

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 4554** *Resolución de 13 de marzo de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de Pozo Cañada (Albacete).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 20 de marzo de 2018 tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en el que solicita la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Aeródromo de Pozo Cañada (Albacete)», de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este proyecto tiene como antecedente el proyecto «Campo de vuelo de ULM de Pozo Cañada (Albacete)», cuyo promotor era el Club Elemental San Juan de Aviación Ligera de Pozo Cañada (Albacete) y con Resolución de 22 de marzo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, en la que los principales impactos detectados fueron los siguientes: afección por ruido a la población, avifauna y a la Red Natura 2000. El nuevo proyecto tiene una nueva ubicación, más alejada de los núcleos de población, está promovido por el Ayuntamiento de Pozo Cañada y, además de la pista de despegue y aterrizaje, proponen la construcción de otras instalaciones (hangares del aeroclub, hangares de mantenimiento, depósito de combustible, aparcamiento, etc.).

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

El objeto del proyecto es la construcción de un aeródromo permanente de uso restringido especializado, con una pista de 350 × 10 metros (y una franja de pista de 400 × 30 metros), hangares del aeroclub, un hangar de reparación de helicópteros con su propia plataforma, un aparcamiento de vehículos, así como otras instalaciones complementarias para el aeródromo.

El aeródromo permanente se ubicaría en el término municipal de Pozo Cañada, provincia de Albacete, en la parcela 506 del polígono 121, con referencia catastral 02087A121005060000OM, perteneciente al Ayuntamiento, se trata de un recinto con vallado existente perimetral y que antiguamente fue utilizado como escombrera. Está próximo al núcleo urbano del mismo nombre que se encuentra a 2 km al este de la parcela. Igualmente, el aeródromo se localizará a unos 19 km del aeropuerto de Albacete, situado al norte.

La actividad principal del aeródromo será un club de vuelo de aviación deportiva y ligera, pero las instalaciones servirán también a otros propósitos, como la instalación de un taller de mantenimiento de helicópteros y como «punto de toma eventual» para ser usado tanto por las aeronaves de los servicios de emergencias sanitarias del SESCAM, como por los servicios de extinción de incendios de la empresa pública para la Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha (GEACAM) o para tratamientos fitosanitarios agrícolas.

El número de operaciones previstas, como máximo, será de 2.340 despegues y 2.340 aterrizajes anuales. El horario de explotación es de orto a ocaso, es decir, que se operará en vuelo visual diurno.

Las aeronaves de ala fija que previsiblemente van a operar son Allegro 2007, ATEC 122 Zephyr, Quicksilver GT-500, TECNAM P92 Echo, y debido a sus otros usos como el de taller de mantenimiento de helicópteros o «punto de toma eventual» para ser usado por las aeronaves de los servicios sanitarios o de extinción de incendios, también operaran

aeronaves de alas rotatorias como: Airbus Helicopters H-225, Bell 412, Agusta 109 Power, Airbus Helicopters EC-145, Airbus Helicopters H-135 y Robinson R44.

El documento ambiental propone dos rutas de aproximación y dos rutas de despegue. La orientación de las pistas es la siguiente: ruta principal 111° 21' 27" y la ruta secundaria 290° 51' 27" (rumbo magnético).

El promotor del proyecto es el Ayuntamiento de Pozo Cañada y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Con fecha 10 de abril de 2018, 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
Subdirección General del Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	No
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	Sí
Dirección General de Infraestructura (DIGENIN). Ministerio de Defensa	Sí
Dirección General de Aviación Civil. Ministerio de Fomento	No
Confederación Hidrográfica del Júcar. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	Sí
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha	No
Subdelegación del Gobierno en Albacete	Sí
Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	SI
Viceconsejería de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	Sí
Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	Sí
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	No
Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Gobierno de Castilla-La Mancha.	Sí
Dirección General de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administración Públicas. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	No
Dirección General de Salud Pública y Consumo. Consejería de Sanidad. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	No
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Comunidades Castilla-La Mancha	No
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha. Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	Sí
Oficina de Cambio Climático de Castilla-La Mancha	No
Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha, S.A. (GICAMAN). Consejería de Fomento. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	No
Diputación Provincial de Albacete	No
Ayuntamiento de Pozo Cañada	Sí
Ayuntamiento de Albacete	No
Ayuntamiento de Chinchilla de Montearagón	No
SEO/BirdLife.	No
WWF España.	No
Ecologistas en Acción de Albacete.	No
Sociedad Albacetense de Ornitología	No

Con fecha 18 de junio de 2018, al no haber recibido respuesta de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Viceconsejería de Medio Ambiente, se reiteró consulta a la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

A continuación, se resume los principales contenidos ambientales de los informes remitidos:

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, a partir de la información disponible informa, en primer lugar, que no se ha estudiado ninguna variable relacionada con el cambio climático, si bien desde la perspectiva de la adaptación y debido a su escasa área e incidencia sobre el terreno, se considera poco relevante. Sin embargo, desde la perspectiva de la mitigación, considera que deben calcularse las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI's).

La Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente señala que no existen cauces próximos a los terrenos afectados por la actuación. La parcela objeto del proyecto no dispone de conexión con la red municipal de abastecimiento, por lo que el agua necesaria para el funcionamiento procederá de la recogida de pluviales. Requiere, por tanto, aportar datos sobre el volumen del consumo de agua previsto en m³, que esté basado en un estudio de necesidades en función del uso pretendido. Solicita, además, que se adopten dotaciones justificadas mediante consumos reales de actividades similares a la proyectada. Recuerda, además, que según el texto refundido de la Ley de Aguas debe emitir informe previo en materia de ordenación del territorio y urbanismo siempre que afecte a las aguas continentales o usos permitidos en dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía.

La Subdelegación de Gobierno en Albacete, a través de su Dependencia del Área de Agricultura, concluye que cumpliéndose las medidas preventivas y correctoras, que el promotor ha previsto, el proyecto no causará impactos ambientales significativos.

La Viceconsejería de Cultura de Castilla-La Mancha autoriza el proyecto sin perjuicio de que, en caso de aparecer restos durante la ejecución de las obras, debe actuarse conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el artículo 52 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha indica que las competencias relativas a la ordenación del territorio no se ven afectadas por el proyecto, por lo que se puede continuar con la tramitación del expediente. En materia de paisaje, en consonancia con el Convenio Europeo del Paisaje y la Estrategia Territorial Europea, realiza las siguientes recomendaciones: a la hora de efectuar acciones que transformen el territorio, y por ello el paisaje, se debe aunar la protección de los hitos históricos y naturales, así como sus valores ambientales, productivos, de calidad de vida y la identidad colectiva de la comunidad donde se ejecutan; igualmente recomienda evitar acciones que vulneren zonas periféricas de protección o corredores verdes.

La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, traslada informe del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete, en el cual informa que ambientalmente la parcela donde se ubicará el aeródromo:

- Está fuera de la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha y fuera de la Red Natura.
- Está dentro de la Zona de Dispersión del Águila Perdicera, Decreto 76/2016, de 3 de diciembre de 2016, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila Perdicera (*Aquila fasciata*) y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de esta especie en Castilla-La Mancha.
- No está afectada por bienes de dominio público forestal ni pecuario.

