

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

3579 *Resolución de 10 de marzo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Cambio a la categoría de aeródromo privado, del campo de vuelos de ultraligeros de Sigüenza (Guadalajara).*

En tanto la evaluación de impacto ambiental del proyecto se inició el 16 de agosto de 2012, se aplica 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). Dicha Ley 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 a la categoría de aeródromo privado del campo de vuelos de ultraligeros de Sigüenza (Guadalajara) 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*

Se pretende el cambio de categoría del campo de vuelo de ultraligeros existente en el término municipal de Sigüenza (Guadalajara), autorizado por la Dirección General de Aviación Civil en 1999, a la categoría de aeródromo privado.

Las características técnicas del aeródromo son:

Superficie total: 13,9 hectáreas.
Longitud de la pista de aterrizaje: 410 m.
Anchura de la pista de aterrizaje: 15 m.
Orientación de la pista: 170° y 350°.

Las instalaciones e infraestructuras actuales del campo de vuelo de ultraligeros son suficientes y adecuadas para las actividades propias de aeródromo privado, por lo que no es necesaria la construcción de nuevas instalaciones, toda vez que su diseño inicial contempló el cambio de uso que ahora recoge el proyecto. Se realiza la evaluación ambiental, por tanto, de la explotación del aeródromo.

El promotor del proyecto es el Aeroclub Seguntino, S.L. Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y este Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente resulta ser el órgano ambiental competente, de acuerdo con el artículo 4.1 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

2. *Tramitación y consultas*

La documentación ambiental del proyecto se recibió en el Departamento con fecha 16 de agosto de 2012, procedente de la AESA, con objeto de determinar la necesidad de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Con fecha 29 de octubre de 2012 se inicia el período de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante dicha fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe, en relación con la documentación ambiental:

Consultado	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	—
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Diputación Provincial de Guadalajara	—
Ayuntamiento de Sigüenza (Guadalajara)	—
Ayuntamiento de Saúca (Guadalajara)	—
Ayuntamiento de Torremocha del Campo (Guadalajara)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife)	—
Ecologistas en Acción-ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural). Puebla de Montalbán (Toledo)	—

El contenido de las respuestas recibidas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que sus competencias no se ven afectadas por la modificación planteada en el aeródromo. No obstante, respecto de la ordenación urbanística, advierte que el proyecto deberá someterse a los requisitos establecidos por el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha, aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, y sus disposiciones de desarrollo, en particular en lo que se refiere al trámite de calificación urbanística y licencia.

Los Servicios Periféricos de Guadalajara de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informan favorablemente el proyecto. No obstante, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (deber de comunicación a la Administración competente en materia de Patrimonio Histórico), y, así, antes de continuar con la ejecución de dicho proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico.

La Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente remite informe con una serie de indicaciones, en el ámbito de sus competencias: el drenaje de las aguas, la conservación del dominio público hidráulico, las captaciones de agua y los vertidos. Así, hace recomendaciones para que la actuación sea compatible con el medio hídrico natural, en cuanto a asegurar el paso de las avenidas extraordinarias, respetar las capacidades hidráulicas y calidades hídricas de los cursos

de agua, ubicación y condiciones del parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares, excavaciones, condiciones para el lavado, mantenimiento y repostaje de la maquinaria, gestión de residuos (lodos de la balsa de sedimentación, material de absorción de los derrames de aceites y combustibles), ubicación de oficinas, vestuarios y duchas para los operarios en los pueblos más cercanos, restauración paisajística de posibles cauces afectados... Asimismo orienta sobre las autorizaciones que se deberán solicitar, y recuerda las restricciones que impone la normativa vigente, en zonas de policía y servidumbre de cauces públicos.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a los efectos de protección de los recursos hídricos, y sin perjuicio de las competencias en ese área del correspondiente Organismo de cuenca, recomienda que, en el proyecto definitivo, se tengan en cuenta las siguientes observaciones: se deberá prestar especial atención a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada, y, concretamente, a los aceites usados. Compromiso de contratación de gestor autorizado. Medidas para evitar posibles contaminaciones, para el supuesto de vertidos o derrames accidentales. Paliar la afección a los cauces naturales de escorrentía y a las condiciones naturales de permeabilidad, garantizando la no producción de futuras inundaciones.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha incorpora en su informe, recibido con fecha 22 de julio de 2013, el contenido de las sugerencias emitidas por el Servicio de Calidad e Impacto Ambiental de los Servicios Periféricos de Agricultura de Guadalajara, los Servicios Periféricos de Educación, Cultura y Deporte de Guadalajara, y la Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura.

Dicha Administración recuerda que el aeródromo lleva en funcionamiento desde 1999, y se encuentra a menos de 200 m al norte del límite del Parque Natural del Río Dulce, cuyos límites también lo son de zonas de la red Natura 2000: LIC y ZEPA Barranco del río Dulce. Estas áreas tienen la condición de Zonas Sensibles en aplicación de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha. A una distancia aproximada de 3 km al sur, se encuentra la Hoz del río Dulce, como elemento geomorfológico más destacado de la zona. El aeródromo también es colindante con el monte de utilidad pública n.º 230, denominado El Rebollar. Tal y como señala el informe de la Dirección General de Montes y Espacios Naturales, las inmediaciones del aeródromo son el área de campeo y de vuelo de numerosas especies de avifauna, con distintos grados de protección. Su hábitat de nidificación se encuentra muy próximo a la instalación, como son los escarpes y cortados del cañón del río Dulce. Algunas de las especies que crían y campean en el Parque Natural y sus alrededores, y, por lo tanto, sobrevuelan la zona donde se ubica el aeródromo, son el águila perdicera, águila real, alimoche, buitre leonado, halcón peregrino, búho real y chova piquirroja.

