

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 313** *Resolución de 18 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Campo de vuelo de ULM Virgen de la Estrella, término municipal de Puebla de Sancho Pérez (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 Campo de vuelo de ULM Virgen de la Estrella, en el término municipal de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz) 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 trata de un campo de vuelo de ultraligeros (ULM) de carácter privado, ubicado en el sector norte del término municipal de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz, Extremadura).

El aeródromo constará de una pista de aterrizaje no asfaltada, de 30 m de anchura por 372,74 m de longitud, y un hangar de 12 × 12 m, dispuesto en las inmediaciones de su cabecera, con un estrecho acceso a la pista, aunque siempre dejando 50 m libres a cada lado del eje de la pista. En su interior se instalará un pequeño aseo, y tendrá un sistema de recogida de agua de lluvia para abastecer a ese aseo, y una fosa séptica registrable soterrada, para recoger las aguas residuales que genere, constituida por un depósito plástico impermeable, que será regularmente vaciada por medios autorizados.

El promotor del proyecto es don Francisco Alejandro Zapata Gordillo, actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) 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.

#### 2. *Tramitación y consultas*

Con fecha de 3 de febrero de 2012, se recibe en el Departamento, procedente de la AESA, el documento ambiental del proyecto, con el objeto de determinar la necesidad o no de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

El 27 de febrero de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia las consultas a las administraciones e instituciones previsiblemente afectadas por la realización del proyecto. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural. 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 . . . . .	—
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Infraestructuras y Transportes de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura . . . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura . . . . .	X
Diputación de Badajoz . . . . .	X
Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz) . . . . .	X
Ayuntamiento de los Santos de Maimona (Badajoz) . . . . .	—
Ayuntamiento de Zafra (Badajoz) . . . . .	—
WWF . . . . .	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) . . . . .	—
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX) . . . . .	—
Ecologistas en Acción de Extremadura . . . . .	—

La Confederación Hidrográfica del Guadiana informa que el cauce más cercano es un arroyo tributario de la riera del Robledillo, aproximadamente a 1,0 km al norte de la zona de actuación; y que, aproximadamente a 1,1 km al sur, se encuentra el cauce del arroyo Gordillo. No aprecia afección a zonas protegidas (zona vulnerable a la contaminación por nitratos, zona sensible, ZEPA, LIC, espacio natural protegido, ni afección a zona regable). La documentación aportada no cuantifica el consumo de agua previsto, aunque indica que el aseo se abastecerá de un sistema de captación de agua de lluvia en la cubierta del hangar. No se han detectado derechos de uso de agua preexistentes, ni en tramitación. El proyecto deberá minimizar los posibles impactos originados sobre las aguas superficiales y los cauces (aunque sean cursos temporales), o las aguas subterráneas de la masa de agua Zafra-Olivenza (en relación con la contaminación por percolación de lixiviados o por derrame de aceites o combustibles), planteando medidas preventivas o correctoras, en su caso.

Como conclusión, la citada Confederación Hidrográfica hace recomendaciones para que la actuación sea compatible con el medio hídrico 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. Así, considera necesario que, si el promotor estima conveniente la instalación de una fosa séptica para el almacenamiento de las aguas residuales, la instalación y mantenimiento de la misma deberá hacerse según los requisitos detallados en su informe, indicando la documentación que se deberá presentar en la Confederación. Además, en caso de que se pretenda realizar un vertido al dominio público hidráulico, se deberá solicitar la pertinente autorización a la Comisaría de Aguas de esa Confederación. Las soleras, paredes y conductos de las infraestructuras destinadas a contener sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico deberán estar perfectamente impermeabilizados para evitar la contaminación de las aguas subterráneas y superficiales.

Deberán detallarse qué medidas se tomarán para evitar la contaminación de las aguas superficiales por vertidos accidentales de combustibles y/o aceites. Todo ello no impide que las autorizaciones que deberán solicitarse establezcan condiciones más restrictivas al amparo de cualquier normativa vigente, si se comprueba que, de su funcionamiento, se derivan daños al dominio público hidráulico, a bienes públicos o a bienes privados.

La Delegación del Gobierno en Extremadura remite informe de su Área Funcional de Agricultura, la cual ha visitado el área afectada por la obra para comprobar sobre el terreno los posibles impactos de la misma, y ha analizado la memoria presentada. Aunque considera que el proyecto es viable ambientalmente, estima conveniente que se establezcan mayores medidas correctoras, para los posibles efectos negativos sobre la fauna en la fase de explotación no contemplados en la memoria. Considera que sería necesario analizar el inventario de aves esteparias e invernantes que existen en la zona, como el aguilucho cenizo o las grullas. En cuanto a las migratorias, que se mueven en grandes grupos, pueden provocar accidentes con los vuelos, por ello existe riesgo de choque de aves y quirópteros con los aparatos que van a operar en el campo de vuelo.