- No está afectada por bienes de dominio público hidráulico.
- La zona está dentro de la denominada «Malla C» (zonas de importancia) de las Zonas de Protección de la Avifauna, siendo de aplicación el Real Decreto 1432/2008 a las líneas eléctricas de alta tensión.
- Constan avistamientos de grandes rapaces como búho real, águila culebrera y águila real, debido a la abundancia en especies de presa y especies acuáticas en las inmediaciones;

Señala en su informe que las zonas de despegue y aproximación de vuelos interceptan la zona «línea imaginaria» entre las lagunas de Pétrola y Ontalafia, dos de los enclaves avifaunísticos más importantes de la región, donde existe una extrema abundancia y calidad de avifauna acuática, siendo previsibles los movimientos intrazonales entre ambas zonas húmedas.

Con todo ello, la Consejería señala que el principal impacto ambiental del proyecto vendrá derivado por las molestias a la avifauna en la fase de funcionamiento, dicho impacto se extiende más allá de la superficie ocupada por las instalaciones. Estas afecciones implicarían tanto colisiones como molestias directas por el ruido o tránsito de aeronaves. Por tanto, considera que la afección directa e indirecta es bastante probable, no quedando demostrada su inocuidad ambiental. Este organismo solicita que se realice un inventario avifaunístico más completo, ya que la información incluida en el documento ambiental es insuficiente para valorar el impacto de la infraestructura.

La Viceconsejería de Medio Ambiente remite informe extemporáneo, elaborado con los informes de alegaciones del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales y del Servicio de Medio Ambiente de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete, de fechas 24 de agosto de 2018 y de 13 de agosto de 2018 respectivamente.

Traslada lo informado por el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales, que ya se ha expuesto en los párrafos anteriores. Por otro lado, el Servicio de Medio Ambiente de la citada Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo de Albacete, tras repasar las características del proyecto, señala lo siguiente:

- La actuación no se localiza dentro de Zona sensible ni Espacio Natural protegido y, por consiguiente, queda fuera de la Red de Áreas Protegidas de Castilla-La Mancha.
- El LIC denominado ES4210010 Sierra de Abenuj, se encuentra al sur a una distancia aproximada de 17 km de la ubicación propuesta y el ES4210004 Lagunas Saladas de Pétrola y Salobrejo y Complejo Lagunar de Corral Rubio está situado a 16 km al este del campo de vuelo.

Se indica que los principales impactos en la fase de construcción son los derivados de la compactación y nivelación de tierras. En la fase de explotación los impactos más importantes son la interferencia con la fauna, la emisión de gases y la generación de ruido, sin embargo, dado que las rutas de aproximación y despegue no sobrevuelan el municipio de Pozo Cañadas, la afección al mismo será mínima.

Se considera el impacto total del proyecto como compatible siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras indicadas en el documento ambiental.

La Viceconsejería de Medio Ambiente elabora su propio informe incorporando el contenido de lo indicado tanto por el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales como por el Servicio de Medio Ambiente, de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en Albacete y, además señala lo siguiente:

Respecto a la afección a la vegetación, se informa que cualquier actuación que implique afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación, requerirá autorización previa de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en Albacete, en aplicación del artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha.

En relación a la afección sobre el suelo indica que, dado que la ubicación del proyecto es sobre una parcela degradada, en la que anteriormente existía una escombrera, no se

prevé afección sobre este recurso natural. A pesar de ello, los movimientos de tierras que se hagan sobre suelo natural, no afectado por ninguna escombrera, recuperarán la tierra vegetal superficial, para su acopio y mantenimiento, hasta que deba ser utilizada en las tareas de revegetación de taludes y el excedente se extenderá sobre la zona de escombrera.

Señala que el documento ambiental prevé la derivación de las aguas residuales, generadas en los hangares, hasta dos fosas sépticas, tras las cuales, el agua depurada será vertida al terreno a través de una zanja filtrante. En este sentido la Viceconsejería recuerda que se deberá obtener la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica para el vertido de aguas residuales y, en último término, la prohibición con carácter general del vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales, susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que cuente con la previa autorización administrativa (artículo 100 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se establece el texto refundido de la Ley de Aguas).

Indica que todos los residuos generados, durante la fase de construcción y funcionamiento de la actividad, se someterán a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. En cualquier caso, los citados residuos generados en ambas fases serán recogidos y tratados por un gestor autorizado.

En caso de cualquier incidencia, como derrame accidental de combustible o lubricante, se actuará de forma que se restaure el suelo afectado, extrayendo la parte de suelo contaminado, que deberá ser recogido y transportado o un gestor autorizado para su posterior tratamiento. A este respecto, se considera más adecuado la contratación de un gestor autorizado para toda la instalación, que la opción propuesta en el documento ambiental de que cada propietario se encargue de, en caso de producirse un vertido, absorberlo y gestionar el residuo generado con un gestor autorizado.

La Viceconsejería de Medio Ambiente señala asimismo que se tomarán medidas para reducir el impacto paisajístico del proyecto y que una vez finalizada la vida útil de la instalación se dismantelaran todas las instalaciones, gestionando adecuadamente los residuos y restituyendo el terreno a su estado original.

Concluye que el principal impacto ambiental de este proyecto podría ser la afección a la avifauna por lo que, de acuerdo con lo indicado por el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de Albacete, convendría hacer un estudio faunístico más completo por parte del promotor, con especial énfasis en el estudio de los movimientos zonales de las aves y en la utilización de la zona como zona de caza.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha concluye que siempre que se dé cumplimiento a las medidas protectoras, correctoras planteadas no se prevén efectos negativos significativos sobre los recursos hídricos. Todo ello, sin perjuicio de las competencias y observaciones del organismo de cuenca.

El Ayuntamiento de Pozo Cañada, promotor del proyecto, a través de su arquitecto municipal indica que considera adecuadas las medidas preventivas y correctoras del proyecto.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis realizado, con fecha 3 de agosto de 2018, se comunicó al promotor que, con carácter previo a la emisión del informe de impacto ambiental, se debía completar la documentación aportada con una serie de estudios adicionales. Los elementos solicitados fueron fundamentalmente los siguientes:

- Cálculo de las estimaciones de las emisiones de gases de efecto invernadero, y estudio de cálculo de la huella de carbono de la obra y fase de funcionamiento.
- Volumen del consumo de agua previsto en m³ basado en un estudio de necesidades.
- Inventario faunístico completo con especial énfasis en el estudio de movimientos zonales de las aves y en la utilización de la zona como zona de caza.

El promotor responde a esta solicitud, con fecha de entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental el 18 de octubre de 2018, enviando un documento ambiental,

denominado «modificado 1». Los resultados y conclusiones de la documentación aportada se integran en el apartado c) Características del potencial impacto de la presente resolución y los aspectos tratados en la documentación aportada son los siguientes:

- Se da contestación a las indicaciones incluidas en el primer informe de la Oficina Española del Cambio Climático. Para el cálculo de la huella de carbono se ha usado el estándar GHG Protocol y se ha utilizado la base de datos HuecoCO₂.

- Respecto a lo solicitado por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar, se informa que se proyecta la instalación de un depósito enterrado de 15.000 litros (15 m³), que servirá para abastecer las instalaciones del hangar de mantenimiento y un depósito de 10.000 litros (10 m³) que servirá para abastecer los 15 hangares de aviación deportiva.

