

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**3863** *Resolución de 23 de marzo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Campo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, 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 1ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Campo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra) se encuentra encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.

El objeto del proyecto es la legalización de un campo de vuelo de ULM (ultraligeros motorizados), por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Las características físicas del aeródromo serán: longitud de pista (ASDA): 525 m, anchura: 25 m, orientación noreste-suroeste (21-03).

El proyecto se ha modificado en dos ocasiones para que sea compatible con la infraestructura ferroviaria presente en el área de actuación y por lo tanto para cumplir con los requerimientos señalados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El promotor realizó una primera modificación para cumplir con los requisitos de ADIF y tras analizar nuevas posibles configuraciones, restringiendo el uso de la senda de aproximación-despegue asociada a la cabecera 03 a días de mucho viento, para poder proceder con sendas más abruptas dejando mayores gálibos, el promotor debió variar de nuevo el proyecto, para adecuarlo a la única alternativa viable admitida por ADIF, que es la de condenar la cabecera 03 operando únicamente por la cabecera 21.

Por lo tanto en el proyecto final, solamente estará operativa la cabecera 21, quedando anulada la cabecera 03, señalizándose la misma con una «X» blanca situada antes de la misma, en la zona de pista anterior al umbral.

La parcela en la que se desarrollará la actuación, contará también con infraestructuras para extinción de incendios, primeros auxilios, aparcamientos, hangares y una sede social. Las edificaciones (hangar) se han situado en la zona más próxima al acceso rodado particular (punto medio de la pista). En su entorno, se ha dedicado un recinto para aparcamiento de vehículos y aeronaves. Existe un hangar ya construido que en su posición actual interfiere ligeramente con la superficie de transición lateral. Esta penetración se encuentra convenientemente balizada y señalada para evitar problemas operativos. Su ubicación será modificada antes de la autorización definitiva.

El campo de vuelo tendrá actividades complementarias, como aerodelismo y actividades deportivas relacionadas con aeronaves. El documento ambiental también menciona su posible utilización eventual, en operaciones relacionadas con la lucha contra incendios forestales y las emergencias sanitarias.

Las aeronaves que se espera estacionen en el aeródromo, son todas ULM y poseen hojas de características con carreras de despegue y aterrizaje inferiores a 150 m. Se establece como avión característico el TECNAM P92 «ECHO».

El aeródromo está ubicado en las cercanías del municipio de Caldas de Reis (Pontevedra), a unos 5 km del casco urbano de Caldas de Reis y a los mismos del de Vilagarcía de Arousa, en el paraje denominado «Regengo» cerca del Río Umía, en el interior de una parcela propiedad del promotor. Las coordenadas del centro de la pista son 008° 41' 42" W; 42° 34' 48" N.

Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, al no haber asumido la comunidad autónoma de Galicia las competencias aeronáuticas que le corresponden estatutariamente, por lo que resulta ser el órgano ambiental el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. El promotor del proyecto es D. José Manuel Campañó Luna.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha 16 de abril de 2012, tuvo entrada, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, un documento ambiental del proyecto Campo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra).

En la ortofotografía de la zona se apreciaba que la pista ya estaba ejecutada. Por ello, con fecha 8 de junio de 2012, se requirió al órgano sustantivo (AESA), para que informara de las autorizaciones con las que contaba dicho campo de vuelo, o los posibles expedientes sancionadores, tramitados y en tramitación; así como para que tomara las medidas correspondientes, en aplicación de la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, y todas las medidas de carácter provisional pertinentes, para asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer.

En el mismo oficio, se manifestaba la intención de iniciar la tramitación ambiental del proyecto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados, el cual se considera que, en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

En este sentido, se manifestaba la necesidad de completar la documentación ambiental recibida, principalmente en lo relacionado con la explotación del campo de vuelo, subsanación que se debía requerir al promotor.

Con fecha 6 de julio de 2012, se recibe un oficio del órgano sustantivo, informando que la instalación no dispone de autorización para la operación por parte de AESA. Asimismo, no se encontraba, hasta ese momento, en tramitación expediente sancionador alguno.

Con fecha 3 de agosto de 2012, el órgano ambiental recibe un informe del promotor, señalando que la referida ortofoto está fechada en agosto de 2008, y que la pista de vuelo que aparece en ella desapareció completamente. Por Resolución de Expediente de Reposición de la Legalidad Urbanística, se levantó la pista en su totalidad, retirando los elementos de compactación y el terreno volvió a su uso y estado originario. Asimismo, se adjunta una copia del estudio técnico aeronáutico del Centro de vuelo de ULM La mayoría de las cuestiones ambientales solicitadas quedaban sin respuesta, por lo que se vuelve a requerir al promotor que remita el documento ambiental completo y subsanado al órgano sustantivo, para que una vez mostrada su conformidad, lo envíe al órgano ambiental e iniciar la tramitación.

El 21 de septiembre de 2012, se recibe vía correo electrónico queja de la asociación Agua Vida acerca del aeródromo. Se adjunta concesión de aguas a comunidad de regantes y escritos de un concejal del Bloque Nacionalista Gallego (BNGA) a distintos departamentos del Ministerio de Fomento, junto con ortofotos de la zona. Se cita la posible interferencia del proyecto con el viaducto del tren que discurre en la zona.