En respuesta recibida el 15 de junio de 2012, la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura informa que la actividad no se encuentra ubicada en ningún espacio de la red Natura 2000, aunque figuran zonas de campeo de especies presentes en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, por lo que, desde el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, se establece una limitación temporal para una zona concreta, representada en el plano incluido en el informe emitido por dicho Servicio, el cual adjunta.

Revisada la documentación, y a la vista de los informes del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas y del Servicio de Protección Ambiental, dicha Dirección General no estima la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según la legislación correspondiente. Para ello, deberá cumplir las medidas incluidas en el documento ambiental presentado, así como las que se detallan a continuación. Considera que, con el cumplimiento de dicho condicionado, la actividad no tendrá repercusiones significativas sobre los recursos y valores presentes en la zona. Las medidas que deberían ejecutarse son las siguientes:

Proceder, previamente al comienzo de las obras y sus correspondientes movimientos de tierras, a la retirada selectiva del sustrato edáfico (tierra de calidad agronómica) para su utilización en las labores de restauración definitivas. Dicho sustrato se acopiará sin compactar, en montones no superiores a los 1,5 metros de altura, para garantizar el mantenimiento de sus características biológicas, físicas y químicas esenciales.

Para evitar niveles elevados de partículas en suspensión durante la fase de obras, debería procederse al riego sistemático de las superficies que puedan provocar este tipo de contaminación.

La construcción de la pista deberá ajustarse lo máximo posible a la rasante del terreno, limitando al mínimo imprescindible los movimientos de tierra a realizar y, por tanto, los desmontes y terraplenes.

Deberá procederse a restituir la totalidad de los terrenos afectados por las obras, así como sus zonas e infraestructuras anexas, evitando la aparición de fenómenos erosivos o pérdidas de suelo, así como compactaciones innecesarias. No deberán quedar, bajo ningún concepto, acúmulos de materiales, debiendo cumplir la totalidad de la legislación al respecto.

La totalidad de las instalaciones deberán quedar integradas en el entorno, sin emplear colores brillantes ni llamativos.

En el documento ambiental presentado no se hace referencia al suministro eléctrico de las instalaciones, únicamente hace mención a que en un futuro se colocará una instalación solar fotovoltaica mínima para consumo propio. En relación con la evacuación procedente del aseo, únicamente refleja la instalación de una fosa séptica, sin contemplar la ubicación exacta, ni dimensionado. Tampoco se presenta planimetría de detalle de las instalaciones. No hace mención prácticamente al suministro de agua en las instalaciones, señalando como única opción la recogida de aguas de lluvia.

El informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la citada Dirección General de Medio Ambiente señala una zona en la que deberá cumplirse una limitación temporal del uso de las instalaciones y, por tanto, del vuelo de las aeronaves.

En dicho informe ambiental se indica que la actividad solicitada no se encuentra dentro de los límites de ningún espacio incluido en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura, RENPEX (Ley 8/1998, de Conservación de la Naturaleza y Espacios Naturales Protegidos) ni en ningún espacio de la red Natura 2000 (Directiva de Aves 2009/147/CE y Directiva de Hábitats 92/43/CE). La actividad proyectada pueda afectar a especies del anexo I de la Directiva de Aves, hábitats y especies de los anexos I y II de la Directiva de Hábitats o a especies del anexo I del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001): proximidad de áreas de campeo y reproducción de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), especie incluida en el anexo I de la Directiva Hábitats y en el Catálogo Regional de Especies Protegidas de Extremadura, como sensible a la alteración de su hábitat.