El documento modificado realiza un estudio de la demanda prevista por los hangares, estimándose un consumo anual de 208.000 litros anuales, en el hangar de mantenimiento y de 117.000 litros anuales en los hangares de menor tamaño, lo que supone un total de 325 m³ año.

Por otro lado, realiza un estudio de la precipitación acumulada por años para la zona de estudio y lo compara con la capacidad de los depósitos proyectados y concluye que la instalación proyectada de recogida de aguas pluviales es suficiente para las necesidades de agua previstas.

- En respuesta a la solicitud de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales, sobre la conveniencia de realizar un inventario faunístico más completo, el documento modificado 1 incorpora un Anejo con un inventario avifaunístico en el que se ha analizado la abundancia de especies de fauna y la afección del proyecto sobre las poblaciones de aves y sobre el normal funcionamiento del aeródromo.

En dicho estudio se indica que se ha procedido a una recopilación bibliográfica que incluye estudios sobre la avifauna de la provincia de Albacete, el Inventario Nacional de Biodiversidad, la Carta de áreas prioritarias a evitar en vuelos particulares por concentraciones de aves acuáticas, buitres y cigüeñas realizado por Aipespaña, y estudios de recopilación de datos de avifauna procedentes de otros estudios de impacto ambiental de proyectos cercanos a la zona de estudio, en especial parques eólicos. Además, se consultó bibliografía relativa a la compatibilidad de poblaciones aves y aeropuertos.

Por otro lado, el promotor detalla los recorridos de avistamientos realizados durante el año 2017 y el 2018, los cuales consistieron en un muestreo mediante itinerarios a vehículo de 7.63 km anotando las especies de fauna a través de los caminos que rodean la parcela donde se ha proyectado el aeródromo. Los itinerarios se realizaron en dos ocasiones (el 22 de julio y el 15 de agosto) en 2017, a primera hora de la mañana (7:00), mediante vehículo a motor a una velocidad de 15 km/h, y el 23 de agosto de 2018, a través del itinerario trazado en 2017 recorriendo las zonas entorno al aterrizaje y despegue.

Esta Subdirección General de Evaluación Ambiental, el 2 de noviembre de 2018, remite copia del documento ambiental «modificado 1», a los diferentes organismos que habían solicitado aclaraciones y medidas, los cuales responden lo siguiente:

La Oficina Española del Cambio Climático, considera que se han calculado las emisiones de gases de efecto invernadero, siendo estos correctos. Reseñan que la obra a realizar no es muy grande en comparación con la superficie afectada considerándose como aspecto más positivo el uso del mismo para la extinción de incendios.

La Confederación Hidrográfica del Júcar realiza las siguientes recomendaciones, que deberán ser tenidas en cuenta durante la fase constructiva y de funcionamiento:

- La prohibición con carácter general de vertidos directos o indirectos de aguas y de productos residuales, así como de aguas pluviales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico salvo que se cuente con autorización administrativa.

- La instalación de la fosa séptica para las aguas residuales requiere, previo al inicio de la actividad, el pronunciamiento por parte del Área de Calidad de las Aguas de la Confederación.

• En referencia al empleo de aguas pluviales con destino a riego se informa que, de acuerdo con el artículo 54.1 del Texto refundido de la Ley de Aguas, se podrá hacer uso de estas dentro de los linderos de la parcela. No obstante, tal y como establecen los artículos 84 y 85 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se exigirá la previa inscripción en el registro de aguas de la Confederación.

Finalmente informa favorablemente sin perjuicio de las determinaciones que, como consecuencia de estudios más detallados o nueva documentación, se puedan establecer en las autorizaciones, que en su caso se deban obtener de este organismo.

La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, informa que las medidas complementarias propuestas y el plan de vigilancia ambiental contemplado pueden minimizar la afección a la avifauna.

La citada Dirección General señala que las zonas de despegue y aproximación de vuelos interceptan la zona «línea imaginaria» entre las lagunas de Pétrola y Ontalafia, dos de los enclaves avifaunísticos más importantes de la región, por lo que se deberán adoptar las medidas oportunas para evitar los vuelos nocturnos y crepusculares. Asimismo, impone la aportación anual de un informe de seguimiento con las incidencias acaecidas, así como la comunicación inmediata a esta Dirección Provincial si se observa algún incidente de colisión sobre una especie protegida en los catálogos nacionales y/o regionales de especies amenazadas.

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 instalación de un aeródromo de uso restringido especializado, que contará con una pista de aterrizaje y de despegue de 350 metros de largo y 10 metros de ancho, dos calles de rodaje y una franja de pista de 400 metros de largo y 30 m de ancho. El aeródromo contará con las siguientes instalaciones:

– Se proyecta la construcción de un hangar grande de mantenimiento (con unas medidas de 80 × 40 metros y 10 de altura) y 15 hangares de aviación deportiva (con unas medidas de 10 × 10 y 6 metros de altura),

– Un aparcamiento y accesos.

– Un club social.

– Un depósito combustible con capacidad para 20.000 litros, con cubeto de retención de dimensiones suficientes para acoger todo el combustible del depósito en caso de fuga.

– Dos depósitos de recuperación de pluviales para el aeroclub y para el mantenimiento.

La parcela no dispone de punto de suministro de agua potable desde la red de abastecimiento de agua municipal. Por ello, se prevé la reutilización de aguas pluviales provenientes de las cubiertas de los hangares. Para el hangar grande se prevé la instalación de un depósito enterrado de 15.000 l y para los hangares pequeños un depósito de 10.000 l. Cada depósito dispondrá de un equipo de potabilización, que garantice la calidad del agua servida para consumo humano, según lo establecido por el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero.

– Dado que la parcela no dispone de suministro eléctrico, se propone la instalación de paneles fotovoltaicos. Para ello se dispondrá de dos instalaciones individuales fotovoltaicas, una para el hangar grande y otra para los pequeños. En ambos casos, la instalación estará compuesta por paneles fotovoltaicos situados en la cubierta de los hangares, módulo inversor, baterías eléctricas y líneas eléctricas hasta cada cuadro general de baja tensión (CGBT).

También se prevé realizar una acometida eléctrica desde la red aérea de distribución eléctrica más cercana al punto de consumo, con el fin de minimizar la longitud de la línea.

A falta de confirmación de las condiciones técnico económicas del suministro eléctrico por parte de la compañía de distribución eléctrica, se prevé la instalación de una línea aérea de baja tensión y transformador aéreo desde el punto de entronque, a confirmar de la línea de distribución de alta tensión, hasta el límite de la parcela. En este punto se dispondrá de un cuadro general de mando y protección (CGPM) desde el que partirá una derivación individual enterrada hasta el hangar grande. La potencia prevista para el hangar grande es de 28 kW.

