

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 7301** *Resolución de 17 de junio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del campo de vuelo de aeronaves ultraligeras en el término municipal de Calzada de Valdunciel, Salamanca.*

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.

Se trata de un campo de vuelo ya construido, que cuenta con una Resolución de 23 de febrero de 2011, de la Delegación Territorial de Salamanca de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Castilla y León, por la que se hace pública la Decisión Motivada de no sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto «Campo de vuelo de naves ultraligeras», promovido por Serafín Gordillo Pedraz, en el término municipal de Calzada de Valdunciel (Salamanca).

Se realiza la evaluación de impacto ambiental, 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. En este sentido, el proyecto de explotación del campo de vuelo de aeronaves ultraligeras en el término municipal de Calzada de Valdunciel (Salamanca) se ha encuadrado en el apartado k) del Grupo 9 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

El objeto del proyecto es la legalización y reapertura de un campo de vuelo para aeronaves ultraligeras ya existente, inaugurado en 1989. La actividad consiste en el vuelo deportivo de aviones ultraligeros, con actividad principal los fines de semana, y con posibilidad de escala de vuelo.

Todas las instalaciones necesarias ya existen, no proyectándose ninguna otra. Únicamente será necesario modificar la señalización existente para adaptarla a los requisitos para la autorización por la AESA de campos de vuelo para aeronaves ultraligeras, publicado por la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

El campo de vuelo se ubica en las parcelas 39, 40, 41 y 42 del polígono 506 de Calzada de Valdunciel. Tiene las siguientes coordenadas UTM (ED-50 Huso 30):

X(m)	Y(m)
270.800	4.550.900

El promotor del proyecto es don Serafín Gordillo Pedraz, 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 20 de enero de 2012, cuando se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la documentación ambiental del proyecto, elaborada por APS, Agroambiente, Proyectos y Servicios.

Con fecha 23 de febrero de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente estableció un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, 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» aquéllos que han emitido informe:

Organismo	Respuesta
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Ayuntamiento de Calzada de Valdunciel.	—
WWF/Adena.	—
SEO/Birdlife.	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	—
Diputación Provincial de Salamanca.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	X
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	—
Fundación del Patrimonio Natural 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
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 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.	—
Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento 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 de Producción Agropecuaria y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	—

De las respuestas recibidas, destaca lo siguiente:

La Subdelegación del Gobierno en Salamanca remite un escrito de la Comandancia de Salamanca de la Guardia Civil, y otro de la Base Aérea de Matacán. En este último, se informa que el escrito ha sido tramitado por conducto del Ejército del Aire, por si procede su traslado al Ministerio de Defensa, para que el órgano competente de éste emita la correspondiente resolución. La Comandancia de Salamanca de la Guardia Civil participa

que, estudiada por el equipo del SEPRONA la documentación y realizada la preceptiva inspección del lugar, se comprueba de forma documental y física que no existen espacios ni especies a nivel medioambiental que posean figuras de protección. Por parte del Servicio de Protección de la Naturaleza se considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, ya que no se aprecian impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en el documento ambiental.

La Diputación de Salamanca informa que el documento ambiental del proyecto no afecta a ninguna carretera de titularidad de esa Diputación Provincial.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa que la documentación recibida está modificada, con respecto a la presentada con fecha 13 de diciembre de 2010, por parte del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca de la Junta de Castilla y León. Con fecha 14 de marzo de 2011 se publicó en el Boletín Oficial de Castilla y León (BOCyL núm. 50) la Resolución de 23 de febrero de 2011, de la Delegación Territorial de Salamanca, por la que se hace pública la Decisión Motivada de no sometimiento al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto Campo de vuelo de naves ultraligeras, promovido por Serafín Gordillo Pedraz, en el término municipal de Calzada de Valdunciel (Salamanca).

Según las comprobaciones cartográficas realizadas por ese Organismo de cuenca, el campo de vuelo se encuentra alejado de cauces públicos, indicando que los terrenos del ámbito de actuación vierten sus aguas, a través de arroyos de curso discontinuo, al arroyo de Calzada, situado a unos 2 km de la zona de estudio, y éste al río Tormes. En relación con las zonas protegidas de la cuenca del Duero y otras figuras de protección, indica que no se localiza ningún espacio natural protegido en el ámbito de estudio.

