

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

3467 *Resolución de 21 de marzo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de La Caminera (Ciudad Real).*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el grupo 7, apartado d) del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental, según la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley mediante Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Aeródromo restringido de La Caminera (Torrenueva-Ciudad Real) «BOE» de 26 de febrero de 2015 (núm. 49), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor del proyecto corresponde a la Sociedad Mercantil Promociones Sagemar S.A., y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto consiste en la construcción de un aeródromo privado para vuelos VFR.

El proyecto será construido en terrenos del promotor en el término municipal de Torrenueva (Ciudad Real), y que forman parte de la finca La Caminera. En la misma se ubica un hotel cinco estrellas y un campo de golf, todos con la misma denominación genérica de La Caminera. Las coordenadas de ubicación geográficas (Datum ETRS 89) corresponden con:

Longitud: 03° 18' 12,407" W.

Latitud: 38° 40' 10,993" N.

El proyecto consiste en la construcción de un aeródromo permanente de uso restringido para atender a las necesidades del complejo turístico. Estará dotado de una pista de hormigón asfáltico de 1.400 m de longitud y 23 m de anchura (franja de 1.520 m de longitud por 80 m de anchura), orientación 08-26, y el correspondiente estacionamiento para aeronaves (60 × 30 m, a 54 m de la pista), conectado a la pista mediante una calle de rodaje de 54 m de longitud y anchura de 20 m, perpendicular a la pista. Se pondrá a disposición de las autoridades locales y regionales para servicios de protección civil, traslados sanitarios urgentes y lucha contra incendios.

No dispondrá de sistema de aprovisionamiento de combustible, sistema de lavado de aviones, ni edificación alguna.

La pista será operativa de orto a ocaso, sólo para vuelos VFR, durante los 12 meses del año. Los aviones que operarán serán turbohélices y birreactores ligeros de negocios (tipo Cessna Citation CJ4). Se prevé una media de una operación diaria, si se computa un periodo anual completo.

El drenaje de la infraestructura se realizaría mediante zanja perimetral, de manera que se drene de forma natural al punto más bajo del terreno (suroeste). La zanja de drenaje en

la zona de estacionamiento estará dotada de arqueta con esclusa, aguas abajo, para permitir retener cualquier combustible o lubricante que pudiera derramarse accidentalmente.

Se proyecta un vallado perimetral, que será de carácter cinegético, con una altura de 1,5 m. Éste dispondrá de una sola puerta de acceso, situada en el camino de entrada al estacionamiento. Sobre una base de hormigón, se instalará una torre de estructura metálica reticulada de 6 m en la que se situará el cono de viento. El servicio contra incendios, consistirá en un camión contra incendios con mínimo 2300 l de H₂O, 200 l de espumógeno, con flujo de 900 l/min de espuma.

Los movimientos de tierra, se estiman en 340.592 m³ en terraplenes y 347.037 m³ de desmontes. En total se afectarán 19,315 hectáreas, superficie total de desbroce, repartida en las siguientes áreas: 9,6 ha de superficies de cultivo; 6,3 ha de campo de golf, zona de juego y superficies ajardinadas; 2 ha de pastizal con retamas y encinas, de las cuales 0,33 ha no acogen vegetación arbórea. Los taludes en terraplén tendrán una pendiente inferior a 1:1 y los de desmonte 5:1, condicionado por seguridad aérea.

El proyecto afecta a un cauce innominado estacional que se prevé canalizar en varios tramos (de 87 m y 195 m cada uno) y conducir por falso túnel bajo el aeródromo mediante marcos prefabricados de hormigón de sección de 2,5 × 3 m que, además de canalizar las aguas en regímenes de avenida, permitirá atravesar la pista mediante el paso de vehículos ligeros. Además, se verá afectada una de las balsas de riego del campo de golf que quedará inutilizada una vez iniciada la construcción.

Se realizará la revegetación de las superficies afectadas, en concreto la franja que rodea la pista, la zona de taludes y las de tierras agrícolas de dos parcelas que quedarán aisladas entre el aeródromo y la zona de monte al sur.

En el estudio de impacto ambiental se plantean siete alternativas, que difieren en cuanto a la ubicación y dimensionamiento de la pista:

La alternativa 1 es prácticamente paralela al límite sur del complejo turístico con una orientación NE-SO. Esta alternativa resulta inviable desde el punto de vista aeronáutico, ya que no tiene en cuenta los obstáculos existentes (hotel y cerro).

La alternativa 2 consiste en desplazar la pista propuesta en la alternativa 1 hacia el NE, alejándola de los obstáculos, con lo que se consigue que sea una alternativa viable desde el punto de vista aeronáutico.

La alternativa 3 es igual a la alternativa 2, pero con el umbral 07 desplazado. Esta alternativa presenta algunos inconvenientes aeronáuticos al requerir una salida en curva de la pista.

En la alternativa 4 la pista se sitúa al Sur de la alternativa 3, hacia el collado de Cardadores, con lo que se consigue un menor movimiento de tierras, pero implica una gran afección ambiental al tener que eliminar vegetación natural, por situarse sobre un encinar.

La alternativa 5 contempla la posibilidad de ubicar una parte de la pista, en la zona Este, fuera del ámbito de la finca «La Caminera». Esta alternativa tiene la ventaja de disponer de una orografía más propicia, pero tras una serie de negociaciones infructuosas, se rechaza esta alternativa.

La alternativa 6 se sometió como alternativa elegida a evaluación ambiental simplificada en 2014 y el informe de impacto ambiental emitido por el Secretario de Estado de Medio Ambiente determinó que debía someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria. En esta alternativa la pista se sitúa íntegramente dentro de la finca «La Caminera», al sur del hotel y del campo de golf y entre estas dos infraestructuras y el monte de Los Barrancos. Esta ubicación supone la ocupación de gran parte de las tierras de labor y de monte arbolado. Cuenta con una franja que rodearía la pista de aterrizaje de 1.620 m de longitud y 80 m de anchura, la pista tiene 1.500 m de longitud y 23 m de anchura, una calle de rodadura de 54 m de largo y 20 m de ancho, un estacionamiento a 54 m de la pista de 60x30 m, cono de viento y valla perimetral metálica cinegética de 1,5 de altura. Los movimientos de tierras estimados afectan a una superficie de 26,4 ha, con un volumen total de terraplén de 700.864,13 m³ y 702.363,79 m³ de desmonte.

La alternativa 7 es la seleccionada y se presenta en el estudio de impacto ambiental como solución definitiva. Se ubica enteramente dentro de la finca «La Caminera», al Norte del hotel y ocupando gran parte del actual campo de golf y las tierras de labor que limitan al Sur de éste. Las características de esta alternativa se han descrito anteriormente al describir el proyecto. Esta alternativa supone, frente a la alternativa 6, una disminución de los volúmenes de movimiento de tierras y una reducción significativa de la afección a la superficie que cuenta con vegetación natural.

2. Elementos ambientalmente significativos del entorno del proyecto

El proyecto se encuentra en la llanura aluvial del río Jabalón, atraviesa un arroyo innominado afluente del mismo. La actuación no se encuentra sobre ningún acuífero y la permeabilidad vertical global es baja, al tratarse de una combinación de cuarcitas, arcillas y margas y pizarras.

La vegetación presente en la zona corresponde, mayoritariamente, con la propia del campo de golf (6,3 ha). Además del pastizal propio del campo, existen ejemplares de vegetación ornamental (pino piñonero, encina, olivo, gayomba, adelfa, durillo, lentisco, madroño, etc.). Además, se presenta vegetación natural en las praderas (encinas) y en las balsas de riego (junco y enea). En la zona, se presentan tierras de labor con arbolado aislado de encinas de gran porte a razón de 1,3 pies/ha (de este tipo se ocupan 9,6 ha) y, en menor medida, en dos manchas situadas al inicio y final de la pista, que suman un total de 1,9 ha, existe vegetación propia de un pastizal ralo con pies aislados de encina y retama, más densas en zonas de vaguada, pero muy mermadas por el antaño frecuente pastoreo.

