

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

4643 *Resolución de 12 de abril de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Aeródromo privado en Pajares de los Oteros, León.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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.

El proyecto Aeródromo privado en Pajares de los Oteros (León) se encuentra encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

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

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

Se prevé la construcción de un aeródromo privado en el municipio de Pajares de los Oteros, en la provincia de León. El proyecto pretende potenciar la riqueza de la zona, facilitando el acceso a recursos del entorno, y la infraestructura se presenta como un elemento dinamizador socioeconómico (el promotor lo relaciona con la creciente industria del vino de la zona).

Las instalaciones proyectadas son: pista de despegue y aterrizaje de aviones, con una longitud de 700 m y 19 m de anchura, con sus correspondientes franjas de seguridad, hangar, plataforma de estacionamiento de aeronaves, y vallado perimetral. La orientación de la pista será 08-26. Las dimensiones y características de la pista de vuelo vienen definidas por la aeronave tipo: Cessna 340A. No se requerirán grandes movimientos de tierras, reduciéndose al nivelado y compactado.

El promotor del proyecto es el Club Deportivo AIR LEÓN, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento y, por tanto, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como órgano ambiental.

2. *Tramitación y consultas*

La tramitación se inició con fecha 12 de noviembre de 2011, cuando se recibe en el Departamento la documentación ambiental del proyecto, procedente de la AESA. Debido a que se observaron ciertas carencias en el mencionado documento ambiental, con fecha 14 de diciembre de 2011, la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, requirió al promotor, a través del órgano sustantivo, la subsanación de dichas carencias, indicando que el plazo de tres meses establecido por el artículo 17.1 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental comenzaría a computarse en el momento en que se recibiera dicha documentación, necesaria para efectuar las preceptivas consultas.

En concreto, se solicitaba completar la documentación, con información sobre los espacios de la red Natura 2000, hábitats de interés comunitario u otros espacios naturales protegidos, y el ecosistema fluvial asociado al arroyo Velascones; los abastecimientos de

luz y agua; el número de vuelos estimados o la previsión de incidencia de ruido sobre los núcleos de población cercanos, y las medidas preventivas y correctoras que minimicen las afecciones.

Recibida nueva documentación ambiental, con fecha 16 de marzo de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental estableció un período de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, con fecha de inicio de 18 de abril de 2012, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe:

Entidad	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Ordenación del Territorio y Administración Local de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León.	-
Dirección General Producción Agropecuaria y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	-
Diputación Provincial de León.	-
Ayuntamiento de Pajares de los Oteros (León).	X
SEO/BirdLife.	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	-
Asociación para el Estudio y la Protección de la Naturaleza – URZ.	-

De las respuestas recibidas con contenido ambiental, destaca lo siguiente:

Ayuntamiento de Pajares de los Oteros: No encuentra, a priori, que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en su documento ambiental.

Delegación del Gobierno en Castilla y León: Este organismo, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, considera que el proyecto no causa impactos ambientales significativos que no estén previstos por el promotor.

Confederación Hidrográfica del Duero: Indica que el arroyo El Reguero o de Velascones se encuentra al norte de la zona de actuación, y que el entorno en el que se plantea la construcción del aeródromo se encuentra fuera del ámbito de las figuras de protección ambiental establecidas en la normativa vigente.

Además, expone unos aspectos relacionados con el medio hídrico, que deberán ser tenidos en cuenta por el promotor, a la hora de ejecutar el proyecto:

a) Posibles afecciones al dominio público hidráulico, zona de policía de cauce público y servidumbres: se deberán respetar en todo momento los condicionantes

establecidos en la Resolución de autorización para realizar obras de construcción de un aeródromo en zona de policía, en la margen derecha del arroyo Velascones, en el término municipal de Pajares de los Oteros (León), otorgada por ese organismo de cuenca, con fecha 22 de julio de 2011. Con carácter general, informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos en cualquiera de sus dimensiones espaciales. En todas las actuaciones a realizar se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la servidumbre de uso público de 5 m en cada margen. Se deberá dejar completamente libre de cualquier obra que se vaya a realizar dicha zona de servidumbre.

b) Posibles afecciones a las aguas subterráneas: se atenderá a lo dispuesto en los artículos 16 y 316.c del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

c) Posibles captaciones de aguas superficiales o subterráneas: si, finalmente, fueran necesarias, durante la fase de obras o durante la fase de funcionamiento, previamente será preciso obtener de esa Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización o concesión administrativa, teniendo en cuenta la normativa en vigor.

d) Calidad de las aguas superficiales o subterráneas. Vertidos: durante los movimientos de tierras, se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas superficiales. Los acopios se ubicarán de manera que se impida cualquier riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto, por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos, sobre las aguas superficiales o subterráneas. Queda prohibido acumular residuos sólidos, escombros o sustancias, cualesquiera que sea su naturaleza y el lugar en el que se depositen, que constituyan o puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno.

