

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**20307** *Resolución de 15 de septiembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto de Modificación del aeródromo de Garray (Soria).*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha de 2 de septiembre de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Ampliación del aeródromo de Garray (Soria)» promovido por la Diputación Provincial de Soria y gestionado por Air Pull Aviation, SL, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Dicho proyecto se incluye dentro de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en el anexo II, grupo 7, que recoge los proyectos de infraestructuras, apartado d) Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I), así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos, que figuran en el anexo I o en el anexo II, que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de dicha ley.

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

El proyecto tiene por objeto la modificación del aeródromo (LEGY) de Garray (Soria) con la finalidad de aumentar la seguridad de las operaciones previstas. Este aeródromo es de carácter permanente, de titularidad privada, de uso restringido-especializado en aviación general y deportiva, escuelas de vuelo y mantenimiento en base de aviones de aviación general. Además, se añadirá como uso, el de estacionamiento y preservación de aeronaves tanto de aviación general como comercial.

La documentación presentada por el promotor señala que no se prevé el aumento de tráfico de aviación general respecto al actual, lo que equivale a unas 1800 operaciones al año de aviación general, de las que al menos 1000 operaciones se realizan con planeadores (aeronave sin motor), con una media diaria de 5 operaciones, aunque en eventos especiales puede aumentar el pico de actividad. Así mismo, indica que la modificación del aeródromo va a permitir que tengan lugar operaciones de aviación comercial, para estacionamiento y preservación, que como máximo van a representar entre 5 y 20 operaciones al año, con aeronaves de modelos diversos, B737 y/o A320 o de medidas menos restrictivas.

El proyecto se localiza en el término municipal de Garray (Soria), a una distancia aproximada de 2 km del núcleo de población de Garray y a 4 km de Soria capital. El emplazamiento previsto para las modificaciones es el propio aeródromo existente, llevándose a cabo la ampliación de la pista principal hasta llegar a una longitud de 2.095 m y 45 m de ancho, donde se construirá nueva plataforma y firme.

El documento ambiental considera la «alternativa 0» o de no ampliación del aeródromo de Garray, lo que limitaría la capacidad actual tanto de pistas como de plataformas, así como dos alternativas más, la alternativa 1, consistente en la ampliación de la pista principal por ambas cabeceras y con unas dimensiones por encima de los 2.600 m × 45 metros de anchura, y la alternativa 2, que limita la ampliación de la pista principal a una longitud total de 2.095 m y que también amplía la anchura a 45 m. Según

el análisis recogido en el documento ambiental, se selecciona la alternativa 2, por ser la alternativa que presenta menores afecciones a terceros. Todas las alternativas presentan una afección similar sobre los aspectos ambientales y la repercusión económica del propio aeródromo y del entorno es más favorable en el escenario de las alternativas 1 y 2, que en la alternativa de no ampliación.

Con fecha 4 de noviembre de 2022, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
AGENCIA DE PROTECCIÓN CIVIL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
AMIGOS DE LA TIERRA.	NO
ASOCIACIÓN SORIANA PARA LA DEFENSA Y ESTUDIO DE LA NATURALEZA.	SÍ
AYUNTAMIENTO DE ALMARZA.	NO
AYUNTAMIENTO DE FUENTECANTOS.	NO
AYUNTAMIENTO DE GARRAY.	NO
AYUNTAMIENTO DE SORIA.	NO
AYUNTAMIENTO DE VELILLA DE LA SIERRA.	NO
CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL DUERO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	SÍ
D.G DE VIVIENDA, ARQUITECTURA, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
D.G. DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. S.G. DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	NO
D.G. DE DESARROLLO RURAL Y POLÍTICA FORESTAL. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y DESARROLLO RURAL. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA Y TURISMO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. DE PATRIMONIO NATURAL Y POLÍTICA FORESTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
D.G. INFRAESTRUCTURAS Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN CASTILLA Y LEÓN.	SÍ
DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SORIA.	NO
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
FEDERACIÓN ECOLOGISTA CASTILLA Y LEÓN.	NO
FUNDACIÓN DE PATRIMONIO NATURAL DE CASTILLA Y LEÓN.	NO
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO.	SÍ
SEO/BIRDLIFE.	NO
SERVICIO TERRITORIAL DE MEDIO AMBIENTE DE SORIA.	SÍ
WWF/ADENA.	NO

Con fecha 14 de marzo de 2023, se requiere al promotor que aclare las dudas y carencias señaladas por diferentes organismos durante el trámite de consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, así como algunas detectadas por el órgano ambiental. Tras una primera respuesta parcial, la respuesta completa se recibe el 10 de mayo de 2023, cuyo contenido ha sido integrado en la presente resolución.

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 1.ª del capítulo II, del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Este procedimiento no comprende el análisis de la evaluación de la seguridad y salud en el trabajo, de la seguridad aeronáutica, de la planificación urbanística y la ordenación territorial, ni de otros ámbitos, que poseen normativa reguladora propia e instrumentos específicos.

a) Características del proyecto.