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: 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, establecida en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. A este respecto, se deberá dejar completamente libre de cualquier obra que se vaya a realizar dicha zona de servidumbre.

b) Posibles afecciones a las aguas subterráneas: En cuanto al posible alumbramiento de 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: En el documento ambiental se señala la existencia de un pozo para el abastecimiento de agua a las instalaciones del campo de vuelo. En este sentido, no hay constancia en ese Organismo de cuenca de la existencia de un aprovechamiento de aguas subterráneas a nombre del promotor del proyecto, en el término municipal de Calzada de Valdunciel (Salamanca), para el fin requerido, por lo que, en todo caso, la efectiva derivación o extracción de aguas sólo podrá realizarse, en su caso, una vez otorgada la correspondiente autorización o concesión administrativa, según proceda teniendo en cuenta la normativa en vigor, y con las características y condiciones en ella señaladas.

d) Calidad de las aguas superficiales o subterráneas. Vertidos: En todo caso, 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. De acuerdo con el artículo 234.b del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, 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. Se recomienda la elaboración de protocolos de actuación específicos, en previsión de la ocurrencia de incidentes de este tipo, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales o subterráneas.

Según la documentación aportada, las aguas residuales procedentes de los aseos del club social se conducirán a un depósito estanco, donde se trasladarán mediante cuba con bomba de aspiración a la red de saneamiento municipal. En relación con este aspecto, se informa que, según establece el artículo 101.2 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, en su redacción dada por el Real Decreto-Ley 4/2007, de 13 de abril, los vertidos realizados a las redes de colectores municipales, deben obtener la correspondiente autorización de vertido, del órgano municipal o autonómico a cuya red de saneamiento viertan. Por lo tanto, el control y autorización de vertido de las aguas sanitarias de las instalaciones, corresponde al Ayuntamiento de Calzada de Valdunciel (Salamanca).

Finalmente, la citada Confederación señala que toda actuación no prevista en la documentación aportada que surja como consecuencia del desarrollo de la actividad proyectada y que pueda afectar al dominio público hidráulico, será puesta en conocimiento de ese Organismo de cuenca, y cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de esa Confederación Hidrográfica, así como de autorización de vertido, en caso de que éste se realice al dominio público hidráulico.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en respuesta recibida con fecha 29 de mayo de 2012, informa que la ubicación del campo de vuelo no presenta coincidencia territorial con espacios de la red Natura 2000, ni con Espacios Naturales Protegidos, no coincide con Zonas Húmedas Catalogadas, ni con el ámbito de aplicación de Planes de Recuperación o Planes de Conservación de especies protegidas de Castilla y León. No se tiene constancia de la presencia de taxones incluidos en el Catálogo de la Flora Protegida de Castilla y León, aprobado por Decreto 63/2007, de 14 de junio, ni de la presencia de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León, cuyo Catálogo fue regulado por Decreto 63/2003, de 22 de mayo. Las parcelas objeto del proyecto no albergan hábitats de interés comunitario recogidos en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Por todo ello, propone que el proyecto no se someta al procedimiento de la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

No obstante lo anterior, el campo de vuelo se encuentra a una distancia aproximada de 5 km del LIC ES4150085 Riberas del Tormes y afluentes y a una distancia aproximada de 1.200 m al norte de una zona de importancia para la cigüeña negra, designada en aplicación del Decreto 83/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan de recuperación de la cigüeña negra y se dictan medidas complementarias para su protección en la Comunidad de Castilla y León. Además, en la probable zona de influencia de vuelos (radio de 50 km desde el aeródromo) se encuentran las siguientes comarcas importantes para las aves: Cañones del Duero, Llanuras de Guareña, Tierra de Campiñas y Campos de Alba.

Por ello, el proyecto deberá incluir la siguiente condición y documentación: no se sobrevolarán, a alturas inferiores a 1.000 pies 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 PORN correspondiente, en cuyo caso se atenderá a aquélla.

Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 12 de junio de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente requirió a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León para que informase de la existencia o no de Planes de Ordenación de los Recursos Naturales en los espacios indicados en su escrito, y para que aportase las condiciones que se refieran a sobrevuelos, que estén contenidas en

dichos PORN, en Planes de Recuperación de especies, o en cualquier otra normativa que regule la gestión de dichos espacios. Del mismo modo, se solicitaba indicar la manera en que esa Administración controla las alturas de sobrevuelo establecidas en dichos instrumentos de gestión, o lo haría, en caso de incorporarse dicha condición a la Resolución del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha de entrada de 23 de agosto de 2012, la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León comunicó que los espacios naturales mencionados en su anterior informe no disponen de PORN en ninguno de los casos, y que esa Administración no cuenta con ningún dispositivo específico de control continuo de la altura de sobrevuelo de aeronaves. Este control se iniciaría con los medios oportunos, en el supuesto de detectarse conflictos entre la actividad aeronáutica y las especies objeto de protección.

De acuerdo con la Orden de 7 de abril de 1983, por la que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles, la utilización de los ultraligeros motorizados (ULM) estará subordinada a los siguientes requisitos y condiciones, entre otros:

Que el vuelo se realice exclusivamente dentro del espacio aéreo español.

Que la altura máxima de vuelo no sea superior a 300 metros sobre tierra o agua.

Que no se realicen vuelos sobre espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

Por ello, teniendo en cuenta que la condición de no sobrevolar los territorios protegidos a alturas inferiores a 1.000 pies (300 metros) sobre la cota vertical del terreno los territorios protegidos (red Natura 2000, áreas críticas de cigüeña negra y de águila imperial ibérica, espacios naturales protegidos) supone, de hecho, la prohibición de sobrevuelo de esos espacios por los ultraligeros, con fecha 25 de septiembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental requirió nuevamente a la citada Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León, para que aportara un plano con las zonas de restricción que estableciera esa Administración.

El mencionado plano fue recibido en el Departamento, con fecha 12 de noviembre de 2012, siendo remitido al promotor y al órgano sustantivo, junto con las consideraciones de la Confederación Hidrográfica del Duero, con fecha 30 de noviembre de 2012.

Con fecha 19 de febrero de 2013, el promotor del proyecto expone lo siguiente:

1) Las aeronaves que estén operando en el circuito de tránsito del campo de vuelo no van a sobrevolar las zonas indicadas como red Natura 2000, áreas críticas de cigüeña negra y de águila imperial ibérica y espacios naturales protegidos indicados en el plano que se aportó el 30 de noviembre de 2012, puesto que este circuito no se aleja más de un kilómetro del campo (se adjunta plano con el circuito de tránsito de aeródromo nominal). Sin embargo, puesto que el promotor entiende que la regulación del espacio aéreo español corresponde al Ministerio de Fomento y a la Agencia de Navegación Aérea, sería ésta la que debería publicar las zonas prohibidas y restringidas al sobrevuelo de aeronaves ultraligeras; y cualquier limitación sería imposible de controlar por el promotor, puesto que:

Las aeronaves que salieran o llegaran al campo de vuelo estarían en desventaja con las que simplemente pasasen de largo o estuviesen operando en otros campos de vuelo sin esta limitación.

Dado que los aviones ultraligeros no realizan plan de vuelo ni utilizan servicios de control de tráfico es imposible controlar el destino y situación de las aeronaves que parten o llegan a él, siendo esta responsabilidad del piloto.

2) En cuanto al pozo, se informa que efectivamente existe un antiguo pozo que está actualmente en desuso y averiado, y que será legalizado en el momento en que se pretenda dar agua a los servicios, siendo el consumo previsto inferior a 1 m³/mes.

3) Por lo que respecta a los protocolos de actuación para la previsión de accidentes de vertidos de aceites, combustibles, etc., el promotor entiende que esto se recoge en el documento ambiental presentado, en el que se definen las medidas preventivas y correctoras para evitar impactos ambientales, como la colocación de carteles informativos, elementos absorbentes, etc.; si bien cabe indicar que la probabilidad de un vertido de aceite, combustible o de cualquier otro elemento es extremadamente baja y, en el caso de producirse, el volumen de vertido sería también de muy baja cantidad, pudiendo ser fácilmente contenida con los medios previstos en dicho documento.

Por último, el promotor indica que, por la historia anterior del campo de vuelo, su ubicación, dimensiones y características y, comparando con otros campos similares, considera que el tráfico aéreo originado por éste va a ser muy escaso (menor de una operación al día), y que las aeronaves, por su categoría, son de pequeño tamaño y potencia, similar a un automóvil.