Se deberán incluir, asimismo, las medidas oportunas para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos de aceites, combustibles, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno o a los cursos de agua. Este aspecto cobra especial importancia en este caso, puesto que, una vez consultado el mapa litoestratigráfico, se comprueba que parte de la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos de muy alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas. Sería deseable la elaboración de protocolos de actuación específicos, en previsión de la ocurrencia de vertidos accidentales de este tipo de sustancias, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales o subterráneas.

Para la elección de la ubicación de las instalaciones auxiliares, se deberá evitar la ocupación del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces y, en la medida de lo posible, de la zona de policía de cauce público y de la zona situada sobre materiales de alta permeabilidad. Las zonas en las que se ubiquen las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas deberán ser recogidas y gestionadas adecuadamente, para evitar la contaminación del dominio público hidráulico.

En relación a las aguas residuales generadas por la eventual instalación de aseos, duchas, etc., en las casetas de obra se recomienda la disposición de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales para, posteriormente, ser retiradas de forma periódica, para su tratamiento mediante gestor autorizado. En caso de vertido sobre algún elemento del dominio público hidráulico (aguas superficiales o subterráneas), previamente se deberá disponer de la correspondiente autorización de vertido de esa Confederación Hidrográfica.

En caso de que pueda verse alterado el drenaje natural del terreno por las obras de infraestructura, remodelación y construcción de accesos, u otras actuaciones, deberá ser restaurado o restituido adecuadamente. Además, apunta que toda actuación no prevista en la documentación aportada que surja en el transcurso de las obras o durante la fase de funcionamiento, que pueda afectar al dominio público hidráulico, será puesta en conocimiento de ese organismo de cuenca, a la mayor brevedad posible, y cualquier obra

en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de esa Confederación Hidrográfica.

Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León: Esa Dirección General menciona las figuras con normativa de protección específica en la zona de influencia del aeródromo, especialmente la ZEPA ES0000194 Oteros-Campos, en relación con el sobrevuelo de las aeronaves. Indica que, durante la fase de construcción y explotación, no podrán superarse los límites sonoros establecidos en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León. Considera de especial interés la justificación del cumplimiento de la legislación sectorial en materia de almacenamiento y gestión de residuos peligrosos. También señala que, si el vallado del recinto previsto en el documento ambiental se encuentra incluido en el punto 1.5 del anexo IV de la Ley 11/2003, de 8 de abril, de Prevención Ambiental de Castilla y León (vallados cinegéticos o de otro tipo que impidan la libre circulación de la fauna silvestre, con longitudes superiores a 2.000 m), el proyecto habría de someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. Finalmente, indica que, con independencia de la decisión definitiva acerca de la evaluación de impacto ambiental, y además del cumplimiento de las medidas que figuran en el documento ambiental del proyecto, será necesario señalizar o balizar el vallado de forma eficaz para su visualización por la avifauna y, en el caso de existir, el hilo superior del cerramiento habrá de ser de alambre liso.

Con fecha 25 de julio de 2012, desde esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente se requiere al promotor información sobre el tipo de vallado previsto y su longitud, así como sobre los posibles impactos ambientales que se puedan derivar.

Con fecha 17 de octubre de 2012, el promotor informa que prevé instalar un cerramiento cinegético en la parcela, para impedir la circulación de animales de tamaño medio y grande en la zona de operación de aeronaves. El dato de longitud de cerramiento que da es de 1.041 metros (medidos en línea recta, en el lado mayor del polígono). Será de tipo malla anudada 200x20x30, enterrada en el suelo, con una altura total de 2 m. Informa que el cercado no afecta a ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA), ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni a ninguna de las vías pecuarias existentes en la zona. De acuerdo con lo indicado en el artículo 47 de la Ley 4/1996, de 12 de julio, de Caza de Castilla y León, el vallado no podrá ser rematado con hilos de alambre de espino, ni en la parte superior ni en la inferior. El promotor manifiesta que se minimizará la afección a la vegetación existente en la parcela, y que el cerramiento deberá discurrir en todo momento sobre postes artificiales, no pudiéndose clavar sobre árboles u otros elementos vegetales naturales.