El informe de la Dirección General de Montes y Espacios Naturales, órgano competente en materia de áreas y recursos naturales protegidos en la región, así como de la protección y conservación de la fauna y sus hábitats, considera que la adecuación ambiental del proyecto pasa por que los aterrizajes y despegues de las aeronaves no sobrevuelan el Parque Natural Barranco del río Dulce. Sobre esa base, y en el ámbito de sus competencias, la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, siempre que se tenga en cuenta ese condicionante impuesto por la Dirección General de Montes y Espacios Naturales.

Además de esto, se deberán cumplir los siguientes requerimientos ambientales:

El cumplimiento de lo establecido en la Ley 5/2003, de 27 de febrero, por la que se declara el Parque Natural del Barranco del Río Dulce, en el apartado 4 de su anejo II, usos y actividades prohibidos, según el cual quedan prohibidas las siguientes actividades: el ala-delta, parapente, globo, paracaidismo, vuelo sin motor o con ultraligeros y demás

deportes aéreos, así como el sobrevuelo de aeronaves a menos de 1000 m sobre la vertical de la cota máxima del ámbito del PORN (Plan de Ordenación de Recursos Naturales), excluidos los vuelos relacionados con emergencias, salvamentos, extinción de incendios, vigilancia u otras causas justificadas que autorice el órgano competente.

Se considera ambientalmente positivo que en dicho aeródromo pudieran operar aeronaves de lucha contraincendios, en caso de que una emergencia lo requiriese, por cuestión de proximidad a la zona de trabajo.

La actividad, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha, contará con un plan de autoprotección contra incendios, en el que, entre otras medidas, figurará la presencia de un sistema cortafuegos perimetral, cuya anchura, medida en distancia natural, estará en función, al menos, del tipo de vegetación circundante y de la pendiente del terreno.

Se deberá cumplir lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Entre los requerimientos a cumplir, deberá darse de alta ante esa Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental, previo al inicio de la actividad, como productor de residuos peligrosos en el proceso de mantenimientos menores de las aeronaves.

El almacén de los posibles residuos peligrosos que se generen, deberá cumplir con lo establecido en la Orden 21/01/2003, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, por la que se regulan las normas técnicas específicas que deben cumplir los almacenes y las instalaciones de transferencia de residuos peligrosos.

Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Revisada la documentación por la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, aun considerándose adecuado el modelo INM, versión 7.0c, utilizado en el estudio de simulación de ruido, se detectaron algunas insuficiencias que debían corregirse, por lo que, con fecha 21 de mayo de 2013, se solicitó información adicional al promotor. En concreto, se señalaba que los indicadores de ruido deben coincidir con los que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas: índices $L_{Aeq,T}$, niveles de presión sonora continuos equivalentes ponderados (A), en decibelios, referidos a los períodos día (7:00-19:00, L_d), tarde (19:00-23:00, L_e) y noche (23:00-7:00, L_n); y L_{Amax} , el más alto nivel de presión sonora ponderado (A), en decibelios, con constante de integración *fast*. También se requería contabilizar los procedimientos T&G en el número de operaciones, para la modelización del ruido. Dicha operación (*Touch & Go*, toque y despegue, común en la actividad de escuela), que consiste en despegar inmediatamente después de haber aterrizado, sin abandonar la pista, también es una operación generadora de ruido.

Con fecha 12 de julio de 2013 tuvo entrada una contestación del promotor a dicha solicitud de información. En ella se indica que, como se recoge en la memoria presentada, para obtener una previsión de huella de ruido apreciable, en el estudio de ruido se tuvo que incrementar el número de operaciones en torno al 40 % (Previsto: 1050 operaciones/año - Estudio de ruido: 1460 operaciones/año), por lo que la huella real previsible es considerablemente menor. Sigüenza no tiene definido el mapa de zonas acústicas, por lo que se entiende como una zona residencial el propio casco urbano, y el resto se consideran zonas de uso terciario. Considerando esto, estima la huella de ruido suficientemente inferior a los máximos permitidos.

Con fecha 16 de septiembre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de este Departamento requirió nuevamente al promotor información adicional. Para poder relacionar los resultados del estudio de simulación de ruido con los objetivos de calidad acústica y valores límite de inmisión de ruido que establece la normativa, se reiteraba la necesidad de emplear los indicadores de ruido del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, referidos a cada uno de los períodos en que tenga operaciones el aeródromo: día (L_d), tarde (L_e) o noche (L_n). También se sugería la remisión de datos reales de los últimos años del actual campo de vuelo de ultraligeros, desglosados por

horario y temporada (meses) de operaciones, para poder contrastarlos con las previsiones de número de llegadas/salidas/T&G.