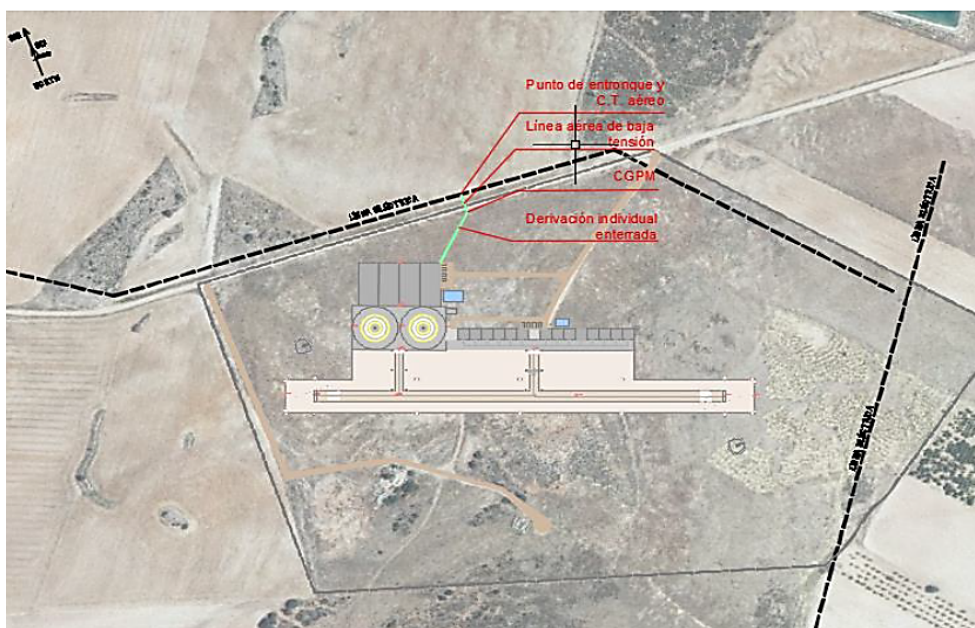


Figura 1. Acometida eléctrica

– Las redes de saneamiento municipales se encuentran alejadas de la parcela objeto de proyecto, por lo que las aguas fecales producidas en los hangares se conducirán hasta dos fosas sépticas. Las zanjas filtrantes estarán compuestas por tuberías de drenaje colocadas sobre lecho de arena y cubiertas de grava. Las aguas residuales previstas son asimilables a domésticas.

- Ayudas visuales a la navegación.
- Como medidas de prevención de incendios, se contará con extintores, situados estratégicamente dentro de los hangares y un equipo de salvamento.

La superficie total de las parcelas es de 190.690 m² y la superficie total ocupada es de 23.435 m².

El documento ambiental menciona que la zona donde se ubica la actuación no presenta riesgo de inundación y además se localiza fuera de zona de policía.

Datos del emplazamiento del aeródromo:

- Coordenadas (WGS 84) ARP: 38° 47' 52,45" 'N, 1° 45' 38,55" W.
- Orientación de la pista: 111° 21' 27" (MAG); 290° 51' 27" (MAG).
- Elevación del Punto Referencia Aeródromo (ARP): 875,1 m.
- Tipo de operación: Visual (VFR).

El promotor informa que el uso del aeródromo como club de aviación ultraligera será mayoritario en fines de semana y festivos. Con lo que se puede aproximar a un uso de 3 días a la semana durante las 52 semanas del año. El máximo de operaciones diarias para esta actividad se estima en 10 despegues y 10 aterrizajes, con lo que se obtendría un número de operaciones anuales máximo de 1.560 despegues y 1.560 aterrizajes.

Su uso como base de mantenimiento será mayoritario entre semana, con lo que se puede aproximar a 5 días a la semana durante las 52 semanas del año. El máximo de operaciones diarias por esta actividad se estima en 3 despegues y 3 aterrizajes, con lo que se obtendría un número de operaciones anuales máximo de 780 despegues y 780 aterrizajes.

Por ello, el número de operaciones previsto, como máximo, será de 2.340 despegues y 2.340 aterrizajes anuales.

Las trayectorias de despegue y aterrizaje serán las siguientes:

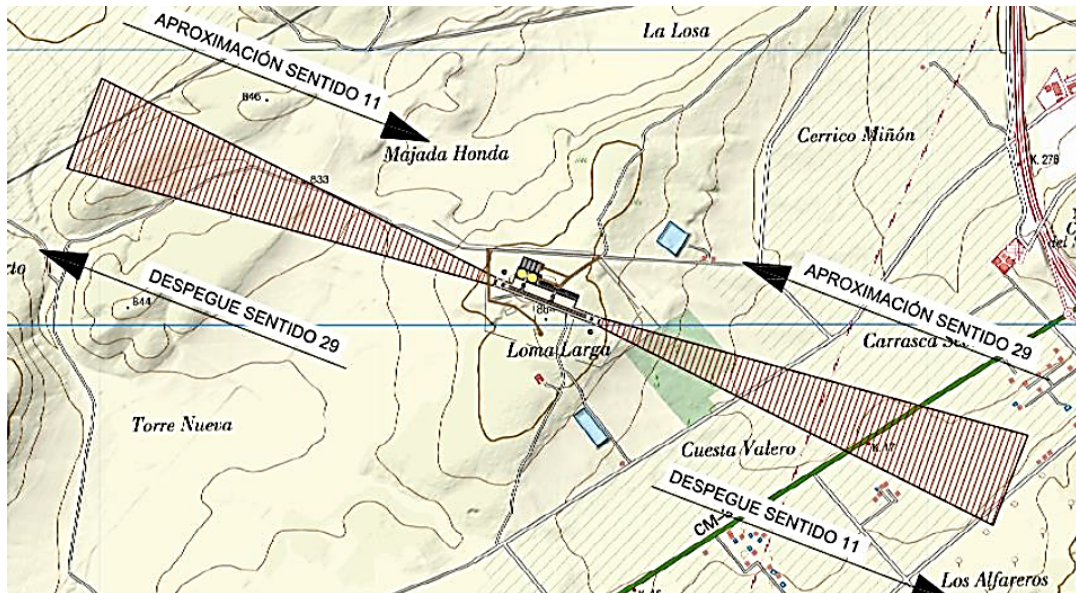


Figura 2. Rutas de aproximación y ascenso en el despegue

El documento ambiental indica que el diseño de las pistas se ha ajustado lo máximo posible a la rasante del terreno, limitándose los movimientos de tierra a realizar, y buscando siempre compensar el desmonte con el terraplén. El relleno de los terraplenes se realizará con tierras propias, que si es necesario se tratarán *in situ*.

Para la explanación y nivelación de los terrenos se realizan desmontes y terraplenes, dichas operaciones se han calculado para que las excavaciones y rellenos estén compensados y no haya que aportar material, ni tampoco usar préstamos (el volumen de desmonte será de 19.000 m³ y el volumen del terraplén será de 7.000 m³).

La parcela en la que se ubicará el aeródromo cuenta con un vallado existente perimetral.

El promotor describe 3 alternativas, además de la alternativa cero o de no actuación. Estas alternativas se centran en la situación o trazado de la pista dentro de la parcela designada al aeródromo. Las alternativas de pista varían ligeramente en la trayectoria de despegue y aterrizaje de las aeronaves. No hay alternativas a la ubicación del aeródromo, en este caso, el promotor justifica la elección de la parcela designada, porque está situada de manera que las trayectorias de aproximación y despegue se desarrollan por terrenos no habitados ni de especial protección ambiental.

b) Ubicación del proyecto:

La actuación se localiza en el término municipal de Pozo Cañada, provincia de Albacete, ocupando la parcela 506 del polígono 121.