Por otro lado, las obras se programarán de tal manera que no coincidan con el principal período de reproducción de la fauna silvestre presente en la zona (desde marzo a junio), ejecutándose fuera de este período. El cerramiento mantendrá una distancia mínima de 200 m a la carretera CV-195, con objeto de prevenir accidentes de tráfico por atropello de especies de fauna silvestre.

También se evitará la generación de polvo por el paso de la maquinaria, procediéndose al riego de los caminos utilizados en las tareas de mantenimiento del cerramiento y en las zonas de entrada a la finca, y demás zonas propensas a la formación de polvo, durante la época estival, o en cualquier otra temporada en que las condiciones meteorológicas lo hagan necesario.

Los caminos públicos utilizados para realizar las operaciones de mantenimiento del cercado, deberán mantenerse en buen estado de conservación. Cualquier acopio de materiales deberá ubicarse de tal manera que se impida su vertido directo o por escorrentía a cauces públicos. Los residuos generados durante la construcción deberán ser gestionados conforme a lo exigido en la normativa vigente.

Finalmente, el promotor declara que el vallado deberá mantenerse en perfectas condiciones de conservación durante toda su vida útil. Si se produjera el cese de la actividad o el vallado debiera redefinir sus límites en el futuro, el promotor procederá al

desmantelamiento de la zona de cerramiento a retirar, y de todos los elementos que lo constituyen, y a la restauración definitiva de toda el área afectada.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y toda la información suministrada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.^a del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El elemento principal del proyecto lo constituye una pista de despegue y aterrizaje de aviones, de 700 m de longitud y 19 m de anchura, con sus correspondientes franjas de seguridad, según anexo 14 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI): 30 m en cada cabecera y 20,5 m en ambos lados de la pista.

Los otros elementos del proyecto son: un hangar para las aeronaves, de 20,75 x 20,50 m de planta y 4,5 m de altura, equivalente a 425,37 m² de superficie construida, que se comunica en su parte frontal con una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 1.096,47 m², de terreno natural compactado. También existirá un vallado perimetral, mediante malla de simple torsión, y un depósito de agua de 230 litros. El documento ambiental indica que no se construirá zona industrial, almacenamiento de combustible, ni aparcamientos.

La aeronave determinante, en relación con las dimensiones y características de la pista de vuelo, es la Cessna 340A. Este avión define las dimensiones mínimas de la pista, que permiten su construcción sin requerir más movimientos de tierras que los de nivelado y compactado. El asfaltado en la zona de despegue y aterrizaje no sería necesario para las zonas de márgenes de pistas y zonas de aparcamiento. La actividad a desarrollar es de aterrizaje y despegue de aeronaves, movimiento en superficie de éstas, hangaraje de las mismas y repostaje de combustible.

En la valoración de alternativas de instalación y disposición de la infraestructura, el promotor ha valorado sus repercusiones en el lugar, aun no estando el proyecto incluido en zonas de especial interés, teniendo en cuenta las prescripciones técnicas establecidas en la normativa:

Alternativa 0: como justificación de la actuación propuesta, se ha planteado y valorado la alternativa 0, de no ejecución del proyecto.

Alternativa 1: constituida por una pista de 700 m de longitud y 19 m de anchura, con una orientación 00-18, con la zona industrial situada al este y centrada sobre la pista.

Alternativa 2: contempla un giro en el eje de la pista, que, manteniendo las mismas dimensiones de 700 x 19 m, tenga una orientación 08-26, con la zona industrial situada al norte y centrada sobre la pista.

Alternativa 3: también contempla un giro en el eje de la pista, con dimensiones de 700 x 19 m, orientación 10-29, con la zona industrial situada al norte y centrada sobre la pista.

La alternativa 0 se descarta por el promotor, por razones sociales y económicas: el proyecto contempla dos vertientes de explotación, la primera consiste en fomentar la actividad deportiva aeronáutica de la zona, ofreciendo la posibilidad de hangaraje a las aeronaves privadas de la zona, tanto aviones ligeros como ultraligeros, abaratando los costes y mejorando la facilidad de utilización; la segunda es lo que el promotor explica como el aprovechamiento de la riqueza vinícola de la zona para potenciar el turismo nacional e internacional que permite la aviación privada, uniendo las facilidades de utilización del aeródromo con la creciente potenciación de los vinos, catalogados desde 1992 como Vinos de la Tierra de la zona de Valdevimbre-los Oteros.