En el ámbito de actuación se presentan los siguientes hábitats de interés comunitario, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

5330 Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos.

92A0 Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.

92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*).

3150 Lagos eutróficos naturales con vegetación *Magnopotamion* o *Hydrocharition*.

6420 Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*.

6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.*

5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*

9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*.

En cuanto a la fauna presente en la zona se distinguen los siguientes biotopos:

Áreas cultivadas, hábitats pseudoesteparios: con presencia de aves esteparias, conejo, liebre, comadreja, lirón, zorro, etc.

Monte y matorral mediterráneo: utilizado por aves rapaces, córvidos, conejos, numerosos reptiles, ciervo, jabalí, zorro, etc.

Lagunas y humedales naturales o artificiales: las aves acuáticas que utilizan los embalses cercanos (La Cabezuela y La Solana) también usan los lagos y balsas de riego del campo de golf.

Áreas antropizadas: donde predominan especies como la urraca, el gorrión, la golondrina común, los roedores, etc.

La finca es coto de caza, en la zona del proyecto hay perdiz, conejo y liebre.

Existen en el ámbito de actuación especies catalogadas como vulnerables o en Peligro de Extinción en los catálogos nacional o regional: nutria, azor, gavilán, águila real, garza imperial, búho real, alcaraván común, culebrera europea, aguilucho lagunero occidental, aguilucho pálido, aguilucho cenizo, carraca europea, cernícalo primilla, águila-azor perdicera, avutarda, ganga ortega, tórtola común y sisón común.

La ubicación no coincide con espacios de la Red Natura 2000. Únicamente, a 3 km al Este y a 6 km al Suroeste se encuentran dos territorios pertenecientes a la Zona de

Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000158 «Áreas esteparias del campo de Montiel». Más alejado, a 14 km al Sur de la finca, se ubica la ZEPA ES0000090 «Sierra Morena», zona que además está catalogado como Zona de Especial Conservación (ZEC).

El ámbito del proyecto se encuentra dentro de la zona de dispersión del águila imperial, dentro de la zona de importancia del buitre negro y parcialmente situado dentro de la zona de importancia del linco ibérico, todo ello según sus respectivos planes de recuperación. Además, estaría dentro de la Zona de Dispersión del águila-azor perdicera, según su plan de recuperación.

La parcela de estudio se ubica entre dos de las unidades paisajísticas definidas en el Atlas de los Paisajes de España: Llanos de Valdepeñas y Cerros, llanos y lomas del Norte de Sierra Morena. El paisaje típico de los Campos de Montiel se define por los mosaicos de parcelas de labor de cultivos herbáceos, olivares, viñedos y manchas de pastizal y monte bajo, salpicados de cerros y lomas de escasa entidad, y formas redondeadas cubiertas de matorral de retamas y encinas.

La cuenca visual de la zona es pequeña por encontrarse la cota del aeródromo por debajo de la de los cerros circundantes. Según el análisis, el proyecto no es visible desde carreteras o núcleos poblacionales. Tan sólo desde la red de caminos rurales que discurren por la zona, el hotel, campo de golf, o desde el coto de caza La Caminera (ligeramente sobre-elevado con respecto al aeródromo) podría divisarse. En todos los casos se menciona el escaso tránsito de personas por la zona por lo que la frecuencia de observadores potenciales se considera baja. La calidad del paisaje se considera media en la zona del complejo turístico y alta en los alrededores. La capacidad de absorción visual y su fragilidad se han valorado como medias.

Según la prospección arqueológica, realizada en la zona con motivo del proyecto del hotel, avalada por el informe de la Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Cultura, no existen indicios de ningún resto arqueológico reseñable en el polígono y parcela afectados. Igualmente, no se presentan en la zona vías pecuarias que pudieran verse interceptadas.

3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

3.1.1 Entrada documentación inicial.

La tramitación se inició con fecha 19 de agosto de 2014, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, del documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.

En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados por la misma Dirección General, con fecha 23 de septiembre de 2014, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe, en relación con la documentación ambiental:

Organismo	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.	–
Confederación Hidrográfica del Guadiana.	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
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.	–

Organismo	Respuesta
Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . .	X
Dirección General de Salud Pública, Drogodependencia y Consumo de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Ciudad Real.	—
Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real.	—
Ayuntamiento Montiel (Ciudad Real).	—
Ayuntamiento de Torrenueva (Ciudad Real).	—
Ayuntamiento de Torre de Juan Abad (Ciudad Real).	X
Ayuntamiento de Valdepeñas (Ciudad Real).	—
Asociación para el Estudio y Protección de las Aves y sus Hábitats ARDEIDAS.	—
SEO/BirdLife.	X
WWF.	—

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Los terrenos ocupados por el aeródromo albergan hábitats de poblaciones de aves esteparias catalogadas como vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo), que constituyen un espacio de conexión entre dos núcleos territoriales de la Zona de Especial Protección para la Aves (ZEPA), ES0000158 Áreas esteparias del Campo de Montiel, pertenecientes a la Red Natura 2000. Es por tanto hábitat de poblaciones de aves esteparias, como son el sisón (*Tetrax tetrax*), avutarda (*Otis tarda*), ganga (*Pterocles alchata*), ortega (*Pterocles orientalis*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*). Todas ellas consideradas vulnerables dentro del Catálogo Regional de Especies Amenazadas (en adelante CREA).

Los estudios de avifauna de la zona demuestran la presencia de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), águila real (*Aquila chrysaetos*), águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y azor (*Accipiter gentiles*). Especies incluidas en el CREA, en la categoría de vulnerable, excepto el águila imperial ibérica, en la categoría de en peligro de extinción.

La superficie afectada por la nueva infraestructura, se encuentra incluida en el área de dispersión del águila imperial ibérica, según el Decreto 275/2003. En la actualidad se encuentra en fase de información pública la revisión del plan de recuperación del águila imperial ibérica. Además de conservar el área de afección como zona de dispersión, propone un nuevo núcleo como área crítica, situado a escasos tres kilómetros al Este de la finca La Caminera. Estas áreas críticas, son zonas de vital importancia para la conservación de la especie por presentar hábitat o recursos vitales para el mantenimiento de la población reproductora.

A escasos 9 kilómetros de la finca La Caminera se localizan tres parejas de águila imperial nidificantes, siendo los terrenos de esta finca zona de cazadero habitual de, al menos, una de esta parejas.

En los últimos 20 años prácticamente el 80% de los juveniles radiomarcados procedentes de todas las áreas de cría de la especie, han utilizado los terrenos de La Caminera como área de dispersión ocasional y definitiva según los casos, por lo que la destrucción del hábitat perjudicará gravemente el área de dispersión del águila imperial ibérica, reduciendo la cantidad de alimento e incrementando las molestias humanas y del espacio aéreo derivadas de la actividad realizada. Por estos motivos, las posibilidades de recolonización y de recuperación de la especie se verán mermadas de manera irreversible. Además en la línea eléctrica de la finca La Caminera, la cual debería estar enterrada en cumplimiento de la DIA correspondiente al proyecto «Construcción de Hotel Balneario Spa 5*» Exp.

CR-3610/05 (Ciudad Real) publicada en Resolución de 2007, se ha producido la muerte por electrocución de cuatro ejemplares de águila imperial ibérica, un ejemplar de águila perdicera, tres ejemplares de águila real, dos ejemplares de búho real y otras aves incluidas en el Listado de Especies de Aves de Interés Especial.

La zona de actuación se ubica dentro del área de dispersión propuesta en el borrador del Plan de Recuperación del águila perdicera, considerada en peligro de extinción según el CREA.