Con fecha 25 de octubre de 2012, el órgano ambiental recibe documentación de la AESA, en la que queda acreditado el hecho de que la pista fue desmantelada, devolviendo el área a su estado inicial, ya en el año 2008, por lo cual ya no procede considerar su existencia, a efectos del contenido del documento ambiental. Estas actuaciones de demolición de la pista construida se realizaron a instancias municipal y autonómica, con arreglo a la legislación de ordenación territorial, por problemas de falta de autorización para la instalación. También remite informe del Ayuntamiento de Caldas de Reis, en el cual comunica que el uso de aeródromo es autorizable en suelo rústico de protección ordinaria, considerándose como actividad deportiva al aire libre con las instalaciones mínimas imprescindibles, así como informe de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, en el que comunica la decisión sobre la no necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental estratégica de la modificación puntual de las Normas Subsidiarias para el cambio de uso de suelo rústico de protección agropecuaria por suelo rústico ordinario en ámbito cercano al núcleo denominado Regengo-Godos, Concello de Caldas de Reis, Pontevedra. En dicha modificación, se suprime la protección de carácter agropecuario de unos terrenos de suelo rústico, para posibilitar la localización de un campo de vuelo con actividades complementarias, como el aeromodelismo y otras actividades relacionadas con aeronaves.

Con fecha 24 de enero de 2013, se recibe la documentación ambiental subsanada. El 31 del mismo mes, la AESA remite al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el plano de localización de espacios protegidos escala 1:50.000 proporcionado por el promotor, como complemento a la documentación enviada.

Con la documentación así completada, se realiza el trámite de consultas previas el 1 de febrero de 2013. En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe, en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
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.	
Delegación del Gobierno en Galicia.	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.	X
Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Augas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Parque Nacional Islas Atlánticas de Galicia.	X
Diputación Provincial de Pontevedra.	X
Ayuntamiento de Caldas de Reis.	
Ayuntamiento de Ribadumia.	
Ayuntamiento de Meis.	

Entidad	Respuesta
Ayuntamiento de Portas.	
Ayuntamiento de Barro.	
Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa.	X
SEO/Birdlife.	
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza – ADEGA.	X
Federación Ecoloxista Galega (FEG).	

Al margen de las consultas realizadas, se han recibido escritos de la Irmandade Nacionalista de la Comarca del Umia (ANOVA) y de la asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA).

De los escritos recibidos con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

La Delegación del Gobierno en Galicia ha consultado a diferentes organismos de la Administración General del Estado, la mayoría de los cuales concluyen que, de acuerdo con su competencia, especialización y ámbito de actuación, no están afectados por la realización del proyecto. Desde el Área de Agricultura y Pesca de la Delegación se remite informe, realizado después de visita al lugar de ubicación del aeródromo. Destaca que el lugar del aeródromo no está afectado por ningún elemento de red Natura 2000, porque los más cercanos se encuentran a más de 20 km de distancia. Desde el punto de vista legal, el proyecto, que ya está prácticamente realizado, carece de los requisitos necesarios para su construcción y posterior entrada en funcionamiento. Se adjunta copia de escrito del Ayuntamiento de Caldas de Reis, en el que se requiere al promotor, entre otras cosas, que aporte: autorización de AESA e informe de ADIF (la pista se aproxima, en su parte sur, a la línea férrea Coruña-Vigo), autorización del organismo de cuenca, Augas de Galicia (la pista está rodeada, por su parte norte y este, por el río Umia)

La carencia de autorización municipal de funcionamiento, así como del permiso de AESA para la realización de la actividad como centro de vuelo de ultraligeros, dio lugar a una denuncia del SEPRONA, que también se adjunta, por infracción a la normativa sobre actividades clasificadas.

Desde el punto de vista medioambiental, la citada Delegación considera ciertos riesgos derivados de la cercanía del río Umia, sin embargo también estima que ciertas características del mismo (no se prevé instalación de suministro de combustible y algunas actuaciones ya están ejecutadas), disminuyen la aparición de nuevos impactos.

El documento ambiental del proyecto contempla medidas protectoras, para hacer frente a los riesgos medioambientales, que la Delegación del Gobierno entiende que son suficientes para eliminar los riesgos medioambientales, siendo responsabilidad del Director de Obra durante la construcción, y del promotor durante la fase de explotación su implantación. No obstante, considera de la mayor importancia disponer de la autorización del organismo gestor de la cuenca del río Umia.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia destaca que no existe ningún tipo de afección sobre ningún elemento de red Natura 2000.

En base a la información aportada y de acuerdo con sus competencias, considera que de la actuación propuesta no se derivan impactos ambientales significativos, siempre que se consideren de forma estricta, en la redacción del proyecto constructivo, las medidas protectoras y correctoras incluidas en la documentación evaluada y sin detrimento de las autorizaciones, concesiones, permisos, informes necesarios para la realización del proyecto.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia cita la normativa territorial y urbanística aplicable.

La Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, informa que no prevé impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia comunica que, en el archivo de elementos del patrimonio cultural que consta en esa Dirección General, no figuran elementos, en la zona en la que se prevé instalar el nuevo campo de vuelo, que se puedan ver afectados por las obras. En todo caso, no se puede descartar que existan yacimientos arqueológicos no detectados por el momento o invisibles a simple vista, que se puedan ver afectados.

Asimismo señalan que en el Plano N° 6 de la documentación presentada, que es una ortofoto, se aprecia que ya existen instalaciones en el lugar previsto, no constando en los archivos de esa Dirección General información respecto a un proyecto para la construcción de las instalaciones existentes, ni si cuentan con los correspondientes permisos y licencias, o si se tuvo en cuenta o realizó algún tipo de estudio encaminado a valorar un posible impacto de las obras sobre elementos del patrimonio arqueológico, arquitectónico o etnográfico. Señala que, para poder adoptar las medidas oportunas de protección y salvaguarda del patrimonio cultural, se necesita un informe detallado del estado actual de las instalaciones existentes.

El Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, señala que teniendo en cuenta que se trata de una ampliación y mejora de las instalaciones, no considera un impacto destacable dentro del entorno. El impacto paisajístico más importante que puede producirse será consecuencia, principalmente, de los edificios dedicados a hangares y del aparcamiento. Concluye que el proyecto no va a provocar unos impactos paisajísticos significativos, y que se pueden mitigar con las adecuadas medidas correctoras. Se deberán tener en cuenta las normas de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de ordenación urbanística y protección del medio rural de Galicia (LOUGA) sobre las medidas constructivas, en cuanto a materiales y colores, siempre de acuerdo con los tradicionales del entorno. En cuanto a la implantación de pantallas visuales vegetales y la revegetación de las zonas afectadas por las obras, deberá realizarse con especies vegetales autóctonas.

La Diputación de Pontevedra estima que la documentación ambiental no es suficientemente sólida y estructurada, por lo que concluye que el proyecto deberá ser sometido a evaluación del impacto ambiental, si la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras lo considerase oportuno antes de ser tramitadas las autorizaciones correspondientes, así como Aguas de Galicia, por la proximidad del río Umia al área de actuación, si el organismo correspondiente lo considerase necesario.

El Parque Nacional Marítimo Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia informa que la única afección posible al territorio del Parque Nacional viene definida por la cercanía relativa del aeródromo a algunos puntos de éste. La distancia aproximada del aeródromo al territorio del Parque Nacional es la siguiente: archipiélago de Cortegada: 7,8 km, archipiélago de Sálvora: unos 24 km, archipiélago de Ons: 26 km, archipiélago de Cíes: 40 km. La Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales, declara en su artículo 13.3, apartado d) la prohibición del sobrevuelo, a menos de 3.000 m de altura, en el espacio aéreo de un Parque Nacional, salvo autorización expresa o por causas de fuerza mayor. En la medida en que quede suficientemente informada esta prohibición en el aeródromo a los pilotos, no se considera que existan afecciones destacables.

Aguas de Galicia, de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, considera las posibles afecciones del proyecto al medio hídrico, en relación con la planificación hidrológica de las cuencas intracomunitarias de Galicia-Costa. El campo de vuelo se sitúa parcialmente en las zonas de policía de los ríos Umia y Rebolta, por lo que recuerda que la ejecución de cualquier obra en zona de servidumbre o policía deberá contar con la autorización expresa de Aguas de Galicia. Dada la proximidad de la

obra proyectada a las zonas de protección de los ríos Umia y Rebolta, a dos zonas del río Umia identificadas como ARPSIs (Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación), y que estas obras implican un cambio de uso del suelo que puede generar una modificación cuantitativa sustancial de la escorrentía de la zona, en cumplimiento del artículo 42 de la Normativa de la Demarcación Hidrográfica de Galicia Costa, será necesario realizar una modelización hidrológico-hidráulica del río antes y después de las obras y para distintos períodos de retorno hasta T=500 años, de cara a evaluar la afección al medio hídrico de las obras y delimitar la zona de flujo preferente del río. El mencionado artículo 42 limita los usos permitidos en esta zona.

Sobre los movimientos de tierra señala que, en general, se evitarán actuaciones que disminuyan la capacidad hidrológica de la red hidrográfica en la evacuación de las aguas y en su discurrir natural. Menciona cuáles serán los permisos a solicitar.

Por último, dado que la actuación podría producir afecciones al medio hídrico que alteren la calidad de las aguas próximas, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, será necesario constituir los programas de medidas que se consideren necesarios para paliar los posibles impactos.

Asimismo, ANOVA muestra su oposición al proyecto por sus perjuicios sobre la agricultura, afecciones a la hidrología, incidencia sobre edificaciones existentes, población, e infraestructuras (gasoducto y línea de ferrocarril). La citada asociación considera que el aeródromo supondría la imposición de unas servidumbres por razones de seguridad y operatividad para los núcleos habitados del entorno y los terrenos de su área de influencia, lo que afectaría al desarrollo futuro de iniciativas de modernización de las explotaciones agrícolas y de otras actividades económicas compatibles. Indica que ni el estudio aeronáutico ni el documento ambiental hacen referencia a los niveles de ruido de la actividad aeronáutica, ni a las medidas correctoras. Finalmente, considera que los terrenos propuestos no son adecuados para un aeródromo, tanto por el impacto sobre los valores del medio físico, vecinos, como por los riesgos para la seguridad de los usuarios, viviendas (núcleos de Regengo y A Riva), infraestructuras y bienes de su entorno y por los perjuicios que pueden causar.

Este grupo presenta varios escritos, algunos de los cuales se remiten vía correo electrónico.

ADEGA presenta un escrito similar.

El Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa, remite contestaciones de los grupos municipales BNG e Izquierda Unida. El BNG insta a que el ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa presenta informe negativo ante el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre la instalación y sobre la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de Evaluación Ambiental ordinario. El grupo Izquierda Unida señala que se llevan realizando en los terrenos actividades aeronáuticas ilegales, indicando que los documentos presentados no recogen la realidad de los terrenos y las instalaciones existentes por lo que consideran que el proyecto debe someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental ordinaria.

Con fecha 11 de junio de 2013, el promotor remite fotos de la zona, en que se puede apreciar una pista de concentración parcelaria que se está haciendo, entre el campo de vuelo y el río, que tendría una altura de más de 1 con respecto al campo, y rodearía los terrenos del proyecto de campo de vuelo de ULM.