Con fecha 15 de noviembre de 2013 se recibe la contestación del promotor, en la que presenta nuevas huellas de ruido con las métricas $L_{d(7-19)}$, $L_{e(19-23)}$ y L_{Amax} . $L_{n(23-7)}$ recogería vuelos fuera del horario de operación, al tratarse de un aeródromo con vuelos visuales (VFR). Se ha supuesto que un 80% de las operaciones del aeródromo se realizarán entre las 7 h y las 19 h, y un 20% de las operaciones se realizarán entre las 19 h y las 23 h, sobre la base de que, en la zona de Sigüenza, el ocaso se produce en los meses de otoño-invierno antes de las 19 h, y, por ser una zona con clima continental, en el que el frío es un factor condicionante, el vuelo, en este caso de recreo, suele realizarse antes de las 12 h del mediodía. Por ello, se han utilizado los siguientes valores anuales en el modelo:

	Salidas	Llegadas	T&G
7 h - 19 h.	584	584	400
19 h - 23 h.	146	146	100
23 h - 7 h.	–	–	–
TOTAL	730	730	500

La documentación adicional recibida afirma que se han incluido en el nuevo estudio de simulación de ruido y en las métricas solicitadas las operaciones de procedimientos *Touch & Go*. Las operaciones de T&G se corresponderán con 500 operaciones de salida y 500 operaciones de llegada.

El promotor adjunta estadísticas de la actividad del campo de vuelo durante los últimos años, la cual se informa es remitida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) con carácter mensual, y en la cual se puede observar la baja actividad actual del campo de vuelo. Se incluyen datos de número de vuelos y tiempo total de vuelos, de 29 meses de los años 2010, 2011, 2012 y 2013 (en varios meses, no hubo actividad de vuelo). No se recoge el horario, al no disponerse de esa información, y tampoco se registran los vuelos T&G, pero se informa que la escuela de vuelo situada en el aeródromo ha tenido en los últimos años una actividad prácticamente nula (un alumno en los últimos tres años). A partir de estos datos, se aprecia que la media de vuelos mensuales es de 15, registrándose un máximo de 31 vuelos, en uno de los meses.

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 recibida del promotor, se realiza el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Se trata del cambio de categoría del campo de vuelo de ultraligeros propiedad del Aeroclub Seguntino, S.L., en el término municipal de Sigüenza (Guadalajara), a la categoría de aeródromo privado, debido a la posible demanda futura. El documento ambiental indica que no es necesaria la construcción de nuevas instalaciones, puesto que se realizó su diseño considerando la posibilidad de que, en un futuro, se quisiera cambiar a la categoría de aeródromo. Dado que se trata de la transformación de un campo de vuelo existente y en funcionamiento desde 1999, el documento ambiental no contempla alternativas.

Las principales instalaciones del aeródromo son:

Pista de vuelo, con orientación 17-35, una longitud efectiva de 410 m, y una anchura de 15 m (situada dentro de una franja de 475 × 30 m), dentro de la cual existe una superficie asfaltada, con una longitud de 400 m y una anchura de 6 m.

Zonas libres de obstáculos, con longitudes de 200 m en la cabecera 17, y 70 m en la cabecera 35.

Calle de rodadura, casi paralela a la pista 17-35, con una calle de acceso/salida en cada uno de los extremos, como medida de seguridad adicional, puesto que la ocupación de la pista será mínima.

Plataforma de estacionamiento de 40 × 40 m. El pavimento de la plataforma tiene una parte de hormigón en masa y otra de terreno natural compactado. La parte hormigonada es la inmediatamente anexa a los hangares, para facilitar la rodadura de las aeronaves y permitir la evacuación de las aguas.

Anexos a la plataforma existen dos hangares, de 13 × 25 m y 13 × 20 m, con una capacidad para unas 5 aeronaves en cada uno, y una oficina/club social (ya construidos).

Zonas de protección de pista, localizadas a continuación de la franja de la pista de vuelo, para impedir la proliferación de obstáculos o actividades que puedan poner en peligro las operaciones de las aeronaves en el aeródromo. Esta superficie está bajo control del titular del aeródromo.

La pista 17-35 tiene pavimento de aglomerado asfáltico y las calles de rodadura y las correspondientes entrada y salida de pista son de tierra compactada. Existe terreno natural en las zonas de franja de pista, franja de calles de rodadura, superficies libres de obstáculos y estacionamientos en plataforma para aeronaves. Aunque no se cita en el documento ambiental, en la información gráfica que lo acompaña, aparece reflejada una Helisuperficie del SESCAM, próxima a la cabecera 35.

El aeródromo de Sigüenza cuenta con un grupo electrógeno para el suministro de energía eléctrica. De acuerdo con el documento ambiental, las instalaciones eléctricas están dimensionadas e instaladas de acuerdo a la normativa vigente. No existe red de abastecimiento de agua al aeródromo.

El consumo de gasolina se prevé relativamente bajo, por lo que el promotor no considera necesario un depósito de combustible. El repostaje se realiza dentro del hangar, de manera manual, mediante garrafas homologadas, que se llenan en la gasolinera y se llevan a las instalaciones. Las garrafas deterioradas se llevan a un punto limpio.

En cuanto a los medios de extinción de incendios, el nivel de protección estará basado en las dimensiones de las aeronaves que operarán: ULM (Ultraligeros Motorizados, con MTOW, peso máximo al despegue, de no más de 450 kg), VLA (*Very Light Aircraft*: MTOW de no más de 750 kg), dotándose de los medios mínimos que la normativa estipula como recomendable para un aeródromo para fines de salvamento y de extinción de incendios.

Actualmente, el campo de vuelo de Sigüenza es operado por aeronaves ULM tipo tubo y tela y ULM de última generación, que tienen prestaciones similares a las aeronaves de aviación general, por lo que el cambio a la categoría de aeródromo no supone un cambio importante de actividad.