El objeto del proyecto de actuación es la modificación del aeródromo de Garray, Soria (LEGY), con la finalidad de permitir operaciones con aeronaves de mayor tamaño y aumentar su seguridad. Esta modificación incluye la ampliación de la pista principal en ambas cabeceras, que pasará de una longitud de 1.380 m a 2.095 m, y de una anchura de 23 m a 45 m hacia el norte, a excepción de las zonas de giro en ambas cabeceras que tendrán una anchura total de 92,40 m. En los laterales de la pista, hasta una anchura de 75 metros desde el eje y a cada lado, se continuará la explanación con una pendiente del 1,5 %.

Además, se van a llevar a cabo pavimentaciones de hormigón en un total de 8.575 m<sup>2</sup> para la construcción de una nueva calle de rodaje para la pista principal, una nueva plataforma para la ubicación de dos depósitos de combustible aéreos de 15.000 y 20.000 litros, respectivamente y una nueva plataforma para estacionamiento de aviación general.

En el documento anexo al documento ambiental denominado «Incidencias ambientales de la modificación del proyecto aeródromo provincial de Soria-Garray (LEGY)» y en parte de la cartografía adjunta, se representa una ampliación de la pista secundaria no tenida en cuenta en el resto de los documentos y que por tanto no ha sido evaluada en el presente informe de impacto ambiental. Esta incoherencia ha sido aclarada por el promotor en su respuesta al requerimiento en la que afirma que en la pista 02/20 no se acometerá ninguna ampliación y quedará como está en la actualidad.

El uso actual de la instalación es aeródromo restringido-especializado en aviación general, escuelas de vuelo y mantenimiento en base de aviones de aviación general. El uso proyectado de la instalación será el mismo que hasta la fecha con operaciones visuales de horario diurno, al que se añade el de estacionamiento y preservación de aeronaves tanto de aviación general como comercial.

No se prevé el aumento de tráfico de aviación general respecto al actual (entre 1600 y 1800 operaciones al año, con un máximo de 4,9 al día en la pista principal, y según las operaciones contra incendios en la pista secundaria). En cuanto a la nueva actividad, las aeronaves de aviación comercial que vayan a operar en el aeródromo para estacionamiento y preservación, como máximo representarían entre 5 y 20 operaciones al año (0,05 operaciones/día como máximo) y se llevarán a cabo con aeronaves de modelos tipo B737 y/o A320, o de medidas menos restrictivas, que operarían sin pasajeros ni carga de pago, y únicamente con el combustible necesario, en pesos mínimos de operación.

Para la ejecución de las obras será necesario el desmontaje del cerramiento de simple torsión previo y otros elementos (helipuerto, piscina de combustible, soleras y calle pavimentada existente) y el desvío de caminos existentes. Se ejecutará una explanación rebajada para el relleno con el material de subbase y hormigones, para

coincidir con el nivel actual de la pista que se amplía adosada por el norte, con desbroce de 20 cm de terreno, talud de desmonte 1H:1V y talud de terraplén 3H:2V.

Se prevé un movimiento de tierras de 126.110,420 m<sup>3</sup> con balance nulo ya que las tierras de desmonte y zanjas tiene como destino los terraplenes o relleno de zanjas. No obstante, se contempla que 20.494,8 m<sup>3</sup> se extenderán sobre la cabecera de la pista 27 en previsión de futuras ampliaciones.

Se construirán zanjas de drenaje paralelas a las instalaciones, de 0,80 m de anchura y 2 m de profundidad, con tubo ranurado de PVC y rellenas de grava, además de un prisma de servicios de saneamiento, red eléctrica y red de telecomunicaciones.

b) Ubicación del proyecto.

El emplazamiento previsto para las actuaciones es el aeródromo ya existente, donde se llevará a cabo la ampliación de un tramo de la pista principal.

El aeródromo se sitúa a una altitud sobre el nivel del mar de 1.036 m, a una distancia aproximada de 2 km del núcleo de población de Garray y a 4 km de Soria capital. Se localiza en la parcela 5211 del polígono 16 y en la parcela 5037 del polígono 12 en el término municipal de Garray (Soria), y la superficie total de las fincas es de 471.903 m<sup>2</sup> (290.881 m<sup>2</sup> y 181.022 m<sup>2</sup>, respectivamente).

El punto de referencia del aeródromo (ARP, por sus siglas en inglés) tiene las coordenadas geográficas WGS-84 y las coordenadas en sistema de coordenadas universal transversal de Mercator (UTM) que se indican a continuación:

Latitud	Longitud	UTM 30T: X (m)	UTM 30T: Y (m)
41° 49' 17" N	002° 28' 36" W	4.630.283,2417	543.559,3505

Según el documento ambiental, el aeródromo se encuentra en un terreno de topografía prácticamente plana y de acuerdo con los planos de clasificación del suelo de las vigentes Normas Urbanísticas Municipales de Garray, los terrenos a ocupar para la ampliación de la pista del aeródromo están clasificados en su mayoría como suelo rústico común (SR-C), y parcialmente como suelo rústico con protección natural (SR-PN).

En el ámbito de estudio no se localizan espacios de la Red Natura 2000; la Zona Especial de Conservación (ZEC) más cercana es la ZEC ES4170083 «Riberas del río Duero y afluentes», a 1,3 km. Por otro lado, no se localizan Hábitats de Interés Comunitario (HIC) en el área de incidencia del proyecto.