En el plan de recuperación del lince ibérico (*Lynx pardinus*) clasificado en peligro de extinción según el CREA, se propone el término de Torre de Juan Abad, el cual se ve afectado por la propuesta de aeródromo, como áreas de reintroducción. Las reintroducciones ya se han iniciado, ejecutándose varias sueltas, según informa la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de Castilla-La Mancha, en la zona de Sierra Morena en donde se encuadra la finca de La Caminera, y otras en la zona de Montes de Toledo.

Según lo expuesto por la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha, el ámbito de implantación presenta una elevada sensibilidad ambiental y una limitada capacidad de carga. Teniendo en cuenta las posibles afecciones expuestas, considera que el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

3.1.3 Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

Con fecha de 26 de febrero de 2015 se publica en el B.O.E. número 49, la Resolución de 13 de febrero de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Aeródromo restringido de La Caminera (Torrenueva-Ciudad Real), conforme a la tramitación prevista en la Sección 1ª. del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

3.2.1 Información pública. Resultado.

Con fecha 24 de mayo de 2016 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el estudio de impacto ambiental del proyecto y el expediente resultante del trámite de información pública y de consultas a las entidades afectadas y público interesado.

Con fecha de 1 de marzo de 2016 se publica en el B.O.E. nº 52 el «Anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento relativo a Información Pública del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto 20140098AER, «Aeródromo restringido de La Caminera (Torrenueva - Ciudad Real)».

3.2.2 Consultas a administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 29 de enero de 2016, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento consultó a las administraciones y entidades previamente consultadas, dándoles un plazo de treinta días.

A continuación, se resume el contenido de las alegaciones recibidas:

La Confederación Hidrográfica del Guadiana indica que cualquier actuación que se realice en el DPH, requiere de autorización administrativa, por lo que será preceptiva la solicitud de autorización previa a la construcción del aeródromo, al atravesar éste un arroyo tributario del Jabalón. Asimismo, no será autorizada ninguna instalación en DPH destinada a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal. La solicitud de autorización es extensiva tanto a la zona de servidumbre (5 m) como a la zona de policía (100 m), estando restringidos los usos posibles en ambas zonas. Se indica también que en la zona de flujo preferente sólo serán autorizadas actuaciones no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de su capacidad de desagüe. Conforme al art. 34 del Plan Hidrológico de Cuenca se indica lo siguiente:

Las obras de canalización serán preferentemente de materiales flexibles, desaconsejando soluciones rígidas (hormigón, etc.).

No se autorizarán alteraciones del trazado en planta de los cauces que no persigan el aumento de la naturalidad, excepto aquellas actuaciones que lo requieran por motivos de seguridad frente a inundaciones en áreas urbanas o las que resulten imprescindibles para el desarrollo de actividades económicas.

Deberán minimizarse las variaciones de caudal durante la ejecución de las obras, sin que se produzca variaciones entre el régimen anterior y posterior a la ejecución.

El titular de cualquier obra de paso debe ocuparse de su mantenimiento ordinario y extraordinario, tanto de la capacidad de desagüe de la infraestructura, como de su zona de influencia que, de no indicarse lo contrario, se establece 50 m aguas arriba y abajo de la obra de obra de paso.

En cuanto al vallado previsto sobre DPH de acuerdo con la Instrucción del Comisario de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana, puede ser autorizado en cauces públicos de poca entidad, como el que nos ocupa, cuando la solución adoptada cumpla lo establecido dicha Instrucción, soluciones consistentes en varillas colgante de un cable arriostrado mediante pértigas o dispositivos de chapas móviles flexibles y basculantes. Para respetar la zona de servidumbre se establecerán puertas de acceso libre o pasos en zigzag. El vallado ha de situarse fuera de la zona de servidumbre.

Como conclusión a lo anterior, esta Confederación indica en su informe que no consta la solicitud de autorización por parte del promotor para la realización de las obras en el cauce del arroyo y que deberá solicitarla de inmediato teniendo en cuenta todas las limitaciones y condicionantes expuestos.

En cuanto al consumo de agua, se indica que no se prevé, dada la naturaleza del proyecto, y en relación al vertido de agua al DPH, se señala que queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas o productos residuales, salvo que se cuente con la autorización pertinente.

El promotor responde a este informe indicando que solicitará autorización una vez obtenida la declaración de impacto ambiental favorable, además de tener en cuenta en el Proyecto de Construcción y posterior funcionamiento de la infraestructura, los temas técnicos y de procedimiento apuntados por la Confederación. Asimismo, manifiesta que no se producirán consumos de agua ni vertidos al cauce, por lo que no proceden tales consideraciones.

La Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha, en primer lugar menciona que el informe se emite apoyándose en otros dos informes elaborados por el Servicio de Medio Ambiente y de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales, ambos pertenecientes a la misma Consejería. A continuación se exponen los antecedentes del proyecto en relación con otros dos proyectos (un hotel y un campo de golf) situados en la misma finca y el procedimiento de tramitación ambiental seguido.

Posteriormente, tras la descripción del proyecto, se indican las afecciones ambientales del mismo, destacándose que la actuación se encuentra fuera de la red de áreas protegidas, aunque próxima a algunos espacios como por ejemplo el Refugio de Fauna del Embalse de la Cabezuela (a 2,7 km) y la ZEPA Áreas esteparias del Campo de Montiel, ES0000158. Además, la totalidad de los terrenos objeto del proyecto se localizan en zona de dispersión de águila imperial y águila-azor perdicera.

En cuanto a la afección a la vegetación natural, se indica que con la nueva alternativa planteada, se reduce significativamente, correspondiéndose ésta con una masa de encinar-coscojar y pastizales, además de verse afectados algunos cultivos agrícolas. Se hace notar que este tipo de hábitat es utilizado por rapaces para alimentarse, debido a la presencia de conejos, destacando en este sentido algunas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas como el águila imperial, el buitre negro, el águila perdicera, el águila real, el búho real, el águila culebrera y el busardo ratonero. Se menciona la afección al arroyo innominado tributario del Jabalón que será canalizado y,

por último, se destaca la mejora que supone la nueva alternativa a situarse sobre terrenos de orografía más suave, lo que hace disminuir notablemente los movimientos de tierras frente a la alternativa inicial.

En relación al estudio de impacto ambiental, se considera que la principal afección del proyecto se producirá sobre la avifauna, sobre todo de aves rapaces amenazadas, se indica la constatación de la presencia de cadáveres de rapaces en la finca y se menciona la existencia de un convenio entre el promotor y el Ayuntamiento, para la adecuación de la línea eléctrica que abastece la ETAP de Torrenueva y el desmantelamiento de la actual línea de la finca, lo que supondrá la erradicación de unos apoyos caracterizados como peligrosos para la avifauna. Finalmente, se considera que la alternativa seleccionada (alternativa 7) es la que menores impactos ambientales generaría y que, teniendo en cuenta las medidas propuestas, no se prevén afecciones ambientales negativas significativas.

En cuanto a la adecuación ambiental del proyecto se indican algunas medidas a tener en cuenta:

Aplicación de medidas compensatorias previstas en el estudio de impacto ambiental, referidas a la mejora del hábitat del águila imperial y otras rapaces, desarrollo de un programa agroambiental de mejora de las aves esteparias. Para garantizar la coherencia y eficacia de las mismas, se deberán coordinar su distribución geográfica y su ejecución, con la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real del Gobierno de Castilla-La Mancha.

En el proyecto de integración paisajística del aeródromo mediante plantación de especies autóctonas, se deberá avalar la adecuada procedencia del material vegetal. La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales señala que el promotor deberá presentar los rodales de procedencia de la planta para su visto bueno. Se empleará planta procedente de la misma cuenca hidrográfica y se deberá contactar con la Dirección Provincial de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, para concretar las especies a utilizar y la plantación siguiendo una distribución natural en función de requerimientos ecológicos y de las características ambientales de cada enclave.

