

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6505 *Resolución de 25 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo privado en Chozas de Canales, Toledo.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) del Grupo 7 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos por decisión del Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 01/03/2007, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

De acuerdo con la Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha, en su redacción dada por la Ley Orgánica 7/1994, de 24 de marzo y la Ley Orgánica 3/1997, de 3 de julio, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha asume las competencias exclusivas de aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales (art. 31) y le corresponde, en los términos que establezcan las leyes y las normas reglamentarias que en desarrollo de su legislación dicte el Estado, la función ejecutiva de aeropuertos con calificación de interés general cuya gestión directa no se reserve el Estado (art. 33). Hasta la fecha, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha no ha asumido efectivamente dichas competencias, debiendo actuar como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, por lo que el órgano ambiental es el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Objeto y justificación. Promotor y órgano sustantivo. Localización. Descripción sintética.

El proyecto contempla construir un aeródromo privado para aviación deportiva, y sus construcciones auxiliares, en el término municipal de Chozas de Canales (Toledo), en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. Se desarrollaría principalmente en la parcela 78, del polígono P.2, y en parcelas limítrofes (62, 68, 77, 57e) del mismo municipio, propiedad de terceros, ocupando una extensión de 32,7 ha en una zona de cultivos de secano. El suelo es No Urbanizable, y no cuenta con restricciones especiales. La cota superior de la parcela es de 620 m de altitud, y su punto más bajo se encuentra en la cota 590 m, en su extremo sureste, junto al arroyo de Prado Gallego. Las coordenadas UTM del centro de la futura pista de aterrizaje son: 30S 0410264; 4444426.

El promotor del proyecto es Aerohobby, Aviación Deportiva, S.L., actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Este proyecto cuenta con declaración de interés regional como proyecto de singular interés, por Acuerdo de 08/05/2007 del Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a los efectos de habilitar a la Consejería de Vivienda y Urbanismo su tramitación, y condicionado a lo que se derive de la autorización previa por la Consejería

de Obras Públicas, y a lo que se derive del pronunciamiento del órgano ambiental competente.

Según el promotor, con fecha 25/01/2008, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea comunica que no existe inconveniente desde el punto de vista de compatibilidad con el espacio aéreo, siempre y cuando las aeronaves operen por debajo de 1.000 pies, por encontrarse la ubicación debajo de la zona peligrosa LED-55 (Toledo), en la cual pueden desplegarse vuelos de entrenamiento en VFR.

El proyecto consiste en la construcción de una pista de vuelo de 900 metros de longitud y 30 m de anchura, con sección transversal a dos aguas, una franja de pista de 1.020 x 150 m y dos superficies en ambas cabeceras destinadas al despeje de obstáculos, de una longitud de 300 m cada una, medidas en la longitudinal del eje de la pista. El pavimento de la pista y la calle de rodaje estará constituido por una estabilización con cemento del terreno natural, con un posterior curado a base de emulsión bituminosa. Para el estacionamiento y hangaraje de aeronaves se cuenta con una plataforma de 43.700 m², que conecta con la pista mediante una calle de rodaje perpendicular a la misma. Se prevé la construcción de dos zonas independientes, una primera para instalaciones de la propiedad y comunes al aeródromo, donde se instalará el servicio de extinción de incendios, y otra segunda, para hangares colectivos e individuales. Los hangares más grandes tienen unas dimensiones de 70 x 30 m, y los más pequeños, de 60 x 10 m. Se facilitará un acceso de vehículos al aeródromo, y todo el perímetro de la finca será delimitado con un vallado de seguridad que evite las incursiones desde el exterior.

Además, el aeródromo contará con las siguientes instalaciones:

Red de agua: el suministro de agua para usos domésticos e industriales se obtendrá de pozos construidos «in situ».

Red de saneamiento, y red de pluviales independiente de la anterior, constituidas por arquetas, pozos de registro y conductos de PVC. La red de pluviales contará con un desarenador y un separador de hidrocarburos.

Red de electricidad: inicialmente se usarán grupos electrógenos, llevando la energía a los diferentes puntos de consumo mediante cableados de acometida en baja tensión a 400/230 V y 50 Hz. Este sistema se utilizará hasta que se pueda disponer de línea de transporte, poste de derivación y centro transformador.

Punto limpio, que será utilizado por los diferentes usuarios del aeródromo para la gestión de los residuos generados durante la fase de explotación del proyecto.

El aeródromo se proyecta para su utilización en aproximaciones visuales, con características H12, es decir, para operaciones diurnas. Se dispondrá de las ayudas visuales preceptivas: elementos indicadores de dirección de viento, y señalización horizontal.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Espacios naturales protegidos. El proyecto no se ubica dentro de los límites de ningún espacio natural protegido ni de ningún lugar de la red Natura 2000, siendo el espacio protegido más próximo el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES3110005 Cuenca del río Guadarrama, en la Comunidad de Madrid, a unos 8 km al noreste del emplazamiento del aeródromo.

Algo más alejados se encuentran otros espacios naturales, como el LIC ES4250001 Sierra de San Vicente y Valles del Tiétar y Alberche, situado a 11,5 km al noroeste de la parcela de estudio, en la provincia de Toledo, y el área importante para la conservación de las aves (IBA) n.º 199 Torrijos, cuyo límite norte se sitúa a 12 km al sur del emplazamiento.

Hidrología e hidrogeología. El aeródromo se localiza en la cuenca del arroyo de Prado Gallego, que conduce sus aguas por medio del barranco Hondo al arroyo del Riachuelo, y finalmente al río Guadarrama, perteneciente a la Cuenca Hidrográfica del Tajo. El aeródromo se sitúa en la unidad hidrogeológica Madrid-Talavera (03.05).

Fauna. El proyecto se ubica en zona de importancia del águila imperial ibérica y del buitre negro, especies en peligro de extinción y vulnerable respectivamente, según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo), y con Planes aprobados en Castilla-La Mancha (Anejos 1 y 3, respectivamente, del Decreto 275/2003, de 9 de septiembre, por el que sea aprueban los planes de recuperación del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y el plan de conservación del buitre negro (*Aegypius monachus*), y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de estas especies en Castilla-La Mancha).

Al sur del ámbito de actuación se encuentran poblaciones de aves esteparias, como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), avutarda (*Otis tarda*), sisón (*Tetrax tetrax*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*) y ganga ortega (*Pterocles orientalis*), especies catalogadas como vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha).

Vegetación. El proyecto se ubica en una parcela dedicada en su mayoría a cultivos de cereal de secano, incluyendo barbechos y eriales, con vegetación natural asociada al arroyo de Prado Gallego. En la cabecera de este arroyo se localizan prados húmedos mediterráneos de hierbas altas (*Trifolium resupinatum*-*Holoschoenetum*), hábitat natural considerado de interés comunitario en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (código 6420). En el ámbito de actuación, esta formación destaca por la presencia de junco común y algún pie de sauce. El arroyo de Prado Gallego sustenta también una vegetación de menor porte que contribuye a fijar sus márgenes. En el arroyo del Riachuelo, situado al este de la pista de aterrizaje, hay presencia de galerías fluviales arbóreas y arbustivas, concretamente saucedas y choperas.

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1 Entrada de la documentación inicial. La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente se inició con fecha 22/11/2004, con la recepción de un documento ambiental del proyecto. Dadas las carencias detectadas en la documentación ambiental aportada por el promotor, y para dar cumplimiento al contenido mínimo exigido por la legislación de evaluación de impacto ambiental estatal, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó al promotor, con fecha 20/01/2005, la subsanación del documento ambiental. La documentación subsanada fue recibida con fecha 10/11/2005.