Respecto a la fauna, en el área de estudio, se han inventariado, mediante revisión bibliográfica, aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*), colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*) y ortega (*Pterocles orientalis*), catalogadas, según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA) Real Decreto 139/2011, como «Vulnerables», además de milano real (*Milvus milvus*) y sisón (*Tetrax tetrax*), catalogadas como «En peligro de extinción según el CEEAA.

c) Características del potencial impacto.

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el apartado c) del artículo 35 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Población y salud humana.

Ruido.

El documento ambiental incluye un anexo, denominado anexo VI «Estudio acústico» que ha sido subsanado el 10 de mayo de 2023, completando así la información requerida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En la fase de ejecución se va a producir un aumento de los niveles sonoros debido fundamentalmente al movimiento de maquinaria y de tráfico pesado, mientras que durante la fase de explotación las emisiones sonoras de las operaciones de aterrizaje y despegue de las aeronaves se han considerado como el impacto ambiental más significativo.

El estudio acústico afirma que los niveles de ruido equivalente están siempre por debajo de los límites exigibles para zonas colindantes a la ubicación del aeródromo, por lo que la afección sonora se considera compatible. En relación con el ruido máximo generado por la actividad de la pista principal en la zona ubicada al noroeste de Garray, en la que se encuentran instaladas algunas industrias (suelo industrial), el límite no supera los 88 dBA, por lo que no se superan los valores límite de inmisión máximos de ruido aplicables para este tipo de suelo (90 dBA). En cuanto a las zonas de uso residencial, debido a la operación de aeronaves como el B737 y el A320, los niveles de 85 dB –nivel límite máximo establecido en la normativa para zonas de Tipo 2 levemente ruidosas (uso residencial)– se sobrepasarían en algún punto de la población de Garray, sin embargo, tal y como se especifica en la subsanación al informe acústico, la afección a zonas residenciales de Garray va a ser mínima, concretamente 2 operaciones al año, con la aplicación de las medidas correctoras, lo que supone un 0,55 % de veces al año, no superando por lo tanto el 97 % de todos los valores diarios fijados para el  $L_{Amax}$ , tal y como indica la ley.

El promotor considera que la previsión de operación de aeronaves como el B737 y A320 es muy esporádica y poco representativa, por lo que el impacto es puntual para la población de Garray. Además, contempla la implantación de medidas de mitigación para reducir dicho impacto, entre las que destaca la priorización del despegue desde la cabecera 27 y aproximación por la cabecera 09 siempre que las condiciones de viento lo permitan, salvo que ello produzca una condición insegura, a juicio del piloto, evitando así sobrevolar la población de Garray. Por otra parte, indica que el escenario contemplado en el estudio es mayor al tráfico previsto, lo que hace prever que el ruido equivalente percibido en estas zonas será menor incluso al que indican las huellas de ruido equivalente calculadas.

Para garantizar la protección frente a la contaminación acústica se incluye en el apartado d) de la presente resolución la prescripción 12.

Cambio climático y calidad del aire.

El promotor, en el documento ambiental, considera que las modificaciones propuestas no suponen un incremento significativo de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) a la atmósfera, por lo que el impacto sobre la calidad del aire se considera no significativo.

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) indica que el documento ambiental debe incluir un análisis de la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático del que se derivarán las medidas de adaptación al cambio climático más adecuadas.

Suelo.

La zona objeto de estudio es una zona prácticamente llana, formada por las antiguas terrazas fluviales del río Duero, lo que reduce notablemente la necesidad de realizar movimientos de tierras para la ejecución del proyecto.

La acción de movimiento de tierras y excavaciones produce un impacto negativo moderado, de intensidad media, dado que el grado de destrucción es perceptible y afecta a suelos con potencial agrológico en una superficie estimada de unas 8,14 ha de forma permanente.

Entre las medidas para evitar la afección al suelo, el documento ambiental afirma que los sobrantes procedentes de los movimientos de tierra se utilizarán para relleno de parcelas del propio ámbito. Así mismo, indica que el mantenimiento de vehículos y maquinaria se llevarán a cabo en talleres autorizados existentes en la zona y que, en caso de derrame o vertido accidental de aceite, lubricante o combustible, durante la operación o tránsito de maquinaria o vehículos de obra, se procederá a la retirada del suelo contaminado y a su almacenamiento en una zona impermeabilizada hasta su entrega a una empresa gestora de residuos debidamente autorizada para su tratamiento.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León incluye como condición en su informe que la acumulación de las tierras sobrantes de las excavaciones deberá enviarse a gestor autorizado, lo que se ha incluido como prescripción 13 en el apartado d) de la presente resolución.

#### Hidrología superficial y subterránea.

El documento ambiental indica que el área de estudio se encuentra situada entre las cuencas vertientes del río Duero y del río Tera, confluyendo el río Tera con el Duero en Garray, 1,9 km al sureste de las parcelas de ubicación del proyecto. Así mismo, afirma que no existe coincidencia entre la zona de ocupación del proyecto y ningún cauce y que el proyecto no intercepta el Dominio Público Hidráulico ni sus zonas de protección (zonas de servidumbre y zonas de policía). Los cauces más cercanos a las actuales pistas son el barranco de la Vega y el río Duero.

