

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 9111** *Resolución de 5 de agosto de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Cambio de categoría de campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo de uso restringido en el término municipal de Mérida, Badajoz.*

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 Cambio de categoría de campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo de uso restringido en el término municipal de Mérida (Badajoz), se encuentra 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 proyecto tiene como fin el cambio de categoría de un campo de vuelo de ultraligeros existente en el término municipal de Mérida (Badajoz), a aeródromo de uso restringido.

El proyecto de explotación del campo de vuelo de ultraligeros, del mismo promotor, ya ha sido evaluado, y cuenta con Resolución de 25 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, publicada en el Boletín Oficial del Estado de 19 de abril de 2010. En dicho procedimiento, se recibieron contestaciones a las consultas previas, por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura, las Direcciones Generales de Evaluación y Calidad Ambiental y del Medio Natural, de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura.

El promotor del proyecto es el Club Deportivo Aeroclub de Mérida, asociación deportiva sin ánimo de lucro creada en 1988, con la finalidad del fomento y la práctica de dicha actividad deportiva, siendo la principal modalidad el vuelo con motor y sin motor. Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, al no haber asumido la comunidad autónoma de Extremadura las competencias aeronáuticas que le corresponden estatutariamente, por lo que resulta ser el órgano ambiental el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

El campo de vuelo se localiza en la finca Royanejos (Polígono 147, parcela 1), en el término municipal de Mérida, provincia de Badajoz. La zona se encuentra al norte de la ciudad, enmarcada entre la autovía A-66 y el embalse romano de Proserpina.

Se trata de una parcela dentro de la Finca Royanejos, propiedad del Ayuntamiento de Mérida, finca destinada además a otras actividades lúdico-recreativas, dado que también cuenta con un campo de motocross, un campo de tiro y un coto privado de caza. El Ayuntamiento ha suscrito, en el año 2006, un convenio de colaboración con el Club Deportivo Aeroclub de Mérida, donde se especifica que se cede en precario, durante un

plazo de 15 años, la utilización de dicha parcela para la práctica de actividades deportivas relacionadas con la aeronáutica: vuelo, talleres, mantenimiento de aeronaves, etc.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 3 de septiembre de 2012 tuvieron entrada en el Departamento, procedentes de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, 19 copias, en CD, del proyecto Cambio de categoría de campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo de uso restringido en el término municipal de Mérida (Badajoz), promovido por el Club Deportivo Aeroclub de Mérida. El documento ha sido redactado por un equipo con titulaciones superiores adecuadas. El trámite de consultas previas se inició el 3 de octubre de 2012. En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe, en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura – ADENEX. Ayuntamiento de Mérida.	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en Extremadura.	X
Diputación Provincial de Badajoz.	
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Ministerio de Cultura.	X
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 de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura.	X
Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura.	X
Ecologistas en Acción de Extremadura.	–
SEO.	–

De las respuestas recibidas con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana, dado que el proyecto no conlleva ningún tipo de actuación en las instalaciones ya existentes, ya que al tratarse de un cambio de categoría lo único que se modificará será el tipo de aeronave que utilizará las instalaciones, se remite, y adjunta, el informe emitido, con fecha 29 de enero de 2010, en relación con el proyecto de explotación del campo de vuelo de ultraligeros en el término municipal de Mérida. Se trata de un informe no vinculante, que hace recomendaciones para que la actuación sea compatible con el medio natural, orienta sobre las autorizaciones que se deberán solicitar, advierte sobre las limitaciones que se derivan del uso sostenible del recurso hídrico, y recuerda las restricciones que impone la normativa vigente. Todo ello no impide que las autorizaciones que deberán solicitarse establezcan condiciones más restrictivas, al amparo de cualquier norma legal vigente, si se comprueba que, del funcionamiento de las instalaciones, se derivan daños al dominio público hidráulico, a bienes públicos o a bienes privados.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura, habiendo consultado al Departamento de Documentación

Arqueológica perteneciente al Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida (institución que, a su vez, también remite el informe), indica las potenciales afecciones patrimoniales del proyecto de ejecución de las obras:

El proyecto afecta a terrenos de naturaleza rústica del término municipal de Mérida que se encuentran incluidos en la Zona de Protección Arqueológica V-Protección General, del Yacimiento Arqueológico de Mérida, que cuenta con la consideración de Bien de Interés Cultural y se encuentra delimitado y zonificado en el Plan Especial de Protección del mencionado Yacimiento, contenido en el Plan General de Ordenación Urbana de Mérida publicado en el DOE n.º 105, suplemento E, de 12 de septiembre de 2000.