No existe ningún arroyo próximo a la parcela y la masa de agua subterránea, que hay en la zona de estudio, ES081GW383-Mancha Oriental, pertenece al acuífero 8.29. Además, se observa la presencia de dos balsas de riego a 500 metros de las zonas de aterrizaje y despegue.

Según se indica en el documento ambiental la serie de vegetación potencial que corresponde al territorio de estudio es la serie «mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de *Quercus rotundifolia* o encina (*Bupleuro rigidi-Querceto rotundifoliae sigmetum*)».

La vegetación actual del área de estudio está compuesta por un estrato herbáceo con matorral colonizador donde destaca: *Helichrisum stoechas*, *Thymus vulgaris*, *Stipa tenacissima*, *Retama sphaerocarpa*, también se encuentran de forma dispersa algunas matas de poco porte de quercíneas *Quercus ilex sub. rotundifolia* y *Quercus coccifera*. Destaca la gran abundancia de cardos colonizadores de terrenos baldíos como *Onopordom acanthium*, *Eryngium campestre*, *Centaurea ornata*, *Centaurea aspera*, *Carthamus lanatus*, *Silybium marianum*, etc.

En los trabajos de campos realizados no se ha detectado la presencia de poblaciones, ni de individuos de especies de flora incluidas en el catálogo regional de especies amenazadas.

Respecto a la fauna, el promotor informa que en el ámbito de estudio, de acuerdo con el Inventario Nacional de Biodiversidad y de los trabajos de campo realizados, se han avistado las siguientes especies catalogadas como de interés especial: alcaraván (*Burhinus oedicephalus*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), busardo ratonero (*Buteo buteo*), triguero (*Emberiza calandra*), alcaudón real (*Lanius meridionalis*), collalba rubia (*Oenanthe hispanica*), mochuelo (*Athene noctua*) de interés especial, etc. Además también se ha detectado la presencia de la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*) y de perdiz roja (*Alectoris rufa*).

Se ha localizado una garza real (*Ardea cinerea*) en una balsa de riego muy cerca de la zona de aterrizaje y despegue, pero no se han detectado aves esteparias (avutarda o sisón) ni poblaciones de anátidas, tampoco es zona de paso habitual de especies migratorias.

El promotor además indica que se han realizado avistamientos de águila culebrera y águila imperial ibérica, entre otras rapaces, en sus recorridos de campo en los alrededores de la parcela de actuación. Informa asimismo que, según el vigente Decreto 76/2016, que aprueba el Plan de Recuperación del Águila Perdicera (*Aquila fasciata*) donde se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de esta especie en Castilla-La Mancha, Pozo Cañada no se encuentra dentro de ningún área crítica ni área de dispersión del águila Perdicera. Sin embargo, en el borrador del plan de conservación de esta especie (en tramitación), la zona de estudio se ha propuesto como área de dispersión de la especie.

En cuanto a mamíferos catalogados de interés especial cabe resaltar: comadreja (*Mustela nivalis*), gineta (*Genetta genetta*), y garduña (*Martes foina*). En las zonas de más pendiente y pedregosas aparecen manchas de monte bajo donde se desarrolla una gran población de conejo de monte (*Oryctolagus cuniculus*).

Por otro lado, hay que destacar que las zonas de despegue y aproximación de vuelos interceptan la zona de línea imaginaria entre las lagunas de Pétrola y Ontalafia a 8,2 km al sur de la parcela, dos de los enclaves avifaunísticos más importantes de la región.

Las rutas de aproximación y despegue no coinciden con ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 ni en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Castilla-La Mancha, así como tampoco con ningún tipo de hábitat de interés comunitario. Los espacios de Red Natura 2000 más cercanos son: Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Área Esteparia del Este de Albacete» (ES0000153) que se encuentra a 15 km al este, al igual que la Zona Especial de Conservación (ZEC) «Lagunas Saladas de Pétrola y Salobrejo» y «Complejo Lagunar de Corral Rubio» (ES4210004), mientras que la ZEC «Sierra de Abenuj» (ES4210010) se encuentra a 14 km al sur. Además, a 5 km al sur del aeródromo se encuentra el Área Importante para las aves IBA nº 476, «Laguna de Ontalafia».

El paisaje en el que se integra el proyecto consiste en una llanura con suaves elevaciones configurada por grandes parcelas agrícolas, cultivadas básicamente con cereales de secano y regadío, e intercalándose teselas de pequeñas serrezuelas cubiertas de monte bajo allí donde la agricultura es impracticable, debido al relieve y a la pedregosidad.

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 sobre el medio ambiente. De la valoración cualitativa de los posibles impactos analizados, los de mayor importancia, en fase de construcción, son los de compactación y nivelación de tierras, y en la fase de explotación los impactos más importantes son: la interferencia con la fauna, la emisión de gases y la generación de ruido. Destaca por otro lado, el impacto positivo que supone la construcción del aeródromo para que pueda ser destinado a la extinción de incendios forestales y emergencias sanitarias.

Suelos.

En relación a los impactos sobre el suelo, el documento ambiental señala que la afección principal corresponde al movimiento de tierras necesario para la nivelación de la explanada de pista y la plataforma de estacionamiento. La superficie total de la parcela es de 190.690 m². Las zonas de pistas, hangares, pistas de rodaje, etc. ocupan una superficie total de 23.435 m², un 12,3% de la parcela. El valor ambiental de los recursos geológicos existentes no se considera relevante en el documento ambiental, puesto que el aeródromo se va a construir sobre una parcela que ha sido una antigua escombrera por lo que las capas superiores que se removerán no son terreno natural.

Como medidas correctoras y protectoras el promotor propone las siguientes medidas:

- Se procederá, previamente al comienzo de las obras y sus correspondientes movimientos de tierras, al jalonamiento del perímetro de la zona afectada por la obra. Se efectuará una analítica del contenido de materia orgánica y de la profundidad de la capa de tierra vegetal para cada una de las unidades edáficas existentes. El suelo fértil se retirará cuando el contenido de humedad del mismo sea inferior al 75%, se depositará sobre terrenos llanos (pendiente menor del 3%) protegidos del viento y de la erosión hídrica.

- Se formarán caballones por tongadas de 50 cm sin compactar con una altura máxima de 2 m, para evitar la excesiva compactación de la tierra vegetal en las capas inferiores, tendrán sección trapezoidal con taludes de 45°, base de unos 6 m coronación de unos 2 m. Se dejarán pasillos de unos 3,5 m entre ellos.

En este sentido, la Viceconsejería de Medio Ambiente señala que los movimientos de tierras que se hagan sobre suelo natural, no afectado por ninguna escombrera, recuperarán la tierra vegetal superficial, para su acopio y mantenimiento, hasta que deba ser utilizada en las tareas de revegetación de taludes y el excedente se extenderá sobre la zona de escombrera.

Medio hídrico.

El documento ambiental señala que no existe ningún arroyo ni otra formación hidrológica de interés, que pueda verse afectada por las obras del aeródromo, por lo que no se va a afectar a las aguas por contaminación.