3.1.2 Consultas previas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con fecha 18/01/2006, estableció un periodo de consultas a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. La relación de consultados se expone a continuación, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Dirección General de Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	
Dirección General de Patrimonio y Museos de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Ayuntamiento de Casarrubios del Monte	
Ayuntamiento de Las Ventas de Retamosa	X
Ayuntamiento de Chozas de Canales	

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Espacios naturales protegidos. La Dirección General para la Biodiversidad del entonces Ministerio de Medio Ambiente informaba de la ausencia de afecciones directas o indirectas a lugares de la red Natura 2000 ni a otros espacios naturales protegidos.

Hidrología. La Dirección General de Evaluación Ambiental, de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, consideraba que la ubicación de la plataforma anexa a la pista de aterrizaje no era adecuada, al ubicarse sobre el arroyo de Prado Gallego, lo que podría vulnerar el apartado 2 del artículo 5 de la Ley de Aguas. Por tanto, esa Dirección General proponía como alternativa desplazar dicha plataforma 400 m al oeste, o situarla al otro lado de la pista de aterrizaje.

La citada Dirección General, y la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente advertían del riesgo de contaminación del agua superficial y subterránea, tanto durante la fase de construcción como durante la de funcionamiento, por aporte de sólidos en suspensión y por posibles vertidos procedentes de la maquinaria de obras y de las aeronaves.

Fauna. La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señalaba que el proyecto se ubica íntegramente en zona de importancia del águila imperial ibérica y del buitre negro, siendo necesario tener en cuenta lo dispuesto en el Plan de recuperación del águila imperial ibérica y el Plan de conservación del buitre negro en Castilla-La Mancha. Además, esta Dirección General informaba de la necesidad de analizar las repercusiones del tráfico aéreo, especialmente en las maniobras de aproximación y despegue, sobre la avifauna esteparia, como avutarda, sisón y ganga ibérica.

Según la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, no existen especies en peligro de extinción incluidas en el catálogo nacional de especies amenazadas, potencialmente afectadas por el proyecto. En la zona de actuación predominan aves típicas de zonas esteparias, como las que recogía el promotor en el documento ambiental: calandria (*Melanocorypha calandra*), cogujada (*Galerida theklae*) y alcaraván (*Burhinus oedicnemus*). Además, hay presencia de algunas especies de rapaces que utilizan la zona como área de campeo: aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) o ratonero común (*Buteo buteo*). Sin embargo, consideraba que el proyecto no va a ocasionar efectos significativos sobre la biodiversidad, siempre y cuando se mantengan las condiciones de ejecución y seguimiento señaladas en la documentación aportada, además de las recomendaciones establecidas en su informe, que se incorporan en el apartado 5 (Condiciones de protección ambiental) de la presente Declaración.

Vegetación. La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente indicaba que el proyecto podría afectar a los siguientes hábitats naturales de interés comunitario del anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion-Holoschoenion (código 6420) y bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (código 92A0). Además, la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informaba de la prohibición de destruir o realizar acciones que supongan una alteración negativa sobre las galerías fluviales arbóreas y arbustivas de saucedas y choperas del arroyo del Riachuelo, en cumplimiento del artículo 94 de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Socioeconomía y paisaje. La Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente señalaba que el funcionamiento del aeródromo supondrá un incremento en los niveles sonoros de la zona debido tanto al tráfico de las aeronaves como de vehículos que accedan a las instalaciones. Por su parte, el Ayuntamiento de Las Ventas de Retamosa mostraba su oposición al aeródromo, debido a la contaminación acústica, a la intrusión visual, a los riesgos para la población por los posibles accidentes aéreos y a los correspondientes efectos negativos sobre el desarrollo urbanístico.

Patrimonio histórico-artístico y cultural. La Delegación Provincial de Cultura de Toledo, de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, informaba favorablemente el proyecto; recordando la necesidad de actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, en caso de producirse algún hallazgo durante la ejecución del proyecto, debiendo garantizarse su control arqueológico antes de continuar con la ejecución del proyecto.

3.1.3 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Determinación del alcance del estudio de impacto ambiental. Con fecha 23/05/2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, tras analizar las contestaciones recibidas en el periodo de consultas previas, solicita al promotor información adicional sobre el proyecto. Entre otras cuestiones, se requería en concreto analizar el posible desplazamiento de la ubicación de la plataforma, alejándola del arroyo del Prado Gallego.

La contestación del promotor se recibe el 25/07/2006. Respecto a la afección acústica, el promotor indica que en la ejecución de las obras se evitarán los períodos nocturnos; y que el aeródromo será H12, y por lo tanto no realizará ninguna actividad aeronáutica productora de ruido con posterioridad a la puesta de sol. La actividad a realizar, en áreas no urbanas, no superará el umbral de los 40 dB, por lo que se considera un efecto de poca relevancia. En el estudio a abordar podrán definirse rutas de vuelo exclusivas y particulares.

Para evitar la posible contaminación de los cursos fluviales de la zona, se controlará que los materiales de obra sean retirados lo más rápidamente posible, y que no se acopien en la red de drenaje superficial, con las consiguientes alteraciones en el régimen de circulación de aguas y aumento del riesgo de contaminación, sino en los lugares autorizados para ello por la Dirección de las obras, que quedarán definidos en el proyecto de construcción; y se controlará que las condiciones de almacenamiento garanticen la ausencia de contaminación de aguas y suelos por arrastres o lixiviados. Si fuera preciso abrir vertederos específicos para la actividad del aeródromo, se tramitarán todas las autorizaciones y licencias municipales.

Respecto a la situación de la plataforma de estacionamiento, el promotor indica que se procurará en la fase de diseño constructivo alejarla lo más posible del arroyo Prado Gallego, para minimizar su afección sobre éste; aparte de adoptar con respecto al mismo las medidas de infraestructura (posible canalización y encauzamiento, protección de márgenes, etcétera) que fueran necesarias para su mantenimiento y protección medioambiental, que oportunamente se establecieran.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Departamento, con fecha 09/03/2007, notifica al promotor la decisión de someter el proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del Capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos, dándole traslado de las respuestas recibidas durante la fase de consultas previas. Asimismo se dan indicaciones sobre la amplitud y nivel de detalle que debe tener el estudio de impacto ambiental, en especial por el posible impacto sobre las aves esteparias y las galerías fluviales arbóreas y arbustivas de los cauces cercanos, por la posibilidad de episodios de contaminación de las aguas, la necesidad de realización de un estudio acústico y definición de las rutas de vuelo exclusivas y particulares que propone el promotor, y por la conveniencia de desplazar la plataforma anexa a la pista de aterrizaje, proyectada sobre el arroyo de Prado Gallego.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. El expediente de información pública y el estudio de impacto ambiental del proyecto (realizado por Ingeniería Idom Internacional, S.A.) tienen entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedentes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, en fecha 04/05/2009.

3.2.1 Información pública. La Subdelegación del Gobierno de Toledo publica en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha (DOCM) número 103, de 03/11/2008, el anuncio relativo a la información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto de construcción del aeródromo deportivo de Chozas de Canales (Toledo). Durante el periodo de información pública se recibieron alegaciones muy similares de dos particulares, cuyos aspectos más significativos se recogen a continuación:

Defectos en el procedimiento. Los alegantes señalan que la competencia del proyecto debería ser exclusiva de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y no de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, y hacen ver que no se ha contado con la aquiescencia formal del Ayuntamiento en el que está proyectado el aeródromo y no se ha notificado a los propietarios particulares de las parcelas 62, 68, 77 y 57e, de cuya propiedad se pueden ver privados por el proyecto. Consideran que se incumple el procedimiento establecido para la autorización de aeródromos en la Orden Ministerial 1957/1966. La propia Dirección General de Aviación Civil ha incumplido el procedimiento en diversos extremos, como puede ser la carencia de terrenos suficientes para la instalación de aeródromos.