También remite informe de Aguas de Galicia, en relación con la solicitud para realizar obras complementarias a las autorizadas en el expediente «Autorización para afirmado con arena de parcela para la ejecución de campo de vuelo para aeronaves ultraligeras en zona de policía de cauces del río Umia, situado en Godos-Regengo, en el ayuntamiento de Caldas de Reis (Pontevedra)» (Resolución de 23 de marzo de 2007).

El 31 de julio de 2013, se requiere al promotor estudio hidráulico, según solicita Aguas de Galicia en su informe, así como completar el documento ambiental, indicando los sistemas que se prevén instalar en los hangares, para el control de escapes, filtraciones o vertidos accidentales de aceites o combustibles e información más detallada sobre la zanja

perimetral impermeabilizada y la balsa de decantación, que se prevén en la documentación remitida y el sistema anti-desbordamiento para el caso de crecidas del río.

El promotor envía información el 11 de noviembre de 2013, entre la que se encuentra el Estudio hidrológico-hidráulico del río Umia a su paso por la parroquia de Santa María de Godos y un anexo complementario que recoge las características de construcción de los sistemas requeridos. Esta documentación es remitida por el órgano ambiental a Aguas de Galicia, el 20 de noviembre de 2013, para su supervisión.

El 8 de enero de 2014, el promotor remite una nueva documentación que incluye modificaciones en los cálculos de la Modelización Hidrológica-Hidráulica presentada en noviembre de 2013, remitiéndose a Aguas de Galicia el día 17 del mismo mes.

El 4 de febrero de 2014, entra en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio ambiente el informe de Aguas de Galicia, informando que la modelización hidrológica-hidráulica presentada por el promotor cumple los requisitos mínimos establecidos para este tipo de estudios por Aguas de Galicia desde el punto de vista de la hidrología y la hidráulica y que de dicho estudio se derivan las siguientes conclusiones:

La zona sur de la pista de vuelo está ubicada en zona inundable (T=500 y T=100 años). No obstante, la ejecución de las obras no genera una alteración significativa de las zonas inundables del río, respetándose las llanuras de inundación preexistentes, y no esperándose una modificación significativa del flujo que pueda suponer una afección a terceros.

No se alteran las llanuras de inundación por el escaso movimiento de tierras asociado a la explanación para la pista de vuelo y porque existen otras infraestructuras, no pertenecientes al proyecto analizado, entre el río y la pista de vuelo, que marcan el comportamiento hidráulico del río.

Se deberán instalar ciertas medidas preventivas y correctoras, que han sido recogidas en la documentación adicional entregada por el promotor (sistemas de drenaje y barreras antiinundación)

El 22 de octubre de 2013, a través del buzón electrónico de la Subdirección General de Evaluación ambiental, se informa de que se están realizando vuelos ultraligeros en las instalaciones y se plantean dudas respecto a la seguridad de la línea ferroviaria que discurre en viaducto, próxima a la cabecera de la pista de vuelo de ultraligeros. Desde la Subdirección General el 28 de octubre de 2013, se solicita sendos informes a la Dirección General de Ferrocarriles y a la AESA ambos organismos del Ministerio de Fomento, para que informen según sus competencias sobre la afección a la línea de ferrocarril cercana y sobre su situación administrativa.

El 22 de noviembre de 2013, la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, informa que la infraestructura proyectada se ubica en las inmediaciones de la línea ferroviaria Eje Atlántico de Alta Velocidad, en el tramo Portas-Vilagarcía de Arousa. Indica que no pueden verificarse el cumplimiento de las servidumbres puesto que en la documentación no figuran las distancias de la actuación proyectada a la explanación ni a la plataforma de línea ferroviaria más próxima, por lo que se requieren las distancias de la actuación proyectada a la explanación y a la plataforma de línea ferroviaria más próxima (Eje Atlántico de Alta Velocidad) para poder verificar el correcto cumplimiento de las servidumbres a la propiedad establecidas en la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario. En cuanto a la compatibilidad con la explotación ferroviaria informan que la competencia corresponde al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El 25 de noviembre de 2013, la AESA informa a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que ha tenido conocimiento a través de denuncias de la Guardia Civil y particulares, de la realización de operaciones aéreas en el campo de vuelo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra), así como de la realización de obras de ampliación, no teniendo dicha instalación de autorización de establecimiento ni de inicio de actividad, la

AESA el 8 de noviembre de 2013, remite al promotor oficio por el que se le insta a la suspensión de actividades y cese de las operaciones en dicha infraestructura.

El 10 de enero de 2014 la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicita nueva información al organismo ADIF, sobre la compatibilidad de la infraestructura proyectada con la explotación ferroviaria, u otros aspectos que deban tenerse en cuenta para garantizar la correcta operación y la seguridad del tráfico ferroviario.

El 11 de febrero de 2014, ADIF Alta Velocidad, remite un informe en el que considera que el proyecto actual es inviable con los gálibos marcados, teniendo en cuenta la altura máxima de la rasante de la vía sobre el terreno (superior a 9 metros) y la altura de los postes de electrificación en vía general (de 8,50 metros). El trazado del ferrocarril en ese punto se encuentra electrificado (25 kV en corriente alterna) y la cota de las instalaciones ferroviarias sobre el terreno es superior a los 14 m marcados como gálibo vertical en el proyecto del aeródromo. Indican que si se modifica el proyecto para adaptarlo a la situación actual del ferrocarril, se deberá tener en cuenta la distancia que asegure que la influencia que las perturbaciones producidas al sobrevolar los conductores no suponen desplazamiento alguno en el sentido perpendicular a la vía del hilo de contacto y que, en consecuencia, no existe afección sobre la captación de corriente por los pantógrafos.