Con el cambio de categoría del actual campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo privado, podrá dar servicio a los siguientes tipos de aeronaves:

Vuelo a vela (planeadores), con altura de vuelo entre los 300 y 700 m en invierno, y más de 2000 m en verano. La actividad del vuelo a vela tiene un impacto reducido, dado que el planeador, en su vuelo, no consume combustible ni emite ruido. Sin embargo, la maniobra de despegue del planeador se realiza mediante remolque por avioneta, lo cual implica la operación de aeronaves de motor, en las proximidades del aeródromo. Los planeadores se ven muy condicionados por la meteorología, por lo que su vuelo será, principalmente, en los meses de final de primavera, verano y principios de otoño, por las corrientes convectivas que favorecen la permanencia en el aire de estas aeronaves. Los vuelos de distancia (generalmente triangulaciones) sólo se realizan en las épocas del año en que dichas condiciones son óptimas (en la segunda mitad de la primavera y verano).

Aeronaves ULM, con motorizaciones por debajo de los 140 CV. Su altitud de vuelo es de hasta 300 m, techo impuesto por la normativa en vigor que regula el vuelo en ultraligero, y su alcance medio de unos 700 km.

Aeronaves de aviación general, con hasta 6 plazas y motorización de pistón, con potencias entre los 100 y los 300 CV, aproximadamente. Dado que el aeródromo de Sigüenza está dirigido a un uso deportivo, las aeronaves de aviación general que operen no se espera superen los 200 CV de potencia. La altitud de vuelo, en una operación normal, será superior a 1500 m, y el alcance medio por encima de los 1000 km.

3.2 Ubicación del proyecto.—El aeródromo se ubica en las parcelas 63 y 64 del polígono 8 del paraje Los Llanos, en el término municipal de Sigüenza, en la provincia de Guadalajara (Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha). La superficie ocupada por el aeródromo es de 13,9 ha, y el acceso a las instalaciones se realiza a través del «Camino La Mina» que parte del km 2,600 de la carretera GU-118. Los núcleos urbanos más cercanos son las poblaciones de Sigüenza, a 2 km al norte, y Pelegrina, a 3,3 km al sur.

Las coordenadas que definen la ubicación del aeródromo son:

Coordenadas UTM (ED 1950 30N)	
X	531.253,90 m
Y	4.543.771,78 m
Z	1.125 m
Coordenadas WGS-84	
41° 02' 40,78" N	02° 37' 41,30" W

Las instalaciones del aeródromo no se ubican sobre ningún espacio incluido en la red Natura 2000, Espacios Naturales Protegidos ni Áreas Importantes para la conservación de las Aves (IBAs). Sin embargo, a unos 200 m se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES4240025), Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA ES0000166) y Parque Natural Barranco del Río Dulce; y, a unos 5000 m en dirección noreste, se localiza el LIC y ZEPA (ES0000165) Valle y salinas del Salado. El aeródromo es colindante con el Monte de Utilidad Pública n.º 230 El Rebollar. La ficha oficial de red Natura 2000 del LIC y ZEPA Barranco del Dulce recoge que la comunidad de aves rupícolas nidificantes se revela vulnerable frente a una ocupación turístico-recreativa masiva y no regulada.

El documento ambiental indica que el actual campo de vuelo cumple con la normativa de la actividad aeronáutica; está en un entorno de espacio aéreo que no es controlado, restringido ni prohibido, ni zona peligrosa activada; los circuitos de tránsito y las trayectorias de aterrizaje y despegue en el ATZ (zona de tránsito de aeródromo) no afectan a núcleos urbanos ni zonas de aglomeración de personas; cumple con los requisitos técnicos exigibles por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a las superficies terrestres, para operación del tipo de aeronave planteado, tanto en pistas como en franjas de vuelo. Así mismo, señala que las características geomorfológicas de la zona son las adecuadas: planicie orientada con los vientos dominantes y con suficiente superficie en las cabeceras para áreas de protección y seguridad de la pista, de titularidad del propio aeródromo, y zona libre de obstáculos, sin apenas vegetación, con cultivo de matorral y monte bajo, sin uso actual concreto. También se indica que el campo de vuelo está localizado en suelo rústico, y su autorización contó con informes favorables del Ayuntamiento y de la entonces Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El relieve circundante es prácticamente llano, con cuencas visuales amplias y abiertas alternadas con bosquetes poco desarrollados de encina, con matorrales, parameras y zonas arbustivas. Las zonas próximas al aeródromo están dedicadas, predominantemente, a cultivos de secano de cebada y trigo, existiendo pies dispersos de especies arbóreas,

destacando el arbolado mixto de encina y quejigo. No existen aprovechamientos madereros, ni de otro tipo, en los montes del municipio, salvo la caza menor, que no se hace de forma empresarial sino comunal o individualmente. También existen en el entorno parcelas sin cultivar, en las que crecen pequeños matorrales, arbustos, y especies aromáticas esclerófilas (*Lavandula*, *Salvia*,...), muy comunes en la zona de La Alcarria. La zona donde se ubica el aeródromo no tiene aprovechamiento ganadero.

Los terrenos del aeródromo pertenecen a la Cuenca Hidrográfica del Tajo, y concretamente a la subcuenca del Henares. Los cauces más próximos son el arroyo de Valdemerina, a 0,5 km hacia el norte del emplazamiento del aeródromo, el río Henares, a unos 3 km hacia el noroeste, y el río Dulce, a unos 3 km hacia el sur del aeródromo.

En relación con la fauna, y debido al buen refugio que ofrece el encinar y a la presencia de frutos de muchas especies de arbustos durante el otoño y el invierno, se pueden encontrar numerosas aves de biotopos distintos (avefría, petirrojo, zorzal común, etc.). Además, en los roquedos del Parque Natural del Barranco del Río Dulce (a 3 km del aeródromo, aproximadamente) nidifican aves rupícolas (buitres y águilas, principalmente).