El promotor considera la competencia de la Administración General del Estado de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos. Respecto a la tramitación del procedimiento, el proyecto se encuentra en fase de información pública dentro de la Evaluación de Impacto Ambiental. A los efectos urbanísticos se está tramitando un proyecto de singular interés, ante el órgano competente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que cuenta con su respectivo procedimiento administrativo, habiendo obtenido la Declaración de Interés Regional, otorgada por acuerdo del Consejo de Gobierno de 08/05/2007. El promotor manifiesta la conformidad del Ayuntamiento de Chozas de Canales, adjuntando un certificado llamado Toma de conocimiento de la intención de Aerohobby Aviación Deportiva S.L. de instalar un aeródromo en este municipio, en el cual ese Ayuntamiento manifiesta su disposición y vocación de colaboración con cualquier proyecto que haya obtenido la declaración de interés regional. Igualmente, adjunta un informe del alcalde de dicha localidad en el que se informa que no existe incompatibilidad entre los usos previstos por el planeamiento urbanístico y la posibilidad de instalar un aeródromo en las parcelas 78, 68, 62, 77 y 57e del Polígono 2 de rústica, sin perjuicio de las modificaciones puntuales necesarias para esos usos y actividades.

Obras que se pretende realizar. Los particulares alegan que el promotor no justifica las obras a realizar, como las redes de agua, saneamiento, pluviales, electricidad, etc., que se anuncian someramente y sin un estudio que garantice su ejecución. Como ejemplo, indican que no se presenta un estudio de la posibilidad de captación de agua desde pozos, ni solicitud a los organismos competentes.

El promotor manifiesta que las instalaciones son las normales y necesarias para este tipo de aeródromos deportivos, por lo que no es necesaria su justificación; y que su forma de ejecución se detallará en el proyecto constructivo. En cuanto a la captación de aguas, apela a la existencia de un informe emitido por Aguas de Castilla-La Mancha, según el cual existe disponibilidad de agua para el abastecimiento del aeródromo, siendo el promotor el que sufragará el coste de las infraestructuras necesarias para realizar dicho abastecimiento, e igualmente existe suficiente capacidad de depuración.

Impacto sobre el medio ambiente. Los alegantes exponen que el aguillina calzada, milano negro, aguilucho lagunero, aguilucho pálido y cernícalo vulgar, además de otras aves mencionadas en el estudio de impacto ambiental, son de interés especial, y vulnerables al aeródromo que pretende instalarse. Añaden que la actividad puede ser perjudicial para la liebre ibérica. En las parcelas de su propiedad, cuya expropiación se pretende, existe fauna, especialmente cinegética, y el aeródromo afectaría de forma fundamental a las especies que en ella viven, y en general en todo el entorno. Recuerdan que la Consejería de Medio Ambiente emitió un informe en el que hacía constar que la ejecución del aeródromo afectaría a las galerías fluviales, arbóreas y arbustivas de saucedas y choperas

del arroyo Riachuelo, así como al Prado Gallego; y que el Ayuntamiento de Las Ventas de Retamosa alegaba contaminación acústica, riesgo para la población por posibles accidentes, intrusismo visual en el paisaje, dificultad de urbanización de las zonas afectadas, etc.

El promotor reconoce la existencia de especies con diferentes figuras de protección en la zona de estudio; pero no se reproducen ni crían en las parcelas afectadas por el aeródromo, sino que utilizan esa zona como área de campeo, por lo que la afección se ha estudiado y valorado, resultando severo para las aves de interés y protegidas en la fase de explotación. Por este motivo se han propuesto una serie de medidas preventivas y correctoras, que disminuirán el impacto hasta niveles inferiores. Estima que la construcción del aeródromo no afectará a ningún elemento del arroyo Riachuelo, ya que la actuación se encuentra a más de 300 m del mismo. Sí se verá afectado por las obras el arroyo Prado Gallego, un arroyo de escasa entidad que se inicia en forma de barranco, dentro de la propia parcela afectada, por lo que es un cauce intermitente, que carece prácticamente de vegetación, y la existente carece de protección. No obstante, se han diseñado una serie de medidas que estarán presupuestadas en el proyecto constructivo (medidas que eviten la contaminación del cauce, trasplante de la vegetación afectada, restauración de los taludes y demás zonas afectadas). En relación a la contaminación acústica, el estudio de impacto ambiental incluye un Estudio Acústico con varios planos, que muestran la huella acústica del aeródromo. Para ello se ha utilizado el programa empleado normalmente por AENA, así como sus recomendaciones. En todo momento los niveles sonoros quedan muy por debajo de los límites máximos legales establecidos.

Perjuicios sobre la propiedad privada. Los alegantes exponen que el proyecto les causaría unos graves perjuicios económicos, dado que son propietarios de las parcelas 68, 62 y 57e del polígono 2, y ven la posibilidad de verse privados de fincas en explotación agrícola y con importantes recursos cinegéticos. Alegan la presencia de una vivienda utilizada por el empleado de la finca, almacén de maquinaria y productos agrícolas que permiten la explotación de las fincas rústicas. Así mismo, informan de la existencia de un coto de caza (TO-11691) en la finca de su propiedad, con especies como perdiz, liebre, paloma, conejo, etc.

Sobre la existencia de una serie de construcciones a los efectos de su posible expropiación, el promotor manifiesta que no es ésta la fase procedimental para resolver sobre estos extremos, adjuntando un informe fotográfico con el estado de tales edificaciones.

Finalidad del aeródromo. En las alegaciones se considera que el aeródromo deportivo es en realidad un aeropuerto privado, al amparo del cual se proyecta la construcción de una serie de servicios urbanísticos e instalaciones (especialmente oficinas, una zona social y un hotel) que no podrían efectuarse por las limitaciones de la vigente Ley de Ordenación del Territorio y la Actividad Urbanística (LOTAU) de Castilla-La Mancha. No les parece justificado que para ello se expropien unas propiedades privadas, acordes con el carácter agrario de la zona, y todo ello en una zona que empieza a estar saturada de pequeños aeropuertos tanto en la provincia de Madrid como en la de Toledo. Finalmente, manifiestan no entender el interés regional del proyecto.

El promotor considera que son apreciaciones de parte, ya que el alcance de las obras previstas queda de manifiesto en los proyectos técnicos pertinentes.

3.2.2 Consultas a administraciones ambientales afectadas. Simultáneamente al proceso de información pública, se consultó a la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la Subdelegación del Gobierno en Toledo, a la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a la Delegación Provincial de Cultura de Toledo y al Ayuntamiento de Las Ventas de Retamosa.

De estos organismos, ha emitido respuesta en plazo la Delegación de la Consejería de Cultura de Toledo, reiterándose en su informe de 01/02/2006 (emitido en respuesta a la fase de consultas previas), en el que se informaba favorablemente el proyecto de

construcción de un aeródromo en la parcela 78 del polígono 2, en el término municipal de Chozas de Canales (Toledo).

Con fecha 01/09/2009, la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y de Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea remite a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Departamento una alegación procedente de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. En este informe, firmado el 15/07/2009, por tanto fuera del plazo establecido, se manifiesta que en su realización se han recabado los informes de la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, y del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha. Este último observa que en un radio de unos 20 km, aproximadamente, se localizan tres aeródromos, ubicados en los términos municipales de El Casar de Escalona, Camarenilla y Casarrubios del Monte.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha recuerda que la totalidad del ámbito de actuación se encuentra incluida dentro de la zona de importancia del águila imperial ibérica y del buitre negro. En aplicación el artículo 77 de la Ley 9/1999, de Conservación de la Naturaleza en Castilla-La Mancha, respecto a especies en peligro de extinción, vulnerables y de interés especial, establece que la altitud mínima a la que se podrá sobrevolar la zona de exclusión propuesta en el estudio de impacto ambiental deberá ampliarse a 500 m, para minimizar la afección sobre las poblaciones de fauna que han motivado la aplicación de dicha medida.