En relación con las condiciones de inundabilidad, las posibles subidas de nivel por episodios de lluvia extraordinarios son reguladas por la existencia, aguas arriba, del embalse de la Cuerda del Pozo y el embalse de Campillo de Buitrago y en base a la información actualizada del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) del MITECO, la zona de ampliación de la pista no coincide con zonas inundables, aunque parte del nuevo vallado a instalar interceptaría zonas de inundabilidad con periodo de retorno  $T = 500$  años. El proyecto no afecta a zonas de flujo preferente.

Asimismo, según la información cartográfica de la Confederación Hidrográfica del Duero, en el área de estudio no se localizan infraestructuras hidráulicas destinadas al riego, siendo la infraestructura más cercana el «Canal de Campillo de Buitrago», localizado a 1 km de la zona de ocupación.

El proyecto se encuentra sobre la masa subterránea inferior ES020400027 «Sierra de Cameros» cuyo estado global se califica como bueno, sin alteraciones relevantes. A nivel local, la zona de ocupación se asienta sobre un acuífero aluvial único y de carácter libre, que se extiende en toda la margen izquierda del río Duero, con una extensión de unos 9 km<sup>2</sup>.

Se considera por lo tanto el impacto como compatible y se incluye como medida preventiva, la disposición de drenajes laterales que recogerán las aguas pluviales de escorrentía que pudieran circular por la pista y las filtrarán al terreno natural, lo que minimizará la afección del proyecto sobre el régimen de escorrentía superficial. Así mismo, se indica que no se establecerán zonas de acopios fuera de las zonas ya urbanizadas, para prevenir que los sólidos en suspensión alcancen los cauces cercanos, y que todas las labores de mantenimiento de los vehículos o maquinaria empleados en la obra se llevarán a cabo en talleres autorizados existentes en la zona.

La Confederación Hidrográfica del Duero afirma que el aeródromo objeto de estudio y la ampliación propuesta no afectan a cauce público alguno ni a sus zonas de protección (servidumbre y policía) y que la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos de alta o muy alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas. Indica que la zona más oriental incluida dentro del vallado

perimetral de la ampliación, donde no se ubica ninguna instalación, se encuentra afectada por la zona inundable del río Tera, identificada con la avenida de periodo de retorno de 500 años, e informa que la ampliación de la capacidad del aeródromo se considera admisible, debiendo respetarse las limitaciones a los usos del suelo en la zona inundable.

Así mismo, incluye en su informe una serie de consideraciones que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor a la hora de ejecutar el proyecto, entre las que destacan las que se incluyen en la presente resolución como prescripciones 1, 2, 3 y 4, y concluye que la ejecución y explotación de las instalaciones contempladas en el proyecto de ampliación del aeródromo de Garray no van a tener impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas contempladas en el documento ambiental, añadidos a los impactos ambientales actuales que se derivan de la existencia y funcionamiento del aeródromo.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León incluye como condición en su informe que las zonas de acopio de material y estacionamiento de maquinaria se situarán siempre fuera de las áreas de inundación, lo que se ha incluido como prescripción 14 en el apartado d) de la presente resolución.

#### Vegetación.

El documento ambiental afirma que, en la zona de estudio, la vegetación se encuentra transformada por la existencia del aeródromo de Garray y que gran parte de la vegetación existente en los alrededores ha sufrido una fuerte transformación (cultivos herbáceos o forestales y zonas improductivas) mientras el resto presenta una cobertura vegetal de características seminaturales con arbolado, matorral y pastos. Al norte de las instalaciones aeroportuarias se localiza un bosque de plantación de *Pinus pinaster*.

Respecto a la presencia de especies protegidas, según el Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crea el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, la revisión bibliográfica determina la posible presencia de una serie de especies protegidas «de atención preferente»: *Apium repens*, *Ephedra nebrodensis*, *Littorella uniflora*, *Nuphar luteum*, *Paeonia mascula* y *Pulsatilla rubra*, cuya presencia no ha sido observada en la zona de actuación durante el trabajo de campo.

Las formaciones vegetales que sí se ven afectadas están integradas por vegetación herbácea y arbustiva formadas por espinosas de escaso interés florístico. Por lo tanto, durante las obras de ampliación del aeródromo no se va a eliminar ninguna formación vegetal de interés, ni se va a afectar a ninguna especie vegetal del Catálogo de especímenes vegetales de singular relevancia de Castilla y León.

El documento ambiental considera que el impacto derivado de la eliminación directa de vegetación, en la fase de ejecución, es poco significativo y compatible debido a la escasa importancia de la vegetación existente en la zona. La superficie forestal existente en los alrededores no se verá afectada por la ampliación del aeródromo. La afección a la vegetación circundante por la emisión de polvo durante las obras se prevé que sea baja, por lo que el impacto no se considera significativo.

Entre las medidas preventivas propuestas por el promotor para reducir los impactos en las formaciones vegetales, se indica que no se realizarán desbroces mediante procedimientos químicos, que se procederá al vallado y señalización de la zona de actuación para evitar afecciones a las parcelas cercanas por el tránsito de vehículos y personas fuera de la obra y que se llevarán a cabo labores de restauración y revegetación en las zonas circundantes a ampliación del aeródromo que pudieran haberse visto afectadas por los trabajos realizados, utilizando especies adaptadas al entorno y que no interfieran en la actividad futura.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León incluye como condición en su informe que se evitará, en la medida de lo posible, la modificación de la vegetación natural, limitándola a lo estrictamente necesario para la ejecución de las obras, y que en caso de que se modifique se comunicará de forma previa a los Agentes Medioambientales de la Junta de Castilla y León. Así mismo, indica

que los desbroces de vegetación que pudieran ser necesarios en las instalaciones no se realizarán mediante procedimientos químicos y que las actuaciones de restauración y revegetación deberán contar con la aprobación del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria. Estas condiciones se han incluido como prescripciones 8, 9 y 10, respectivamente, en el apartado d) de la presente resolución.