No es probable que la actividad tenga repercusiones significativas sobre los valores ambientales reseñados anteriormente, siempre que se cumplan las medidas correctoras recogidas en el informe técnico. Con el fin de evitar molestias derivadas de la actividad objeto del informe, en las zonas que indica, no se volará a menos de 100 m desde el 15 de marzo hasta el 15 de julio.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura comunica que la realización del proyecto no presenta afección alguna sobre las vías pecuarias del término municipal de Puebla de Sancho Pérez.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura informa que el proyecto no presenta incidencias sobre el patrimonio arqueológico conocido. No obstante, y como medida preventiva de cara a la protección del patrimonio arqueológico no detectado, se impone la siguiente medida correctora, contemplada en el artículo 54 de la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura: Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura. Todas las actividades se ajustarán a lo establecido al respecto en el título III de la Ley 2/1999, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, y en el Decreto 93/97, Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura informa que, según los datos que constan en esa Consejería, se comprueba que no existe expediente de Calificación Urbanística tramitado ni en proceso de tramitación de ninguna actividad para el proyecto, siendo ésta preceptiva 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. A efectos de ordenación del territorio, no se detecta afección sobre ningún plan territorial aprobado (artículo 54 de la Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura).

La Dirección General de Infraestructuras y Transportes de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura no aprecia la posibilidad de que aparezcan impactos ambientales significativos que guarden relación con las competencias de esa Dirección General.

La Diputación de Badajoz comunica que no tiene nada que alegar a la consulta, mientras que el Ayuntamiento de Puebla de Sancho Pérez traslada informe de la Oficina de Gestión Urbanística, Vivienda, Arquitectura y Territorio de la Mancomunidad Río Bodión, en el que, una vez revisada la documentación ambiental aportada, y analizando las medidas preventivas y correctoras en ella establecidas, se considera que la actuación pretendida no causa impacto ambiental significativo en el término municipal de Puebla de Sancho Pérez.

Información adicional solicitada por el órgano ambiental. Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se apreció la necesidad de mayor información respecto a la fase de explotación del campo de vuelo. En el documento recibido no se menciona la existencia del Área Importante para la conservación de las Aves (IBA) n.º 271 «Bienvenida-Usagre-Ribera del Fresno», ni se analiza la posible afección que la explotación del campo de vuelo pudiera conllevar sobre la misma; ni se indica si está prevista la existencia de un depósito de combustible, o de posibles instalaciones para actividades distintas a la principal (club social, etc.), que pudieran realizarse en el recinto.

Por ello, con fecha de 12 de septiembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente remitió oficio al promotor, para que completara la información y asumiera las condiciones recogidas en los informes de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, la Delegación del Gobierno en Extremadura y la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura. Con fecha 13 de junio de 2013, se recibe del promotor un anexo al documento ambiental, en respuesta al citado oficio.

En dicha documentación se indica:

En relación con la fase de explotación del campo de vuelo, su capacidad es simplemente de una sola aeronave de uso privado, no público. El uso de esa instalación se pretende ejercer en cualquier temporada del año, siempre que las circunstancias climatológicas no impidan los vuelos; y el horario previsto es del orto al ocaso.

La senda de aproximación y despegue viene dada por las cabeceras de la pista (23/05). Tanto las rutas como número y periodicidad de los vuelos, se ajustarán a los inscritos en el Libro de Vuelos del Campo, teniendo en cuenta que la actividad es deportiva y no impuesta por ninguna programación. La altura máxima de vuelo será de 1000 pies AGL (*Above Ground Level*), 300 metros por encima del suelo, que es la que legalmente está permitida para este tipo de aeronaves.

Debido a que el aeródromo es de carácter privado y que se destina a un único aparato, no se prevé ninguna concentración excepcional de aparatos en vuelo.

El modelo de la única aeronave que se estacionará en el campo de vuelo es: ultraligero marca Tecnam, modelo P-92 ECHO S, motorización Rotax 912 ULS, autonomía de vuelo 4,5 horas, nivel sonoro 80 dB, nivel sonoro en vuelo 60 dB (niveles semejantes a los de un coche o camión rodando por la autovía).

Este campo de vuelo sólo constará de la pista y un hangar. Por tanto, se desestima ninguna otra actividad distinta a la de uso deportivo. Tampoco existirán instalaciones de suministro de combustible, ni ninguna instalación eléctrica, ni de ningún otro tipo. El uso es para el disfrute eventual del promotor con su aeronave y lo único que se proyecta es lo imprescindible, el vallado de la parcela, la pista y el hangar.

A unos 2,8 km de esta pista, en dirección este, se encuentra la IBA n.º 271 Bienvenida-Usagre-Ribera del Fresno, área importante para la invernada de grulla común (dos núcleos de menos de 1.000 grullas y uno entre 1.000 y 3.000) y para la cría de aves esteparias, que incluyen aguilucho cenizo, avutarda común, sisón común, alcaraván común, ganga ortega y ganga ibérica (mín. 20 pp) (SEO/Birdlife, 1998).