En dicha respuesta se sigue considerando que las instalaciones que se han proyectado sobre el arroyo del Prado Gallego vulneran el apartado 2 del artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas. Por tanto, para evitar la afección al arroyo Prado Gallego, se propone desplazar dichas instalaciones 400 m al oeste o situarlas al otro lado de la pista de aterrizaje, tal y como ya se indicaba en el informe de esa Dirección General de Evaluación Ambiental del 24/04/2006 (en respuesta a la fase de consultas previas), no considerándose la propiedad de los terrenos como única justificación para no plantear alternativas. De acuerdo con la legislación de protección del sistema hidrológico y para mantener la integridad de dicho cauce, considera imprescindible modificar la ubicación de dichas infraestructuras, adaptando la distribución de las mismas a este condicionante.

Una vez adaptado el proyecto en cuanto a la ubicación de las instalaciones, y siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas preventivas y correctoras establecidas en su informe, que se incorporan en el apartado 5 (Condiciones de protección ambiental) de la presente Declaración, la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que la actividad puede ser considerada ambientalmente viable.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto.

3.3.1 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Una vez analizado el estudio de impacto ambiental del proyecto, el resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, se comprueba que no se ha alejado la plataforma y las instalaciones del arroyo Prado Gallego, tal como había sugerido el promotor, con lo cual el proyecto sigue suponiendo desplazar la cabecera de dicho arroyo unos 800 m hacia el sureste. Por ello, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Cambio Climático solicita informe a la Confederación Hidrográfica del Tajo, con fecha 19/05/2009 (reiterado el 31/07/2009 y el 09/09/2009), para que, de acuerdo con sus competencias, informe si la actuación podría ser autorizable.

Con fecha de entrada 23/10/2009, la Confederación Hidrográfica del Tajo contesta, respecto a la afección al arroyo Prado Gallego, analizado el estudio de impacto ambiental y los planos que incluye, que sobre la cabecera del cauce se pretende instalar un parking, hotel, oficinas y la zona social, la plataforma y los hangares, vulnerando el artículo 77.3 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. De este modo, una vez construidas las

instalaciones, la cabecera del arroyo desaparecería, desplazándose unos 800 m hacia el sureste. Por tanto, la Confederación Hidrográfica del Tajo considera que no está justificada la actuación y no parece apropiada la realización del proyecto tal como está propuesto. Respecto al suministro de agua para usos domésticos e industriales y al vertido de aguas pluviales, informa que se deberán solicitar la concesión de aguas y la autorización de vertido correspondientes.

3.3.2 Modificaciones introducidas por el promotor en el proyecto. Con fecha 04/11/2009, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino comunica al promotor el contenido de los informes de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de la Confederación Hidrográfica del Tajo, para que manifieste si procede a modificar el proyecto en el sentido de desplazar hacia el oeste las infraestructuras que se proyectaban sobre el arroyo del Prado Gallego, o bien situarlas al otro lado de la pista de aterrizaje, de forma que se evite cualquier tipo de ocupación del cauce de dicho arroyo.

El promotor contesta con fecha de entrada 18/11/2010, en respuesta a dicho requerimiento de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, adjuntando el estudio técnico de viabilidad y estudio hidrológico para el desvío del arroyo del Prado Gallego, un plano con la configuración definitiva del aeródromo, además de un informe favorable de la Confederación Hidrográfica del Tajo sobre el desvío del arroyo Prado Gallego.

En su respuesta, con el objeto de minimizar el impacto ambiental en el entorno, el promotor informa que se han realizado una serie de modificaciones sobre el planteamiento original, que serán contempladas en el proyecto definitivo del aeródromo de Chozas de Canales.

Manifiesta que la viabilidad de proyecto está condicionada por una serie de cuestiones técnicas que se establecen a partir de las normas técnicas para el diseño de aeródromos definidas en el anexo 14. Diseño de aeródromos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional), que España, como firmante de los convenios de Chicago, se ha comprometido a cumplir dentro de su territorio.

Respecto a la orientación de la pista de vuelos, está condicionada por la dirección de los vientos predominantes en la ubicación seleccionada. En el caso del aeródromo de Chozas de Canales, se realizaron estudios meteorológicos previos al comienzo del procedimiento de solicitud, para el cálculo de la rosa de vientos, y se concluyó que la geometría de la parcela era la óptima para cumplir con las normas en cuanto a orientación de pistas de vuelo que exige el anexo 14 de OACI. Una modificación en la orientación de la pista no permite asegurar que el coeficiente de utilización de la pista siga siendo superior al 95% para los aviones que el aeródromo esté destinado a servir, como exige el citado anexo 14.

En los documentos remitidos por las diferentes administraciones se recalca con insistencia la no idoneidad de construir edificios sobre el cauce del arroyo del Prado Gallego. Por ello, la propiedad se compromete a no situar ningún tipo de edificación durante la vida de la infraestructura en las cercanías del cauce del arroyo del Prado Gallego, situándose las nuevas instalaciones al norte de la pista de vuelos.

El estudio de viabilidad para el retanqueo del arroyo del Prado Gallego más allá de la franja de pista del aeródromo incluye las pautas recogidas en las reuniones y conversaciones mantenidas con los diferentes técnicos de las administraciones involucradas. En general, se ha tenido en cuenta: preservar el Dominio Público Hidráulico, evitar canalizaciones realizadas en hormigón, asegurar que no se afecta a terceros como consecuencia del desvío del arroyo, estudio de inundaciones y grandes avenidas, estudio pre-operacional y post-operacional del comportamiento del arroyo como consecuencia de las obras, y períodos de retorno de hasta 500 años.

Con todo ello, el promotor justifica la viabilidad técnica del desvío del arroyo del Prado Gallego para la construcción de la pista de vuelos del aeródromo de Chozas de Canales. Se han eliminado del proyecto original las edificaciones situadas sobre el cauce del arroyo del Prado de Gallego, de acuerdo a las indicaciones de la Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla La Mancha y de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Se propone

y justifica, como solución técnica, el desvío del arroyo del Prado Gallego por un nuevo trazado fuera de la franja de pista, a través de un canal abierto de sección trapezoidal reforzado con una capa de 15 cm de espesor de arcilla para su impermeabilización. El tramo nuevo tiene una longitud de 875 m y será capaz de conducir el caudal máximo de aguas pluviales en la cuenca afectada, considerando un periodo de retorno de 500 años. Por tanto, no se producirá ningún tipo de afección a terceros ni inundaciones. La propiedad se compromete a recoger el desvío del arroyo del Prado Gallego dentro del proyecto de construcción del aeródromo privado de Chozas de Canales (Toledo).