Con fecha 18 de febrero de 2013, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, respecto a la condición de no sobrevolar a alturas inferiores a 1.000 pies sobre la cota vertical del terreno, que establece la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León, y que implicaría la prohibición de sobrevuelo sobre los siguientes espacios protegidos: lugar de la red Natura 2000, áreas críticas de cigüeña negra y de águila imperial ibérica, espacios naturales protegidos, hace las siguientes consideraciones:

Las condiciones propuestas por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León se podrían considerar discriminatorias, dado que sólo afectarían a aeronaves con salidas o llegadas desde/a el campo de vuelo de ULM objeto de evaluación, y no a cualquier otra aeronave que pudiese sobrevolar la zona con origen o destino en otra instalación aeronáutica.

La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la AESA entiende que ni la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León ni la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente son los órganos competentes para establecer modificaciones de la estructuración del espacio aéreo. El establecimiento de las citadas restricciones está regulado por otra normativa y no está relacionado con el proceso de autorización de una instalación, sino con la operación en general en una determinada zona.

Además, la AESA no dispone de medios para controlar la anterior limitación de sobrevuelo, sobre los espacios naturales protegidos mencionados; al igual que ocurre con otras zonas protegidas, prohibidas o reservadas, que son reguladas mediante su propia normativa.

Una copia del escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se remitió, con fecha 4 de marzo de 2013, a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, para su conocimiento y efectos, en relación con la conveniencia de incorporar en la normativa cláusulas específicas, respecto al sobrevuelo de los espacios naturales protegidos cuya gestión corresponda a esa Administración.

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 y demás documentación contenida en el expediente, 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. La actividad a la que se enfoca el campo de vuelo para aeronaves ultraligeras es la práctica de la aviación deportiva y su divulgación. En general, la actividad se realizará durante los fines de semana, siendo escasa o nula la

actividad de lunes a viernes. No se prevén actividades lucrativas o empresariales en las instalaciones del aeródromo.

No se prevé la construcción de infraestructuras ni de instalaciones, dado que el campo de vuelo actualmente consta de naves para hangares de los aviones, zona de estacionamiento de aeronaves, pista de aterrizaje y aparcamiento de coches. Únicamente será necesario actuar sobre la actual pista de vuelos, para adaptarla a los requisitos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) en materia de señalización.

Las principales características técnicas del aeródromo son las siguientes:

Superficie total del campo de vuelo: 89.865 m².

Características de la pista de aterrizaje:

Longitud y anchura total de la pista existente: 548 × 15 m.

Orientación de la pista: 270°/090°.

Material: zahorra natural.

Infraestructuras asociadas:

Hangares: tres hangares de 20 × 20, 22 × 20 y 44 × 22 m, ya existentes.

Edificio club social: edificio con una superficie total construida de 70 m².

Pistas de rodadura o accesos nuevos: se utilizarán los ya existentes.

Torre de observación y vigilancia.

El documento ambiental recoge que no existe zona industrial ni almacenamiento de combustible, y no son necesarias Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios. En relación con los aparcamientos, actualmente se dispone de un área de tierra natural preparada para el estacionamiento de los vehículos, que no es necesario urbanizar. La instalación eléctrica ya está disponible. Actualmente existe una fosa séptica para el vertido de las aguas fecales, y un pozo desde el que se obtiene agua para el servicio común.

El volumen de operaciones de las aeronaves se concentrará fundamentalmente los fines de semana, como ya se ha indicado. Como estimación general, el documento ambiental menciona un volumen de operaciones de unas 300 horas de vuelo al año en total, esto es, la suma de todas las horas de vuelo de todos los pilotos que habitualmente operarán en el campo de vuelos. Traducido a operaciones, se podría estimar en unas 600 operaciones, considerando la duración media de los vuelos de una hora. Sólo se realizará el vuelo en horario diurno (entre orto y ocaso), bajo reglas de vuelo visual (VFR).

3.2 Ubicación del proyecto. La distancia a los municipios más próximos es de 2 km a Calzada de Valdunciel, y 2,60 km a Forfoleda. Calzada de Valdunciel se encuentra dentro de la comarca de la Armuña y dista de la capital de provincia 14,10 km. La zona de estudio es atravesada verticalmente por la línea de ferrocarril abandonada Salamanca-Zamora y por la Vía de la Plata. El aeropuerto más cercano es del de Salamanca-Matacán, que se encuentra a una distancia en línea recta de 24 km.