Según los datos disponibles en la base de datos del Consorcio, el campo de vuelo no afecta a elementos arqueológicos protegidos, aunque en sus proximidades existen elementos a tener en cuenta:

Al este de la parcela se encuentra el trazado de una de las vías principales de *Emerita Augusta*, la vía hacia *Asturicam*, llamada Vía de la Plata (Vía n.º XXIV: *Iter ab Emerita Asturicam*).

En su lado sur se encuentra el trazado de una vía pecuaria (Cañada Real de Santa María).

Por el oeste, los terrenos en los que se encuentra situado el campo de vuelo están cerca del Embalse de Proserpina, considerado como B.I.C., cuyo perímetro de protección entra en contacto con la parcela, pero no con el campo de vuelo en sí.

Se han realizado en la parcela objeto de estudio, pero alejado del campo de vuelo, por parte del Consorcio Monumental de Mérida, una serie de intervenciones arqueológicas (n.º reg. 2815 y 2520), donde se documentaron restos desde época romana, pasando por época visigoda, una alquería islámica y una venta moderna.

El proyecto de cambio de categoría, según indica el documento ambiental remitido por el promotor, indica que el único cambio a realizar será el tipo de aeronave utilizada en las instalaciones, y que no es necesario construir nuevas instalaciones ni modificar las existentes en el actual campo de vuelo de ultraligeros. Por todo ello, no existe afección directa sobre el patrimonio, al no haber remoción del subsuelo, con el proyecto de cambio de categoría. No obstante, si durante el proceso de tramitación del expediente hubiese remoción del terreno, el proyecto quedaría sujeto a la realización de seguimiento arqueológico.

El seguimiento arqueológico deberá ser previamente autorizado por el Consorcio de la Ciudad Monumental de Mérida. No se pueden iniciar las obras sin previa aprobación del proyecto de seguimiento. Si, durante el seguimiento, aparecieran restos arqueológicos, se procederá de forma inmediata a la suspensión de las obras en la zona afectada y se llevará a cabo en la misma la intervención arqueológica que dictamine el Consorcio de la Ciudad Monumental.

Todas las intervenciones y medidas contempladas en ese informe se ajustarán a lo establecido al respecto en el Título III de la Ley 2/99, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, el Decreto 93/97, Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura, el Plan Especial de Protección del Yacimiento Arqueológico de Mérida, y las Condiciones Técnicas de los Proyectos de Arqueología, aprobadas por el Consorcio, en cumplimiento del Citado Plan Especial.

A la vista de dichas observaciones, la Dirección General de Patrimonio Cultural informa favorablemente, condicionado al estricto cumplimiento de las medidas preventivas indicadas en su documento, que deberán quedar reflejadas en los apartados correspondientes de la Resolución, e incluidas en el proyecto de ejecución definitivo.

La Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales y de Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte no considera que el proyecto deba ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. Sin embargo, en el caso de que se produzca cualquier tipo de actuación, como es el caso del plan de restauración y

reforestación que puede afectar a la existencia de un posible yacimiento arqueológico, habrá que tomar las medidas cautelares que marca la Ley 16/1985, del Patrimonio Histórico Español.

El Ayuntamiento de Mérida informa que, según sus datos, no consta que por la empresa Aeroclub de Mérida se haya tramitado ningún procedimiento para modificaciones en el campo de vuelo, ni tampoco se ha recibido denuncia alguna al respecto, ni se ha llevado a cabo ninguna inspección que tenga que ser tenida en cuenta en su informe. Los terrenos de las parcelas 120 y 121 del polígono 147 están calificados en el Plan General de Ordenación Urbana vigente, como Suelo no Urbanizable Común. En dichos terrenos puede instalarse un aeródromo de uso restringido, previos los trámites oportunos. Al ser de propiedad municipal algunas de las fincas colindantes, deberán definirse las distancias mínimas al aeródromo de las posibles edificaciones que pudieran realizarse en las parcelas cercanas, al objeto de poder conocer las afecciones del cambio de uso solicitado sobre dichas fincas.

La Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura informa que es preceptiva la Calificación Urbanística para la implantación de cualquier uso o edificación en Suelo No Urbanizable, según lo establecido en el artículo 23.f de la Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura. El suelo donde se pretende el proyecto está clasificado como Suelo no Urbanizable Común, por lo que, siendo Mérida un municipio mayor de 20.000 habitantes, la calificación urbanística le corresponde al municipio, que se pronunciará sobre ella en el procedimiento de otorgamiento de licencia, y con motivo de la resolución del mismo (art. 26.1.2.b de la LSOTEX).

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura comunica la inexactitud del trazado de la vía pecuaria Cañada Real de Santa María de Araya que aparece en el plano de vías pecuarias presentado, con respecto al trazado oficial de la vía pecuaria citada, aprobado por orden de 22 de enero de 2002, así como el cambio de trazado existente en la vía pecuaria en cuestión, con motivo de la realización de la autovía.

La Subdelegación del Gobierno en Badajoz considera que el proyecto es ambientalmente viable.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura, revisada la documentación recibida, y realizada consulta al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos, debiendo cumplir para ello las medidas establecidas en la Resolución de 25 de marzo de 2010, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto de explotación del campo de vuelo de ultraligeros, publicada en el «B.O.E.» n.º 94, de 19 de abril de 2010, así como las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor en la documentación ambiental presentada, además de la siguiente:

Deberá prestarse especial atención a las posibles afecciones a infraestructuras de carácter público, como es el caso del vial público (polígono 147, parcela 9.009) que atraviesa la zona de pistas, naves y hangares.

Consultas adicionales realizadas por el órgano ambiental: Durante la citada tramitación sobre la explotación del campo de vuelo de ultraligeros, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Junta de Extremadura solicitó al promotor completar la documentación aportada, así como la aceptación expresa de unas medidas ambientales, como las indicadas por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Extremadura. El promotor asumió los siguientes compromisos, que pasaron a integrar la versión final del proyecto, sobre la que versaba la decisión de evaluación:

No se sobrevolará por miembros del Aeroclub las zonas señaladas por la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Extremadura (el LIC ES4310017 y la ZEPA

ES0000328). El Aeroclub señalará el entorno del río Aljucén y la ZEPA ES0000328 en el entorno del embalse de Montijo a todo piloto y aeronave que visite las instalaciones.

Se ha dejado libre acceso a todas las vías pecuarias del entorno, que no son interceptadas por las instalaciones. Los caminos que cruzan la finca, que se encontraban en estado de abandono, han sido puestos de nuevo en uso, mejorados y señalizados, y en ningún caso entorpecen las posibles escorrentías del entorno de la finca.

No se realizarán nuevos trazados de zonas asfaltadas u hormigonadas.

No se producirán vertidos o filtraciones contaminantes. En un campo de vuelo de naves ultraligeras, en las cuales el motor más potente lleva 4 litros de aceite como máximo, se considera improbable un vertido de esta índole. Respecto al combustible, se trata de gasolina sin plomo de 95 octanos, muy volátil. No se dispondrá de depósito de suministro en las instalaciones, sino que se traerá por cada usuario en envases legalizados a tal efecto, garrafas de 20 litros (un avión ultraligero tiene capacidad para 40 litros, como mucho).

Las necesidades de agua en las instalaciones se reducen prácticamente a la utilizable en los aseos, que procede de la lluvia recogida del tejado de los hangares, almacenada en un depósito. Las aguas fecales se dirigen a una fosa séptica estanca de material de fibra, que está soterrada y es vaciada periódicamente. En caso de tener que aumentar el consumo, o necesitar realizar algún tipo de vertido al dominio público hidráulico, se solicitará permiso previamente a la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

En caso de desmantelamiento de las instalaciones del Aeroclub, éste se pondrá en contacto con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, para que determine las posibles actuaciones a realizar, en cualquier materia de prospección arqueológica o de mejora del entorno. El promotor declara no haber observado restos arqueológicos de ningún tipo en el perímetro marcado para el desarrollo de la actividad.

Se contemplará la construcción de una cuneta perimetral en la plataforma delantera a los hangares, que es el lugar de reposo y repostaje de combustible de las aeronaves, que conduzca cualquier vertido accidental (aceites, combustible...) hasta un depósito estanco.

En el perímetro del recinto, de acuerdo con técnicos de la Junta de Extremadura, se procederá a la instalación de unas placas blancas señalizadas y disuasorias para las aves, que eviten una posible colisión con el vallado.