En cuanto al trasplante de encinas, previsto en el estudio de impacto ambiental para 19 pies y a valorar para otros 100 ejemplares, se destaca la complejidad de este tipo de trasplantes y se indica que el trasplante deberá complementarse con la forestación prevista en el estudio de impacto ambiental y que, en caso de no llevarse a cabo o si los pies no sobrevivieran al trasplante, se repoblará con varios ejemplares de la misma especie, procedentes de vivero acreditado, cuya suma de diámetros normales sea equivalente a la del ejemplar perdido o el doble en caso de renunciarse al trasplante.

Deberá ser autorizada por la Consejería cualquier otra actuación que suponga la afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación.

En cuanto a la adecuación de la línea eléctrica que suministra energía a la ETAP de Torrenueva y el desmantelamiento de la actual línea de la finca, se deberá mantener informado a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la ejecución de las obras y evolución de la actuación y comunicar el calendario de obras a la Dirección Provincial de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, en Ciudad Real.

Los residuos generados se gestionarán conforme a la legislación vigente. Las tierras sobrantes (en torno a 6.400 m³) se gestionarán correctamente, bien en la propia finca, bien para rellenar huecos afectados por antiguas actividades extractivas, para cual deberá contarse con la autorización de la Consejería.

Se valorará, para el vallado de la infraestructura, el uso de malla que asegure la impermeabilidad para la fauna, especialmente especies de presa como conejos, de manera que se evite esta zona como punto de atracción para especies catalogadas. Se deberán evitar elementos punzantes en el vallado y deberá ser perfectamente visible para evitar colisiones de avifauna, mediante la adecuada elección de postes y la reducción de la distancia entre los mismos. Si el vallado se sitúa dentro del coto de caza, deberá

comunicarse su colocación a la Sección de Caza de la Dirección Provincial de Agricultura y estará prohibido cazar en su interior sin la autorización extraordinaria y expresa de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

Se deberán cumplir las medidas de prevención de incendios:

Durante la época de peligro alto, definida en la Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de 16 de mayo de 2016, deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 m alrededor de aquellos.

Los restos de cortas/desbroces serán retirados en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en la época de peligro alto.

Para su autorización mediante quema deberá obtenerse autorización previa de la Dirección Provincial, estando prohibido este método en época de riesgo alto.

Como conclusión se reitera que la nueva propuesta (alternativa 7) presenta un diseño más favorable desde el punto de vista medioambiental y es la que menores impactos ambientales generaría y que, teniendo en cuenta las medidas propuestas, no se prevén afecciones ambientales negativas significativas.

El promotor responde a este informe asumiendo todas las medidas indicadas.

La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno de Castilla-La Mancha enumera los elementos ambientales de interés existentes en el ámbito del proyecto, indicando que no existen Espacios Naturales Protegidos, espacios de la Red Natura 2000 ni Elementos Geomorfológicos de Protección Especial.

En cuanto a los hábitats de protección especial, enumera los dos tipos de hábitats presentes: galerías fluviales arbóreas o arbustivas y comunidades rupícolas no nitrófilas y en cuanto a la presencia de Hábitats de Interés Comunitario enumera la presencia de cinco de ellos (5330, 92A0, 92D0, 3150 y 6420).

Como especies amenazadas se indica la presencia de águila imperial, buitre negro, águila perdicera, águila real, búho real, águila culebrera y busardo ratonero. Se destaca que el proyecto se ubica en zona de importancia de buitre negro y águila imperial, y zona de dispersión de águila imperial. Por último se indica que se trata de un espacio utilizado como cazadero por parejas de rapaces residentes en las proximidades.

Como conclusión el informe recoge como un hecho muy favorable la modificación del proyecto para alejarlo de la zona de encinar-coscojar, con lo que se consigue reducir notablemente la afección sobre la flora, concentrándose la principal afección del proyecto en la avifauna, sobre todo de aves rapaces amenazadas. Además se dan unas indicaciones acerca de los requisitos que deberán cumplir el vallado perimetral previsto:

Que no impidan el tránsito de la fauna silvestre no cinegética,

Altura máxima 2 metros, n.º máximo de hilos horizontales= $h(\text{cm})/10$, separación mínima de los dos hilos inferiores 15 cm y de los dos hilos verticales 30 cm, no elementos cortantes o punzantes, no elementos de anclaje al suelo y no dispositivos o trampas que permitan la entrada y no la salida, y otras medidas a tener en cuenta también recogidas en el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente descrito anteriormente.

Este organismo señala que analizada la documentación de ubicación del proyecto, las características del mismo y el conjunto de medidas a implantar, además de las indicadas en el informe emanado de la propia Dirección General, considera que no se producirán efectos negativos significativos sobre los recursos naturales protegidos competencia de la misma.

El promotor asume todas las condiciones ambientales incluidas en el informe, como medidas adicionales a las ya incluidas en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas del Gobierno de Castilla-La Mancha indica que el proyecto técnico de esta actuación deberá cumplir y respetar los estudios de riesgo del Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones de Castilla-La Mancha

(PRICAM), en su primera versión, aprobada por Orden de 08/06/2015, de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas, teniendo en cuenta que el municipio de Torrenueva (Ciudad Real), especialmente, presenta el siguiente riesgo: Inundaciones: municipio clasificado con el nivel de riesgo A2.

El promotor responde indicando que el proyecto constructivo tendrá en cuenta este factor.

El Ayuntamiento de Montiel informa favorablemente en relación con las instalaciones estrictamente aeronáuticas.

El Ayuntamiento de Torre de Juan Abad incide en la necesidad de obtener de dicho Ayuntamiento la preceptiva licencia de obras, previa calificación urbanística, ya que el aeródromo se sitúa en terreno rústico. En cuanto a la Evaluación de Impacto Ambiental del proyecto, indica que le corresponde informar a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real.

La Sociedad Española de Ornitología – SEO/BirdLife en la alegación emitida menciona, en primer lugar, una serie de antecedentes relativos al promotor y al campo de golf ubicado en la misma finca, indicando que existe un expediente sancionador referido a dicha construcción y dos declaraciones de impacto ambiental desfavorables tramitadas por la administración regional. A continuación se detallan ocho alegaciones concretas que son las siguientes:

1. El estudio de impacto ambiental no incluye en el examen de alternativas la alternativa cero y tampoco analiza en detalle 5 de las 7 alternativas planteadas.
2. El proyecto afecta a terrenos que deben ser restaurados a su origen natural por expediente sancionador de la administración regional.
3. Inadecuada evaluación de la afección a las especies en peligro de extinción y vulnerables según el Catálogo Español de Especies Amenazadas y el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha.
4. Afección irreversible al conejo de monte.
5. Ausencia de mención a los días de niebla.
6. Obsoleta clasificación del nivel de amenaza de las especies de aves.
7. Inadecuada catalogación de las especies con Planes de Recuperación en Castilla la Mancha.
8. Inadecuadas características de los suelos donde se pretende ubicar el aeródromo.

La alegación concluye solicitando que se emita una declaración de impacto ambiental desfavorable.

En respuesta a la alegación y siguiendo el orden de las alegaciones concretas enumeradas arriba, el promotor indica lo siguiente:

1. El promotor justifica la no inclusión de la alternativa cero en el Estudio de impacto ambiental por tratarse de un tipo de proyecto que no permite conseguir su objetivo sin hacer nada, con lo que la alternativa cero resultaría técnicamente inviable. Añade también que, a pesar de no haberse incluido explícitamente, se ha tenido en cuenta en el análisis de impactos que se ha realizado siempre con respecto a la alternativa cero. En cualquier caso, indica finalmente que este requisito debe considerarse satisfecho por la inclusión de la consideración de la alternativa cero en el documento de respuesta a las alegaciones, que, como adenda al estudio de impacto ambiental que es, forma parte integrante del mismo.

En cuanto al no análisis de 5 de las 7 alternativas planteadas, el promotor responde que ha analizado las dos alternativas (6 y 7) que resultan ambientalmente más adecuadas, lo que es conforme al punto 2.e) del Anexo VI de la Ley 21/2013 que indica que es obligado realizar un examen multicriterio de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas.