El promotor ha rechazado la alternativa 1, aunque evita los aterrizajes y despegues en dirección a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Oteros-Campos, porque se restringiría en gran medida el tiempo de utilización por las condiciones

climáticas, sobre todo por los vientos dominantes, y tendría un impacto visual mayor, puesto que sería necesario un movimiento de tierras de gran importancia.

También se ha descartado la alternativa 3, por suponer una pérdida importante en los tiempos de utilización de la pista, debida a los vientos dominantes, requerir un movimiento de tierras de importancia, y provocar el sobrevuelo de la localidad de Valdesaz de los Oteros, en las maniobras de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

En definitiva, se ha optado por la alternativa 2, la más favorable económicamente, al no requerir más movimientos de tierras que los propios de la edificación industrial, y tener el mayor tiempo de utilización de las pistas. Según el promotor, supone un mínimo impacto sobre el terreno, al no necesitar modificaciones de la orografía y del cauce del arroyo Velascones, situado al norte de la pista, a la vez que evita el sobrevuelo de la ZEPA, en los procedimientos de despegue y aterrizaje. El documento ambiental incluye un plano del Circuito Normal de Tráfico del aeródromo, que queda fuera de la ZEPA Oteros-Campos.

Siendo el avión determinante el Cessna 340A, cuya longitud es de 10,46 m, su anchura de fuselaje de 1,30 m, su envergadura de 11,62 m y su peso máximo al despegue de 2.719 kg, la OACI establecería para el aeródromo una categoría 2; pero, como el número de movimientos de aviones de la categoría más elevada que normalmente utilizan el aeródromo es de menos de 700, durante los tres meses consecutivos de mayor actividad, la categoría a efectos de salvamento y extinción de incendios será 1.

No se contemplan, en principio, abastecimientos de agua y electricidad de la red general. Se almacenarán 230 l de agua, que procederá en primera instancia de recogidas pluviales, con aporte de cisterna, en caso de necesidad. La electricidad para alumbrado se generará con placas solares, y la de fuerza, con grupo electrógeno.

3.2 Ubicación del proyecto. El aeródromo se construirá en el polígono 117 del término municipal de Pajares de los Oteros, situado al sureste de la provincia de León, a 50 km de la capital y a 4 km de Valencia de Don Juan. Las coordenadas en metros de la ubicación del aeródromo son: X: 298.289 e Y: 4.689.628. La superficie de la parcela es de 12,76 ha, y su uso actual es pastizal (12,53 ha) y pasto arbustivo (0,22 ha). En la zona afectada por el proyecto, se encuentran parcelas de secano destinadas a uso agrícola.

No se ubica en ningún espacio incluido en la red Natura 2000. La Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) con código ES0000194 Oteros-Campos, que tiene un área de 31.685,3 ha, se encuentra a unos 1,75 km al este del emplazamiento previsto. La parcela de actuación se ubica en un Área Importante para las Aves (IBA), la número 38, denominada Tierra de Campos), importante por la nidificación de aves esteparias.

El municipio se sitúa entre la carretera nacional 630 (Ruta de la Plata) y la nacional 120. Los accesos y comunicación con la infraestructura proyectada son buenos, y ya existentes. Así, existe un camino perteneciente a la finca de acceso desde la carretera L-522 de Valencia de Don Juan a Santas Martas, que lleva directamente a la cabecera 26 de la pista. Otro camino une un camino de concentración con la zona de ubicación del hangar. El promotor pretende que todo acceso a las obras discurra por los caminos definitivos.

3.3 Características del potencial impacto:

Espacios protegidos. El documento ambiental adjunta, como anexo, un Informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de León, relativo a la solicitud de información ambiental para la redacción del documento ambiental del proyecto, por parte del promotor. En el mismo, se indica que la actividad se encuentra fuera del ámbito de las figuras de protección ambiental establecidas por la normativa aplicable de espacios naturales y especies protegidas. Se localiza a unos 1,75 km, desde el punto más próximo de la parcela, de la Zona de Especial Protección para las Aves Oteros-Campos (ZEPA ES0000194).