Se trata de una comarca dedicada mayoritariamente a la agricultura de secano, con escasa presencia de parcelas de regadío. Hay también presencia de algunas industrias y talleres de pequeña dimensión, y, debido a la escasa distancia a la capital de provincia, existe también una dependencia del sector servicios.

El suelo donde se pretende ubicar el proyecto es suelo rústico con protección agropecuaria (el documento ambiental adjunta plano de clasificación del suelo según las normas urbanísticas municipales).

Desde el punto de vista de la hidrología, la zona de estudio se encuentra situada en la cuenca hidrográfica del Duero. Ésta es la zona más seca de la provincia de Salamanca, hecho que se evidencia por una red hidrográfica pobre y superficial, con un régimen marcadamente estacional. El arroyo de Calzada se encuentra a una distancia aproximada de 2 km de la zona de estudio. La calidad del agua no puede considerarse buena, ya que son aguas características de arroyos estacionales, de escaso caudal, que reciben aportes contaminantes a lo largo de su curso.

La zona de estudio es atravesada por la Cañada Real de la Plata, también llamada de la Vizana, que discurre al este del núcleo urbano, y a una distancia del campo de vuelo superior a 3 km.

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio incluido en la red Natura 2000, ni en la Red de Espacios Naturales creada por la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, ni sobre hábitats de interés comunitario.

No se encuentra dentro de la zona de importancia de la cigüeña negra, establecida por el Decreto 83/1995, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan de recuperación de la cigüeña negra y se dictan medidas complementarias para su protección en la Comunidad de Castilla y León.

Sin embargo, a aproximadamente 2.600 m de la zona de actuación se sitúa el Área de Importancia para la conservación de las Aves (IBA) nº 62 Topas (Salamanca y Zamora) y, a aproximadamente 1.700 m, el hábitat de interés comunitario prioritario 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea*.

La Aeronautical Information Publication (AIP-España) contiene información relativa al espacio aéreo y su utilización. Como zona restringida en la provincia de Salamanca aparece: LER71 Salamanca, relacionada con vuelos de enseñanza de la base aérea de Salamanca/Matacán y SENASA.

3.3 Características del potencial impacto. Dado que se trata de una instalación existente, el documento ambiental considera más conveniente continuar con la actividad del campo de vuelo, que propiciar el abandono de instalaciones, con sus consiguientes efectos negativos para el paisaje y el medio socio-económico. El promotor considera justificada la alternativa de emplazamiento, careciendo de sentido promover otra ubicación distinta, al entender que el campo de vuelo está emplazado en una zona llana, libre de obstáculos, con gran visibilidad, sin valor ecológico y alejada de núcleos de población.

Desde el punto de vista florístico, el área de estudio se encuentra modificada por la mano del hombre, destinándose mayoritariamente al cultivo de cereal de secano, y formando la estepa cerealista salmantina. Como consecuencia del intenso aprovechamiento agrícola, el bosque fue roturado, provocando la desaparición de formaciones vegetales naturales. Prácticamente todo el término municipal se destina a cultivos de secano. Las parcelas ocupadas por el campo de vuelo objeto del proyecto no presentan excepcionalidad, representatividad ni valor ecológico, estimando el promotor que la afección sobre la vegetación no es significativa. Las formaciones mejor y más numerosas representadas son las nitrófilas, comunidades que aparecen cercanas al hombre, adaptadas al pisoteo y al aporte de abonos orgánicos.

De acuerdo con el documento ambiental, la fauna del entorno es escasa. Desde el punto de vista ornitológico existen algunas aves esteparias. Cabe destacar también la presencia de algunas especies de interés cinegético, asociadas al cereal de secano, como perdiz y conejo. El impacto sobre la fauna se debería, fundamentalmente, al ruido producido por los ultraligeros en el momento del aterrizaje y despegue. Dada la escasez de fauna y lo reducido del área de influencia del ruido generado, el promotor considera mínimo el impacto sobre la fauna. El ruido de un ultraligero en la fase de despegue es similar al de un vehículo agrícola (tractor, motobomba, ...), y la emisión de ruido no es permanente, prolongándose solamente durante unos minutos.