2. El promotor responde indicando que la referencia a otro expediente de EIA no viene al caso y que se refiere a un campo de golf que se propuso en su momento, pero que no se construyó por no tener DIA favorable. Se remite además a lo indicado por el

Gobierno de Castilla-La Mancha en su informe en donde se menciona dos expedientes de dos proyectos de campo de golf resueltos con DIA negativa, ninguno de los cuales se corresponde con el que finalmente se ejecutó, y un tercer planteamiento de campo de golf que se encuentra en la actualidad en trámite de evaluación de impacto ambiental frente a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real.

3. En cuanto a la inadecuada evaluación de la afección a las especies en peligro de extinción y vulnerables, el promotor responde remitiéndose al informe de la D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales que concluye señalando que no se producirán efectos negativos significativos sobre los recursos protegidos de su competencia (flora y fauna silvestre, y hábitats naturales).

4. En cuanto a la afección al conejo de monte, el promotor indica que no han puesto de manifiesto tal afección los informes de la Consejería de Medio Ambiente y la D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales y que la principal actividad de la finca La Caminera es cinegética, con un importante aprovechamiento anual de conejos, por lo que el titular del proyecto es el principal interesado en el mantenimiento de las poblaciones y cuantifica dicha afección en un 1% de la superficie total de la que dispone dicha especie.

5. El promotor responde indicando que sí se hace mención a la niebla, aunque de manera indirecta, ya que en el punto 2.2. (p.13) del estudio de impacto ambiental se dice expresamente que el aeródromo se utilizará de orto a ocaso, sólo para vuelos VFR (Visual Flight Rules) y que para este tipo de vuelos está prohibido volar de noche o atravesar capas de nubes, lo que incluye nubes bajas y nieblas.

6. SEO/BirdLife indica en su alegación que la clasificación del milano real como vulnerable es incorrecta y que debe ser en peligro. El promotor reconoce no sólo el error en la clasificación sino también el error de haber incluido esta especie, que no se encuentra en la zona, según lo indicado en la cuadrícula correspondiente de la BDD de especies disponible en la web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y tampoco es mencionada esta especie en el informe de la D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales.

7. El promotor responde señalando que, por un lado, a lo largo de todo el documento de estudio de impacto ambiental se ha indicado el estatus de protección (en peligro o vulnerables, según el caso) cuando se citan las especies objeto de Planes de Recuperación y que, cuando indica en el estudio que los «... terrenos ocupados por el aeródromo se encuentran en el límite norte de la zona de dispersión...» no significa que se encuentre fuera, como alega SEO/BirdLife, sino que se encuentran dentro, pero en el límite, lo que avalan con la figura que aparece en la p.177 del estudio de impacto ambiental que acompaña al párrafo en cuestión.

8. El promotor responde que, aunque en el Estudio de impacto ambiental se informa que la zona de actuación se encuentra en una llanura aluvial, no se refiere a la zona concreta de construcción del aeródromo y que, en cualquier caso, la Confederación Hidrográfica del Guadiana en su informe, no indica nada a este respecto. En cuanto a la estabilidad y plasticidad de los terrenos alegada por SEO/ BirdLife como causa para desaconsejar la construcción desde el punto de vista de la seguridad, el promotor responde indicando que se trata de una apreciación que afecta a la solución técnica que deberá adoptarse en el proyecto y que puede afectar al coste de la obra pero carece de significación respecto a sus posibles impactos.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental contempla siete alternativas y la alternativa 0, o de no actuación, no incluida en el estudio de impacto ambiental, pero valorada en la respuesta a la alegación de SEO-BirdLife del promotor durante la información pública.

Para la selección de la alternativa 7 se ha realizado un análisis comparativo de cada uno los impactos generados por esta alternativa, frente a los de la alternativa 6, concluyéndose que la alternativa 7, de menor envergadura e impacto, es la más adecuada.

De las alternativas planteadas en el estudio de impacto ambiental, se descartaron directamente la alternativa 1, por ser técnicamente inviable, la 3 por posibles problemas desde el punto de vista de la Dirección General de Aviación Civil y la alternativa 4 por ser la que produciría un mayor impacto ambiental. La alternativa 5 se abandonó tras una serie de negociaciones infructuosas con las fincas colindantes afectadas.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias.

4.2.1 Afecciones sobre la calidad del aire.

Durante la ejecución de las obras se producirá una alteración de la calidad física del aire, debido a la emisión de partículas sólidas (polvo). Durante la fase de explotación, se considera que sólo en la franja de tierra compactada entorno a la pista asfaltada, puede producirse la emisión de polvo y esta zona sólo será utilizada en caso de emergencia y durante las labores de mantenimiento.

Las medidas planteadas para evitar o reducir este impacto son el riego periódico de las superficies expuestas, así como de los caminos dos veces al día durante los periodos secos o cuando se aprecie una cantidad notable de polvo en el ambiente, la cubrición adecuada de los camiones, el riego periódico o cubrición de los depósitos temporales de áridos u otros materiales pulverulentos, y el mantenimiento de la maquinaria en perfectas condiciones.

Se producirán alteraciones de la calidad química del aire debido a las emisiones de los motores de la maquinaria durante la fase de obra y de las aeronaves durante la fase de explotación. El impacto debido al tráfico de las aeronaves se valora en el estudio de impacto ambiental mediante la realización de una comparativa entre la huella de carbono de los usuarios del aeródromo frente a otros medios de transporte. De este modo se estima que el viaje en avión desde Madrid supone emisiones de CO₂ tres veces superiores a las del tren y más del doble de las del coche. Como medida correctora se plantea llevar a cabo reforestaciones que retengan las emisiones estimadas. Anualmente además, se prevé realizar un balance de CO₂ de acuerdo al plan de vuelo de las aeronaves que utilicen el aeródromo y, en caso de balance negativo, se compensará mediante la compra de créditos de carbono equivalentes que sean necesarios.

4.2.2 Ruido.

Durante la fase de ejecución se ha estimado que el nivel sonoro en el caso más desfavorable es de 58 dB (A), inferior al valor límite de inmisión (60 dB (A)) establecido para áreas de tipo terciario.

Como medidas se plantea el mantenimiento periódico de la maquinaria, la ejecución del proyecto conforme a lo dispuesto en 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 y su posterior modificación por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, y que el personal de las obras no se encontrará sometido a niveles superiores a 87 dB(A) ni a picos superiores a 140 dB(C), siendo obligado el uso de Equipos de Protección Individual adecuados, como protectores auditivos, en caso de superación.

Durante la fase de explotación, debido al reducido número de operaciones diarias, inferior a uno diario, se considera que el impacto no es significativo.

Para este impacto se intentará limitar el uso de aquellas aeronaves más ruidosas de cada categoría, siempre dentro de las de pequeño tamaño para las que es apto el aeródromo, y se establecerán las maniobras que minimicen los impactos y el sobrevuelo de las áreas pobladas o de especial sensibilidad para las aves.

4.2.3 Efecto sobre los suelos.

Se producirá alteración de la morfología del terreno debido a los movimientos de tierra previstos que tendrán como resultado una serie de taludes en desmonte y terraplén de diferentes tamaños y pendientes. El efecto sobre la aptitud agrícola/forestal, se indica en el estudio de impacto ambiental que se verá afectada una superficie de aproximadamente el 2,2 % de la superficie total de la finca La Caminera. El efecto sobre el recurso suelo supone la pérdida definitiva de los suelos correspondientes a superficies asfaltadas y de tierra compactada, suponiendo una superficie total afectada de 129.031 m².