Se señala una zona cercana al 30% del terreno ocupado en la construcción, declarándola zona de reserva para dar cobertura a las especies. El club se compromete a adecuar varios majanos para fomentar el refugio de los conejos que habitan en la zona, que, por otro lado, han proliferado desde que se realizó el vallado de las instalaciones. Esta medida podría atraer a las aves rapaces que los cazan, pudiendo conseguir con ello que el resto de aves reduzcan su estancia en la zona, reduciendo también los posibles impactos con las mismas.

El aeroclub se compromete a notificar cualquier incidente con ave alguna que le ocurriese a algún piloto, socio o no de ese club, indicando en lo posible el lugar y altura, así como su especie.

Por ello, con fecha 17 de mayo de 2013, se requirió a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, para que informara del grado de cumplimiento de los compromisos citados, así como del posible impacto ambiental que considerara para las instalaciones actuales, en especial en relación con el LIC ES4310017, el LIC y ZEPA ES0000069, la ZEPA ES0000328 y la IBA n.º 287, así como del estado de la mencionada zona de reserva en los pastizales existentes, como hábitat para la fauna asociada, y de los posibles informes recibidos en relación con posibles incidencias, choques o colisiones que puedan haber sucedido durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas.

Con fecha 14 de junio de 2013, se recibe la contestación de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, en la que, realizada consulta al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, y realizada visita de inspección a la zona, se informa que:

Todos los puntos a los que se hace referencia se han cumplido y han sido, por tanto, asumidos por el promotor.

No se considera que exista afección alguna derivada de la actividad sobre los espacios pertenecientes a la red Natura 2000 y denominados LIC río Aljucén bajo, ZEPA-LIC Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja, ZEPA Embalse de Montijo, así como a la IBA n.º 287, Sierra de Montánchez-Embalse de Cornalvo. En referencia al estado de la zona de reserva y de los pastizales existentes, se comprueba la existencia de numerosas especies asociadas a las dehesas y sus pastizales, considerando, por tanto, que su estado es, cuanto menos, aceptable.

En referencia a las posibles colisiones, choques o incidencias con la fauna de la zona, que pudieran haberse producido, se desconoce desde el Servicio de Protección Ambiental la existencia de tales hechos.

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 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Entre las instalaciones que presenta el Aeroclub se encuentra una pista de despegue y aterrizaje, de asfalto, de 650 m de largo y 30 m de ancho, 14 hangares de 12 x 12 m cada uno, de color verde, y la futura construcción de la sede social. La finca se encuentra vallada por una valla cinegética, de 1 m de altura, no utilizándose alambre de espino en su parte superior, ni nada que suponga un riesgo potencial para la fauna de la zona.

Se propone la utilización del campo de vuelo por pequeños aviones y ultraligeros, con una pista dedicada a actividades aeronáuticas deportivas, por lo que el documento ambiental considera complicado estimar el número de vuelos que se realizarán, fundamentalmente los fines de semana y días festivos.

En relación con el Plan de Lucha contra los Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (Plan INFOEX), no se prevé realizar operaciones desde el campo de vuelo. Así, la colaboración de los miembros del club con este plan del Gobierno de Extremadura será informativa: en el caso de visualizar algún incendio o indicios de ello, se comunicará inmediatamente al servicio de emergencias.

3.2 Ubicación del proyecto. La zona del aeroclub está a unos 5 km al norte del casco urbano de Mérida (Badajoz), entre la autovía A-66, denominada Ruta de la Plata, y el embalse romano de Proserpina. El camino de acceso se sitúa en el kilómetro 613 de la autovía, en la salida a Mirandilla.

El documento ambiental indica que la orientación de las pistas 16 y 34 es adecuada para que no se sobrevuele la autovía ni el embalse, durante las maniobras de aproximación, despegue y aterrizaje.

Según la documentación aportada por el promotor, el principal condicionante para el desarrollo de un aeródromo de uso restringido en la zona de Mérida lo constituyen una serie de limitaciones del espacio aéreo por las zonas de influencia de la base aérea militar de Talavera la Real y por el campo de vuelo de La Cervera (próximo a Valdesalor, en Cáceres), así como el Parque Natural de Cornalvo. La localización elegida se considera como única opción o alternativa, frente al mantenimiento de la actividad actual del campo de vuelo de ultraligeros, del mismo propietario. La ubicación del aeródromo de uso

restringido en dicho emplazamiento es una opción que no conlleva ningún tipo de obra ni adaptación de las instalaciones ya existentes. Lo único que va a cambiar será el tipo de aeronave utilizada en las instalaciones.