El documento ambiental afirma que en las parcelas afectadas no se observa presencia de restos arqueológicos, ni hay constancia de aparición de restos arqueológicos durante la ejecución de las obras. En lo relativo a la morfología, el promotor afirma que no existen problemas de erosión causados por los cursos de agua, debido a la homogeneidad de los depósitos de tipo arenoso y la inexistencia de corrientes importantes.

El campo de vuelo genera un mínimo aumento del tráfico local desde la carretera de Calzada de Valdunciel, a través del camino rodado, en deficiente estado de conservación. La presencia del campo de vuelo no afecta a ningún tipo de infraestructura; no obstante, atendiendo a la seguridad vial, sería recomendable señalizar convenientemente el campo de vuelo para entrar en el camino desde la carretera de Torresmenudas.

En relación con el impacto sobre el paisaje, entendido como un bien patrimonial de apreciación directa por el observador no especializado, se trata mayoritariamente de parcelas de secano con alguna parcela de regadío intercalada, que el promotor considera de valor estético bajo, no excepcional, dada la abundancia de terrenos de cereal de secano próximos al emplazamiento del campo de vuelo. Los observadores potenciales son los que pasen por la carretera de Torresmenudas; sin embargo, dada la distancia y las condiciones topográficas, el documento ambiental considera que no es prácticamente perceptible.

En relación con el ruido, el documento ambiental recuerda que el municipio se encuentra a una distancia de 2 km, y que, en general, los ultraligeros de última generación tienen un nivel de presión sonora similar al de un vehículo agrícola (tractor, etc.). Los circuitos de tránsito se realizarán siempre a izquierdas, evitando sobrevolar el núcleo urbano de Calzada de Valdunciel. Considerando que el tráfico aéreo en este campo es escaso, el promotor considera el impacto del ruido sobre la población como compatible.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para el medio ambiente, previstas en el documento ambiental:

Respecto a vegetación: compatibilizar en lo posible el uso del campo de vuelo con el agrícola, al objeto de minimizar los impactos sobre el suelo, paisaje, etc. Se realizarán limpiezas periódicas de las zonas comunes, y los restos de poda se retirarán por un gestor autorizado.

Respecto al paisaje: mantener las instalaciones en buen estado de conservación, con objeto de ofrecer buen aspecto a los observadores potenciales. Realizar la señalización y pintura de las instalaciones, en orden a que cumplan adecuadamente su función, pero sin ser excesivamente impactantes o llamativas. Se evitarán los colores vivos, brillantes, y elementos constructivos como la chapa galvanizada, utilizando elementos de acabados mates.

Respecto al medio hídrico: se conducirán los vertidos procedentes de los aseos del club social a un depósito estanco enterrado, desde donde se trasladarán mediante cuba con bomba de aspiración a la red de saneamiento municipal, no realizando, en ningún caso filtraciones al terreno.

Respecto al vertido de aceites de motor: se informará a todos los usuarios, mediante carteles, de la obligación de retirar los residuos de sus aeronaves a gestor autorizado. En caso de instalar un taller para el mantenimiento de los aviones ULM, éste dispondrá de un contenedor para verter el aceite, que se entregará periódicamente a un gestor autorizado. Los mantenimientos se realizarán siempre dentro del hangar, de modo que nunca se pueda producir un derrame sobre el terreno natural. Se dispondrá de un elemento absorbente para controlar vertidos.

Respecto al vertido de combustibles de las aeronaves: el repostaje de las mismas se realizará sobre la plataforma de hormigón. Se informará a todos los usuarios, mediante carteles, de la obligación de retirar los residuos de sus aeronaves a gestor autorizado. Se obligará a los propietarios de las aeronaves a utilizar envases homologados para el transporte del combustible. Se dispondrá de un elemento absorbente para controlar vertidos, junto con sustancias para la limpieza de las zonas afectadas.

Respecto a otros residuos: los procedentes de los consumibles de las aeronaves se depositarán en envases adecuados para su reciclaje o vertido a gestor autorizado. Se instalará un contenedor de residuos asimilables a urbanos, a disposición de los usuarios del campo de vuelos. Se realizarán limpiezas periódicas de las zonas comunes. Se realizará una inspección diaria del estado de los contenedores, evitando que su llenado provoque el vertido sobre el suelo u otras zonas no adecuadas. Se realizará el vaciado de la fosa séptica de forma periódica, por agentes autorizados.