Finalmente, para garantizar la protección de la vegetación se ha añadido la prescripción 15.

#### Fauna.

El documento ambiental incluye un inventario faunístico basado en bibliografía y un trabajo de campo en su anexo VIII, orientado al estudio y análisis de uso del espacio de las especies de aves y quirópteros presentes en la zona de estudio.

Las especies de aves amenazadas potencialmente presentes en el área de estudio, según el inventario faunístico, son aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), alondra de Dupont (*Chersophilus duponti*), colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*) y ortega (*Pterocles orientalis*), todas ellas catalogadas, según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEA) Real Decreto 139/2011, como «Vulnerables», además de milano real (*Milvus milvus*) y sisón (*Tetrax tetrax*), catalogadas como «En peligro de extinción según el CEEA».

El trabajo de campo identifica en la zona de influencia del proyecto, consistente en una zona con radio de 5 km, 77 especies diferentes. La mayoría de las observaciones corresponden a milano negro (*Milvus migrans*), escribano triguero (*Emberiza calandra*), mosquitero papialbo (*Phylloscopus bonelli*), cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y alondra común (*Alauda arvensis*), destacando las observaciones de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

Se ha constatado la reproducción en la zona de estudio de busardo ratonero (*Buteo buteo*), alimoche (*Neophron percnopterus*), águila calzada (*Hieraetus pennatus*), milano negro (*Milvus migrans*) y cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*). Resultan especialmente de interés las significativas concentraciones, tanto de milano negro como de cigüeña blanca que se producen en las cercanías al actual aeródromo y a su futura ampliación. En cuanto a la avifauna nocturna, se ha constatado únicamente la presencia en la zona de chotacabras gris (*Caprimulgus europaeus*) y autillo (*Otus scops*).

Así mismo, se han registrado 14 especies diferentes de quirópteros, 4 de ellas con estatus de «vulnerable» según el CEEA: murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*), murciélago grande de herradura (*Rhinolophus ferrumequinum*), murciélago mediterráneo (*Rhinolophus euryale*) y murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), detectándose 3 refugios estivales con indicios de presencia de quirópteros dentro del área de influencia del proyecto, todos ellos a más de 1 km de distancia de la zona de ocupación.

Otras especies cuya presencia es posible en el área de estudio son: corzo (*Capreolus capreolus*), jabalí (*Sus scrofa*), nutria (*Lutra lutra*), gineta (*Genetta genetta*), ranita de san Antón (*Hyla arborea*), sapo partero común (*Alytes obstetricans*), galápago europeo (*Emys orbicularis*) y galápago leproso (*Mauremys leprosa*).

En la zona de influencia del proyecto se ha localizado un Área de Relevancia de Conservación de la alondra ricotí, a una distancia aproximada de 2,5 km hacia el este. Así mismo, el municipio de Garray se encuentra en una Zona de Protección para la Alimentación de Especies Necrófagas de Interés Comunitario (ZPAEN), localizándose el muladar autorizado más cercano al sur, fuera de la zona de influencia del proyecto.

El documento ambiental indica que durante la fase de ejecución los impactos sobre las comunidades faunísticas pueden ser debidos a la pérdida de hábitats y a las molestias producidas por las actuaciones previstas, aunque, al tratarse de la ampliación de las instalaciones actuales, se prevé una superficie de afección muy reducida. Así mismo, indica que la comunidad faunística del entorno de actuación y su zona de influencia ya se encontrarían adaptadas a las molestias asociadas a las actividades humanas y a las operaciones realizadas en el aeródromo, por lo que, teniendo en cuenta



la variación prevista en las operaciones, no se espera que las afecciones sobre la fauna aumenten de forma significativa, valorándose el impacto como compatible.

Durante la fase de explotación, la presencia y operación del aeródromo puede ocasionar diversos impactos sobre las comunidades faunísticas. La presencia de la instalación puede generar efectos comportamentales y de ocupación del territorio sobre la avifauna, quirópteros y otros mamíferos presentes en el entorno inmediato del proyecto. Puede generarse un efecto barrera al limitarse el área de campeo, el área de alimentación y el hábitat disponible para las especies; especialmente para la fauna terrestre, si se considera la ampliación del cerramiento de la instalación. También es previsible la mortalidad directa de ejemplares de avifauna por colisión.

El documento ambiental indica que, teniendo en cuenta la variación prevista en las operaciones actuales y dado que el entorno del proyecto se encuentra altamente antropizado por la presencia del propio aeródromo y que el presente proyecto consiste en la ampliación de una instalación ya existente, no se espera que estas afecciones aumenten de forma significativa los efectos negativos sobre la comunidad faunística de la zona, ya afectada por los impactos ocasionados por la operación del aeródromo, por lo que el impacto se ha valorado como compatible.