La Confederación Hidrográfica del Tajo, en informe de fecha 05/10/2010, que adjunta el promotor, considerando que la situación de la pista de vuelo viene condicionada por el cumplimiento de la normativa técnica para el diseño de aeródromos definida en el anexo n.º 14 de la OACI, y que no es posible mantener el cauce en su estado original para desarrollar el proyecto, que cuenta con Declaración de Interés Regional asociada, informa favorablemente sobre el desvío de la cabecera del cauce del arroyo Prado Gallego en una longitud de unos 850 m, mediante la construcción de un canal abierto de sección trapezoidal, actuación que deberá contar con la preceptiva autorización previa de esa Confederación, según establece el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.3.3 Información adicional solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 24/01/2011, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino requiere al promotor del proyecto para que informe de la distancia de la actuación a los núcleos urbanos cercanos, así como a las urbanizaciones o viviendas aisladas próximas al aeródromo, dadas las discrepancias detectadas en la variada documentación que integra el expediente. También se solicita información sobre el posible efecto sinérgico de los aeródromos más próximos (Casar de Escalona, Camarenilla, Casarrubios del Monte, y el proyecto de aeropuerto en El Álamo-Navalcarnero) con el proyecto de aeródromo en Chozas de Canales. Al mismo tiempo, se solicita la revisión del estudio acústico, aplicando la isófona de 55 decibelios, correspondiente al objetivo de calidad acústica aplicable a campo abierto para los períodos día y tarde, de acuerdo con el artículo 14.4 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; adjuntando cartografía en la que se puedan identificar los núcleos habitados o posibles viviendas aisladas.

Con fecha 24/02/2011, el promotor contesta al requerimiento efectuado, adjuntando planos con las líneas isófonas modificadas sobre el levantamiento topográfico del ámbito, para las configuraciones este y oeste del aeródromo. En dicho plano se aprecia que el límite de la isófona de 55 dB(A) queda a unos 3.600 m de la población más cercana (urbanización La Cascabela), en el caso más desfavorable (configuración oeste).

El promotor alega lo siguiente:

La distancia del aeródromo a los núcleos urbanos requeridos es la siguiente: Chozas de Canales, 4,9 km; Ventas de Retamosa, 4,5 km; Casarrubios del Monte, 4,2 km, y El Viso de San Juan, 11,5 km. Así mismo las urbanizaciones más próximas como La Cascabela (4,5 km), Guadarrama Centro (4,6 km) o Montevelo (4,6 km) se hallan todas a una distancia superior a los 4,5 km de distancia.

Las distancias a los aeródromos mencionados, cuyas instalaciones y uso son de carácter privado, y su posible interferencia en la navegación aérea del presente proyecto serán en cualquier caso objeto de informe por parte de la Subdirección General de Aviación Civil, que será quien aprobará el proyecto técnico del aeródromo. No puede informarse sobre la posible futura instalación del aeródromo del Álamo-Navalcarnero, puesto que no se ha aprobado ningún plan ni proyecto al respecto sobre el que pudiese realizar cualquier comparativa o estudio.

Se puede comprobar que no existe ni núcleo de población ni vivienda aislada alguna dentro de la línea isófona de 55 decibelios. La única edificación que aparece dentro de la isófona de 55 decibelios es una antigua edificación utilizada para guardar aperos de labranza, semi derruida y sin uso actual, que en cualquier caso queda dentro del ámbito afectado por la Declaración de Interés Regional realizada por la Junta de Castilla-La

Mancha, y por tanto del Proyecto de Singular Interés que desarrollará el conjunto, por lo que si existiera incompatibilidad con la instalación proyectada sería objeto de adquisición o expropiación en los términos que recoge la Ley de Ordenación del Territorio y Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. El promotor propone tres alternativas, teniendo en cuenta la existencia de una parcela de su propiedad y que el municipio no cuenta con ningún aeródromo para la práctica de vuelo. También se han tenido en cuenta las afecciones medioambientales y a las poblaciones cercanas, y que al norte del aeródromo está prevista la construcción de la Autovía de la Sagra. Las alternativas son las siguientes:

Alternativa 0, de no actuación.

Alternativa 1, que propone rutas de vuelo que después del despegue se desvían hacia el norte, y en las que del mismo modo se aterriza desde el norte.

Alternativa 2, que propone rutas en que se despega hacia el sur y se aterriza desde el sur.

Una vez realizado el estudio de impacto ambiental se selecciona la alternativa 1, ya que evita la afección a zonas habitadas existentes y al área de campeo de las aves esteparias situada al sur del aeródromo. Según la dirección del viento se podrán utilizar la configuración este u oeste, siendo la primera la más común, debido a la orientación del viento predominante.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. A continuación se recogen los impactos más significativos que puede generar el proyecto, así como las medidas protectoras y correctoras que recoge, para su prevención o minimización.

Hidrología e hidrogeología. Durante la fase de construcción, y con el fin de evitar la posible contaminación de los cauces más cercanos y de los acuíferos, el estudio de impacto ambiental tiene previstas las siguientes medidas: instalación de barreras de sedimentos; impermeabilización del parque de maquinaria, que contará con una balsa de decantación y un separador de grasas que evitarán la escorrentía de los hidrocarburos procedentes del lavado o mantenimiento de la maquinaria; y construcción de una balsa para el lavado de cubas de hormigón.

En la fase de explotación, la calidad de las aguas superficiales puede resultar afectada, tanto por el agua procedente de las instalaciones del aeródromo (pistas, talleres, aeronaves, etcétera) como por el posible vertido de la depuradora de aguas fecales. Para minimizar estos impactos, el estudio de impacto ambiental contempla el pavimentado de todas las superficies exteriores del aeródromo susceptibles de contaminación, y su diseño con una pendiente de al menos el 1%, con el fin de conducir las aguas pluviales a una balsa de desarenado y, posteriormente, a una trampa de grasas antes de su vertido al cauce. En cuanto a las aguas residuales, se indica que se solicitará autorización para realizar ambos vertidos a la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Durante la fase de explotación, las necesidades de agua de riego, agua para saneamiento y agua para limpieza serán cubiertas con agua procedente de los acuíferos de la zona. En el estudio de impacto ambiental se contemplan diferentes medidas para el ahorro de agua en los edificios, como sistemas de ahorro de agua en grifería y mecanismos de duchas, inodoros con sistemas de doble descarga, uso de programadores de riego, aspersores de corto alcance y riego por goteo de árboles y arbustos, y uso, en general, de plantas autóctonas. La superficie de césped no ocupará más del 10% de la superficie ajardinada.

Como se ha comentado, se han eliminado del proyecto original las edificaciones situadas sobre el cauce del arroyo del Prado de Gallego, habiéndose previsto desplazar los hangares y zonas comunes (incluido el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios) al otro lado de la pista de aterrizaje, al norte de la misma.

Fauna. El aeródromo, como prácticamente toda la provincia de Toledo, se sitúa en una zona de importancia del águila imperial ibérica y del buitre negro. No obstante, según el estudio de impacto ambiental, el aeródromo de Chozas de Canales no se situaría en una zona que constituya hábitat de estas especies, salvo que se pueda considerar como zona de campeo extensa de las mismas. Por lo tanto, el promotor no considera que el proyecto afecte de forma directa a estas especies de avifauna.

Se realizaron cuatro visitas de campo para la elaboración del estudio de impacto ambiental, una el 15/02/2007 y tres en el mes de marzo de ese mismo año.

En relación a la avutarda, se detectó la presencia de cinco machos adultos el 01/03/2007, tres el 14/03/2007 y cuatro ejemplares el 20/03/2007, a más de 1.000 m de los límites de la parcela; pero no había ninguna hembra en las inmediaciones. Probablemente se trataba de individuos jóvenes en dispersión o que todavía no se habían unido a un «lek» o arenero donde poder reproducirse.

La zona en la que se ubica el aeródromo está considerada como un lugar de dispersión de la avutarda, aunque en el estudio de impacto ambiental se considera que la cercanía del futuro trazado de la Autovía de la Sagra, a unos 1.500 m al norte de las instalaciones, supone un factor de disuasión para la presencia de aves esteparias en el entorno del proyecto.