Respecto a infraestructuras: en aras de la seguridad vial, se recomienda al titular de la carretera señalizar adecuadamente el acceso al campo de vuelo. Se han de respetar la normativa sobre aviación civil, vuelo sobre cascos urbanos, altura de vuelo, etc.

Respecto al ruido: mantener correctamente los sistemas de escape de los motores y las hélices. Cumplir con los programas de mantenimiento del fabricante de la aeronave. Reparación de aquellas aeronaves que emitan un ruido excesivo.

3.5 Forma de realizar el seguimiento para garantizar el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras correctoras del documento ambiental.

Se realizará mediante autocontrol de los gestores del campo de vuelo, siendo legalmente los responsables del mismo, y deberá disponerse de un registro de incidencias ambientales, donde se reflejen cada una de las actuaciones correspondientes al Programa de Vigilancia Ambiental. Podrá ser supervisado periódicamente por la autoridad en materia de medio ambiente.

La finalidad básica del Programa de Vigilancia y Control Ambiental es mantener el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras, tanto durante la fase de obras como, tras su finalización, durante la de explotación. Con dicho plan se permitirá mantener un seguimiento eficaz de estas medidas a lo largo del tiempo y, a la vez, se podrá controlar la magnitud de ciertos impactos, para poder definir así nuevas medidas preventivas o correctoras, en caso de que las propuestas en el documento inicial no fueran suficientes o efectivas.

El seguimiento del programa se efectúa básicamente mediante análisis de documentación, e inspecciones de campo realizadas para asegurar que los usuarios de las instalaciones cumplan los términos medioambientales y condiciones establecidas en el proyecto y en la presente Resolución.

El programa de vigilancia ambiental durante la fase de explotación contiene las siguientes actuaciones:

Se llevará un libro de registro de actuaciones a incidencias medioambientales, donde se anotarán todas las actuaciones y conclusiones de la aplicación de las medidas preventivas y actuaciones del programa de vigilancia ambiental. Dicho libro estará a disposición de la Dirección General de Calidad Ambiental, para su consulta.

Se celebrarán reuniones periódicas, en las que participarán los responsables de las instalaciones y usuarios de las mismas, a los que se entregarán especificaciones ambientales, que incluirán medidas preventivas y correctoras a tener en cuenta durante el desarrollo de las actividades diarias del lugar. Entre las diferentes especificaciones se incluirán:

Se impartirán normas o recomendaciones de manejo responsable de materiales y sustancias potencialmente contaminantes a los pilotos y personal que utilice las instalaciones. Se controlará su aplicación.

El control de los puntos de acopio de los materiales para el mantenimiento de los ultraligeros, y de los puntos de acumulación de residuos que se puedan generar. Siempre se utilizarán espacios dentro de los hangares.

El control del mantenimiento de la maquinaria presente en las instalaciones, para garantizar la seguridad y evitar los vertidos incontrolados que perjudiquen el medio ambiente, en especial los motores de las aeronaves y vehículos particulares.

El control del nivel de ruidos producido. Se establecerán unos procedimientos claros para la salida y llegada al aeródromo, para evitar sobrevolar en lo posible núcleos urbanos, o zonas de posible anidada, con el fin de limitar las molestias por ruido a personas y animales.

Se vigilará que todas las operaciones de mantenimiento y reparación de las aeronaves se efectúen en el lugar específicamente destinado a ello, y que éste conste de todos los dispositivos para evitar que se originen problemas ambientales.

Se vigilará el cumplimiento de la prohibición de efectuar vertidos deliberados a cauces y suelos, fuera de los lugares específicamente destinados a ello. Se controlará el traslado periódico de residuos, etc., a gestor autorizado, solicitando incluso los comprobantes de entrada en los mismos, en particular en el caso de residuos como aceites o lubricantes.

Los protocolos de actuación en caso de accidente o vertido estarán debidamente reglamentados, y serán de obligado conocimiento por los usuarios de las instalaciones. Se informará de todo lo establecido en dichos protocolos a los usuarios de la pista de vuelo, mediante panfletos informativos y carteles.