No tan cerca, pero también relativamente cercana, por el sur, se encuentra la IBA n.º 268 Fuente de Cantos-Montemolín, importante para las aves esteparias como aguilucho cenizo (entre 50 y 70 pp), cernícalo primilla, avutarda común, sisón común, ganga ortega, ganga ibérica y alcaraván común (SEO/Birdlife, 1998).

La afección del campo de vuelos a la IBA n.º 268 se estima nula, por estar suficientemente distante. El promotor considera que, a una distancia del despegue y el aterrizaje, el impacto dependería del propio uso del aparato, y sería independiente de la instalación de procedencia.

La distancia a la IBA n.º 271 es menor, pero el promotor tampoco estima una afección sensible a esta zona, porque entre el campo de vuelo proyectado y dicha zona se encuentran la N-630 y la A-66, con un tráfico continuo y ruidoso, que relativiza las molestias que el despegue o aterrizaje puntual de la aeronave puedan tener sobre la fauna.

Además, los vientos predominantes son del suroeste, por lo que el despegue se llevará a cabo por la cabecera 23, que aleja a la aeronave de esa área importante para la conservación de aves. Para el aterrizaje, la aeronave discurrirá en paralelo a la N-630 y A-66, hasta poder girar y alinearse con la cabecera 05, permaneciendo en todo momento fuera de la zona ocupada por la IBA n.º 271.

En cualquier caso, la observación de estas zonas sensibles y el respeto de las alturas de vuelo son necesarios y concurrentes para garantizar la seguridad del vuelo.

En respuesta a la Confederación Hidrográfica del Guadiana, el promotor alega que la instalación proyectada, tal y como se pretendía demostrar en el documento ambiental, no interviene en ningún dominio público hidráulico, por lo cual entiende improcedente solicitar ninguna autorización a la Confederación en este sentido. No prevé la modificación de la dirección y caudal de las escorrentías producidas por las aguas pluviales, fuera de la propia superficie de la parcela, por lo que entiende inocua esta instalación, desde este punto de vista.

Las necesidades hídricas de la instalación proyectada son sólo las que requiere un inodoro y un lavabo a instalar en el hangar, que se cubrirán con la recogida del agua de lluvia de la cubierta del hangar, a través de su canalón.

Con respecto al potencial impacto a las aguas subterráneas de la masa de agua Zafrá-Olivenza por percolación de líquidos a través del suelo, indica que el mantenimiento de la aeronave a operar y estacionar en esta instalación está contratado con un taller autorizado, que se encarga de la gestión residual de 3 litros de aceite motor de periodicidad de cambio anual, de 0,75 l de líquido de frenos cada cinco años, y recogida de baterías agotadas, cada tres años. Para minimizar los impactos de un eventual, aunque improbable, derrame accidental sobre el suelo de estos líquidos, se procederá inmediatamente a su empape con serrín, y, tras recogerlo, se procederá a su entrega para tratamiento al taller con el que se tiene contrato de mantenimiento de la aeronave.

El caso más grave sería un eventual accidente en la pista no asfaltada, que podría generar vertidos de cualquier fluido de la aeronave, y éstos percolar a las aguas subterráneas. Como medida preventiva se menciona el mantenimiento de la aeronave, también por las gravísimas consecuencias para la seguridad de los ocupantes de la misma.

También podría producirse un reventón de un manguito de la aeronave cuando estuviera sobre la pista no asfaltada, pero ese accidente, también muy improbable, no lo considera el promotor más grave del que podría producirse actualmente por un tractor que estuviera trabajando sobre el mismo terreno, el cual, desde este punto de vista, sería una máquina potencialmente más contaminante que una aeronave de estas características. Además, en el hangar se dispondrá de materiales absorbentes para minimizar cualquier fuga, como serrín y sepiolita.

En la instalación no se generarán aguas residuales; por tanto, todas las escorrentías procedentes de la pista de vuelo son debidas a aguas pluviales. Por la escasa actuación prevista, gracias a la buena nivelación del terreno actual con respecto a la cota de pista terminada, no se prevén cambios apreciables en las aguas pluviales con respecto a su actual flujo, ni en cantidad, ni en dirección. Adicionalmente, se plantarán plantas rastreras para evitar la erosión superficial de la capa de sustrato edáfico, lo que favorecerá la absorción de una mayor cantidad de aguas pluviales, y evitará la formación de escorrentías excesivas.