Por otro lado, indica que no existe coincidencia con espacios naturales declarados, tomando como base legal la Ley 8/1991, de Espacios Naturales de Castilla y León, y que se ha comprobado que no existe coincidencia con zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

El promotor afirma que, aun no existiendo hábitats o especies prioritarios, se realizarán las obras con el mínimo grado de afección medioambiental.

Vegetación. En el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de León, que se adjunta como anexo al documento ambiental, se informa que las parcelas solicitadas para el desarrollo de la actividad afectan a teselas con presencia del hábitat: Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas y juncos del *Molinium-Holoschoenion* (cogigo UE 6420). Entre los hábitats citados en las inmediaciones están los siguientes: Zonas subestépicas de gramíneas del *Thero Brachypodietea* (6220*) y Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba* (92A0*).

Las consultas a las bases de datos, incluidas las de la red Natura 2000 determinan:

La no coincidencia con ejemplares incluidos en el Catálogo de las Especies Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León.

En las inmediaciones del ámbito de afección de la actividad, no se ha señalado la presencia de taxones del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León.

El promotor manifiesta sensibilidad medioambiental para la fase de construcción, de modo que se eviten, en lo posible, destrucciones de vegetación innecesarias.

Fauna. El mencionado informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de León, en relación a especies con planificación de protección vigente, recoge que no existe coincidencia con los ámbitos con normativa específica a tener en cuenta, en los planes de recuperación aprobados hasta el momento.

Aunque el proyecto no está incluido dentro de la ZEPA Oteros-Campos, para minimizar las afecciones a la avifauna, el documento ambiental indica que no se efectuará la obra durante el período de reproducción y cría, desde febrero a mayo, ambos inclusive. Con objeto de proteger los hábitats existentes, se respetarán los posaderos, dormideros, abrevaderos, lugares de paso y zonas de concentración de aves.

En relación con el aumento de la presencia humana, el documento ambiental informa que los caminos ya existen, y la zona tiene un aprovechamiento agrícola como zona de cultivo y pasto. El vallado cinagético del recinto no será rematado con hilos de alambre de espino.

Atmósfera. El promotor declara que las aeronaves son aviones ligeros de motores de pistón, siendo el peso máximo al despegue del avión determinante, Cessna 340A, de 2719 kg, lo que determina un ruido máximo para mantener la aeronavegabilidad por debajo de 71 dB(A); y que el máximo de vuelos no será mayor de 700, en los tres meses continuados de mayor actividad. Esto, unido al horario diurno de operación, minimizaría la contaminación acústica por debajo de los límites normales compatibles con la vida cotidiana en el entorno del aeródromo. También afirma que la presencia de barreras naturales, formadas por pequeñas elevaciones del terreno, actúa como barrera acústica en las direcciones de los pueblos cercanos, Pajares y Valdesaz de los Oteros.

Suelo y movimiento de tierras. El promotor informa que, en el diseño para la construcción de la pista y del hangar, como en los movimientos de tierras precisos para alojar las tuberías, se han seleccionado las opciones menos agresivas sobre el medio físico. El movimiento de tierras y la compactación del suelo por el trasiego de maquinaria serán minimizados, con el aprovechamiento de los caminos de acceso existentes, evitando la apertura de otros nuevos.

Durante la construcción y explotación del aeródromo, se podrían producir vertidos accidentales de residuos peligrosos, como pueden ser aceites de los motores, procedentes de aeronaves y vehículos. El promotor ha previsto, como medida correctora, un sistema de almacenamiento, evacuación y gestión de residuos.

Aguas. El funcionamiento de las máquinas, los productos utilizados en impermeabilizaciones, el movimiento de aeronaves, y las estancias de larga duración, pueden producir residuos contaminantes, vertidos accidentales de aceites o combustibles, que pueden provocar contaminación de las aguas. El promotor estima que su probabilidad puede verse reducida, en gran parte, mediante un manejo cuidadoso. Las medidas para la protección del medio edáfico son de aplicación también a la preservación del medio hídrico.

El promotor anexa a su documento ambiental la resolución de autorización para realizar obras de construcción de un aeródromo en zona de policía, en la margen derecha del arroyo Velascones, en la localidad de Pajares de los Oteros, término municipal el mismo, provincia de León, emitida por la Confederación Hidrográfica del Duero, con fecha 22 de julio de 2011. En la misma, se recoge que las obras solicitadas consisten en la construcción de un aeródromo mediante el asfaltado de una pista principal, un vial de circulación, dos hangares y el vallado perimetral de la parcela mediante malla de simple torsión. Se ha efectuado visita de reconocimiento por personal de la Comisaría de Aguas, con fecha 21 de junio de 2011, no existiendo inconveniente en la realización de las obras, siempre que se respete la zona de servidumbre de 5 m.