El proyecto se ubica al norte de la unidad hidrogeológica de las Vegas Altas. La red de drenaje de la zona pertenece en su totalidad a la cuenca del Guadiana. En el territorio sobre el que se sitúa el proyecto destacan, como masas de agua, el arroyo de Pardillas y el embalse de Proserpina, construido por los romanos sobre dicho curso de agua.

La zona tiene gran riqueza arqueológica y patrimonial, con restos de la época romana a la visigoda, una alquería islámica y una venta moderna. En su margen oriental, la finca limita con la calzada romana *Iter ab Emerita Asturicam*. Por el extremo sur de la parcela discurre la Cañada Real de Santa María de Araya y de Badajoz.

El documento ambiental también informa de la existencia en el área de la presa romana de Cornalvo, declarada monumento nacional en 1912, y que servía de punto de partida del acueducto que abastecía a Mérida en época romana, así como otros restos arqueológicos de época romana como fuentes o villas.

El uso del suelo, corresponde casi en su totalidad, a pastizales naturales y majadales. La zona del aeroclub no presenta arbolado; no obstante, el entorno se caracteriza por presentar una dehesa de encinas bastante aclarada.

La ubicación del proyecto no se encuentra incluida en la red Natura 2000, pero el proyecto se sitúa a unos 3,56 km del LIC (Lugar de Importancia Comunitaria) ES4310017 río Aljucén Bajo; a unos 5 km del LIC y ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) ES0000069 Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja, y a una distancia algo mayor de la ZEPA ES0000328 Embalse de Montijo. Ese tramo del río Aljucén es muy interesante, desde el punto de vista ambiental, ya que alberga un hábitat de ribera mediterránea muy bien conservado, que es utilizado por numerosas especies de aves de distinto rango de protección para reproducirse, alimentarse e invernar. La presa de Proserpina se sitúa aproximadamente a 1 km de las instalaciones del proyecto, y la IBA (Área Importante para la conservación de las Aves) nº 287 Sierra de Montánchez-Embalse de Cornalvo, a unos 800 metros.

El campo de vuelos de ultraligeros existente está ubicado sobre el hábitat de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, 6220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*.

3.3 Características del potencial impacto. La finca en la que se ubica el aeroclub se encuentra antropizada, acogiendo un circuito de motocross, un campo de tiro y un coto privado de caza. El aeródromo utiliza los accesos ya existentes (caminos rurales, pistas, senderos), con el fin de minimizar los impactos.

Las instalaciones serán las ya existentes en el campo de vuelo, sin ninguna modificación; están pintadas de color verde, según recomendaciones de la Junta de Extremadura y, en cierta medida, integradas en el medio. Así mismo, están situadas en una vaguada, por lo que apenas son perceptibles en el paisaje.

El documento ambiental indica que se respetarán las vías pecuarias presentes en la zona, dejando una distancia adecuada de seguridad.

El documento ambiental informa que fue necesario talar, por motivos de seguridad, 18 encinas del montículo próximo a la pista 16, situado en la finca Royanejos, pero fuera de los terrenos cedidos al aeroclub. Para ello, se pidieron las autorizaciones correspondientes, y el personal cualificado enviado por la Agencia de Medio Ambiente indicó los pies de encina que se deberían talar, así como la forma de hacerlo. No se estimó necesario realizar plantación de nuevos pies de encina en otra zona de la parcela. En ningún caso se actuó sobre especies vegetales protegidas.

Teniendo en cuenta que la infraestructura se localiza en un área que está fuertemente intervenida por la acción humana, destacando la presencia de la autovía en sus proximidades, el documento ambiental no considera significativo el impacto sobre la fauna, debido al tránsito de ultraligeros, aviones, vehículos y personas.