Con el objetivo de minimizar el impacto sobre la fauna, el documento ambiental incluye una serie de medidas entre las que destacan evitar en lo posible las actividades más ruidosas durante los períodos de cría de las aves potencialmente nidificantes de la zona, evitar la realización de la fase de obras en la época de nidificación (marzo-junio), poner en marcha un servicio de control de fauna en el aeropuerto para reducir el riesgo de colisión entre aves y aeronaves durante la fase de funcionamiento, y usar sensores de presencia o movimiento que activen las instalaciones de alumbrado exterior sólo en caso necesario.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León considera en su informe que el aumento de ruido va a ser puntual y no significativo, dado que las especies que van a verse afectadas de forma directa son especies de carácter generalista, vinculadas a medios antropizados y habituadas a la actividad del aeródromo.

Así mismo, añade a su informe una serie de consideraciones y condiciones, entre las que destaca que el control de fauna deberá contar con la aprobación del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria, lo que se ha incluido como prescripción 10 en el apartado d) de la presente resolución.

Finalmente, para una mayor protección de la avifauna nidificante durante la fase de obras, se añade la prescripción 7 a la presente resolución.

Red Natura 2000 y Espacios Naturales Protegidos.

La ubicación de la actuación proyectada no coincide espacialmente con ningún espacio de la Red Natura 2000. Sin embargo, el promotor señala en el documento ambiental que a 1,3 km hacia el sur del aeródromo se localiza la ZEC ES4170083 «Riberas del río Duero y afluentes», por lo que sí podrían generarse impactos indirectos sobre esta ZEC, especialmente sobre las especies de fauna con mayor grado de movilidad. El documento ambiental realiza un análisis de las potenciales afecciones sobre los componentes naturales y objetivos específicos de conservación de la ZEC, indica que podrán producirse impactos indirectos sobre las especies de quirópteros residentes en la ZEC que utilicen el área de implantación como zona de paso o zona de campeo y concluye que el impacto se valora como compatible dado que la superficie de afección es muy reducida y que se trata de la ampliación de las instalaciones ya existentes, por lo que, en gran medida, la comunidad faunística ya se encontraría adaptada a las molestias asociadas a las actividades humanas. Este análisis concluye que la ejecución del proyecto no afectará a la integridad y coherencia de la Red Natura 2000 dado que no existe afección directa y que las acciones del proyecto no comprometen significativamente ninguno de los valores por los que ha sido declarada la ZEC «Riberas del río Duero y afluentes».

No se localizan Hábitats de Interés Comunitario (HIC) en el área de incidencia del proyecto.

En cuanto a los corredores ecológicos entre espacios Red Natura 2000, los desplazamientos entre los ríos Duero y Tera, que se encuentran próximos a la zona de implantación, al sur y noreste, respectivamente, se producirán al sureste de la zona de ampliación del proyecto, siguiendo los cursos fluviales, por lo que la ampliación de la instalación existente no interrumpirá ninguno de los potenciales corredores ecológicos dentro de la zona.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León indica que los niveles máximos de ruido, debido a su carácter puntual y esporádico, no tendrán efectos considerables sobre la fauna asociada al ZEC ESE4170083 «Riberas del río Duero y Afluentes» y concluye que el proyecto analizado no tendrá afección directa ni indirecta a la Red Natura 2000.

#### Paisaje.

El documento ambiental afirma que la zona de implantación del proyecto se ubica en la unidad paisajística de «El Soto», unidad que ya presentaba elementos degradantes de sus valores paisajísticos por la existencia de actividades fuertemente transformadoras como explotaciones dispersas de gravas y áridos no reguladas y tampoco restauradas y un vertedero, pero también restos de edificaciones derruidas y zonas sobrepastoreadas por ganado vacuno. Sobre este espacio ya alterado han tenido lugar una gran parte de las actuaciones en su día aprobadas para la urbanización de la Ciudad del Medio Ambiente, cuyas obras han quedado paralizadas a la espera de la ejecución del proyecto de restauración paisajística, con lo que parte de esta unidad presenta actualmente un aspecto antrópico.

El impacto sobre el paisaje se considera poco significativo dado que el proyecto se realiza sobre un aeródromo totalmente consolidado y en funcionamiento.

#### Patrimonio cultural.

El documento ambiental señala que en la zona de ocupación del proyecto no existe ningún elemento patrimonial de tipo arqueológico, histórico-artístico o etnográfico, indicando que cerca de la zona de estudio, pero sin ser afectados por la ampliación del aeródromo, se localizan una calzada romana y cuatro yacimientos arqueológicos, denominados «El Comunero», «San Hilario», «La Vega» y «Necrópolis de El Soto», respectivamente.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y deporte de la Junta de Castilla y León indica en su informe que el ámbito territorial seleccionado para la ampliación del aeródromo de Garray se encuentra en una zona de gran riqueza patrimonial con ocupaciones humanas desde la Prehistoria hasta nuestros días y a algo menos de 2 km de la Zona Arqueológica de Numancia, Bien de Interés Cultural, así como de numerosos yacimientos arqueológicos y dos vías romanas. Así mismo, establece que se deberá efectuar una estimación de la incidencia que el proyecto, obra o actividad pueda tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico, que deberá ser realizada por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe del órgano competente de la Consejería con competencia en materia de Cultura, lo que se ha incluido como prescripción 17 en el apartado d) de la presente resolución.