El 3 de marzo de 2014, se le comunica al promotor y se le requiere que presente una modificación que sea técnicamente viable, conjugando los aspectos de seguridad y control de las operaciones aeronáuticas con la operación y seguridad del tráfico ferroviario. En esta comunicación se adjunta para que el promotor tenga la información necesaria, los informes de la Subdirección General de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento y el de ADIF.

El 10 de abril de 2014, la AESA remite a la Subdirección General de Evaluación Ambiental, el estudio técnico modificado del Campo de ULM Caldas de Reis, informando que la Agencia no ha realizado ninguna evaluación técnica del mismo, debido a que dentro del procedimiento de autorización de aeródromos de esta Agencia, la valoración de su adecuación técnica se lleva a cabo en la tercera fase de dicho procedimiento, tras terminar la correspondiente tramitación ambiental.

La modificación del proyecto consiste en restringir el uso de la senda de aproximación-despegue asociada a la cabecera 03 a días de mucho viento para poder proceder con sendas más abruptas dejando mayores gálibos.

El 24 de abril de 2014, se remite a ADIF copia de la nueva documentación aportada por el promotor, para que se informe sobre si consideraba resueltas las cuestiones que señaló en el anterior informe de febrero de 2014. Asimismo, se remite al Subdirector General de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles, para que manifestase si consideraban solventados los temas indicados en su informe de noviembre de 2013.

El 3 de marzo de 2014 la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia se pronuncia sobre el documento ambiental inicial de marzo de 2012, incluyendo las consideraciones formuladas por el Servicio de Conservación de la Naturaleza de Pontevedra. El mismo señala que, en base a la información disponible en la citada Dirección General y a la información aportada por el promotor, las actuaciones no parecen afectar a espacios protegidos, aunque sí podrían afectar indirectamente a hábitats y a especies singulares asociadas al río Umia, se estima que el proyecto puede ser compatible con la preservación de los valores naturales siempre que, en el desarrollo de las actuaciones, se tenga en consideración las siguientes recomendaciones:

Previo al desbroce comprobar la ausencia de representaciones de hábitats prioritarios en el ámbito. En caso de confirmarse la presencia del mismo, se balizará dicho ámbito y se excluirá del proceso de despeje y desbroce, informando de los resultados y de las medidas adoptadas a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia.

Las zonas asociadas a cualquier instalación o actividad auxiliar a las obras, se situarán en zonas de mínima afección ecológica, paisajística y de poco interés natural.



Evitar depositar residuos o productos sólidos en zonas donde la escorrentía pueda producir arrastres hacia los cursos fluviales.

Se prohíbe cualquier vertido que pueda afectar a la calidad de las aguas. Las aguas susceptibles de ser afectadas por las obras cumplirán lo establecido en el art. 80º del Decreto 130/1997, de 14 de mayo, por el se aprueba el reglamento de ordenación de la pesca fluvial y de los ecosistemas acuáticos continentales, relativa a la calidad mínima exigible a las aguas continentales.

Recogida, almacenamiento, conservación y/o gestión de la tierra vegetal afectada por las obras, empleándose en la recuperación de las zonas degradadas.

Estabilización de taludes.

Evitar derrames accidentales de los tanques de almacenamiento de productos como aceites, grasas y carburantes de motores. El proyecto deberá constar de una cuneta perimetral que permita la recogida y posterior tratamiento de cualquier vertido.

Se gestionarán todos los residuos en función de su naturaleza y conforme la legislación vigente.

Las cortas de vegetación se ceñirán a la estrictamente necesaria para la ejecución de las obras y en acuerdo a las autorizaciones pertinentes.

El paso de maquinaria necesaria para la ejecución de las obras, se realizará a partir de la infraestructura viaria existente en la zona.

El 23 de mayo de 2014, la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento, informa que la nueva documentación sigue sin incluir planos donde figuren acotadas las distancias de la actuación proyectada a la explanación ni a la plataforma de línea ferroviaria más próxima (Eje Atlántico de Alta Velocidad), por lo que no se puede verificar el correcto cumplimiento de las servidumbres a la propiedad establecidas en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario.

El 29 de mayo de 2014 ADIF, se pronuncia respecto a la modificación del proyecto, señalando que no se cumplen las exigencias de seguridad requeridas, sino que se agravan, por cuanto se manifiestan situaciones de riesgo para personas y las instalaciones ferroviarias.

El 11 de junio de 2014, la Subdirección General de Evaluación Ambiental informa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento que la finalidad de todo procedimiento de evaluación ambiental es el análisis y selección de las alternativas ambientalmente viables, por lo que sólo debe evaluar alternativas que sean técnicamente viables, señalando la necesidad de que el promotor remita una versión del proyecto que sea técnicamente viable, a la cual esa Agencia muestre su conformidad, en su calidad de órgano sustantivo, de forma previa a su envío a este órgano ambiental.

El 4 de agosto de 2014, la AESA informa a la Subdirección General de Evaluación Ambiental que comunicará al promotor, que deberá presentar un nuevo proyecto técnicamente viable, si desea continuar con la tramitación del mismo. Asimismo, indica que al tratarse de un proyecto que de mantener las condiciones actuales nunca sería viable, AESA de momento no va a llevar a cabo un análisis del mismo.