Durante la fase de obras, se incrementa, además, el riesgo de aparición de fenómenos erosivos. Este fenómeno puede producirse desde el inicio de las obras hasta el desarrollo de la vegetación sobre los taludes. El efecto por alteración de las propiedades físico-químicas del suelo está relacionado con el efecto que los movimientos de tierras puedan tener en cuanto a la remoción de horizontes, la compactación y la contaminación por vertidos accidentales.

Como medidas protectoras y correctoras se recogen en el estudio de impacto ambiental, entre otras, la retirada y almacenamiento de la capa de suelo en todas aquellas zonas de ocupación temporal separando la capa de tierra vegetal del resto, la delimitación previa a la ejecución de las obras, mediante jalones y señales, de las zonas de ocupación y circulación de maquinaria, la priorización del uso de maquinaria ligera, no realizar labores de mantenimiento de la maquinaria ni de las aeronaves en la finca, entregar a gestor autorizado cualquier residuo generado o extremar la precaución para evitar vertidos contaminantes y, en caso de producirse, proceder a su recogida inmediata junto a la porción de suelo afectada para su tratamiento por gestor autorizado.

Tal y como expone la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Castilla-La Mancha, el promotor integrará en el proyecto la medida de gestionar correctamente las tierras sobrantes (un volumen de 6.400 m³), bien en la propia finca, o bien para rellenar huecos afectados por antiguas actividades extractivas, para cual deberá contarse con la autorización de la Consejería.

4.2.4 Efectos sobre las aguas.

Se producirá afección al cauce del arroyo innominado tributario del Jabalón en una longitud aproximada de unos 105,8 m. Se ha previsto la construcción de un túnel de paso/drenaje mediante bóvedas prefabricadas de hormigón en una longitud de 86,78 m. Será necesario contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadiana con carácter previo al inicio de los trabajos.

En cuanto a la afección sobre la calidad del agua por arrastre de sedimentos durante la fase de obras, se descarta tal efecto en el río Jabalón, al indicarse que el campo de golf actuaría como trampa de sedimentos, mientras no se descarta que pudiera producirse en el arroyo tributario, en caso de que se dieran lluvias intensas durante la fase de movimiento de tierras. En relación a la incidencia sobre las aguas subterráneas, se descarta por no localizarse la actuación sobre ningún gran sistema acuífero y al caracterizarse el terreno por su baja permeabilidad y se considera poco probable, aunque no descartable, la ocurrencia de vertidos accidentales de la maquinaria. El efecto por alteración del régimen de escorrentía se circunscribe, según el estudio de impacto ambiental, a la superficie estrictamente ocupada por la franja de tierra compactada y la pista asfaltada, por alteración de sus parámetros de permeabilidad, lo que supone una variación poco sustantiva de las condiciones actuales del régimen de escorrentía. El riesgo de afección directa a los niveles freáticos se considera no significativo porque la finca no se sitúa sobre ningún sistema acuífero, siendo el más cercano el del Campo de Montiel y el aluvial del Jabalón y porque el nivel freático está a más de 80 m de profundidad, por lo que las obras no alcanzarán en ningún caso dicho nivel.

Durante la fase de explotación, cabe mencionar la afección por vertidos en accidentes de aeronaves, aunque es poco probable, debido al escaso número de vuelos previstos y a la alta seguridad de este tipo de transporte.

Para evitar afecciones a las aguas, el estudio de impacto ambiental recoge algunas medidas, como evitar la realización de labores de mantenimiento de la maquinaria en ninguna de las superficies del ámbito de la obra, la entrega de residuos a gestor autorizado, el diseño de un adecuado plan de gestión de residuos del parque de maquinaria, las áreas de almacenamiento de materiales y residuos peligrosos se ubicarán en la zona de cortijo que se encuentra protegida y acondicionada para ello. Además, se solicitará autorización a la Confederación Hidrográfica del Guadiana para las actuaciones en DPH, zona de servidumbre y policía, y se respetará la continuidad lateral y longitudinal de arroyos y ríos. La actuación deberá asegurar la evacuación de la avenida de 50 años de periodo de retorno, como mínimo. Se tomarán muestras anuales en los diferentes pozos existentes en la finca para analizar los parámetros indicados en el Real Decreto 1514/2009 que regula la contaminación de las aguas subterráneas y, en caso de obtenerse desviaciones de los valores guía, se analizarán las causas y se modificarán las pautas de actuación que han generado la contaminación, se propone además la toma de una medida piezométrica cada 6 meses, preferentemente cuando el nivel esté más alto y más bajo.

El vallado previsto en DPH, para que sea autorizado por el organismo de cuenca, deberá cumplir lo establecido en la Instrucción del Comisario de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana (las soluciones propuestas consisten en varillas colgantes de un cable arriostrado mediante pértigas o dispositivos de chapas móviles flexibles y basculantes). Para respetar la zona de servidumbre se establecerán puertas de acceso libre o pasos en zigzag.

4.2.5 Afección a la vegetación.

La actuación supone el desbroce y, por tanto, la eliminación de la vegetación, de 9,6 ha de superficies de cultivo con encinas dispersas, 6,3 ha de campo de golf y 1,9 ha de pastizal con retama y encina. El número de pies arbóreos afectados será de 19 encinas de 50/60 cm de diámetro, 50 olivos dispuestos en dos alineaciones, 38 árboles ornamentales de diferentes especies de reciente plantación y 107 encinas, en su mayoría achaparradas y menores de 3 m de altura.

Como medidas se plantea el jalonamiento e inventario de detalle de la zona de actuación con el fin de valorar pie a pie la aptitud para el trasplante. El trasplante de olivos y encinas será en la propia finca de La Caminera y en principio está prevista su realización para 19 pies de encina, 50 olivos, un número indeterminado de los 38 árboles ornamentales del campo de golf y de los 107 pies de encina de la zona de pasto natural.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Castilla-La Mancha destaca la complejidad de este tipo de trasplantes e indica que se deberá complementar con la forestación prevista en el estudio de impacto ambiental y que, en caso de que los pies trasplantados no sobrevivieran, se repoblará con varios ejemplares de la misma especie, cuya suma de diámetros sea equivalente a la del ejemplar perdido o el doble en caso de renunciarse al trasplante. Además, informa que se deberán cumplir las medidas de prevención de incendios forestales:

Durante la época de peligro alto deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 m alrededor de aquellos.

Los restos de cortas/desbroces serán retirados en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en la época de peligro alto.

Para su autorización mediante quema deberá obtenerse autorización previa de la Dirección Provincial, estando prohibido este método en época de riesgo alto.

Los hábitats de interés comunitario, que podrían verse afectados por las actuaciones, corresponden con los codificados como 6310, 5210, 9340 y 5330, según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Las medidas propuestas para su protección corresponden con las relativas a la protección de la vegetación, sobre todo de los encinares (hábitats: 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* y 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*).

La superficie correspondiente a desmontes y terraplenes se restaurará mediante la plantación de praderas cespitosas en las zonas de seguridad y libres de obstáculos (36.358 m²) y, fuera de esta zona, se utilizarán herbáceas, retamas y coscojas, en una superficie de 38.811 m², correspondiente a los desmontes ubicados a lo largo del borde sur de la pista. Además se plantea la reforestación para mejora del hábitat de 15.475 m² de tierras agrícolas en una parcela situada al Este del hotel con encinas y retamas, a modo de pantalla visual entre el hotel y el aeródromo.

Tal y como manifiesta la citada Viceconsejería de Medio Ambiente, se deberá avalar la adecuada procedencia del material vegetal y llevar a cabo las plantaciones con una distribución natural, que sin ser de carácter «geométrico», tienda a disponer las diferentes especies en función de sus requerimientos ecológicos y de las características ambientales del enclave.

Se procederá al seguimiento de las plantaciones para vigilar su arraigo y evolución. Sobre la vegetación de áreas circundantes podría producirse afección por deposición de partículas de polvo y daños por golpeo con la maquinaria. En este sentido se plantea adoptar las pertinentes medidas de seguridad en cuanto al manejo de la maquinaria, restricciones a su circulación y delimitación infranqueable de la zona de obras. Durante la fase de explotación, se menciona que se podría producir afección por accidentes de aeronaves, aunque es poco probable, debido al escaso número de vuelos previstos y a la alta seguridad de este tipo de transporte.