Las únicas aguas que producen las instalaciones proyectadas son las debidas al aseo, a disponer en una esquina del hangar, las cuales, como se menciona en el documento ambiental, serán conducidas a una fosa séptica prefabricada, cuyo contenido será retirado por una empresa especializada y convenientemente autorizada. Según la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en estas condiciones, no es necesario tramitar la correspondiente autorización administrativa de vertidos, siempre y cuando la gestión de las aguas residuales se lleve a cabo sin perjudicar el medio ambiente.

Se seguirán cuidadosamente todos los requisitos que proporciona la Confederación Hidrográfica del Guadiana en orden a la instalación, gestión y mantenimiento de la fosa.

Cuando se disponga la fosa séptica, el propietario tendrá siempre a disposición de las autoridades competentes el correspondiente contrato de vaciado y mantenimiento.

El mantenimiento de la aeronave será llevado a cabo por una empresa autorizada y especializada. Se incluye el contrato de mantenimiento, que ni siquiera se realizará en el hangar proyectado, sino en las instalaciones del aeródromo de Guillena (Sevilla), lo que minimiza aún más esta posible contaminación.

El producto que, inevitablemente, tendrá que ser trasegado en las instalaciones, es la gasolina. El llenado del depósito de la aeronave se realizará mediante bidones de combustible metálicos homologados (jerricanes) de 20 litros, en la gasolinera más próxima, que dista del campo de vuelo 3 km; dichos jerricanes se almacenarán vacíos dentro del hangar, por normativa aeronáutica, y única y exclusivamente contendrán gasolina los depósitos internos de la aeronave que se va a estacionar en el campo de vuelo.

La Delegación del Gobierno en Extremadura, en su respuesta a las consultas practicadas, advierte de impactos a la fauna voladora (quirópteros, aves esteparias e invernantes en la zona o bandadas de aves migratorias); de un posterior análisis, el promotor ha deducido los siguientes riesgos de impacto con la aeronave:

En la IBA 271 se consideran abundantes la grulla común (invernante), el sisón común y el alcaraván común (invernantes, fundamentalmente) y el aguilucho cenizo (estival); frecuente la ganga ortega, y escasas la avutarda común y la ganga ibérica. El cernícalo primilla es frecuente (fundamentalmente estival) en la ZEPA ES000046 (Zafra).

En cuanto a los quirópteros, las colonias destacadas en el documento ambiental quedan lejos de las instalaciones proyectadas y, por tanto, no serán molestadas. Por otra parte, las escasas alturas de vuelo y los hábitos nocturnos de todas las especies evitan incompatibilidades con un vuelo seguro.

Cabe destacar que, a pesar de la presencia de avutardas en las zonas indicadas, especie muy sensible a la modificación de sus hábitats, no se han encontrado *leks* cercanos (zonas de reunión de machos reproductores de avutarda en un área concreta del territorio, que se usa año tras año para las paradas nupciales).

Como medida correctora, cabe añadir que se debe evitar interferir en el paso de estas aves (en superficie y altura de vuelo), para evitar posibles impactos y, principalmente, por seguridad del ocupante de la aeronave. Concretamente, se procurará no sobrevolar estas zonas (IBA 268, 271 y ZEPA ES0000406) y, en todo caso, siempre se mantendrán las alturas de vuelo legales. Además, se evitará sobrevolar en todo momento colonias visibles de aves gregarias, e incluso se respetará una distancia de seguridad suficiente para evitar que una desbandada pueda ocasionar impactos con la aeronave, por el bien mutuo. Estas recomendaciones son, por otra parte, básicas con carácter general para la aeronáutica, en especial, la deportiva.

En respuesta a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura, el promotor alega que, en el documento ambiental, ya se hace referencia a la cercanía de colonias de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Esta especie está incluida en el anexo I de la Directiva de Aves y en el Catálogo Regional de Especies Protegidas de Extremadura como «sensible a la alteración de su hábitat». En este sentido, la Dirección General de Medio Ambiente advierte de la proximidad de áreas de campeo y reproducción de esta ave. Para que la instalación proyectada no suponga un impacto significativo, este Organismo establece una limitación temporal para unas zonas concretas, representadas en plano que adjunta a su informe, elaborado por su Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas. En estas zonas, este Organismo limita volar a menos de 100 m de altura, desde el 15 de marzo hasta el 15 de junio.

Con respecto a esta limitación, el promotor no sólo asume esta medida, sino que, por seguridad operacional de la aeronave, estas zonas no se sobrevolarán a ninguna altura, en ninguna época del año. (Ambas áreas se localizan al sur de aeródromo, a una distancia superior a los 500 m, la más cercana y de menor tamaño, y a unos 1.500 m la más alejada y de mayor superficie).