3.3 Características del potencial impacto.—Como se ha comentado, no son necesarias nuevas construcciones, reforma o cualquier otra actuación sobre las instalaciones existentes, por lo cual no existen impactos asociados a la etapa de construcción, sino sólo los asociados a la etapa de explotación.

Las aeronaves de aviación general serán la nueva tipología de aeronaves motorizadas a operar en el aeródromo privado de Sigüenza, con el cambio de categoría. Ello podría dar lugar a un aumento del nivel de ruido, debido a la posibilidad de emplear motores con mayor potencia que los ultraligeros que operan actualmente. Pero el nivel de ruido sobre el terreno se reduce, de forma considerable, a medida que la altura de vuelo de la aeronave aumenta, y las aeronaves de aviación general operan en niveles de vuelo superiores a los de los ultraligeros, de modo que el impacto del potencial sobrevuelo de las zonas sensibles podría ser inferior.

El ruido y la afección a la fauna serán más acusados en las zonas próximas al aeródromo, debido a la concentración de operaciones, por lo que se han diseñado procedimientos de salida y llegada para minimizar el posible impacto del sobrevuelo de aeronaves.

Respecto a posibles colisiones con aves, el documento ambiental indica que, dada la baja capacidad de la instalación, con una densidad de vuelo muy pequeña, no se considera que el riesgo de colisión sea muy alto. En los años de funcionamiento de la instalación, no se han producido colisiones, por lo que el promotor espera que la tendencia futura continúe así.

En referencia al nivel de ruido, la documentación presentada señala que las operaciones estarán restringidas a condiciones de vuelo visual, en el período comprendido entre el orto y el ocaso (durante la noche no se realizarán operaciones). En la época de invierno (desde el último fin de semana de octubre hasta el último de marzo) se estima que no se realizarán vuelos dentro del horario correspondiente a la métrica L_{tarde} , puesto que el ocaso tiene lugar antes de las siete de la tarde. No está prevista la presencia de fuentes de emisión sonora en continuo. El mayor nivel de ruido se originará de las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves, por lo que será en las inmediaciones del aeródromo, y nunca en las zonas sensibles.

El número de operaciones que se realizarán en el aeródromo privado de Sigüenza no se conoce con certeza por el promotor, dado que se encuentra influenciado por factores como la meteorología, coyuntura económica, etc., siendo la mayoría de vuelos durante el fin de semana. No obstante, el documento ambiental realiza una previsión de 1050 operaciones anuales totales en el aeródromo de Sigüenza.

La distribución de las operaciones a nivel mensual es también impredecible, pero las aeronaves ultraligeras, previsiblemente mayoritarias, volarán principalmente durante los meses de frío, cuando la estabilidad atmosférica es más propicia para este tipo de aeronaves. Así, los meses de mayor actividad serán septiembre, octubre, noviembre, enero, febrero y marzo, también para las aeronaves de aviación general que puedan operar.

El documento ambiental considera que las operaciones de las aeronaves de aeródromos próximos no se solapan, teniendo cada aeródromo una zona de influencia de unos 5 km de radio. En cuanto a las rutas que unen los aeródromos, no están definidas, sino que cada piloto, antes de proceder al vuelo, realiza una planificación de la ruta a seguir, de las condiciones meteorológicas existentes y de cuantos condicionantes existan para alcanzar el destino. No obstante, las aeronaves que no se dirijan a un aeródromo, deberán evitar su área de influencia, con el fin de mantener libre de tráfico su espacio aéreo.

Al estar enfocado el aeródromo privado de Sigüenza al vuelo deportivo, las aeronaves de motor que operarán en él serán ultraligeros y aeronaves de aviación general (entre éstas, las de remolque de planeadores). Se estima que el impacto acumulativo no se incrementa, al ser escaso el tráfico que absorba el aeródromo de Sigüenza procedente de los aeródromos de alrededor, dada la distancia que los separa. La concentración de vuelos de aeronaves sobre una zona sensible o área crítica es considerada evitable por el promotor, si se aplican procedimientos de vuelo concretos que eviten su sobrevuelo.

La afección que el cambio de categoría del aeródromo tendría en los espacios red de la Natura 2000 se estima prácticamente despreciable por el promotor, que considera que no interfiere con dichos espacios, que la actividad prevista no supone un gran incremento sobre el tráfico aéreo actual, y que las medidas preventivas y correctoras propuestas para disminuir el impacto de las aeronaves sobre la fauna, y los nuevos procedimientos de vuelo establecidos, pueden minimizar el impacto ambiental de la actividad del aeródromo.

El promotor también considera despreciable el potencial impacto sobre el medio hídrico, al no existir ningún cauce superficial en las cercanías del aeródromo, y existiendo únicamente un mínimo riesgo hídrico, en aquellos supuestos de filtración de líquidos por posibles derrames.

De acuerdo con el documento ambiental, no se tiene conocimiento de bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos en las proximidades, y, dado que el cambio de categoría de campo de vuelo a aeródromo privado no supone construcción o modificación de las instalaciones ya existentes, no se vería afectada la presencia de estos bienes. Sin embargo, como señala la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en su respuesta a las consultas practicadas, cualquier modificación del emplazamiento de las infraestructuras deberá contar con el visado y autorización de los Servicios Periféricos de Educación, Cultura y Deportes de Guadalajara.