#### Usos del suelo y planificación territorial.

El documento ambiental indica que, de acuerdo con los planos de clasificación del suelo de las vigentes Normas Urbanísticas Municipales de Garray, los terrenos a ocupar para la ampliación de la pista del aeródromo están clasificados en su mayoría como suelo rústico común (SR-C) y parcialmente como suelo rústico con protección natural

(SR-PN). Al sur de la pista del aeródromo el proyecto linda con suelo urbano consolidado (SU-C) y más alejado se localiza suelo urbanizable de uso industrial (SUR IND 01).

El Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Delegación Territorial de Soria de la Junta de Castilla y León y la Delegación del Gobierno en Castilla y León indican, en sus respectivos informes, que el Aeródromo de Garray se asienta parcialmente en la zona afectada por la Concentración Parcelaria de la zona de Tardesillas, declarada de Utilidad Pública, sometida en la actualidad a un proceso de concentración parcelaria y sobre la que se ha aprobado un acuerdo de modernización de zona regable, y que el promotor no ha tenido en cuenta en el documento ambiental el proyecto de «Modernización de regadío en la comunidad de regantes del canal del Campillo de Buitrago (Soria)» que se ha sometido a evaluación simplificada y que actualmente está subordinado al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria, indicando, que se deben evaluar las repercusiones que el proyecto pueda ocasionar en la Zona Regable.

Además, la Delegación del Gobierno en Castilla y León, destaca que ambos proyectos (Ampliación del Aeródromo y Modernización del Regadío) se solapan en algunas parcelas del Polígono 12 (Tardesillas), por lo que concluye que debería redactarse un nuevo estudio que analice este aspecto y que contemple todas las circunstancias que concurren y afectan a ambos proyectos, así como las soluciones adoptadas, indicando que el proyecto de ampliación del aeródromo de Garray podría someterse al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria ya que, al igual que el proyecto con el que coincide, podría provocar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

El Instituto Tecnológico Agrario de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, de la Junta de Castilla y León afirma que la ampliación del aeródromo de Garray afecta a la Zona Regable del Campillo de Buitrago por lo que solicita que se modifique la ubicación prevista para la ampliación del aeródromo, requiriendo al promotor, en caso de que sea imposible técnicamente modificar la ubicación del proyecto, a que tramite el correspondiente expediente de prevalencia del interés general. Del mismo modo, indica que la ampliación prevista también afecta a una acequia de riego, solicitando que se tenga en cuenta esta afección y se determine la reposición de los servicios correspondiente.

El Promotor, en su respuesta al requerimiento realizado por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, pone de manifiesto que para las fincas hoy propiedad de Diputación Provincial de Soria, fue solicitado el correspondiente cambio de titularidad a los efectos de la Comunidad de regantes y del proceso de concentración parcelaria, cambio en curso y que, en lo que respecta a los derechos y obligaciones que dimanar tanto del proceso de concentración como de la Comunidad de regantes, esa Corporación se subroga en los mismos.

Concluye que el proyecto de ampliación de la pista del aeródromo provincial no afecta a la calificación del terreno, al proyecto de modernización de la zona regable o al proceso de concentración parcelaria. Del mismo modo, tampoco genera perjuicios a terceros en el sistema actual de riego por acequias.

#### Vías pecuarias.

El documento ambiental revela la coincidencia espacial de la zona de ampliación de la pista principal con una vía pecuaria denominada «Cañada de la Sierra de Carcaña», e indica que esta vía pecuaria no se encuentra clasificada y que tampoco se refleja en las Normas Urbanísticas Municipales de Garray, ni en el catastro.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León constata la coincidencia territorial del ámbito de actuación del proyecto con la Cañada Real de la Sierra de Carcaña, considerando como única alternativa viable para poder desarrollar el proyecto, la modificación del trazado de esta Cañada Real, según el artículo 13 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes.

El documento ambiental afirma que no se identifican efectos ambientales significativos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos derivados de amenazas externas. En el caso de las amenazas internas, se ha identificado un escenario accidental que puede producir efectos adversos sobre factores ambientales, derivado del almacenamiento de sustancias peligrosas (combustibles inflamables) para el abastecimiento de aviones en el aeródromo. El análisis de riesgos realizado deduce que la probabilidad de ocurrencia de un accidente grave (incendio) es baja o muy baja, aunque, en caso de producirse, podría ocasionar consecuencias afectando al entorno rural. Por la distancia y ubicación de los espacios protegidos en referencia con el aeródromo, el riesgo potencial se considera muy bajo.

Entre las medidas de prevención y de protección se incluye un servicio de extinción de incendios y la elaboración de un Plan de Autoprotección del aeródromo, que deberá realizar el gestor del aeródromo.

La Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Castilla y León indica que, de acuerdo al Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León (INFOCAL), la clasificación en función del índice de riesgo es «Moderado». Así mismo, indica que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente y que si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente, debería hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

Finalmente, para una mayor prevención del riesgo de incendios forestales, durante la fase de obras, se añade la prescripción 6 a la presente resolución.