Esa Dirección General indica otras medidas a ejecutar para minimizar el impacto ambiental de la instalación proyectada. A continuación se enumeran, junto con el comentario al respecto del promotor:

Retirada de la tierra de calidad agronómica para su utilización en las labores de restauración: la capa de sustrato edáfico se utilizará por la empresa que lleve a cabo el movimiento de tierra, para la construcción de jardines, plantaciones o viveros, evitando actuaciones que le hagan perder su capacidad agronómica. En este sentido, se reutilizará en el menor plazo posible, se apilará en montones bajos (< 1,5 m), y en ningún caso se compactará, para que quede lo más oxigenado posible.

Riego sistemático de las superficies que puedan dar lugar al levantamiento de plovo en suspensión: dicha medida correctora se asume, por motivos medioambientales y de seguridad laboral.

Ajustar lo máximo la pista al terreno, limitando al mínimo los movimientos de tierra: esta medida ya está considerada en el proyecto, por economía de ejecución.

Restitución de los terrenos afectados, evitando fenómenos erosivos, compactaciones innecesarias o pérdidas de suelo, así como acúmulos de materiales: el movimiento de tierras se ciñe sólo y exclusivamente a la pista de vuelo y, por economía de medios, se intervendrá en el lugar lo menos posible; en cuanto a la acumulación de materiales, por seguridad operacional de la aeronave, no existirá ninguna.

Integración de las obras en el entorno, sin emplear colores brillantes ni llamativos: como ya se comentaba en el documento ambiental original, se usarán para el hangar chapas lacadas en color tabaco, para su mejor integración con el medio.

Acometidas: el suministro de agua precisado se cubre con el aprovechamiento de las aguas pluviales de la cubierta del hangar. No se proyecta instalación eléctrica. Las aguas residuales únicamente pueden proceder del aseo del hangar (se adjunta un plano de planta del hangar, donde se aprecia, en su esquina norte, el referido aseo, que sólo contará con inodoro y lavabo). Dichas aguas se vierten a una fosa séptica prefabricada, que se instalará, gestionará y mantendrá según las especificaciones que proporciona la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

### 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 la información adicional aportada por el promotor, que pasa a integrar la versión final del proyecto, se realiza el siguiente análisis, para determinar la necesidad de su sometimiento o no 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 actuación principal es la preparación de una pista de vuelo no asfaltada, de 372,74 m de longitud y 30 m de anchura. Para la construcción de la pista se realizarán ligeros rellenos y desmontes del terreno con el fin de nivelarla, procediendo, posteriormente, a su compactación. Además, se construirá un hangar de 12 m de lado y 4,50 m de altura máxima, para albergar la única aeronave que usará el aeródromo. El hangar requerirá nivelación, compactación, cimentación, colocación de una estructura metálica, y cubrición mediante paramentos y cubiertas constituidos de paneles de chapa. Dentro de esta edificación se instalará un pequeño aseo, cuyas aguas residuales se almacenarán en una fosa séptica, hasta su recogida por una empresa autorizada; mientras que, para el suministro de agua limpia, se instalará en la cubierta del hangar un sistema de recogida de las aguas pluviales. El documento ambiental informa que puede que, en un futuro, se coloque una instalación solar fotovoltaica mínima para consumo propio (alumbrado y alguna pequeña herramienta de mano).

Dado que el peticionario es un promotor privado, ha ceñido el estudio de alternativas a distintas orientaciones de la pista en la parcela de su propiedad, que tiene la forma aproximada de un triángulo isósceles. Así, se analizaron las ventajas e inconvenientes de

trazarla paralela a cada uno de los lados largos: según el documento ambiental, cualquiera de las dos opciones tendría prácticamente idéntico impacto medioambiental, porque los movimientos de tierras serían muy parecidos, las instalaciones idénticas y, desde el punto de vista del impacto visual, tampoco habría cambios sustanciales. Se opta por la alternativa proyectada, principalmente por las características que ofrecía para el despegue y aterrizaje de las aeronaves ligeras, en función de la dirección de los vientos dominantes en la zona.

3.2 Ubicación del proyecto. La zona de actuaciones se localiza en la penillanura que se extiende de la margen izquierda del río Guadiana a las estribaciones septentrionales de Sierra Morena. El proyecto se llevará a cabo en una parcela agrícola, emplazada en la comarca de Zafra-Río Bodión, con las siguientes coordenadas geográficas: latitud 38° 25' 15" N y longitud 06° 21' 29" O. Se trata de terrenos llanos, sólo interrumpidos por alguna sierra de escaso porte; por el oeste, destacan las estribaciones de las sierras de la comarca de Jerez.