Estudio de ruido.—El estudio de simulación de ruido para el aeródromo de Sigüenza se ha realizado mediante el programa INM (*Integrated Noise Model*) v7.0c, desarrollado por la FAA (*Federal Aviation Administration* de Estados Unidos) para la simulación de ruido aeronáutico en el entorno aeroportuario. Dicho software utiliza el método de cálculo recomendado por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, que, para el ruido de aeronaves, es el publicado en: ECAC.CEAC (European Civil Aviation Conference) Doc. 29 Informe sobre el método estándar de cálculo de niveles de ruido en el entorno de aeropuertos civiles, 3.ª ed. (2005).

La mayoría de las aeronaves previstas son ultraligeros de tubo y tela y tipo VLA (TECNAM P2002, CESSNA 152, EUROSTAR, etc.). El programa INM trabaja con una base de datos de aeronaves; pero, al no disponer de datos de emisión sonora para la mayoría de las aeronaves que operarán en el aeródromo, para el estudio de ruido se han considerado los niveles de una aeronave sustitutiva, la CESSNA 172, que está equipada con un motor más potente (300 CV), que produce un impacto acústico superior al de cualquiera de las aeronaves que previsiblemente operarán en el aeródromo, por lo que la huella de ruido real del aeródromo será inferior a la obtenida en el estudio de simulación de ruido, aunque, previsiblemente, con la misma forma.

De acuerdo a la experiencia alcanzada durante años, para el estudio se han establecido, como configuración preferente para aterrizajes y despegues la 35, y como configuración secundaria la 17. Se han supuesto trayectorias rectas, tanto para salida

como para la aproximación. El régimen de potencia de los motores incide directamente en el ruido producido por la aeronave: en la fase de despegue se requiere la máxima potencia, por lo que las maniobras de salida penalizan acústicamente más que las aproximaciones, y considerándose que se utiliza, como máximo, el 75% de la potencia disponible, cuando la aeronave se encuentra en vuelo de crucero.

Dado que las previsiones de tráfico en el aeródromo son relativamente bajas, el estudio considera un número superior a dichas estimaciones (2 operaciones/día de despegue y 2 operaciones/día de aterrizaje: 1460 operaciones/año), obteniendo una huella de ruido mayor a la esperable en la realidad.

Según el nuevo estudio de simulación de ruido, realizado de acuerdo a lo solicitado por este órgano ambiental, las huellas de ruido obtenidas se orientan, fundamentalmente, en la prolongación del eje de la pista, y apuntando hacia el norte. En ellas, se aprecia que los niveles de ruido originados por la actividad aeronáutica en el entorno del aeródromo de Sigüenza serían:

En cuanto al Nivel de Ruido Máximo, el núcleo de Sigüenza no registra niveles de L_{Amax} superiores a 75 dBA.

En cuanto al Nivel de Ruido Día, el núcleo de Sigüenza no registra niveles de L_d superiores a 40 dBA.

En cuanto al Nivel de Ruido Tarde, el núcleo de Sigüenza no registra niveles de L_e superiores a 40 dBA.

El estudio recalca que el número de operaciones con las que se ha llevado a cabo el estudio de ruido en el entorno del aeródromo de Sigüenza es superior al número de operaciones que previsiblemente se realizarán, así como que la aeronave seleccionada produce un mayor impacto acústico que las aeronaves que previsiblemente operarán en el aeródromo, lo cual repercutiría en que los niveles de ruido obtenidos con la operación real del aeródromo serían inferiores a los obtenidos en la simulación.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.—Como medidas preventivas y correctoras para minimizar el impacto y proteger el medio ambiente, el documento ambiental prevé las siguientes:

A) La principal medida preventiva para reducir el impacto acústico a las zonas sensibles consiste en la adecuada definición de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo. Los procedimientos de vuelo serán de aplicación a todos los modelos de aeronaves que operarán en el aeródromo, debido a sus similares características de vuelo. Se definirán procedimientos que eviten que las aeronaves sobrevuelen zonas sensibles, áreas críticas o hábitats de la fauna protegida, minimizando así las molestias por ruido a la fauna protegida.

Las operaciones del aeródromo se diseñaron de forma que no interfieran en estas zonas, con el objetivo de minimizar el impacto de la actividad. Los procedimientos de salida y de llegada al aeródromo de Sigüenza se componen de rutas prescritas, que identifican claramente los pasillos aéreos por donde tienen que volar las aeronaves. El procedimiento de salida sigue la ruta preestablecida, ascendiendo directamente hasta la altitud de crucero en el menor tiempo posible, para minimizar el impacto acústico en el entorno. Las aeronaves que parten del aeródromo de Sigüenza utilizarán una altitud de vuelo diferente, según su categoría:

ULM: hasta su techo máximo legal de 1000 pies (300 m) sobre el terreno.

Aviación general: ascenderán de forma continua, hasta un nivel de vuelo por encima de los 3000 pies (900 m) sobre el terreno, de acuerdo a la asignación de niveles de vuelo, y según ruta a seguir.

El circuito de tránsito para la aproximación y aterrizaje se realizará a 500 pies sobre la elevación del aeródromo de Sigüenza. En la documentación gráfica aportada, se indica que no se sobrevuela el espacio de la red Natura 2000 «Barranco del Río Dulce» (ZEPA ES0000166-LIC ES4240025).

En cuanto a las velocidades de vuelo, dentro de la zona de influencia del aeródromo se establecerá un procedimiento con limitación de velocidad a 80 nudos. Los núcleos urbanos más cercanos son Sigüenza (2 km) y Pelegrina (3,3 km), cuyo sobrevuelo está prohibido.