En la fase de construcción, se seguirán las normas englobadas en la denominada gestión ambiental de la obra, con el fin de garantizar la no contaminación de las aguas. En fase de explotación del aeródromo, el único impacto posible es la aparición de aguas hidrocarburadas procedentes de las zonas de abastecimiento de combustible, bien sea en el cubeto o en la plataforma. En caso de fuga o rotura de este depósito, el hidrocarburo se quedaría contenido dentro del cubeto de retención que tiene un volumen igual al del depósito. En plataforma se vigilará los posibles vertidos y se retirarán tratándolos de manera adecuada para no mezclarlos con otros residuos o que se filtren en el terreno.

El promotor señala que se ha proyectado un drenaje longitudinal compuesto por cunetas en tierra, que conducirán las aguas de escorrentía disminuyendo la tasa de infiltración, además de evitar la acumulación de agua en los márgenes.

En relación al consumo de agua, el promotor realiza un estudio de la demanda prevista por los hangares, estimándose un consumo anual de 208.000 litros anuales en el hangar de mantenimiento y de 117.000 litros anuales en los hangares de menor tamaño, lo que supone un total de 325 m³ año. Por otro lado, realiza un estudio de la precipitación acumulada por años para la zona de estudio, lo compara con la capacidad de los depósitos proyectados y concluye que la instalación proyectada de recogida de aguas pluviales es suficiente para las necesidades de agua previstas.

En la documentación ambiental se pone de manifiesto que las aguas residuales que se generen en las instalaciones serán almacenadas en una fosa séptica en la que se llevará a cabo un tratamiento primario de las mismas.

En este sentido, la Confederación Hidrográfica del Júcar, con respecto a las aguas residuales que se vayan a generar, informa que queda prohibido, con carácter general, el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales, así como de aguas pluviales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con autorización administrativa.

Además, indica que la fosa séptica para las aguas residuales requiere, previamente al inicio de la actividad, el pronunciamiento al respecto en el correspondiente expediente por parte del Área de Calidad de las Aguas de la citada Confederación Hidrográfica.

Vegetación.

El promotor informa que el impacto sobre la vegetación se reducirá a la zona de actuación, que es donde se deberán retirar los matorrales y la vegetación a fin de acondicionar una explanada para emplazar la pista y la plataforma.

En el área del proyecto no se ha detectado la presencia de poblaciones ni de individuos de especies de flora incluidas en el catálogo regional de especies amenazadas. En un principio no será necesario retirar árboles, a fin de acondicionar la explanada para emplazar la pista o en sus cercanías por considerarse obstáculos, y el impacto sobre la vegetación viene causado por la retirada de 23.435 m² tierra vegetal (matorral y cardos colonizadores).

El documento ambiental propone, entre otras, las siguientes medidas correctoras para proteger la vegetación:

- Jalonamiento del perímetro de la zona afectada por la obra, impidiéndose los movimientos de maquinaria fuera de dicha zona.
- Urbanización y ajardinamiento con especies autóctonas de la zona de la edificación y de la plataforma de estacionamiento, a fin de mitigar el impacto visual de las instalaciones.
- Los taludes se ejecutarán, siempre que sea posible, con una pendiente mínima de 2H1V para favorecer su revegetación, realizándose con suelo recuperado y almacenado de la propia obra.
- La plantación y protección de los taludes de desmontes y de terraplenes, se realizará lo más rápidamente posible después de su ejecución, evitando la erosión de los mismos.
- Adecuada realización de las labores de retirada, acopio, mantenimiento y reposición de la tierra vegetal.

La Viceconsejería de Medio Ambiente informa que cualquier actuación que implique afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación, requerirá autorización previa de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en Albacete, en aplicación del artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha.

Fauna.

El impacto sobre la avifauna se podría producir durante las operaciones de aproximación y despegue, en la fase de funcionamiento, que son etapas del vuelo en las cuales la aeronave sobrevuela el terreno a una menor altura, pudiendo tener una mayor afectación sobre la avifauna.

Sin embargo, el promotor señala que el aeródromo se encuentra alejado de LIC y ZEPA y otras zonas de especial protección de fauna y avifauna. Además el promotor informa que la zona no queda reflejada en el documento oficial de información aeronáutica de «Vuelos migratorios de aves y zonas con fauna sensible» de Enaire, y que se encuentra alejada de las rutas de migración.

El documento ambiental y la documentación adicional aportada por el promotor indican lo siguiente:

– En las proximidades de la zona de estudio habitan grandes rapaces, debido a la abundancia en especies presa (conejo), siendo este hábitat un área degradada para estas aves debido a la presencia de parques eólicos y a la densidad de líneas eléctricas. Se ha detectado, en el itinerario realizado en el 2018, la presencia de águila imperial ibérica, en el entorno donde está proyectado el aeródromo. Además considera que la presencia e incluso la cría de esta especie es posible en lugares cercanos a este tipo de infraestructuras, basándose en estudios que adjunta al documento complementario.

– Respecto a la posible presencia del águila culebrera en las inmediaciones de las zonas de aterrizaje y despegue, el promotor indica que, debido a la época del año en que se realizó el estudio, no puede concluirse si es un ejemplar residente o en migración.

– Se localiza la presencia de una garza real en una balsa de riego muy cerca de las zonas de aterrizaje y despegue. Además, indica que no se han detectado poblaciones de aves esteparias como avutarda o sisón, únicamente la presencia continuada de dos alcaravanes (*Burhinus oedicephalus*) en los alrededores del aeródromo durante los itinerarios de 2017.

– Señala que, según la «Carta de áreas prioritarias a evitar en vuelos particulares», la zona de estudio no está señalada como área prioritaria a evitar. Igualmente incide en que la ausencia de citas de aves acuáticas, tanto en los itinerarios como en los estudios de fauna de los parques eólicos de la zona, puede ser indicativo de que sus movimientos entre lagunas son fundamentalmente nocturnos.

– Tal y como se ha indicado anteriormente, se han realizado avistamientos de águila culebrera y águila imperial ibérica, entre otras aves, en sus recorridos de campo en los alrededores de la parcela de actuación. En el caso concreto del águila perdicera, Pozo Cañada no se encuentra dentro de ningún área crítica ni área de dispersión de dicha ave, según el vigente Decreto 76/2016 de 13/12/2016, por el que se aprueba el Plan de Recuperación del Águila Perdicera (*Aquila fasciata*) y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de esta especie en Castilla-La Mancha, aunque sí lo está en el borrador (en tramitación) del plan de conservación de la especie.

– Por otro lado, el documento ambiental indica que Pozo Cañada es un municipio que se incluye en la Resolución de 3 de marzo de 2017, de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales, por la que se declara como comarca de emergencia cinegética temporal por daños de conejo de monte. Para reducir la posibilidad de que se acerquen al área del proyecto más rapaces, el promotor informa, que se va a controlar la población de conejos, tanto por necesidades estructurales del proyecto y de seguridad aeronáutica como para evitar que la zona será atractiva para las aves.

El promotor concluye que el aeródromo no va a suponer un impacto negativo de grandes proporciones sobre la avifauna de la zona, no obstante, propone una serie de medidas preventivas y correctoras:

- Se propone como medida correctora el control por el piloto de la existencia de aves en los sectores de aproximación y despegue, tanto desde el aire como en tierra antes de cada despegue o aterrizaje. Al ser el vuelo visual (VFR), el piloto podrá detectar la aparición de aves. Ante la existencia de aves en las trayectorias de aproximación y despegue se aborta la operación.

