

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

9858 *Resolución de 24 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del aeródromo privado La Pajarilla, término municipal de Martín Muñoz de las Posadas, Segovia.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Según informe aportado por la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, las instalaciones incluidas en este proyecto se encuentran construidas, hecho que posteriormente fue comprobado mediante consulta al Sistema de Información Geográfica del Departamento. El proyecto se ha encuadrado en el apartado k) del grupo 9 del referido anexo II, centrándose su tramitación ambiental, por tanto, en la explotación del aeródromo, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

1. *Objeto y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

Se trata de un campo de vuelo para naves ultraligeras de uso privado, con una pista de unos 350 m.

El proyecto se localiza en el término municipal de Martín Muñoz de las Posadas, en la provincia de Segovia, dentro de la finca denominada La Pajarilla.

El promotor del proyecto es don José Raúl Gil Zorzo. Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), perteneciente al Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 1 de diciembre de 2008 se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la documentación relativa al proyecto, con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008.

El día 10 de febrero de 2009, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Consultado	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	–
Subdelegación del Gobierno en Segovia.	–
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Viceconsejería de Desarrollo Sostenible de la	
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Infraestructuras Ambientales de la	
Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Medio Natural de la Viceconsejería de Desarrollo Sostenible de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Viceconsejería de Cultura de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Turismo de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	–
Ayuntamiento de Segovia	–
Diputación Provincial de Segovia.	X
ADENA.	–
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	–
Ecologistas en Acción de Segovia	–
Asociación Ecologista Centaurea.	–
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León	–

La Diputación de Segovia La Diputación de Segovia manifiesta que el expediente remitido no tiene incidencia en ninguna de las materias competencia de esa Diputación Provincial.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera, en virtud del informe realizado por el Servicio de Espacios Naturales, Flora y Fauna de la Dirección General de Medio Natural, el cual adjunta, que el proyecto debe someterse al trámite de evaluación de impacto ambiental. Aunque la parcela seleccionada no presenta coincidencia territorial con la red Natura 2000, espacios naturales, zonas incluidas en planes de conservación/recuperación de especies o zonas húmedas catalogadas; ni alberga especies incluidas en los catálogos de flora protegida y de especímenes vegetales de singular relevancia, en la zona de influencia del aeródromo (50 km alrededor de la parcela seleccionada), sobre todo al sur y al sureste, hay una gran acumulación de figuras con

normativa de protección específica en Castilla y León: 8 zonas de especial protección para las aves (ZEPAs), área sensible para el águila imperial Ibérica, con 13 áreas críticas, zona de importancia para la cigüeña negra, con 9 áreas críticas, y 24 zonas húmedas catalogadas. La zona de influencia tiene gran importancia para la supervivencia de las aves esteparias de Castilla y León (habiéndose censado en la zona once especies diferentes), y para las aves rapaces (con siete especies censadas). Todas ellas están incluidas en el anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, así como en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (CNEA).

Por otro lado, la citada Dirección General considera que el estudio de impacto ambiental deberá incluir los siguientes contenidos:

Afección de los niveles sonoros y de vibraciones a la población, tanto en maniobras de despegue y aterrizaje como en los vuelos, proponiendo medidas protectoras y/o correctoras.

Posibles efectos sinérgicos debidos a los tres aeródromos privados que ya existen en la zona de influencia del proyectado.

Efectos, en función de la planificación de los vuelos (fechas, altura de vuelo, rutas, concentración de ultraligeros), en las áreas que cuentan con algún tipo de protección para las aves según la normativa autonómica (águila imperial ibérica y cigüeña negra), que deberán adecuarse a los objetivos, restricciones y medidas de protección recogidos en los correspondientes planes de recuperación.

Efectos producidos por el funcionamiento del aeródromo sobre las aves esteparias así como el resto de aves catalogadas como de interés especial en el CNEA.

En caso de realizar un vallado perimetral debería hacerse constar la tipología y longitud del mismo, al objeto de poder realizar una adecuada valoración de la repercusión ambiental.

Una vez analizado el contenido de las respuestas a las consultas practicadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Cambio Climático decidió someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, lo que fue notificado tanto al promotor como al órgano sustantivo, mediante oficios de fecha 4 de junio de 2009.