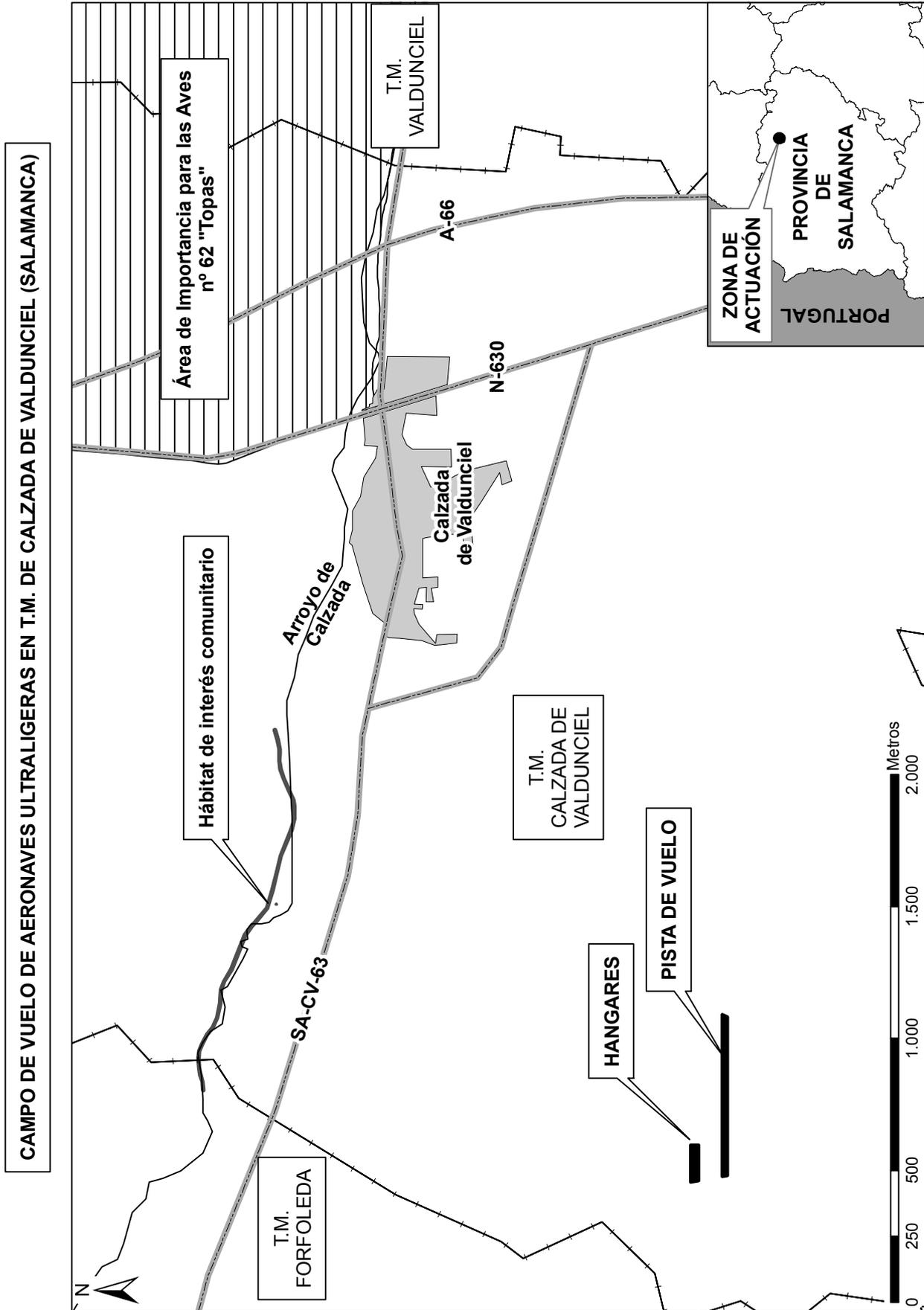
Se llevará a cabo el vaciado periódico de la fosa séptica por agente autorizado. Todas las actuaciones realizadas sobre la fosa séptica se registrarán en el registro medioambiental.

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 de Explotación del Campo de Vuelo de aeronaves ultraligeras en el término municipal de Calzada de Valdunciel (Salamanca), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, 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, 17 de junio de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2013-7301