El promotor propone, además, un plan de seguimiento ambiental con mediciones acústicas, en horario diurno y nocturno, con sonómetros calibrados. En caso de evidenciarse datos o valores inadecuados como resultado de este plan de seguimiento, se estudiarán las causas y se propondrán las correspondientes medidas correctoras.

B) Se expondrá el plano de la red Natura 2000, ZEPA y LIC, para que pueda ser consultado durante la planificación del vuelo, y evitar el sobrevuelo de espacios naturales, evitando así molestias por ruido.

C) Como norma general, no se sobrevolarán a alturas inferiores a 1000 pies (300 m) sobre la cota vertical del terreno, los territorios protegidos correspondientes a la red Natura 2000, y se informará de dicha prohibición. Dicha información, destinada a la más amplia población de pilotos posible, se realizará de forma continuada, a través de los siguientes canales: en la página web, en lugar visible del aeródromo, entregando documentación específica en mano, y publicando comunicados específicos en las revistas especializadas. En todo caso, cualquier salvedad distinta de lo anterior recogida en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales, tendrá absoluta prioridad.

D) Con el fin de atenuar el ruido, se exigirá a todas las aeronaves el cumplimiento del mantenimiento periódico de la unidad propulsora. Se prestará especial atención al sistema de escape, para garantizar la menor emisión de ruido posible. Así mismo, se controlará periódicamente el estado de las hélices, para su perfecto estado de conservación, que garantice la mínima emisión de ruido.

E) El mantenimiento periódico de las aeronaves, como garantía indispensable para la seguridad aérea, también minimizará la emisión de gases de combustión a la atmósfera, y el riesgo de goteos y derrames accidentales de lubricantes, combustibles, etc., que supondría la contaminación de los suelos y las aguas superficiales o subterráneas.

F) En relación con los residuos peligrosos, generados en el mantenimiento menor de aeronaves, se dispone de los medios necesarios para su correcta gestión, tal y como se establece en la normativa al respecto. Para realizar el mantenimiento mayor de aeronaves, se recurrirá a un taller aeronáutico especializado, el cual no existe actualmente en las instalaciones del aeródromo de Sigüenza. Los residuos peligrosos serán convenientemente gestionados, lo que incluye su recogida, etiquetado, almacenamiento y entrega a gestores autorizados.

Existe una zona para almacenar adecuadamente, y conforme a la legislación, los residuos potencialmente peligrosos generados. Además, las pequeñas labores de mantenimiento de las aeronaves (cambios de aceite, reparaciones, lavado, etc.) se restringirán al interior del hangar de mantenimiento. Este lugar específico está destinado a tal fin, con suelo impermeabilizado y preparado para recoger y conducir los posibles derrames y las aguas contaminadas a su tratamiento adecuado.

En caso de que, durante la operación o tránsito de la maquinaria y vehículos, se produjera un derrame o vertido accidental de aceite o lubricante sobre el terreno natural, se extraerá la tierra contaminada y se llevará al punto limpio, donde se almacenará en un contenedor acondicionado al efecto, hasta su recogida por gestor autorizado.

G) Con respecto a la gestión de los residuos no peligrosos, existe un contenedor gestionado por el Ayuntamiento de Sigüenza, que es vaciado siempre que es necesario. En relación con los residuos, en líneas generales se realizarán las siguientes prácticas: caracterización de los residuos, para determinar su peligrosidad; estudio del origen de los residuos y de las posibilidades de evitar o reducir su generación; selección y segregación en origen; fomento del reciclado y la reutilización de los residuos no peligrosos en el propio aeródromo, o entregarlos a gestores que realicen estas prácticas; protección de los sistemas de almacenamiento y manipulación de residuos peligrosos.

H) Con objeto de aumentar la compatibilidad de la operación del aeródromo con la existencia de trabajos agrícolas en las parcelas colindantes, y concretamente bajo las superficies limitadoras de obstáculos y las zonas de protección de obstáculos, se informará a los pilotos, por medio de la carta del aeródromo, de que es posible encontrar maquinaria agrícola trabajando en el entorno del aeródromo, y que se deben extremar las precauciones durante las maniobras de aterrizaje y despegue. Se informará a los propietarios de los terrenos colindantes y a sus explotadores de que los trabajos en las zonas próximas al aeródromo pueden afectar a las operaciones aéreas, en las zonas próximas a la pista, por lo que se les indicará que notifiquen al Aeroclub, con la mayor antelación posible, cuándo se vayan a realizar trabajos en dicha zona.

I) Para la clausura de la actividad, se emitirá un proyecto completo de desmantelamiento de las instalaciones, de acuerdo con:

La evaluación del estado ambiental final, con el objeto de identificar posibles áreas que presenten un potencial riesgo de exposición a contaminantes, por lo que se elaborará un estudio de materiales peligrosos, con especial énfasis en derrames ocurridos, zonas de almacenamiento y depósitos de combustibles, de forma que puedan llevarse a cabo las acciones pertinentes para la remediación o rehabilitación requerida. El grado de rehabilitación dependerá del uso futuro del área, así como de las regulaciones aplicables.

El uso futuro previsto del suelo: Tierras de cultivo, zonas de pastoreo, desarrollo para uso industrial, comercial o para el uso de la comunidad.