Con fecha 26 de enero de 2010 tiene entrada, procedente de AESA, una documentación ambiental complementaria del proyecto, elaborada por el promotor, para su valoración. En dicha documentación se aporta información sobre la aeronave utilizada, los tráficos proyectados y sobre los niveles sonoros generados por la aeronave. Así mismo, se adjunta un escrito en el que el promotor argumenta que, en su documento inicial, parte de la información era incorrecta, incompleta en algunos extremos, y podía inducir a error a la hora de su valoración. Como errores significativos del documento ambiental destaca los referidos al ámbito de influencia del proyecto, así como al número de operaciones anuales previsto. Considera que la decisión de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental se basaba en la información errónea del primer documento ambiental, que sobredimensionaba el proyecto, por lo que el promotor solicita que se reconsidere la decisión de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental.

Analizada la documentación actualizada y corregida con fecha 25-05-2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental comunica al promotor que, dado que en la decisión de someter el proyecto al procedimiento reglado de evaluación ambiental fue determinante la respuesta remitida por la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, el promotor debería remitir la nueva documentación a dicha Dirección General, para su pronunciamiento sobre si se ratifica o no en la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental. En caso de que dicho Órgano Ambiental autonómico diese su conformidad con el proyecto, debería remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Departamento el expediente completo y, en su caso, el informe de no afección emitido por la Junta de Castilla y León, pasando dicha información a formar parte de la versión final del proyecto.

Finalmente, con fecha 22 de noviembre de 2010, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental un nuevo informe de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. En él, en virtud del informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Medio Natural, el cual adjunta, una vez revisada y valorada la nueva documentación remitida por el promotor del proyecto, se considera que el desarrollo de la actividad con los nuevos parámetros establecidos por el promotor, no supondría una afección apreciable a la fauna asociada a los espacios con normativa de protección existentes en las proximidades. Por tanto, propone no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, deberán adoptarse todas las medidas propuestas en la nueva documentación aportada y adoptar las condiciones y recomendaciones del citado informe, que se recogen posteriormente.

El informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica que, tras la visita a la parcela objeto de actuación (con fecha 23-03-2009), se pudo constatar que en la misma ya existe una pista con las características solicitadas. Teniendo esto en cuenta, y que no se proyecta ningún tipo de instalación (hangares, cerramiento perimetral, etc.) ni de servicios (electricidad, abastecimiento de agua, saneamiento, etc.), no se considera que se vaya a producir ninguna afección sobre los hábitats de interés comunitario o especies de flora protegida incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León debido a la construcción de la infraestructura solicitada. La ubicación del campo de vuelo y el uso que se proyecta en la fase de explotación (vuelos en un radio de 500 m con epicentro en la pista) no presentarían coincidencia territorial con figuras de la normativa ambiental en Castilla y León.

Aunque la ubicación del campo de vuelo no presenta coincidencia territorial con espacios de la red Natura 2000, a una distancia de aproximadamente 1.000 m al sur-este se encuentra la ZEPA Valles del Voltoya y el Zorita (ES0000188). Sin embargo, no se prevé la existencia de afecciones indirectas apreciables, ya sea individualmente o en combinación con otros, que pudieran causar perjuicio a la integridad de cualquier lugar incluido en aquélla siempre y cuando se cumplan las condiciones que se exponen posteriormente.

Aunque el aeródromo no coincide con ámbitos de aplicación de planes de conservación o recuperación de especies protegidas en Castilla y León, a una distancia de aproximadamente 1.000 m al sur-este se localiza el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación de la cigüeña negra (Decreto 83/1995) y el ámbito de aplicación del Plan de Recuperación del águila imperial ibérica (Decreto 114/2003). Sin embargo, se considera que las actuaciones proyectadas son compatibles con los objetivos de conservación en ellos establecidos, siempre y cuando se cumplan las condiciones que se exponen posteriormente.

Los principales impactos del proyecto consisten previsiblemente en una afección indirecta a la fauna generada por el sobrevuelo (ruido e intrusión en el hábitat) de las aeronaves que operan en el aeródromo en cuestión y también en los aeródromos privados existentes en un radio de 30 km como los de Campolara (Muñopedro), de Castellanos-Villacastín (Villacastín) y de Fuentemilanos (Fuentemilanos). En relación a los impactos sonoros, el promotor señala que se han realizado mediciones de los niveles sonoros generados por la aeronave en tráficos completos, incluyendo resultados. En cuanto al impacto generado por intrusión en el hábitat de las aeronaves, en la nueva documentación aportada se plantean modificaciones respecto al uso proyectado (alrededor de 20 vuelos anuales, frente a los 20 vuelos semanales proyectados en un inicio) y respecto a la zona de influencia de los vuelos (radio de 500 m con epicentro en la pista, frente a un radio de 50 km señalado en un inicio).