Según la información del Atlas de las Aves Reproductoras de España, de SEO-BirdLife, la avutarda no se reproduce en ninguna de las dos cuadrículas UTM de 10 × 10 km donde se localiza el aeródromo. Éste se sitúa aproximadamente entre los núcleos reproductores de avutarda (leks) de Torrejón de Velasco (a unos 50 km hacia el este) y los dos de Fuensalida y Villamiel-Bargas (a 30-35 km hacia el sur o suroeste), pero casi todas las posibles líneas de migración y desplazamiento entre dichas áreas de cría quedan expeditas, al sur de las instalaciones proyectadas.

Se avistó un ejemplar de sisón a 2.000 m de la parcela 78, pero finalizadas las cuatro visitas a la zona se descarta la cría y la presencia en las parcelas afectadas por las obras. Las zonas con posible presencia de sisón se encuentran al sur de la zona de actuación, por lo que se propondrán medidas para disminuir la posible afección a esta especie.

Asimismo, tras varias visitas a la zona del estudio, no se detectó la presencia de otras aves esteparias como la ganga ibérica o el alcaraván. Las zonas inventariadas (1998-2002) de reproducción probable-segura de la ganga más cercanas, se encuentran al menos a 12 km de distancia de la pista.

El estudio de impacto ambiental indica que las rutas de vuelo de la alternativa 1 seleccionada evitan las zonas de dispersión de las aves esteparias situadas al sur del aeródromo. Además, se propone un área de exclusión permanente de vuelo en dos zonas, una al sur y al este del aeródromo y otra en el cauce del río Guadarrama, en las que quedaría prohibido realizar vuelos a menos de 250 m de altitud, para evitar afectar a las aves como la avutarda, que podrían utilizar este espacio como zona de dispersión.

El sistema de alumbrado del aeródromo contará con sistemas de iluminación que minimicen la contaminación lumínica, utilizando tipos de luz que eviten deslumbramientos y destellos nocturnos cuando sea posible, así como tipos de luminarias en los viales que no emitan luz hacia las partes altas, a fin de no molestar a las aves en sus movimientos nocturnos.

Vegetación. En la cabecera del arroyo de Prado Gallego se afectaría a la vegetación asociada al mismo, parte de la cual se corresponde con un hábitat natural de interés comunitario (código 6420) situado fuera de la red Natura 2000, formada fundamentalmente por juncos (*Scirpus holoschoenus*), además de algunos sauces (*Salix* sp.) y majuelos (*Crataegus monogyna*). En el estudio de impacto ambiental se considera que este impacto es compatible, dadas la escasa superficie afectada y la posible regeneración del hábitat en un tramo del arroyo que carece de este tipo de vegetación.

Como medida preventiva para proteger la flora, el estudio de impacto ambiental contempla el jalonamiento de la zona de ocupación estricta de las obras antes del inicio del desbroce. Las zonas fuera del vallado serán consideradas como zonas de exclusión, por

las que no podrán circular vehículos ni personas, quedando terminantemente prohibida la utilización de estas zonas de exclusión de obra para cualquier acopio o actividad.

Contaminación acústica. Durante la construcción del aeródromo proyectado, aumentará el nivel sonoro en la parcela y en zonas adyacentes debido al uso de maquinaria. Para evitar niveles indeseables de contaminación acústica, se mantendrán en condiciones óptimas los sistemas de escape de toda la maquinaria utilizable en la obra.

En la fase de explotación del aeródromo, se producirá un incremento de la presión sonora en la zona, debido al despegue y al aterrizaje en la pista. En este sentido, el estudio de impacto ambiental cuenta con un estudio acústico, que recoge los resultados del programa INM (Integrated Noise Model) de la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos, en su versión 6.2a. Como datos de partida, se han considerado 100 operaciones diarias diurnas (50 salidas y 50 llegadas), un intervalo de las 7:00 a las 23:00, y dos trayectorias, una de llegada y otra de salida, de 5 km de longitud cada una. Las conclusiones obtenidas indican que no se alcanzan los 55 dB(A) durante el periodo diurno en ninguna de las zonas urbanas del entorno del aeródromo, para las configuraciones operacionales analizadas (este y oeste), tanto para el despegue como para el aterrizaje.

El estudio de impacto ambiental asegura que se cumplirá en todo momento la legislación de sobrevuelo de núcleos urbanos: Real Decreto 73/1992, de 31 enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; Resolución de 22 de julio de 1997 de la Dirección General de Aviación Civil por la que se aprueba la Circular operativa 2/1997, relativa al sobrevuelo de núcleos urbanos por aeronaves monomotores. En concreto, en zonas urbanas, la altura de vuelo será la mayor de las siguientes: 300 m sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave; o aquella que, en caso de parada del motor, garantice el aterrizaje fuera del núcleo urbano o en caso de que la aeronave lleve pancarta, la que garantice que la pancarta cae fuera de núcleo urbano.

Movimientos de tierra, vertidos y residuos. La construcción del aeródromo conlleva el aporte de tierras, dado que la obra será deficitaria, necesitando un aporte de tierras de sobrantes de la construcción y de canteras autorizadas. Los inertes originados en la demolición de las instalaciones agropecuarias existentes serán transportados a un vertedero de inertes, previa solicitud a la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, evitando cualquier impacto en el medio. Además, el hormigón sólido procedente de la balsa habilitada para el lavado de las cubas de hormigón será picado y transportado a un vertedero controlado.

Se realizará la retirada y acopio de los primeros 20 cm del terreno de la zona de obras (unos 55.000 m³ de tierra vegetal) antes de que se inicien las obras, y se utilizará en los jardines del aeródromo. El acopio de la tierra vegetal se realizará en condiciones que eviten la escorrentía, y se efectuarán labores de mantenimiento como el riego o la siembra, si fuera necesario.

Para evitar los vertidos accidentales, el mantenimiento de la maquinaria se realizará en un lugar del parque de maquinaria acondicionado al efecto, o en talleres acondicionados. Se llevará un control de los derrames que pudieran producirse en el terreno, procediéndose a eliminarlos en el momento que se produzcan mediante su absorción con celulosa o zahorra, que posteriormente se tratará como un residuo peligroso, tal y como establece el Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, básica de Residuos tóxicos y peligrosos, modificado por Real Decreto 952/1997, de 20 de junio. En la fase de explotación, la superficie de las naves (hangares), talleres, plataforma, aparcamiento de automóviles, y cualquier otra superficie susceptible de ser contaminada, estará impermeabilizada con hormigón. En la gasolinera interior, el tanque de combustible cumplirá la normativa de Almacenamientos de Productos Químicos, contando con un cubeto de retención adecuado a la cantidad del almacenamiento, y las medidas de extinción de incendios suficientes para tal instalación.

Dado que el proyecto prevé la construcción de un punto limpio para la gestión de los Residuos Peligrosos, en el estudio de impacto ambiental se indica que el promotor se dará de alta como Productor de Residuos Peligrosos y contratará un transportista y un gestor

autorizado de Residuos Peligrosos para realizar su correcta gestión, según la legislación vigente.