El 14 de noviembre 2014, la AESA remite a esta Subdirección el documento 3ª modificación estudio técnico aeronáutico del centro de vuelo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra) para adecuación a tráfico ferroviario, para su incorporación al expediente. Del mismo modo, hace constar que desde la Agencia no se ha realizado aún ninguna evaluación técnica del proyecto, debido a que, dentro de su procedimiento de autorización de aeródromos, esa fase es posterior a la tramitación ambiental.

La modificación del proyecto, consiste en admitir la única solución que admitiría ADIF, la de condenar la cabecera 03 operando únicamente por la 21.

La Subdirección General de Calidad Ambiental realiza el 20 de enero de 2015 un nuevo trámite de consultas de la 3ª modificación del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe, en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
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.	
Delegación del Gobierno en Galicia.	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.	X
Instituto de Estudios del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Augas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	
Parque Nacional Islas Atlánticas de Galicia.	
Diputación Provincial de Pontevedra.	
Ayuntamiento de Caldas de Reis.	
Ayuntamiento de Ribadumia.	
Ayuntamiento de Meis.	
Ayuntamiento de Portas.	
Ayuntamiento de Barro.	
Ayuntamiento de Vilagarcía de Arousa.	
SEO/Birdlife	
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza – ADEGA.	
Federación Ecoloxista Galega (FEG).	
Anova.	X

El 17 de marzo de 2015, se reitera la solicitud de informe a los siguientes organismos:

Entidad	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 Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.	X

Entidad	Respuesta
Parque Nacional Islas Atlánticas de Galicia.	
Ayuntamiento de Barro.	
Ayuntamiento de Caldas de Reis.	X
Ayuntamiento de Meis.	
Ayuntamiento de Ribadumia.	

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Secretaría General de Cultura de la Consejería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia, se remite a lo señalado en su informe del 7 de febrero de 2013.

El informe de la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, indica que aunque el estado actual de la zona ha sufrido cambios respecto de la configuración presentada el 1 de febrero de 2013, no existe ningún tipo de afección sobre figuras de la Red Natura 2000, señalando que la cabecera norte de la pista se mantiene dentro del Dominio Público Hidráulico del Río Umia, competencia del Organismo Aguas de Galicia. De acuerdo con sus competencias, la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental, no considera que de la actuación propuesta se deriven impactos ambientales significativos, siempre que se consideren de forma estricta las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación evaluada.

El informe de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia señala que los cambios que derivan del documento «3ª modificación: Estudio Técnico Aeronáutico del centro de vuelo de U.L.M. en Caldas de Reis (Pontevedra) para adecuación a tráfico ferroviario» no presentan relevancia alguna en orden sus competencias urbanísticas, remitiéndose por tanto al informe que presentaron anteriormente el 4 de marzo de 2013.

El Ayuntamiento de Caldas de Reis, remite informe emitido por el aparejador municipal, en el que se señala que la propuesta de modificación no requiere de obra de importancia por lo que la incidencia sobre el medio es similar a la de la propuesta originaria, por lo que se entiende que no causa impactos ambientales significativos.

El informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, tiene entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el 19 de mayo de 2015. En el mismo se señala que las actuaciones del proyecto no afectan a ningún espacio natural protegido de los recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad (actualmente modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre) ni en la Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza, ni tampoco a espacios protegidos de la Red Natura 2000. Además revisado el Inventario de Humedales de Galicia (IHG), se aprecia que no se afecta a ninguno de los integrados en el mismo. Las actuaciones se ubican en paralelo al cauce del Umia, por lo que existe riesgo de que posibles vertidos accidentales de combustibles y aceites acaben llegando a la citada red. En atención al punto 3 del artículo 45 de la citada Ley 42/2007, relativo a las medidas necesarias para evitar el deterioro o contaminación de los hábitats situados fuera de la Red Natura 2000, se comprobó, según la información del Atlas de los hábitats naturales y seminaturales de España (2005) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que en el entorno de las actuaciones y lindando con ellas, existen representaciones de los siguientes hábitats del Anexo I de la citada ley:

COD UE.	Prioritario (SÍ/NO)	Denominación
3260	NO	Ríos, de pisos de planicie a montano con vegetación de Ranunculion fluitantis y de Callitriche-Batrachion.

COD UE.	Prioritario (SÍ/NO)	Denominación
4090	NO	Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga
91E0	SÍ	Bosques aluviales de <i>Alnus glutinosa</i> y <i>Fraxinus excelsior</i>

En el catálogo Gallego de Árboles Singulares, se comprobó que no afectaba a ningún árbol o formación incluida en dicho catálogo. En cuanto a la flora de interés inventariada en la zona, aunque el Sistema de Información Territorial de la Biodiversidad, señala que la cuadrícula dónde se pretende ejecutar el proyecto es el ámbito del *Narcissus cyclamineus* incluida en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas, sin embargo el Atlas de la Flora Vascular Amenazada de España que contiene una información más detallada, no cita ninguna especie de la flora amenazada dentro del ámbito de las actuaciones propuestas. En cuanto a la fauna, el Sistema de Información Territorial de la Biodiversidad, informa que en el área de actuación se encuentran de invertebrados la *Margaritifera margaritifera*, de peces la *Alosa alosa* y el *Gasterosteus gymnurus*, de anfibios *Chioglossa lusitánica* y *Rana ibérica*, de aves *Milvus milvus*, *Gallinago gallinago*, *Vanellus vanellus*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus* y *Scolopax rusticola* y por último de mamíferos el *Gelemys pyrenaicus*, *Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus ferrumequinum* y *Myotis myotis*, todas estas especies señaladas se encuentran incluidas en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas. El ámbito de las actuaciones está afectado por el Plan de recuperación de la subespecie lusitana del escribano palustre en Galicia. Por otra parte indican que la zona del proyecto no está afectada por otras zonificaciones.