La vegetación actual de la comarca está compuesta mayoritariamente por superficies dedicadas al cultivo, seguido de zonas de dehesas y pastizales. El entorno en que se proyecta el campo de vuelo es bastante homogéneo, al estar la casi todo ocupado por cultivos de secano herbáceo (cereal) y leñoso (olivo y vid), y no existir manchas de vegetación natural. La parcela en la que se preparará la pista y se construirá el hangar esta cubierta por viñas, y alejada de cursos de agua (los arroyos más cercanos se localizan a una distancia superior a 1 km). Por otra parte, hacia el este del aeródromo se disponen, en paralelo, dos carreteras: la N-630 y la A-66, a unos 320 m y 800 m de distancia, respectivamente.

El campo de vuelo proyectado no coincide con ningún espacio incluido en la red Natura 2000 ni en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura, así como tampoco con ningún tipo de hábitat de interés comunitario de los incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE y en el anexo I de la Ley 42/2007. El espacio de red Natura 2000 más cercano es la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Colonias de cernícalo primilla de Zafra, ES0000406, que se encuentra a unos 4.750 m al oeste de la pista, en el citado casco urbano. A mayor distancia se localizan varios Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) declarados para proteger colonias de quirópteros que incluyen, entre otras especies, al murciélago mediano de herradura, murciélago grande de herradura, murciélago ratonero grande y murciélago de cueva. Así, hacia el oeste se sitúan el LIC Cuevas de Alconera ES4310050 (a 10,2 km), el LIC Mina los Castillejos ES4310071 (a 13,2 km) y el LIC Refugio de Sierra Pascuala ES4310055 (a 16,5 km) y, hacia el este, el LIC Mina Mariquita ES4310072 (a 16,1 km). Aproximadamente unos 2.500 m al este del aeródromo se encuentra la IBA n.º 271 Bienvenida-Usagre-Ribera del Fresno. A unos 11.200 m al noreste está la IBA n.º 277 Alange, y la distancia a la IBA n.º 268 Fuente de Cantos-Montemolín es de unos 13.300 m.

3.3 Características del potencial impacto. La afección sobre el suelo supone la pérdida de la capa superficial y ocupación permanente de un área del orden de 11.400 m<sup>2</sup>, como consecuencia de la ejecución de la pista de vuelo y del hangar. No obstante, al no preverse el asfaltado de la pista, sería relativamente sencillo y económico volver a las condiciones edáficas.

El proyecto supone la eliminación de la cubierta vegetal en la zona afectada por la pista y el hangar. La zona de la pista y su servidumbre de 50 m es actualmente un barbecho. En el resto de la parcela hay viñedos, que se seguirán explotando en la fase de operación del campo de vuelo.

Para minimizar la emisión de partículas, polvo y gases de combustión a la atmósfera, producida por los movimientos de tierra, la presencia de maquinaria de obra y las operaciones de despegue y aterrizaje de los ultraligeros, el documento ambiental prevé, por un lado, el riego sistemático de la superficie afectada por las obras, y, por otra parte, el correcto mantenimiento de la aeronave, si bien considera que los gases que producen los motores de los ultraligeros son similares a los de los automóviles de gasolina.

En relación con el medio hídrico, el promotor considera bastante improbable que se produzcan afecciones destacables, tanto durante la fase de obras como en la de explotación, debido a la distancia a la que se encuentran los arroyos más cercanos (superior a 1 km) y a que no será necesario suministrar agua al aseo, sino que se captará de las precipitaciones, a través de un sistema instalado en la cubierta del hangar. De igual forma, la posibilidad de contaminar el acuífero subterráneo por las aguas residuales del aseo o por vertidos accidentales de combustible, aceite y otras sustancias, es muy baja.

El documento ambiental recoge que el ruido provocado en la construcción no superará en ningún momento las limitaciones impuestas por la Normativa de la Comunidad Autónoma de Extremadura, Decreto 19/1997, de 4 de febrero, del Reglamento de ruidos y vibraciones: en la fase de funcionamiento, la maquinaria no superará los 70 dB en los niveles de ruidos transmitidos al exterior de la parcela en horario diurno. En el proceso de explotación, los ruidos producidos con el despegue y aterrizaje de las aeronaves ligeras serán de escasa entidad, por una parte debido al escaso tráfico de aparatos que se prevé y, por otra, debido a que son aeronaves ligeras, de escasa potencia y cilindrada.

