se deberá informar a este Organismo del origen del agua con el que se va a abastecer el riego y la limpieza de las aeronaves, debiéndose contar con la correspondiente concesión administrativa o derecho que lo ampara.

Se ubicarán las zonas de acopios, descarga de material, aparcado de vehículos, etc., fuera de los terrenos ocupados por vegetación natural.

Se realizará un programa de seguimiento faunístico en el área afectada durante al menos dos años, en el que se estudiará la evolución de la zona de nidificación del aguilucho cenizo y cuya metodología y periodicidad deberá ser aprobada por la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha.

En colaboración con la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha, se desarrollará un programa de conservación y fomento del aguilucho cenizo y/o del cernícalo primilla en el municipio. En el marco de este programa, se llevarán a cabo campañas de salvamento de nidos en zonas agrarias, para favorecer el éxito reproductivo del aguilucho cenizo, bajo la supervisión de la citada Dirección General. Durante los meses de mayo a julio, ambos inclusive no se podrán realizar eventos como exhibiciones o concentraciones, que impliquen un aumento significativo de vuelos, debiéndose limitar en dicha época los vuelos a los que se establecen como máximo en la documentación ambiental presentada, es decir unas 6-8 operaciones máximas al día.

En el periodo comprendido entre mayo y julio ambos inclusive, antes de cada despegue se hará una inspección con prismáticos del campo de vuelos cercano para detectar la posible presencia de aves que pudieran verse afectadas por las maniobras o los sobrevuelos, y se adoptarán las medidas necesarias para evitar interferencias. Para ello se informará a todos los usuarios mediante carteles bien visibles, de la existencia cercana de una colonia reproductora de aguilucho cenizo y de la importancia de evitar molestias sobre esta especie, especialmente en la época reproductora y por tanto de la importancia de hacer estas comprobaciones previas.

Se establecerá un procedimiento interno en el aeródromo para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue y aterrizaje, como en vuelo, que suceda con aeronaves usuarias del campo de vuelos. El gestor del aeródromo informará a todos los usuarios de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente.

Se facilitará al Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete, los datos de colisiones con la avifauna, derivados del uso de las instalaciones, incluyéndose las aeronaves, la fecha del incidente, el número de siniestros, las especies y cualquier otra

circunstancia que sea beneficiosa para aumentar el conocimiento sobre la defensa del medio ambiente.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

#### Fundamentos de derecho

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

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

El proyecto Campo de ULM de la Gineta (Albacete) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta a las modificaciones descritas en el artículo 7.1. c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Campo de ULM de la Gineta (Albacete), ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica, sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de julio de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.



DETALLE PARCELA



**Leyenda**

- IBA
- Aeródromo
- Hangar
- Vallado perimetral
- pista
- Aterrizaje y despegue
- ZNO (Zona Normal de Operaciones)
- Circuito de tránsito

## "CAMPO DE ULM DE LA GINETA (ALBACETE)"