En la alegación de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, además de unas condiciones sobre residuos y vertidos, y protección frente a incendios forestales, que se incorporan en el apartado 5 (Condiciones de protección ambiental) de la presente Declaración, se indica que, para facilitar el cumplimiento de los objetivos del Plan de Castilla-La Mancha de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, aprobado por el Decreto 189/2005 de 13 de diciembre, es conveniente incluir en la construcción de la infraestructura materiales procedentes de depósitos de residuos de carácter municipal que fuese apropiado tratar, o de plantas autorizadas para su tratamiento. De ser posible, estas instalaciones se seleccionarán en coordinación con la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente de Toledo. El resto de materiales para las obras de ejecución se obtendrá de canteras, préstamos y plantas industriales debidamente autorizados. En caso de que no se puedan emplear zonas ya convenientemente autorizadas, la apertura de nuevos préstamos será motivo de consulta a la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente, sobre la necesidad de su sometimiento al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, tal como establece la Ley 4/2007, de 8 de marzo, de Evaluación Ambiental en Castilla-La Mancha. De ser necesarios vertederos, los materiales sobrantes se podrán emplear de forma coordinada con la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente para la restauración de las antiguas zonas de vertedero colindantes con la carretera.

Calidad del aire. Durante la fase de ejecución de las obras pueden producirse emisiones a la atmósfera de partículas de polvo, principalmente por el movimiento de tierras y el tráfico de camiones por caminos sin asfaltar, además de los humos de los motores de combustión de la maquinaria pesada. Para evitar la contaminación del aire se regarán, en las épocas más secas, los caminos de obra. Otra medida será la limitación de la velocidad, a 20 km/h, de cualquier vehículo dentro de la obra y en los caminos de acceso a ésta. Además, todos los camiones que entren o salgan cargados de material de excavación deberán cubrirlo con una malla o lona que evite el desprendimiento de los materiales más finos.

Durante la fase de explotación del aeródromo, se producirán emisiones a la atmósfera, de CO₂, NO_x, SO₂ y partículas derivadas de los motores de las aeronaves y del tráfico de vehículos en la zona, aunque no se consideran relevantes sobre la calidad del aire de la zona.

Se establecerán medidas técnicas y sistemas que permitirán un ahorro de recursos y una mayor eficiencia energética (tal y como aplica el nuevo Código Técnico de la Edificación): captadores de energía solar térmica, aparatos electrodomésticos de uso eficiente, bombillas de bajo consumo (A), luminarias de bajo impacto lumínico.

Paisaje. La zona de actuación es alomada, con colinas de escasa altura, cauces de arroyos estacionales y cultivos de cereales, viñedos y olivar. La construcción del aeródromo y sus instalaciones asociadas, entre las que destacan los hangares, tendrá un impacto sobre el paisaje que se valora como moderado. El estudio de impacto ambiental establece una serie de medidas correctoras para minimizarlo, entre las que se encuentra la selección de una tipología de edificación similar a la edificación dispersa en el paisaje de La Sagra, evitando colores que destaquen sobre los predominantes del paisaje (verde, marrón, tierra, etcétera).

El estudio de impacto ambiental afirma que está previsto realizar un proyecto de revegetación y mejora paisajística en todas las zonas afectadas por las obras, como accesos, taludes, interior del aeródromo, y en su área de servidumbre. Se realizarán pantallas vegetales para la integración paisajística, especialmente en la zona de taludes y hangares. El proyecto constructivo incluirá detalles de la revegetación, incluyendo especies, densidades, métodos de plantación, etc., e integrándolos en el presupuesto.

Patrimonio histórico-artístico y cultural. Si bien no se prevén impactos sobre el patrimonio, el estudio de impacto ambiental contempla la realización de un control del

movimiento de tierras, e informar a la administración en caso de hallazgos. Ante la eventual aparición de restos fósiles o arqueológicos en la zona, deberá actuarse de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 4/1990, de 30 de mayo, del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en su alegación recuerda que, en virtud de las disposiciones establecidas en la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, toda actividad que implique afección negativa sobre el dominio público pecuario estará sometida a autorización previa de la Delegación Provincial de Agricultura y Desarrollo Rural. Deberá quedar garantizada la integridad y continuidad de los itinerarios afectados, a través de la completa restitución de los tramos temporalmente ocupados, con el fin de garantizar el tránsito ganadero en condiciones de seguridad y el ejercicio de otros usos complementarios y compatibles.

5. Condiciones al proyecto.

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental, las alegaciones e informes recibidos de las administraciones implicadas, y la documentación adicional aportada por el promotor, se establecen las siguientes condiciones al proyecto, a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos:

Hidrología e hidrogeología. Se realizará un seguimiento del comportamiento hidráulico del desvío del arroyo del Prado Gallego, durante los primeros cinco años, cuyos resultados y conclusiones se remitirán a la Confederación Hidrográfica del Tajo. Si se detectasen riesgos sobre las personas o los bienes de cualquier naturaleza, provocados por dicha canalización, se presentarán las medidas correctoras necesarias para minimizarlos, que deberán ser validadas por la administración hidráulica competente.

El suministro de agua para usos domésticos e industriales deberá contar con la concesión de aguas por parte de la Confederación Hidrográfica del Tajo. En caso de abastecimiento a partir de pozos, éstos deberán contar con autorización de aprovechamiento de aguas subterráneas.

La depuradora o el tratamiento alternativo que se establezca para las aguas fecales deberá cumplir con los requisitos de vertido de la Ley de Aguas, y contar con la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Dada la proximidad del proyecto a cursos fluviales, se extremarán las medidas destinadas a prevenir la contaminación de las aguas por aporte de sólidos en suspensión y sustancias químicas, instalando cunetas perimetrales para la recogida de las aguas de escorrentía en las parcelas objeto de actuación, que drenen hasta un sistema que incluya separación de grasas y aceites, desarenado y desbaste.

Se evitará ubicar cualquier instalación auxiliar (zona de acopio de materiales, nuevos préstamos, parque de maquinaria, etc.) en zonas próximas a los cauces o en las que puedan drenar hacia ellos. Se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la servidumbre de uso público de 5 m en cada margen.

Fauna. En las dos zonas de exclusión permanente de vuelo, una al sur y al este del aeródromo y otra en el cauce del río Guadarrama, quedará prohibido realizar vuelos a menos de 500 m de altitud, debido a la presencia de aves esteparias y fauna amenazada en el entorno del proyecto (águila imperial ibérica y buitre negro).

Se deberá programar un calendario de obras en el que quedarán restringidas aquellas actuaciones que puedan causar molestias sobre la fauna durante la época de reproducción, nidificación y cría, en el período comprendido entre el 1 de febrero y el 31 de julio. Estas limitaciones temporales quedarán reflejadas en el plan de obra del proyecto de construcción.

En el informe previo al inicio de las obras se deberá realizar un censo de fauna en las inmediaciones de la zona de actuación, especialmente en las rutas previstas de despegue y aterrizaje, para comprobar que no existen nidos o áreas de concentración de fauna que

puedan resultar afectados. Se informará al Organismo Autónomo de Espacios Naturales de Castilla-La Mancha del inicio de las obras, y del resultado de dicho censo.

Para evitar que el vallado perimetral pueda servir de posadero u oteadero de las aves, y para evitar colisiones con el mismo, dicha estructura se señalará con elementos disuasorios, cuyo color y/o movimiento ayuden a la avifauna a detectarlo, estudiándose su optimización paisajística, y no utilizándose alambre de espino en su parte superior, ni nada que suponga un riesgo para la fauna de la zona.

En las acometidas eléctricas que se construyan, se deberá aplicar lo dispuesto en el Decreto 5/1999 de Castilla-La Mancha, de 2 de febrero, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas en alta tensión y líneas aéreas en baja tensión con fines de protección de la avifauna y en el Real Decreto 1432/2008 de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, aunque la zona en la que se ubique el tendido aéreo no esté catalogada como zona de protección.

Se remitirán informes a los Servicios Provinciales en Toledo del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, en los que se notificará cualquier incidencia, choque o colisión que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas, indicando en todo caso la altitud a la que se ha producido, la especie de que se trate y la envergadura del ejemplar; así como posibles cambios de comportamiento de las aves, efectos en las épocas críticas, etc., redefiniéndose las rutas de vuelo si fuera necesario. Durante los tres primeros años de actividad del aeródromo, la periodicidad de los informes será semestral, pasando luego a ser anual.