4.2.6 Afección a la fauna.

Próximo al aeródromo proyectado (concretamente a 4 y 6 km), se encuentran dos núcleos territoriales de la ZEPA ES0000158 Área esteparia del Campo de Montiel. El aeródromo se encuentra, además, dentro de la zona de dispersión del águila imperial (en peligro de extinción), zona de importancia del buitre negro (vulnerable) y zona de importancia del lince ibérico (en peligro de extinción), según los respectivos planes de recuperación de estas especies. Además, estaría dentro de la zona de dispersión del águila-azor perdicera (en peligro de extinción), según el borrador del plan de recuperación de esta especie. En cuanto al águila imperial, cabe mencionar que existen dos áreas críticas en las proximidades, una existente y otra propuesta en la revisión del plan de recuperación, la primera situada a 14 km de la zona de actuación y la segunda a unos 3 km.

La afección del proyecto supone la destrucción y alteración de biotopos por eliminación de las comunidades vegetales y/o sustitución por otras nuevas. En el caso de la zona de dispersión del águila imperial, la finca de La Caminera representa el 0,2% de la superficie del área de dispersión. En el caso de la zona de importancia del buitre leonado (cuyo avistamiento según el estudio de impacto ambiental es muy ocasional), esta superficie supone el 0,022 %, y, en el caso del lince (no presente en la zona según el estudio de impacto ambiental), la finca, representa el 0,04 % de su área de importancia. Se destaca la presencia de una pareja de águila real que sobrevuela el área.

Algunas de las medidas planteadas en el apartado de afección a la vegetación, son beneficiosas para la fauna, ya que, las plantaciones previstas potencian las áreas de alimentación y refugio de la fauna.

Se mencionan en el estudio de impacto ambiental, como medidas complementarias, una serie de actuaciones en la finca de conservación y manejo del hábitat actual y potencial del águila imperial y de recuperación de las poblaciones de especies presa, entre ellas, se continuará con la construcción de majanos o vivares y el mantenimiento de los actuales. Asimismo, se indica que se continuará con el desarrollo de un programa agroambiental de mejora del hábitat de las aves esteparias que se describe en el estudio de impacto ambiental, y se informa de que se está en trámites para el desmantelamiento de la línea eléctrica de la finca y de la que suministra a la ETAP de Torrenueva.

La Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Castilla-La Mancha en su informe indica que estas medidas complementarias deberán llevarse a cabo en coordinación con la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real y, en cuanto a la adecuación de la línea eléctrica que suministra energía a

la ETAP de Torrenueva y el desmantelamiento de la actual línea de la finca, incide en que se deberá mantener informado a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la ejecución de las obras y evolución de la actuación y comunicar el calendario de obras a la Dirección Provincial de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, en Ciudad Real.

El proyecto implica además molestias a la fauna por la actividad humana, ruidos, etc., lo que puede suponer su espantada, que es previsible que se produzca en el caso de aves esteparias, rapaces, conejos y aves acuáticas. Estas molestias pueden producirse tanto en la fase de obra como en la fase de explotación durante las operaciones de despegue, aterrizaje y aproximación. Esta afección, en el caso del águila imperial se ha cuantificado en el estudio de impacto ambiental en torno a un 0,36 % del territorio que como media utiliza cada pareja (52 km²). Por otro lado es destacable la afección que pueda producirse sobre las poblaciones de conejo, principal presa del águila, que se verán desplazadas, al menos temporalmente durante las obras, a otras zonas. En cuanto al águila-azor perdicera, podría verse afectada el área de campeo de ejemplares juveniles.

En cuanto al buitre negro, se indica en el estudio de impacto ambiental, que la finca no forma parte de su área de campeo y si es frecuentada, sin embargo, por una pareja de águila real (catalogada como vulnerable) que se verá afectada durante las obras. En el caso de la zona de importancia del lince, la finca de La Caminera supone alrededor del 0,04 % de su superficie y, según se indica en el estudio de impacto ambiental esta especie no se ha detectado en la finca, aunque sí en una cercana, en donde se halló el cadáver de un ejemplar joven en fase de búsqueda de territorio. Es previsible que las aves esteparias propias del hábitat de las parcelas de labor se vean desplazadas, al menos durante la fase de obras y lo mismo ocurrirá con las acuáticas que utilizan la balsa de riego que va a verse afectada por el proyecto.

La principal medida planteada para minimizar las molestias a la fauna es la programación de las obras de acuerdo con los ciclos biológicos de las especies afectadas, evitándose aquellos periodos de mayor sensibilidad. Se propone la realización, antes del inicio de las obras, de un reconocimiento del terreno para detectar nidadas, madrigueras o puestas de especies de fauna de interés y en función del mismo, determinar el periodo más adecuado para la realización de los trabajos, evitando, en cualquier caso, los meses de febrero a julio.

En el estudio de impacto ambiental se recoge además la prohibición de cualquier desvío de las rutas establecidas, en especial el sobrevuelo intencionado de áreas de especial sensibilidad para las aves.

Durante la fase de explotación, existe el riesgo de colisión con aves o atropellos en pista, para lo que se prevén diferentes medidas para ahuyentarlas tal y como se describe en el estudio de impacto ambiental, especialmente en las zonas más próximas a la cabecera y final de la pista, donde el riesgo es mayor. Además, para la orientación de la pista se han tenido en cuenta las zonas más sensibles por la presencia de aves de interés.

Tal y como especifica la Viceconsejería de Medio Ambiente, se valorará, para el vallado de la infraestructura, el uso de malla que asegure la impermeabilidad para la fauna, especialmente especies de presa como conejos, de manera que se evite esta zona como punto de atracción para especies catalogadas. Además, se deberán evitar elementos punzantes en el vallado y será perfectamente visible para evitar colisiones de avifauna, mediante la adecuada elección de postes y la reducción de la distancia entre los mismos. Si el vallado se sitúa dentro del coto de caza, deberá comunicarse su colocación a la Sección de Caza de la Dirección Provincial de Agricultura y estará prohibido cazar en su interior.

4.2.7 Afecciones sobre el paisaje.

Se prevé el deterioro de la calidad del paisaje, debido a la eliminación de vegetación, modificación de las formas del terreno e introducción de elementos artificiales ajenos al medio. La principal medida propuesta consiste en la ubicación del aeródromo en una zona de inter-visibilidad media, a menor cota que los cerros colindantes, que ejercen un efecto pantalla.

Además se prevé la integración paisajística mediante la revegetación de taludes y la reforestación de los terrenos situados entre el hotel y el aeródromo.

4.2.8 Afección al patrimonio cultural.

Según la prospección arqueológica realizada en la zona con motivo del proyecto del hotel, avalada por el informe de la Delegación Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Cultura, no existen indicios de ningún resto arqueológico reseñable en el polígono y parcela afectados. Igualmente, no se constata la existencia de ninguna vía pecuaria que pueda verse afectada por la actuación.

Como principal medida a este respecto se plantea el cumplimiento de la normativa vigente en materia de cultura de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

4.2.9 Gestión de residuos y sustancias peligrosas.

Los residuos de cualquier naturaleza que se generen durante las obras, se gestionarán conforme a la normativa vigente que corresponda en función de su composición y características, obteniéndose justificación fehaciente de su disposición correcta.

El promotor incluirá en su inscripción en el Registro de Pequeño Producto de residuos Peligrosos de la Junta de Castilla-La Mancha cualquier residuo que pueda generarse durante estas obras, si no lo estuviese.

4.3 Seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objeto fundamental es garantizar el cumplimiento de las medidas, para lo que se contará con la asistencia técnica de un especialista en medio ambiente, cuyo papel será la vigilancia ambiental durante la fase de ejecución y explotación del proyecto.