Estima que el proyecto no causa ningún impacto significativo sobre el patrimonio natural y la biodiversidad, debiéndose aplicar estrictamente todas las medidas preventivas y correctoras consignadas en la documentación presentada por el promotor y que se adopten además las siguientes medidas:

Respetar la vegetación existente en el entorno de la zona actualmente ocupada, no pudiendo realizarse ninguna actuación fuera del recinto que delimita a las actuales instalaciones.

Los movimientos de tierra se realizarán fuera de periodos lluviosos, tomando las medidas necesarias para evitar el aporte de finos a los regatos y canales que desaguan en el Umia. Se establecerán perímetros de protección y barreras antisedimentos, para evitar el arrastre de sólidos. Se pondrá especial atención en evitar fugas de hormigones y sus componentes a las aguas, por ser altamente tóxicos para todo el ecosistema fluvial. Se evitarán fugas o escapes accidentales de aceites, lubricantes y/o refrigerantes de la maquinaria y que pudiera afectar a la calidad de las aguas.

Los trabajos se realizarán entre los meses de julio y noviembre, fuera de la época de reproducción y cría de las especies propias del medio fluvial circundante.

Se vallará el perímetro del aeródromo para evitar la entrada de fauna.

Además el informe recoge las otras medidas que este organismo estableció en el primer informe que emitió el 3 de marzo de 2014.

El Instituto de Estudios de Territorio de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, indica que la modificación no provoca ningún impacto nuevo dentro del entorno, añadido a los ya indicados en el informe emitido el 9 de abril de 2013.

La Asociación ANOVA, en su respuesta del 4 de marzo de 2015, aclara que en la cabecera 21 de la pista, los árboles existentes son pinos y que el umbral de seguridad se reducirá a medida que crezcan los árboles. Señala que no se debe olvidar los efectos de las turbulencias en el momento en que un tren pasa por el viaducto sobre la estabilidad y control de las aeronaves. Además apuntan que el emplazamiento del aeródromo, justo entre los terrenos agrícolas concentrados, supondrá un riesgo para la seguridad de los agricultores y la creación de una servidumbre que limitará cualquier iniciativa de

modernización agraria. Señala las afecciones al núcleo habitado de Reguengo. Además, señala que los terrenos dónde se ubica el campo de vuelo son inundables en época de lluvias, aportando fotografías que lo confirman, vía telemática en enero de 2016.

No constando en el expediente el informe positivo de ADIF al que alude el promotor en el nueva documentación presentada, el 15 de abril de 2015, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente, solicita a ADIF informe sobre si la «3ª modificación del estudio técnico aeronáutico del centro de vuelo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra) para adecuación al tráfico ferroviario», así como la localización y las maniobras llevadas a cabo en la explotación de la infraestructura, no generan perturbaciones producidas al sobrevolar los conductores que supongan un desplazamiento del hilo de contacto en sentido perpendicular a la vía y que, en consecuencia, no existe afección sobre la captación de corriente por los pantógrafos, comprometiendo la seguridad del tráfico ferroviario. Se reitera petición de informe el 9 de junio de 2015 y el 22 de julio de 2015.

El 28 de agosto de 2015, ADIF remite informe de 7 de agosto de 2015, del Área de Estudios Funcionales y Coordinación, en el que se indica que analizada la documentación recibida se puede concluir que desde el punto de vista de compatibilidad del Centro de Vuelo con las infraestructuras previstas en planes o proyectos de ADIF o ADIF- Alta Velocidad, no existen estudios que puedan impedir la construcción del mismo, por lo que se informa favorablemente sobre el expediente. Asimismo, remite informe de la Subdirección de Operaciones Noroeste de la Dirección de Mantenimiento y Explotación Red Convencional Norte, de 6 de mayo de 2015, en el que se señala que del análisis de la documentación del proyecto presentado, se manifiesta que las operaciones de aterrizaje y despegue se realizan sobre la cabecera del lado opuesto al viaducto del ferrocarril, es decir, lo más alejado de éste. En consecuencia para el despegue la aeronave efectuará la correspondiente carrera de aceleración en el sentido de alejamiento del viaducto y, por otra parte, durante la aproximación para el aterrizaje no se produce el sobrevuelo del mismo. El informe señala que la distancia desde la cabecera próxima al viaducto es de 135 m y la longitud total de la pista es de 550 m, en vista de lo cual con los datos de proyecto aportado entienden que esta opción es viable.

El 23 de julio de 2015, se requiere a la AESA informe de viabilidad del proyecto, dado que no tiene sentido que la Subdirección General de Evaluación Ambiental realice una evaluación de impacto ambiental de un proyecto que no sea técnicamente viable.

El 17 de agosto de 2015, la AESA se pronuncia en el mismo sentido que en ocasiones anteriores, informando que no se ha realizado ninguna evaluación técnica del proyecto debido a que, dentro de su procedimiento de autorización de aeródromos, esa fase es posterior a la tramitación ambiental. Por tanto, una vez que el MAGRAMA emita la resolución ambiental, la Agencia llevará a cabo los análisis e informes correspondientes.

### 3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, así como la información adicional proporcionada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

#### 3.1 Características del proyecto.

Como se ha indicado anteriormente, el objeto del proyecto es la legalización de un campo de vuelo de ultraligeros motorizados (ULM), por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Las características físicas del aeródromo serán: longitud de pista (ASDA): 525 m, anchura: 25 m, orientación noreste-suroeste (21-03). Por interferencias con instalaciones del ADIF, se ha condenado el uso de la cabecera 03.