- Es responsabilidad de los pilotos revisar tanto la pista, como los alrededores y el espacio aéreo minutos antes de un despegue y durante un aterrizaje. Haciendo especial hincapié en la existencia de aves. Se avisará al resto de pilotos por radio.

- Seguir las recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para prevenir los impactos con aves: Antes del despegue o aterrizaje, revisar la documentación disponible sobre la presencia de aves permanentes o estacionales; tener siempre presente el procedimiento de emergencia a seguir ante un impacto de ave; en la aproximación, disminuir la velocidad incluso a la mitad. Esto permitirá a las aves cambiar de rumbo ante un posible impacto, ya que, normalmente, hasta 80-90 nudos, las aves pueden cambiar de trayectoria al advertir la presencia de la aeronave; ante el avistamiento de un ave, intentar ascender ya que ellas al encontrarse con un «ave» más grande suelen descender.

- Para reducir la posibilidad de que se acerquen al área del proyecto más rapaces, se ha de controlar la población de conejos que se ha detectado. Este control, beneficiará además de manera indirecta a los terrenos de cultivo colindantes y evitará que los conejos afecten en la construcción del aeródromo.

- Informar a los pilotos usuarios sobre las zonas en las que se evitará el sobrevuelo.
- Diseñar un circuito de espera para el aterrizaje que tenga en cuenta las zonas en las que se hayan avistado aves para evitarlas.

- Minimizar la posibilidad de impacto con ave migratoria diurna, planeando en la medida de lo posible los vuelos fuera de las horas centrales del día.

- Mantener el aeródromo libre de residuos que puedan atraer a las aves.

En relación a la posible afección del proyecto sobre la fauna, la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de Castilla-La Mancha señala que las zonas de despegue y aproximación de vuelos interceptan la zona «línea imaginaria» entre las lagunas de Pétrola y Ontalafia, dos de los enclaves avifaunísticos más importantes de la región, donde existe una extrema abundancia y calidad de avifauna acuática, por lo que deberán adoptarse las medidas oportunas en la realización de los vuelos, evitando los vuelos nocturnos o crepusculares. En este sentido cabe señalar que, en el documento ambiental, se informa que el horario de explotación del aeródromo es de orto a ocaso, es decir, que se operará en vuelo visual diurno. No obstante, se incluye una prescripción a este respecto en el apartado d) prescripciones del órgano ambiental.

La citada Dirección General, en su último informe, concluye que la afección de la avifauna puede minimizarse si se adoptan: las medidas contempladas en el documento ambiental, las medidas complementarias del documento modificado aportado por el promotor y con la implantación del plan de seguimiento ambiental. Además, solicita que se elabore anualmente un informe de seguimiento con las incidencias acaecidas, así como una comunicación inmediata a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete si se observase algún incidente de colisión sobre una especie protegida en los catálogos nacional y/o regional de especies amenazadas, condición que también se ha recogido en el citado apartado de prescripciones.

Residuos.

El promotor diferencia los residuos generados en la fase de construcción de aquellos generados en la fase de explotación. En el proyecto constructivo se definirán las zonas y condiciones de la separación de residuos durante la construcción y todos los residuos generados serán gestionados a través de agentes autorizados llevándose a vertederos autorizados.

Durante la fase de explotación se prevé que se generen los siguientes residuos:

- Residuos generados por los socios del aeroclub, asimilables a los de uso doméstico. Estos residuos se almacenarán para su posterior vertido en los puntos de recogida municipal en el municipio de Pozo Cañada.

- Mantenimiento de aeronaves. La empresa que se establezca en el hangar que se usará para el mantenimiento de helicópteros, contará con todos los permisos exigidos (productor, poseedor y/o gestor de residuos), debiendo estar los residuos generados almacenados conforme a la normativa vigente y gestionados por gestores autorizados. No se establecerá ninguna empresa hasta contar con todos los permisos en regla, por lo que no se generarán residuos hasta ese momento. Todos los residuos serán gestionados por

la empresa que explote las instalaciones, y según su plan de gestión de residuos, deberán ser llevados a sus correspondientes vertederos autorizados.

Según indica la Viceconsejería de Medio Ambiente, todos los residuos generados, durante la fase de construcción y funcionamiento de la actividad, se someterán a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. En cualquier caso, los citados residuos generados en ambas fases serán recogidos y tratados por un gestor autorizado.

Atmósfera.

Calidad del aire: Durante la fase de construcción se producirá un incremento de emisión de partículas en suspensión debido a las obras y a los movimientos de tierra. Asimismo se incrementará la contaminación atmosférica por los gases de combustión de la maquinaria pesada que realice las obras de construcción. Durante la fase de explotación se producirá un incremento de los niveles de inmisión procedente de los gases de escape de los motores de los aviones y de los motores de vehículos empleados por personal del aeródromo.

El promotor, para evitar niveles elevados de partículas en suspensión, durante la fase de obras, propone proceder al riego sistemático de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación.

El estudio aportado por el promotor, relativo a la Huella de Carbono, concluye lo siguiente: el total de la huella de carbono de las fases de construcción y evaluación es de $789.738,19 \pm 10\%$ kg CO₂ y para la fase de explotación es de $3.819.605,55 \pm 10\%$ kg CO₂ (al proyecto se le asigna un 10% de incertidumbre).

Los mayores productores de CO₂, según el estudio realizado, son los siguientes: el combustible de los helicópteros, el desplazamiento por carreteras de los usuarios del aeródromo y los materiales de la obra.

Para minimizar el impacto de los gases de efecto invernadero durante la fase de funcionamiento proponen las siguientes medidas para los ultraligeros y helicópteros:

- Planear rutas con antelación, utilizar las rutas más eficientes.
- Minimizar los rodajes en pista y esperas con los motores en marcha.
- Realizar un correcto mantenimiento de aeronave y motor.

La Oficina de Cambio Climático concluye en su informe que los datos aportados por el promotor, en relación a la Huella de Carbono, han sido cotejados y son correctos. Reseña asimismo que la obra a realizar no es muy grande, en comparación con la superficie afectada, considerándose como aspecto más positivo el uso del aeródromo para extinción de incendios.

Ruido: El documento ambiental recoge que el aeródromo se proyecta en zona rústica, las aproximaciones y ascensos proyectados no sobrevuelan viviendas en sus primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación, que son las fases de mayor ruido. Los núcleos urbanos más cercanos son: Pozo Cañada, ubicado a 2 km de la parcela; Pozo Bueno, a 2,1 km al este de la parcela; La Cueva, a 4,1 km al norte; Torremarín, a 3,9 km al oeste y, a 4,6 km al suroeste, Las Casas de Arriba.

El documento ambiental incluye un estudio acústico, en el que el promotor calcula la huella de ruido equivalente para periodo de día y tarde, mediante el programa Aviation Environmental Design Tool EDT 2b.

Debido a que la actividad que se está desarrollando se cataloga como nueva infraestructura aeroportuaria, siendo de aplicación lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, ya que no existe normativa autonómica ni municipal que regule la actividad en cuestión.