La fauna existente podría verse afectada por las obras y el funcionamiento del campo de vuelo, siendo las causas más importantes los movimientos de tierras, ruidos, presencia del hombre... Ciertas especies de fauna huyen del ruido, pero el documento ambiental considera improbable que dichas especies permanezcan en los alrededores del emplazamiento elegido, porque es muy cercano a dos vías de comunicación muy transitadas, la N-630 y a la A-66, donde se producen ruidos similares en potencia y espectro, con una frecuencia casi constante, lo que implicaría el acomodo de las especies animales a las características del entorno. Por tanto, el promotor considera el impacto de la instalación como el de un insignificante aumento de tráfico en estas vías.

El documento ambiental no considera medidas correctoras en relación con el ruido, porque un apantallamiento vegetal podría ser un peligro para el tráfico de las aeronaves ligeras, en sus momentos más críticos de vuelo, que son el despegue y el aterrizaje.

Según el documento ambiental, la única ZEPA potencialmente afectable por la actuación proyectada sería la colonia del cernícalo primilla (*Falco naumanni*) de Zafra (ES0000406). La instalación del aeródromo de ultraligeros está proyectada a unos 5 km en línea recta del núcleo urbano de Zafra, por lo que el promotor considera la afección nula, igual que sobre los LIC cercanos.

Durante la etapa de explotación, el hangar va a suponer una variación paisajística, que el promotor intentará que sea lo más compatible posible con el paisaje. Tanto los paramentos como la cubierta estarán constituidos de paneles de chapa, con su cara exterior lacada en tonalidades tabaco, beige o similar, imitando a los colores habituales del terreno. Con estos colores se conseguiría una mejor integración en el paisaje que con otros como el verde, a priori más aceptado y, a veces, sugerido u obligado por las administraciones.

El mantenimiento de las instalaciones prevé la evacuación controlada, por medios autorizados, de cualquier residuo peligroso, como aceites minerales no clorados de motor, de transmisión mecánica y lubricantes; absorbentes, materiales de filtración (incluidos filtros de aceite), trapos de limpieza y ropas protectoras contaminados por sustancias peligrosas; anticongelantes que contienen sustancias peligrosas; baterías de plomo... Cuando se autorice la instalación y se proceda a desarrollarla, se aportarán los contratos por los que dicha instalación se comprometa a retirar estos productos, con las máximas garantías medioambientales. Cada vez que se retiren estos residuos, se aportará el Documento de Control y Seguimiento.

El documento ambiental, desde la perspectiva de lo acontecido en otros campos de vuelo, regionales y nacionales, considera que la instalación abre las puertas a que, posteriormente, se instalen nuevas líneas de negocio en la comarca, inducidas por la cercanía de la pista, como pueden ser: turísticas, publicitarias, comerciales, de formación, etc.

El documento ambiental concluye que se debe prestar atención a cada actuación que se lleve a cabo, para minimizar los efectos negativos que pudiera causar, y potenciar al máximo las ventajas socioeconómicas del proyecto. En relación con las medidas

correctoras, un aspecto importante es llevarlas a la práctica lo antes posible, para evitar la generación de impactos secundarios. En cuanto al suelo, se cuidarán los taludes y terraplenes a ejecutar, para evitar escorrentías de aguas y encharcamientos, que modificarían las características edafológicas del mismo. Si se estima necesario, bajo la plataforma de la pista, se instalarán los drenajes que procedan, para cuidar estos aspectos ambientales, así como el aspecto funcional, de conservación de la propia pista de vuelo.

El control ambiental debe realizarse en todas las fases del proyecto, incluyendo su abandono. Este control incluye:

Verificar la correcta ejecución del proyecto y la aplicación de medidas correctoras.

Comprobar que los impactos producidos por la puesta en funcionamiento son los previstos, en magnitud y elemento afectado.

Detectar si se producen impactos no previstos, y poner en marcha medidas correctoras, en caso necesario.

Seguir la evolución de la restauración, comprobando que las medidas adoptadas funcionan satisfactoriamente y, en caso contrario, determinando la causa del fracaso y estableciendo las correcciones a adoptar.

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.<sup>a</sup> 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 Campo de vuelo de ULM Virgen de la Estrella en el término municipal de Puebla de Sancho Pérez (Badajoz), 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.<sup>a</sup> 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](http://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, 18 de diciembre de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