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

Con objeto de dar cumplimiento a las medidas protectoras y correctoras propuestas, el documento ambiental propone un seguimiento ambiental durante la fase de explotación, que incluya los siguientes puntos:

Se vigilará que las aeronaves visitantes y locales se encuentren al día en sus revisiones, sobre todo en lo referente al mantenimiento del motor y del sistema de escape.

Se vigilará la presencia de aves en los pasillos aéreos, de modo que se evalúe si los procedimientos definidos se deben modificar a lo largo del año.

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 a cauces y suelos. 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.

Para garantizar el cumplimiento de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo, se tendrán en cuenta las siguientes medidas adicionales: las clases de formación a los pilotos de la escuela del Aeroclub incluirán el aprendizaje y práctica de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo; se publicarán los procedimientos de salida y llegada al aeródromo de Sigüenza, para que todos los pilotos puedan tener en cuenta, en la planificación del vuelo, los procedimientos de salida y llegada, para evitar el sobrevuelo de zonas sensibles.

Se realizará un informe sobre cualquier afección a la avifauna por colisión, redefiniendo las rutas de vuelo si fuera necesario. En él se recogerán todos los datos posibles, la altitud a la que se ha producido la colisión, la especie y su envergadura, así como posibles cambios de comportamiento de las aves, etc.

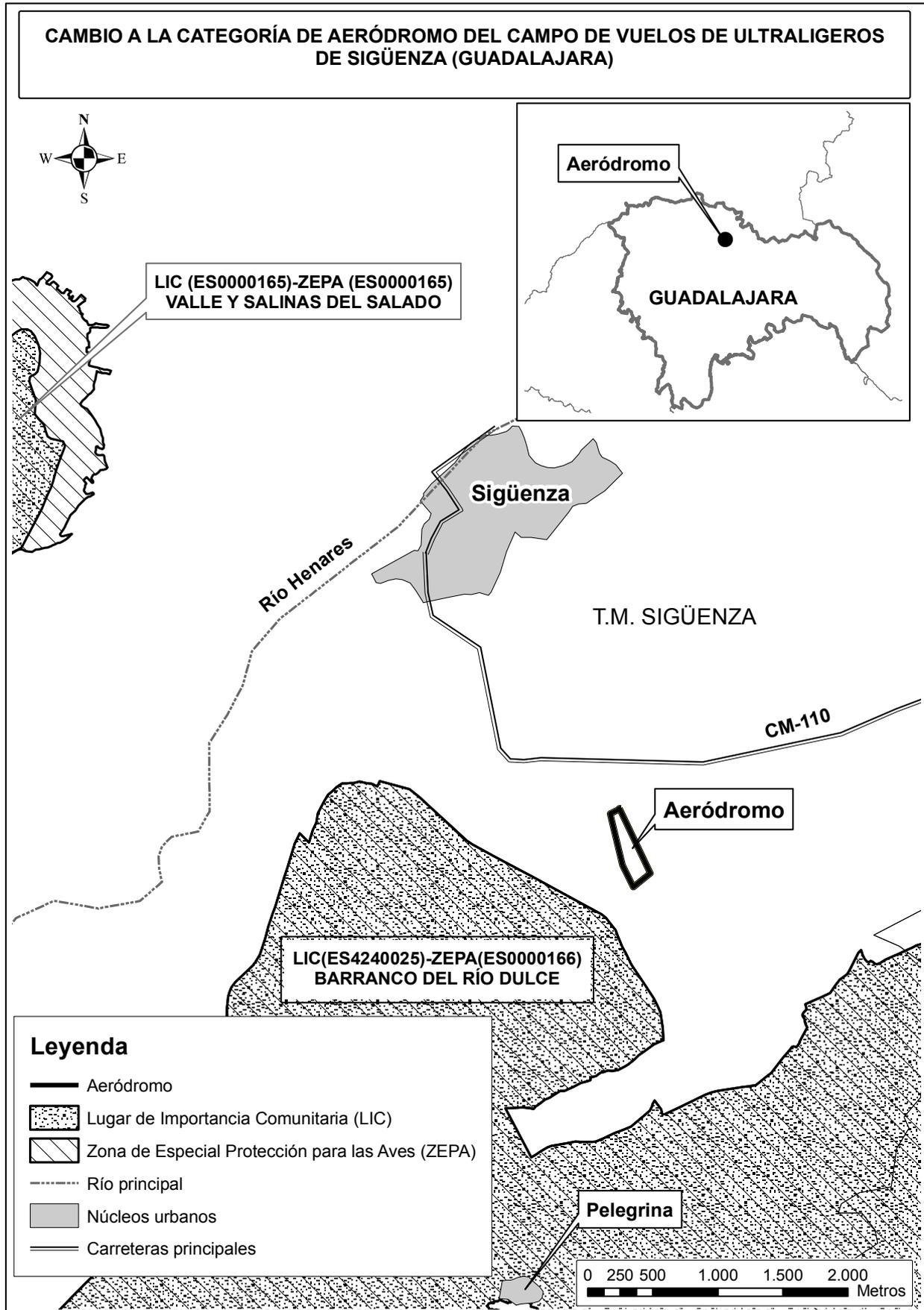
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, siempre que se cumplan los

requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución y los requerimientos de la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en especial el condicionante de que los aterrizajes y despegues de las aeronaves no sobrevuelen el Parque Natural Barranco del río Dulce, y cumpliendo lo establecido en la Ley 5/2003, de 27 de febrero, por la que se declara dicho Parque Natural, no es previsible que el proyecto Cambio a la categoría de aeródromo privado del campo de vuelos de ultraligeros de Sigüenza (Guadalajara), 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, 10 de marzo de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2014-3579