Como conclusión indica que, para las huellas de ruido equivalente correspondientes al periodo de día (Ld) y al periodo tarde (Le), el nivel de 60 dB(A) para suelo residencial afecta principalmente a las propias instalaciones del aeródromo y en menor medida a los terrenos contiguos, tanto en el periodo día como en el periodo tarde. La zona urbana no sufre afección alguna por los niveles sonoros emitidos.

Y además, el nivel límite máximo establecido en 85 dB para zonas de uso residencial, queda principalmente dentro de la parcela donde se ubica el aeródromo, quedando la población sin afección.

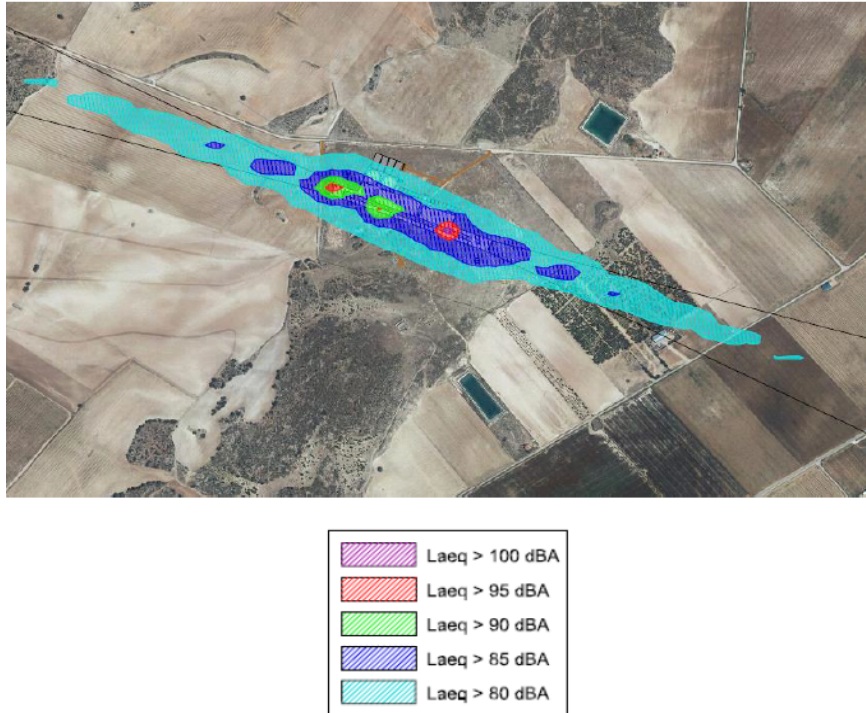


Figura 3 Huellas de ruido obtenidas para el ruido máximo (L_{Amax})

Patrimonio cultural.

El promotor indica que el proyecto no tiene afección alguna sobre los bienes arquitectónicos ni arqueológicos. Tampoco sobre el patrimonio cultural o etnográfico.

Finalmente, el documento ambiental contiene un plan de vigilancia ambiental, aplicable durante la fase de funcionamiento, con medidas que permitirán evaluar los impactos reales sobre el medio y las desviaciones respecto a lo previsto, así como la eficacia de las medidas correctoras propuesta. El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas serán responsabilidad del Excelentísimo Ayuntamiento de Pozo Cañada o la entidad que se designe para explotar las instalaciones, quien lo ejecutará con personal propio o mediante asistencia técnica.

Dicho Plan de vigilancia incluye el seguimiento del cumplimiento de los valores límite de emisión de ruido y el seguimiento sobre la posible afección hacia las aves (registro de colisiones ocurridas), así como el uso del espacio y los posibles cambios de comportamiento y evaluación de la población de aves local que puedan verse afectados. La finalidad del seguimiento, es mantenerse dentro de los límites legales vigentes y que no se produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como la realización de inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos.

d) Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación.

De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental, en tanto no contradigan lo establecido en la presente propuesta de resolución.

- Todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras, quedarán claramente integradas dentro del plan de obra, al igual que el resto de las actuaciones, e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

- Se realizará una adecuada impermeabilización de la solera del hangar o del lugar donde se prevea el almacenamiento de sustancias peligrosas, así como de las áreas donde se lleven a cabo los mantenimientos necesarios de las aeronaves.

- Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes que produzcan el vertido de aceite, combustible, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de los suelos y las aguas subterráneas.

- El proyecto constructivo incluirá un estudio de ubicación y selección de vertederos autorizados que serán utilizados para la obra.

- Para el mantenimiento de aeronaves se contará con todos los permisos exigidos (productor, poseedor y/o gestor de residuos), estando los residuos generados almacenados conforme a la normativa vigente y gestionados por gestores autorizados.

- Se valorará la posibilidad de realizar entregas periódicas de las aguas residuales a gestor autorizado o, de lo contrario, se deberá tener en cuenta que se considerará vertido a terreno y se deberá obtener la correspondiente autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica. Además, el promotor del proyecto, solicitará todas y cada una de las autorizaciones necesarias, con carácter previo al inicio de obras y durante la fase de funcionamiento a la Confederación Hidrográfica del Júcar relativas a: la instalación de la fosa séptica, el uso de aguas pluviales para riego, el vertido de pluviales al dominio público hidráulico, etc.

- Se desarrollará el procedimiento interno, propuesto por el promotor 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 vuelo. 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.

Cualquier tipo de incidencia, derivada de las operaciones de los aparatos, sobre una especie protegida que figure en los catálogos nacional y/o regional de especies amenazadas, será comunicada a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Albacete. Además, se deberá aportar anualmente un informe de seguimiento con las incidencias acaecidas.

- A fin de evitar la colisión con aves acuáticas, que realizan desplazamientos entre las lagunas de Pétrola y Ontalafia, se deberán adoptar las medidas oportunas en la realización de los vuelos, evitando los vuelos nocturnos o crepusculares.

- Se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del aeródromo, en el que se representen las épocas y los espacios que los usuarios deben evitar sobrevolar a fin de no ocasionar molestias a las aves.

- La línea aérea de baja tensión a instalar contará con medidas antielectrocución (utilización de aislamiento de tipo suspendido con utilización de elementos antiposada) y anticollisión (instalación de salvapájaros o señalizadores -espirales, tiras formando aspas u otros sistemas de probada eficacia-), según la normativa de protección de avifauna frente a tendidos eléctricos en Castilla-La Mancha (Decreto 5/1999, de 2 de febrero de 1999, de Castilla-La Mancha, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas en baja tensión y líneas aéreas en baja tensión con fines de protección de la avifauna).

- Se debe desarrollar un procedimiento para el control de la población de conejos, que previo al inicio de obra debe ser aprobado por la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.
- Una vez iniciada la actividad, se realizará un estudio acústico con mediciones reales para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Además, 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.
- Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, y el artículo 52 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.
- Se procederá a integrar paisajísticamente la infraestructura, restaurando las posibles áreas afectadas por las obras, y ocultando elementos discordantes; se utilizarán tipologías compuestas por especies autóctonas y especies vegetales que permitan un bajo rendimiento con tasas de regeneración elevadas.

En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertederos autorizados.

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 2ª 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 «Aeródromo de Pozo Cañada (Albacete)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) 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, 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 «Aeródromo de Pozo Cañada (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 (www.miteco.es), 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, 13 de marzo de 2019.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

Aeródromo de Pozo Cañada (Albacete)