El PVA permitirá: comprobar que las medidas preventivas y correctoras se han realizado, proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de las medidas correctoras adoptadas, proporcionar advertencias inmediatas acerca de los valores de los indicadores ambientales respecto a los niveles críticos establecidos, detectar alteraciones no previstas y definir nuevas medidas correctoras, comprobar la cuantía de los impactos cuya predicción sólo pueda realizarse cualitativamente y aplicar nuevas medidas correctoras en el caso de que las previstas resulten insuficientes.

5. Condiciones al proyecto

Tras el análisis de las medidas incorporadas en el estudio de impacto ambiental y las alegaciones e informes recibidos de las administraciones implicadas, se establecen las siguientes condiciones al proyecto, a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos:

Las operaciones aeronáuticas se realizarán conforme a la normativa vigente y los aparatos deberán cumplir con las especificaciones de nivel de ruido impuestas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Se llevará a cabo un estudio acústico en las zonas de los alrededores del aeródromo (zonas pobladas del entorno y zonas sensibles para la fauna), en los momentos de máxima intensidad de tráfico y en los periodos más críticos, despegues y aterrizajes. Se limitará el uso del aeródromo por aquellas aeronaves más ruidosas de cada categoría, siempre dentro de las de pequeño tamaño, para las que es apto, y se evitará el sobrevuelo de áreas pobladas o de especial sensibilidad para las aves.

El volumen de tierras sobrantes (6.400 m³) se gestionarán, bien en la propia finca, bien para rellenar huecos afectados por antiguas actividades extractivas, para cual deberá contarse con la autorización de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Será preceptiva la solicitud de autorización a la Confederación Hidrográfica del Guadiana previa a la construcción del aeródromo, al verse afectado un arroyo tributario del

Jabalón. Las obras de falso túnel para salvar el arroyo que atraviesa la pista y el vallado previsto sobre DPH deberán cumplir lo especificado por dicho organismo.

Vegetación. Se procederá al jalonamiento e inventario de detalle de la zona de actuación con el fin de valorar pie a pie la aptitud para el trasplante de los pies arbóreos afectados. En caso de que los pies trasplantados no sobrevivieran se repoblará con varios ejemplares de la misma especie, procedentes de vivero acreditado, cuya suma de diámetros normales sea equivalente a la del ejemplar perdido. En el caso de renuncia al trasplante el número de pies equivalente deberá duplicarse para cada clase diamétrica de las indicadas, siguiendo la propuesta siguiente:

Clase diamétrica ejemplar perdido (cm)	Número de pies equivalentes* (Ejemplares de reposición)
< 20	5
20 – 40	8
40 – 60	12
60 - 80	18

* En caso de no realizar trasplante, el número de pies será el doble del indicado.

Plantaciones. Se avalará la procedencia de la planta, que deberá ser de la misma cuenca hidrográfica. Previo al inicio de los trabajos el promotor deberá contactar con la Dirección Provincial de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en Ciudad Real, para concretar las especies a utilizar. En la plantación habrá que seguir una distribución natural, sin ser de carácter «geométrico», que tienda a disponer las diferentes especies en función de sus requerimientos ecológicos y de las características ambientales de cada enclave.

Se emplearán ejemplares de reposición en los que el diámetro de los mismos no exceda de 10 cm y no sea inferior a 4 cm. Los marcos de plantación deberán establecerse en función del objetivo pretendido respecto a la masa a recuperar o crear, dehesa, monte abierto, etc., asimismo por cada uno de los ejemplares de compensación utilizados que no sobreviva se compensará con la reforestación de 0,5 ha, en zonas que deberán consensuarse con la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real. Se utilizarán especies autóctonas similares a las afectadas y otras especies típicas de monte mediterráneo presentes en el entorno de tal manera que se vea favorecida su continuidad. Se asegurará la supervivencia de los ejemplares repoblados en su totalidad.

Se procederá al seguimiento de las plantaciones para vigilar su arraigo y evolución.

Cualquier otra actuación derivada del proyecto que suponga la afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación, requerirá autorización de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real.

Se deberán cumplir la normativa vigente en materia de prevención de incendios forestales, esto es:

Durante la época de peligro alto definida en la Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de 16 de mayo de 2006, por la que se regulan las campañas para la prevención de incendios forestales, deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 m alrededor de aquellos.

Los restos de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados del monte en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en el comienzo de la época de peligro alto.

Para su eliminación mediante quema, deberá obtenerse autorización previa en la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real, estando prohibido este medio en la época de peligro alto.

Fauna. Las actuaciones previstas en la finca de conservación y manejo del hábitat actual y potencial del águila imperial y de recuperación de las poblaciones de especies presa se llevarán a cabo en coordinación con la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real.

Para minimizar las molestias a la fauna se programarán las obras de acuerdo con los ciclos biológicos de las especies afectadas, evitándose aquellos periodos de mayor sensibilidad. Se realizará por un equipo especializado, antes del inicio de las obras, un reconocimiento del terreno, en las inmediaciones de la zona de actuación y en las rutas previstas de despegue y aterrizaje, para detectar nidadas, camadas, madrigueras o puestas de especies de fauna de interés y en función del mismo, determinar el periodo más adecuado para la realización de los trabajos, evitando, en cualquier caso, los meses de febrero a julio. Se informará a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales del resultado de dicho censo, y del inicio y evolución de las obras y se comunicará el calendario de obras a la Dirección Provincial de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, en Ciudad Real.

Se procederá a la adecuación de la línea eléctrica que suministra energía a la ETAP de Torrenueva y el desmantelamiento de la actual línea de la finca, según el convenio firmado entre el promotor y el Ayuntamiento en noviembre de 2015 y conforme a la DIA del proyecto «Construcción del Hotel Balneario Spa 5*» Exp. CR-3610/05 (Ciudad Real) publicada en Resolución de 2007, la cual indicaba que la línea eléctrica de la finca La Caminera, debía ser enterrada. Se deberá mantener informada a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la ejecución de las obras y evolución de las actuaciones.

Para el vallado de la infraestructura, se usará una malla que asegure la permeabilidad para la fauna, especialmente para especies de presa como conejos, de manera que se evite esta zona como punto de atracción para especies catalogadas. Se deberán evitar elementos punzantes en el vallado y deberá ser perfectamente visible para evitar colisiones de avifauna, mediante la adecuada elección de postes y la reducción de la distancia entre los mismos. Si el vallado se sitúa dentro del coto de caza, deberá comunicarse su colocación a la Sección de Caza de la Dirección Provincial de Agricultura y estará prohibido cazar en su interior.

Durante la explotación del aeródromo, se llevará un registro de uso del mismo, incluyendo las trayectorias de las aeronaves que lo hayan utilizado, y su documentación técnica, que sea consultable por las autoridades competentes, en caso de afecciones significativas a la avifauna o posibles colisiones con las aves.

En caso de que se detecte un impacto considerable sobre la avifauna, se establecerá una campaña de control, con el fin de obtener más datos y caracterizar lo mejor posible el impacto y las medidas correctoras.

Se recomienda que los datos que se recaben de los estudios faunísticos y los seguimientos de colisiones estén a disposición del personal y usuarios de las instalaciones, mediante anuncios, carteles u otros medios. Se comunicará a la AESA las colisiones con animales, para su inclusión en la base de datos del Sistema de información sobre colisiones con aves (IBIS) (art. 10 del Reglamento 139/2014, de la Comisión, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo)

Una vez que finalice la vida útil de la instalación, se deberá devolver el terreno a su estado original, retirando los escombros según la normativa aplicable, restableciendo la escorrentía original de la parcela y revegetando el terreno.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la presente declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aeródromo de La Caminera (Ciudad Real), al concluirse que no producirá impactos

adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa finalmente seleccionada, la denominada alternativa siete, en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 21 de marzo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