Visto el nuevo planteamiento, el Servicio de Espacios Naturales considera que la actividad desarrollada exclusivamente con los nuevos parámetros establecidos por el promotor, no supondría una afección apreciable a la fauna asociada a los espacios con normativa de protección existentes en las proximidades (en un radio de 50 km se

encuentran 8 espacios Red Natura clasificados como ZEPA, 13 áreas críticas de águila imperial ibérica con varias plataformas de nidificación, 9 áreas críticas de cigüeña negra con varias plataformas de nidificación y 24 zonas húmedas catalogadas). No obstante, dada la desproporción existente entre el nuevo planteamiento y el anterior proyecto, y ante posibles situaciones de emergencia, operaciones extraordinarias, etc., parece oportuno establecer un condicionado que garantice la ausencia de afección indirecta a la fauna presente en los espacios de la Red Natura y en áreas críticas.

Finalmente, las condiciones que se establecen son las siguientes:

No se sobrevolarán a alturas inferiores a 1.000 pies (300 m) sobre la cota vertical del terreno los territorios protegidos mediante las figuras: lugar de la red Natura 2000, áreas críticas de cigüeña negra y de águila imperial ibérica, espacios naturales protegidos (salvo condición distinta en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales correspondiente, en cuyo caso se atenderá a aquella).

En todo momento se estará a lo dispuesto por la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León (artículos 8 y 9).

3. Análisis según los criterios del anexo III: 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 o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

3.1 Características del proyecto: Las superficies principales del aeródromo son: pista de tierra, de 400 m de longitud y 30 m de anchura, franja de pista de 460 x 50 m (superficie del aeródromo: 2,30 ha), y zonas de aproximación, despegue y transición, situadas en los extremos y laterales de la pista. Inicialmente no se contempla la construcción de hangares, ni de infraestructuras de abastecimiento eléctrico, de agua, drenaje, etc.

Los tráficos del campo están proyectados en la zona noroeste de la pista, al lado opuesto a donde se encuentra el municipio, con una longitud total de unos 5.000 metros, de forma rectangular y con 1.800 m de lado mayor.

El promotor afirma haber manejado diversas alternativas para la ubicación del aeródromo. Finalmente, el emplazamiento ha sido seleccionado teniendo en cuenta criterios operacionales (orientación de la pista, compatibilidad del espacio aéreo, superficies limitadoras de obstáculos, pendientes longitudinales y transversales máximas de pista) y medioambientales (incidencia en zonas de especial protección: proximidad a la ZEPA ES0000188 y LIC ES4160111 Valles del Voltoya y el Zorita, afección por ruidos a núcleos de población y espacios naturales protegidos, movimientos de tierras, eliminación de vegetación natural, intercepción de cauces naturales).

3.2 Ubicación del proyecto: El aeródromo se ubica en el término municipal de Martín Muñoz de las Posadas, a aproximadamente 1 km. al norte del núcleo urbano de dicha población y a unos 4 km. al sureste de la localidad de Montuenga. Se encuentra en la comarca de Cuéllar, o Tierra de Pinares, al suroeste de la provincia de Segovia, en la llanura mesetaria entre la Sierra de Guadarrama y el páramo Castellano. La pista de vuelo se ubica próxima (a unos 500 m al oeste) a la Nacional 601 (Adanero-Gijón), y a unos 3 km al oeste de la Nacional VI (Madrid-La Coruña).

Coordenadas geográficas UTM	
X	Y
364.860,55	4.540.448,12

La zona se caracteriza por su relieve llano y mediana altitud, presentando cultivos de secano alternados con bosquetes poco desarrollados de pino y encina, con matorrales, parameras y zonas arbustivas en las laderas y zonas más elevadas. La vegetación que se encuentra en la finca La Pajarilla es la propia de no haberse cultivado en los últimos quince años, destacando algunas retamas aisladas.

El aeródromo se encuentra fuera de espacios naturales incluidos en la red Natura 2000, siendo las áreas de especial protección más cercanas al mismo la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000188 Valles del Voltoya y el Zorita y lugar de importancia comunitaria (LIC) ES4160111 del mismo nombre (situadas a 1 km y 3 km, respectivamente).