La Confederación considera que las obras solicitadas no ocasionarán perjuicios al cauce, ni a las márgenes, no siendo de temer, en principio, daños a terceros, por lo que autoriza las obras, con las siguientes condiciones:

Para la realización de los trabajos se tendrá en cuenta lo previsto en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Se observarán las prescripciones impuestas, en su caso, por la Confederación Hidrográfica del Duero y por la Delegación Territorial correspondiente en materia de medio ambiente piscícola, obteniéndose otras autorizaciones que fuesen preceptivas, correspondiendo al titular de la autorización el cumplimiento de lo establecido en la Ley 6/1992, de Protección de los Ecosistemas Acuáticos y de Regulación de la Pesca en Castilla y León, y de la demás normativa vigente que resulte de aplicación.

Se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la de uso público de 5 metros en la margen, establecida en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Se autoriza sin perjuicio del dominio público ni de terceros, dejando a salvo el derecho de propiedad, siendo el autorizado responsable de los daños que puedan ocasionarse por causa de las obras, en las fases de construcción, uso, explotación o aprovechamiento. El titular está obligado al mantenimiento y conservación adecuada, tanto de la obra como de las condiciones de desagüe, debiendo retirar los materiales que supongan obstáculo al paso de las aguas, con la prohibición de realizar vertidos de aguas residuales u otros productos al cauce, sin la autorización de la Confederación. En caso de que se produzcan perjuicios por motivo de las crecidas no ordinarias del arroyo Velascones, el autorizado será el responsable de los daños que pudieran ocasionarse como consecuencia de las avenidas o inundaciones.

Deberá notificarse al Guarda Mayor de la Zona 3, León-Este, el inicio de los trabajos con, al menos, 10 días de antelación, para que puedan ser supervisados.

El plazo para la ejecución de las obras es de un año, a partir del día siguiente al recibo de la notificación de la Resolución.

3.4 Medidas preventivas y correctoras. Vigilancia ambiental.

Fase de construcción:

Alteración	Medidas correctoras
Acondicionamiento accesos. Infraestructuras.	Aprovechamiento de caminos existentes.
Residuos.	Utilización de materiales del entorno. Plantación de árboles y arbustos como pantallas vegetales.
Programación de la obra. Emisión de ruidos.	Sistema de almacenamiento, evacuación y gestión de residuos.
Zonas inestables (taludes, márgenes erosionables), recubrimiento o apantallamiento de obras, integración paisajística de canales, tuberías, etc.	Adecuar el calendario de obras al periodo de reproducción y cría de las especies locales, con el objetivo de evitar cualquier perturbación sobre las mismas que pudiera provocar la pérdida de la puesta del año. Plantaciones con especies autóctonas, adecuadas a la función que deban desempeñar.

Fase de explotación:

Alteración	Medidas correctoras
Emisión de ruidos	Control de los límites permitidos por la OACI en cuanto a emisión de ruidos.
Producción de residuos líquidos peligrosos	Sistema de almacenamiento, evacuación y gestión de los residuos generados.

El documento ambiental considera que los principales aspectos a contemplar en el programa de vigilancia son el ruido y los residuos. Otro aspecto a seguir es la evolución de la vegetación en los lugares que hayan sido repoblados. Convendrá asimismo efectuar un seguimiento estacional del estado de la fauna y aves en la zona afectada, así como del resto de animales, tratando de detectar variaciones, no sólo numéricas, sino también de comportamiento, con la colaboración de los habitantes, asociaciones, grupos ecologistas, realizando tareas formativas y educacionales.

El promotor menciona la remisión de informes trimestrales, durante la construcción, en relación a las medidas de vigilancia ambiental, que serán anuales a partir de la recepción de las obras. Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento. Dichos informes se deberán remitir al organismo competente de la Comunidad Autónoma.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio 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, no es previsible que el proyecto Aeródromo privado en Pajares de los Oteros (León), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, en especial los señalados en los informes de la Confederación Hidrográfica del Duero y de la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad 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 bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 12 de abril de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