El promotor informa de las características principales de los tres modelos de ultraligeros y tres modelos de aviones disponibles en el Aeroclub, indicándose su motorización (entre 65 y 180 CV), la velocidad máxima (entre 130 y 323 km/h) y altura máxima de vuelo (1.000 pies los ultraligeros, y 19.500 pies los aviones), la autonomía de vuelo (entre 3,5 y 5 horas) y el nivel sonoro (entre 80 y 90 decibelios) y nivel sonoro en vuelo (entre 60 y 00 decibelios) de cada uno de ellos. La potencia de motor, velocidad máxima, máximo nivel de vuelo, autonomía y nivel sonoro de los aviones son mayores que los de los ultraligeros. Sin embargo, el documento ambiental considera que el nivel sonoro que pueden alcanzar es similar al que puede producir un vehículo que circule por la Autovía, indicando como medida correctora y preventiva la revisión de los motores de los aparatos.

3.4 Medidas preventivas y correctoras, programa de vigilancia ambiental. Se desarrollará la actividad cumpliendo todas las condiciones de seguridad y sanitarias impuestas por las disposiciones vigentes. El documento ambiental recoge la puesta a punto de todas las aeronaves que utilicen las instalaciones del aeródromo, para evitar posibles pérdidas de combustible y aceites. Las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a una fosa séptica, con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad, y serán retiradas periódicamente por gestor autorizado. Los residuos sólidos urbanos generados se dispondrán en contenedores, hasta su traslado a vertedero controlado, conforme a su normativa específica u ordenanza al respecto.

Si se generan residuos calificados y codificados de peligrosos, según el R.D. 952/97, de 20 de junio, como es el caso de los aceites usados o lubricantes, se deberán cumplir las normas establecidas para la gestión de los residuos peligrosos. Como productores de residuos peligrosos, deberán estar inscritos en el correspondiente Registro de la Dirección General de Medio Ambiente, para un mejor control y regulación de estos residuos. Los contenedores de recogida de residuos peligrosos deben tener una doble cubeta de seguridad. Además, estarán cerrados, abriéndose sólo en el momento de su uso.

Los residuos peligrosos generados en las instalaciones deberán envasarse, etiquetarse y almacenarse conforme a lo establecido en los artículos 13, 14 y 15 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos. La gestión de los residuos peligrosos deberá ser realizada por empresas autorizadas por el órgano medioambiental de la comunidad autónoma de Extremadura, según las disposiciones establecidas en la vigente Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

De acuerdo con el documento ambiental, el promotor no considera necesario realizar reforestación en la zona del proyecto. Siempre se respetará la vegetación, con objeto de no modificar las características ambientales de la zona.

Deberá cumplirse lo establecido en la Ley 5/2004, de 24 de junio, de Prevención y Lucha contra Incendios Forestales en Extremadura, y el Decreto 86/2006, de 2 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Prevención de Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (PREIFEX), así como lo establecido en el Plan INFOEX.

En todo caso, al finalizar las actividades, se deberá dejar el terreno en su estado original, desmantelando adecuadamente las instalaciones, y retirando los escombros a vertedero autorizado.

Se recuerda que, 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 (1.000 pies) 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.

El plan de vigilancia tiene como objetivo establecer un sistema que permita el cumplimiento de las indicaciones y medidas preventivas y correctoras contenidas en el documento ambiental. Para ello, el titular de la explotación comprobará que se están observando todos los condicionantes técnicos y ambientales necesarios para el funcionamiento del proyecto, sin perjuicio para el medio natural, valorando si se ajusta a la norma legal vigente en materia ambiental. Estas tareas consistirán, principalmente, en:

Verificar la retirada periódica de aguas residuales de las fosas sépticas por gestor externo autorizado.

Comprobar la ejecución de las revisiones periódicas establecidas a las aeronaves.

Vigilancia periódica del estado de las superficies asfaltadas, controlando la presencia de posibles grietas o roturas, para evitar su permeabilidad a capas internas del suelo, en caso de vertido accidental.

Correcta gestión de los residuos asimilables a urbanos.

Correcta gestión, control y seguimiento de los residuos peligrosos.

Comprobar el estado de los extintores de incendios u otros medios utilizados para la extinción de incendios.

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 Cambio de categoría de campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo de uso restringido en el término municipal de Mérida (Badajoz), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, así como todos aquellos que se establezcan en las preceptivas autorizaciones, a obtener de los correspondientes Organismos competentes, con carácter previo a la explotación, 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, 5 de agosto de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

"CAMBIO DE CATEGORÍA, DE CAMPO DE VUELO DE ULTRALIGEROS A AERÓDROMO DE USO RESTRINGIDO, EN EL T.M. DE MÉRIDA (BADAJOZ)"