3.3 Características del potencial impacto. La zona es vista potencialmente por un pequeño número de personas, ya que pese a encontrarse próxima a la carretera, es un lugar muy poco transitado. No se tiene conocimiento de restos o yacimientos arqueológicos en la zona de estudio, y dado que no existen en las proximidades cerros prominentes ni vegas de ríos o arroyos, no es probable su presencia. Sin embargo, si aparecieran muestras o indicios de restos históricos, se notificaría inmediatamente a la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León. No se localiza en monte público ni vías pecuarias. En la zona de implantación del proyecto no existen cauces temporales o permanentes de agua.

No se proyectan movimientos de tierras, excavaciones, terraplenados, construcciones ni ningún tipo de obra, por lo que la fase de construcción se limitará al corte de la masa herbácea existente en la pista y umbrales de seguridad, y a una ligera compactación del terreno.

Se prevé una media de en torno a 20/50 vuelos anuales, distribuidos de forma regular a lo largo del año. La aeronave utilizada es un ultraligero monoplaza del tipo «Colibrí», de estructura de tubo y tela, con motor de dos cilindros y dos tiempos (46-50 HP, que utiliza mezcla de aceite y gasolina).

Respecto a la avifauna, la zona de influencia de la pista se encuentra alejada de zonas boscosas importantes, predominando la explotación de huertas. El promotor considera que, dado que la práctica del vuelo es de carácter deportivo y no sometida a restricciones comerciales u horarios concretos que puedan condicionar las operaciones, es posible desarrollar la actividad de manera que se minimice el impacto sobre la fauna.

Respecto a los impactos sonoros, el promotor ha realizado mediciones de los niveles generados por la aeronave en tráficos completos, presentando los índices de ruido en el límite del campo (en la posición de máxima afección sonora), y en radios de 100 y 500 metros. Así, en el límite del campo serían: L_d : 46,100; L_e : 45,900; L_n : 32,500; L_{den} : 46,702; L_{Amax} : 69,210.

3.4 Medidas preventivas o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por el aeródromo, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

En caso de tener que repostar las aeronaves, la mezcla se formulará en la estación de servicio que se encuentra a unos 500 m de la pista. Los envases de aceite sobrantes y garrafas de gasolina homologadas se depositarán en la estación de servicio, para su entrega a un gestor autorizado para tales fines.

Los tráficos de aproximación y despegue deberán planificarse teniendo en cuenta la posible presencia de aves y con objeto de minimizar las molestias sobre ellas, por la existencia de una zona ZEPA en las proximidades del campo de vuelo. Se limitarán los tráficos que puedan afectar al vuelo de aves y se prestará especial atención a evitar posibles colisiones con estos animales en vuelo (debido también a las propias necesidades de seguridad de los vuelos, por lo que es un factor a tener muy en cuenta por los propios pilotos). Los tráficos se realizarán de acuerdo con lo establecido, dentro de los límites establecidos, y comprobando la ausencia de aves campeando en la zona, siempre antes de iniciar las operaciones de despegue y aterrizaje.

La capa vegetal en pista y umbrales será mantenida con objeto de minimizar la emisión de partículas de polvo en tomas y despegues. Aparte del paso de segadora cuando así lo requiera la actividad, no se emplearán herbicidas u otros productos contaminantes.

Aunque no se contempla la instalación de cerramiento perimetral, la utilización de la finca evitará el paso de vehículos, que durante décadas han transitado de forma indiscriminada por ella, creando un camino falso o viciado. Ello permitirá recuperar la masa vegetal.

Se controlará el estado de mantenimiento de las aeronaves, con objeto de evitar las pérdidas de combustible o aceite.

Salvo las señalizaciones obligatorias según las normas de aviación civil, cualquier elemento que se introduzca en el entorno se hará con colores y formas que se integren y mantengan el equilibrio paisajístico visual.

Para el correcto seguimiento y vigilancia se establecerá un registro documental de las acciones efectuadas.

Teniendo en cuenta el contenido de los informes de los organismos consultados y sus condiciones adicionales, que se refieren a la actividad desarrollada exclusivamente con los nuevos parámetros establecidos por el promotor en la nueva documentación, en caso de que en la explotación del aeródromo se prevea un aumento significativo del número de vuelos indicado en dicha documentación (50 vuelos anuales), deberá informarse con antelación a la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, para su valoración.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto de explotación del aeródromo privado La Pajarilla en Martín Muñoz de Las Posadas (Segovia) vaya a producir impactos adversos significativos, siempre que se cumplan los requisitos ambientales que se desprenden de la presente propuesta de Resolución, entre ellos las condiciones que establece la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, y en especial el evitar el sobrevuelo de espacios protegidos a alturas inferiores a 1.000 pies, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 24 de mayo de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