Por último, el documento ambiental incorpora un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para verificar el cumplimiento de las medidas planteadas y su efectividad, así como para detectar la aparición de impactos no contemplados, tanto durante la fase de construcción como de explotación.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria de la Junta de Castilla y León incluye entre las condiciones de su informe que una vez finalizadas las obras se deberá proceder a la retirada de cualquier residuo procedente de las mismas y que se restaurarán aquellos elementos naturales que hayan podido verse afectados directa o indirectamente por la obra, lo que se ha incluido como prescripción 22 en el apartado d) de la presente resolución.

d) Prescripciones al proyecto.

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

1. Durante los movimientos de tierras, se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas superficiales.
2. Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto; por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos sobre las aguas superficiales o subterráneas.
3. Se deberán adoptar las máximas precauciones para evitar el vertido de sustancias contaminantes, al terreno o a los cursos de agua, dado que el ámbito de actuación se localiza próximo a los ríos Tera y Duero y sobre materiales detríticos de

alta o muy alta permeabilidad. Para ello se deberá contar con protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes de este tipo.

4. Las zonas en las que se ubiquen las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas deberán ser recogidas y gestionadas adecuadamente para evitar la contaminación del dominio público hidráulico.

5. El nuevo vallado perimetral deberá permitir el paso del agua según las indicaciones de la Confederación Hidrográfica del Duero.

6. La ejecución de las obras se realizará fuera de la época de mayor riesgo de incendio forestal.

7. Las actividades más ruidosas de la fase de obras no se realizarán durante los períodos de cría de las aves nidificantes de la zona: busardo ratonero, alimoche, águila calzada, milano negro y cigüeña blanca.

8. Se evitará la modificación de la vegetación natural, limitándola a lo estrictamente necesario para la ejecución de las obras, y en caso de que se modifique se comunicará de forma previa a los Agentes Medioambientales de la Junta de Castilla y León.

9. Los desbroces de vegetación que pudieran ser necesarios en las instalaciones no se realizarán mediante procedimientos químicos.

10. Deberá elaborarse un documento que describa y desarrolle el programa de control de fauna del aeropuerto y que detalle las actuaciones de restauración y revegetación que se llevarán a cabo al terminar las obras. Este documento deberá contar con la aprobación del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria.

11. Se priorizará el despegue desde la cabecera 27 y aproximación por la cabecera 09 siempre que las condiciones de viento lo permitan, salvo que ello produzca una condición insegura, a juicio del piloto, evitando así sobrevolar la población de Garray.

12. Se realizará un seguimiento periódico del impacto acústico del aeródromo sobre la población de Garray y si se detectan incumplimientos de los valores límite fijados por la normativa de ruido vigente, se adoptarán todas las medidas que sean necesarias para garantizar su cumplimiento.

13. La acumulación de las tierras sobrantes en la cabecera de la pista 27 (al este) no podrá suponer una forma de eludir la correcta gestión de las tierras que deberían ser retiradas a gestor autorizado.

14. Los acopios de materiales, herramientas e instalaciones auxiliares necesarias para el desarrollo de las obras deberán ubicarse fuera de las zonas con vegetación silvestre, de las zonas en las que figuren bienes de interés patrimonial y fuera de las áreas de inundación.

15. En caso de necesidad de eliminación de pies arbóreos para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, deberá priorizarse el trasplante de los ejemplares y, de no ser esto posible, se compensará la pérdida con la plantación del mismo número de ejemplares en otras zonas no afectadas por la instalación.

16. Con carácter previo a la realización de las actuaciones previstas deberá tramitarse la modificación del trazado de la «Cañada de la Sierra de Carcaña» de conformidad con lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

17. De forma previa a la ejecución del proyecto se deberá efectuar una estimación de la incidencia que el proyecto pueda tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico. Esta estimación deberá ser realizada por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe del órgano competente de la Consejería con competencia en materia de Cultura.

18. De forma previa a la ejecución del proyecto, el promotor deberá presentar a la Agencia de Protección Civil y Emergencias un Plan de Autoprotección del aeródromo, en el que se incluya un análisis previo, indicando el grado de afección del proyecto sobre las personas, sus bienes y el medio ambiente, así como las medidas necesarias para evitar

incrementar dichos riesgos y para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias sobre el medio ambiente y la salud humana.

19. En la pista 02/20, tal y como ha confirmado el promotor, no se realizará ninguna ampliación manteniéndose la pista secundaria tal y como está en la actualidad.

20. El número de operaciones con aviones comerciales no superará el indicado en el documento ambiental. Así mismo, los vuelos con aviones no comerciales deben evitar el sobrevuelo de los núcleos de población de Garray y de Tardesillas.

21. Cualquier futura ampliación del aeródromo o cualquier modificación funcional o estructural que pueda suponer algún impacto ambiental significativo, tendrá que someterse al procedimiento de evaluación ambiental que corresponda según lo establecido en la Ley de evaluación ambiental. Se recomienda que en el caso de futuras ampliaciones o modificaciones del aeródromo se realice la evaluación de todas las ampliaciones necesarias en el escenario de máximo desarrollo del aeródromo.

22. Una vez finalizadas las obras se deberá proceder a la retirada de cualquier residuo procedente de las mismas y se restaurarán aquellos elementos naturales que hayan podido verse afectados directa o indirectamente por la obra.

### 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.<sup>a</sup> 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 «Modificación del aeródromo de Garray (Soria)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

Esta Dirección General resuelve:

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

Esta resolución será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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

Madrid, 15 de septiembre de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## Ampliación del Aeródromo de Garray (Soria)