Vegetación. En caso de afectarse a hábitats de protección, o a las saucedas y choperas de la ribera del arroyo del Riachuelo, con un papel protector frente a procesos erosivos del cauce, las actuaciones deberán contar con la previa autorización del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha. Las operaciones de descuaje, desbroce o corta de matorral o arbolado requerirán autorización de la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha, según lo dispuesto en el artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha.

Se replantará con juncos (*Scirpus holoschoenus*) una superficie equivalente a la afectada en el arroyo de Prado Gallego.

Contaminación acústica. No se realizarán operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves entre las 23:00 y las 7:00 horas, dado que no se ha aportado estudio de afección acústica para dicho período noche.

Pasado el primer año completo de operación del aeródromo, se verificará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales. El resultado deberá remitirse al órgano ambiental autonómico, que podrá establecer la periodicidad que considere adecuada para futuras mediciones. En caso de registrarse superaciones de los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se estudiarán medidas de protección para disminuir la presión acústica en zonas urbanas o edificaciones aisladas (instalación de barreras, planes de insonorización, etc.), en coordinación con la administración autonómica competente.

Residuos y vertidos. Todos los residuos generados durante las fases de construcción y funcionamiento de la actividad se someterán a lo dispuesto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, debiendo en su caso ser caracterizados con objeto de determinar su naturaleza y destino. Los residuos sólidos asimilables a urbanos deberán seguir las directrices marcadas por el Plan de Gestión de Residuos Urbanos de Castilla-La Mancha (Decreto 70/1999, de 25 de mayo).

Durante la fase de obras se tendrá especial cuidado para evitar los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria, y concretamente los aceites usados, que deberán ser almacenados en bidones, y posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento (Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados). En caso de realizar el mantenimiento

de la maquinaria en las zonas de actuación, se deberán gestionar todos los residuos (aceites, absorbentes, tierras contaminadas, filtros de aceites, restos de materiales, etc.) según lo previsto en la normativa vigente (Ley 10/1998 de Residuos y Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, básica de Residuos tóxicos y peligrosos, modificado por Real Decreto 952/1997, de 20 de junio). Los residuos peligrosos se almacenarán conforme a la Orden de 21 de enero de 2003 de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, por la que se regulan las normas técnicas específicas que deben cumplir los almacenes y las instalaciones de transferencia de residuos peligrosos.

Paisaje. Para favorecer la integración ambiental del aeródromo, en el proyecto de construcción se incluirá un proyecto de recuperación ambiental y paisajística de la zona de ubicación. Para ello, se propone la ocultación de la infraestructura mediante caballones o muros en las zonas más sensibles y la colocación de una pantalla vegetal a lo largo del recinto del aeródromo, particularmente en las zonas de mayor visibilidad o en las proximidades de posibles viviendas, así como la revegetación de caballones y desmontes, exclusivamente con especies autóctonas a escala biogeográfica local, no considerándose finalizada la actuación hasta comprobar el éxito del 80% de las plantaciones. Estas actuaciones se adaptarán a las normas de seguridad aeronáutica.

Protección frente a incendios forestales. De acuerdo con lo establecido en la legislación vigente en Castilla-La Mancha en materia de incendios forestales, durante las obras se deberán contemplar medidas de prevención de incendios como las siguientes:

Durante la época de peligro alto definida en la Orden de 16 de mayo de 2006 de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, por la que se regulan las campañas para la prevención de incendios forestales, deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situados en una franja de 400 m alrededor de aquéllos.

Los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados del monte en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en el comienzo de la época de peligro alto.

Para su eliminación mediante quema, deberá obtenerse autorización previa en la Delegación Provincial de Agricultura y Desarrollo Rural, estando prohibido este medio en la época de peligro alto.

Publicidad. El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en que se publica la presente declaración de impacto ambiental.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El Programa de Vigilancia Ambiental deberá controlar la posible afección medioambiental que la nueva instalación pueda originar en el entorno, cubriendo los siguientes aspectos:

Seguimiento y control de las diferentes medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, así como las recogidas en la presente Resolución.

Seguimiento y control de las condiciones ambientales, tanto en fase de ejecución como de explotación.

Proponer nuevas medidas en caso de comprobarse la insuficiencia de las medidas correctoras ya implantadas, detectarse nuevos impactos ambientales no previstos, o en caso de que los avances tecnológicos producidos permitan la aplicación de procedimientos de corrección más eficaces.

El Plan de Vigilancia Ambiental deberá ser llevado a cabo por una empresa independiente del promotor del proyecto. Los principales controles previstos, además de las buenas prácticas medioambientales que se estipulan para la fase de construcción, son:

Control de que en las rutas de vuelo se despegue hacia el norte y se aterrice desde el norte, según la alternativa 1 seleccionada, para evitar la afección a las aves esteparias.

Verificar que se respetan las zonas de exclusión permanente que restringe el vuelo a menos de 500 m de altura en la zona sur y este del aeródromo y sobre el cauce del río Guadarrama, para evitar afección a las aves.

Seguimiento de la fauna presente en el entorno, en especial los ejemplares de avifauna que puedan resultar afectados durante las operaciones de despegue y aterrizaje.

Verificar que se cumplen los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Comprobación del adecuado funcionamiento del desvío del arroyo del Prado Gallego.

Comprobar el éxito de la plantación de juncos en el arroyo de Prado Gallego, y de las revegetaciones incluidas en el proyecto de recuperación ambiental y paisajística.

Comprobar la estanqueidad del cubeto de retención que albergue el tanque de combustible.

Verificación del buen funcionamiento del sistema de extinción de incendios.

Comprobar que se realiza un mantenimiento periódico del desarenador y desengrasador, y dispositivos de tratamiento de fecales.

Control de la calidad de las aguas subterráneas, con el fin de detectar posibles vertidos o derrames que puedan contaminarlas.

Seguimiento periódico del estado del vallado perimetral y de sus medios disuasorios.

Las labores de seguimiento serán llevadas a cabo por un Titulado con experiencia en Medio Ambiente, que será el responsable del control de los indicadores ambientales, seleccionados antes del inicio de las obras. El responsable remitirá informes periódicos a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha: informe previo antes del replanteo, informe antes de la recepción de la obra, informes semestrales durante la ejecución de las obras e informe final, informes semestrales de afección a la avifauna durante los tres primeros años de explotación, informes anuales en los dos años siguientes de actividad, así como informes puntuales en caso de que se produzca cualquier incidencia ambiental de importancia.

En caso de detectarse algún tipo de incumplimiento de esta Declaración de Impacto Ambiental, o alguna afección de importancia sobre el medio natural (incidencias ocurridas durante los vuelos, impactos, vertidos accidentales, sobrevuelos injustificados de zonas sensibles para la avifauna, o afecciones sobre la avifauna esteparia) durante cualquiera de las fases contempladas en el Plan de Vigilancia Ambiental, se deberán detener las actuaciones que se estén llevando a cabo hasta que dicha afección sea evaluada, mediante informe puntual que tendrá que ser remitido a los Servicios Provinciales en Toledo del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha.

Para la detección de afecciones sobre la fauna protegida presente en el entorno de la actuación, y con el fin de conseguir un tamaño muestral suficientemente grande como para poder considerar la existencia o inexistencia de afecciones, el Plan de Vigilancia Ambiental deberá mantenerse durante un período no inferior a cinco años.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aeródromo privado en Chozas de Canales (Toledo), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1 y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 25 de marzo de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