La parcela sobre del campo de vuelo presenta una forma poligonal regular, y una topografía prácticamente llana. En el documento ambiental, el promotor manifiesta que el

diseño de la pista se ha orientado según los vientos dominantes, y evitando los obstáculos en las superficies de aproximación-despegue.

La finca tiene una longitud aproximada de 580 m, y su anchura media es de 55 m. El estudio técnico aeronáutico indica que, dado que la zona está inmersa en un proceso de concentración parcelaria, la propiedad aspira a incrementar la superficie de la parcela. Mientras eso ocurre, ha pedido y conseguido de los propietarios de las parcelas circundantes el compromiso de no instalar obstáculos que puedan interferir con las operaciones habituales del aeródromo. No existen vías de tráfico rodado público en las inmediaciones de la pista, ya que el camino que atraviesa la parcela es de uso privado. Para evitar interferencias entre el tráfico privado terrestre que pueda acceder a las parcelas y el tráfico de aeronaves, aunque no existe vallado perimetral permanente, una valla cerrará el camino, durante los períodos de actividad aeronáutica.

La longitud de la pista disponible es de 285 m, teniendo un desplazamiento de umbral de 190 m en la cabecera 03, para que la superficie de aproximación-despegue libre con cierto gálibo el tren, considerado como obstáculo móvil, y la catenaria del ferrocarril; y otro desplazamiento de umbral de 50 m en la cabecera 21, para que la superficie de aproximación-despegue libre con cierto gálibo la zona de matorral. El hangar actual penetra ligeramente en la superficie de transición lateral. En un futuro, al construir el resto de hangares proyectados, este hangar se desmontará, para alinearlos con los nuevos.

Los servicios urbanísticos con los que cuenta la parcela son: abastecimiento de agua, a través de un pozo que se encuentra en la parcela, y que venía siendo utilizado para el riego de las fincas, el cual cuenta con la debida autorización del organismo Aguas de Galicia; evacuación de aguas residuales, mediante fosa séptica; suministro de energía eléctrica y telefonía, y acceso rodado a través de vía pública. La calificación urbanística del suelo es la de suelo rústico de protección ordinaria, sometido a las Normas Subsidiarias de Planeamiento del ayuntamiento de Caldas de Reis y a la Ley 2/2010, de 25 de marzo, de medidas urgentes de modificación de la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Protección del Medio Rural de Galicia. Esta Ley dice, en su artículo 33º usos y actividades en suelo rústico, apartado 2.-Actividades y usos constructivos, epígrafe j) Instalaciones de playa y actividades de carácter deportivo, sociocultural, recreativo y de baño que se desarrollen al aire libre, con las obras e instalaciones imprescindibles para el uso del que se trata.

Las instalaciones de las que se va a disponer son:

Una nave central, que funciona como almacén, oficinas y club social, con unas dimensiones de 10 x12 m.

Diez hangares, con unas dimensiones individuales de 12 x 10 m, resultando un total construido de 1.320 m<sup>2</sup>.

Una zona de aparcamiento, con una superficie de 1.600 m<sup>2</sup>.

No existe depósito ni red de suministro de combustible.

El drenaje de las aguas pluviales de la pista de vuelo se facilita a través de un enrejado que recorre el borde este de la pista asfaltada por la que se accede al campo de vuelo, y, de manera natural, se filtra en el terreno.

La energía procede de una derivación de la línea de baja tensión que corre paralela a la pista asfaltada.

No se contempla la posibilidad de ampliación de las instalaciones en ningún sentido, ni en la parte social ni en la parte técnica.

Las obras que se realizarán para acondicionar el terreno serán:

Uniformado, mediante motoniveladora, de toda la superficie que ocupará la pista, incluidos los márgenes naturales. Compactado del terreno mediante rodillo vibrador.

Preparado del terreno, mediante zahorra compactada con rodillo vibrador y regados intermedios.

Aplicación de pavimento elástico, para permitir la operatividad de las aeronaves.

El documento ambiental indica que no existirán movimientos de tierras, puesto que la pendiente longitudinal del terreno es inexistente. Las obras de acondicionamiento

comenzarán en cuanto se consigan los oportunos permisos. Los trabajos se ejecutarán en horario completamente diurno, de 9:00 a 13:30 y de 15:30 a 19:00. Se prevé que los trabajos de acondicionamiento de la pista duren alrededor de dos semanas, tiempo en el que también serán ejecutados los hangares y la zona de centro social.

Las aeronaves, que se espera estacionen en el aeródromo, son todas ULM y poseen hojas de características con carreras de despegue y aterrizaje inferiores a 150 m. Se toma como nave característica el TECNAM, modelo P92, con un motor Rotax 912 ULS, de 100 hp (75 kW).

La capacidad del aeródromo queda vinculada al número de hangares previsto: la capacidad máxima será de 10 aeronaves, aunque, en momentos puntuales, con ocasión de celebración de competiciones u otros eventos similares, podrá pensarse en un mayor número de aeronaves; en cualquier caso, serán momentos puntuales, y en horario diurno.

Dado el carácter puramente deportivo con el que se concibe este campo de vuelo, la temporada de mayor actividad coincidirá con la de mejor clima en la zona, la época preestival, estival y posestival. Se puede establecer que el mayor uso de las instalaciones abarcará desde el mes de abril hasta el mes de octubre. El horario de utilización del aeródromo sería en horario de luz solar, treinta minutos después del orto y treinta minutos antes del ocaso.

El documento ambiental indica que la actividad aeronáutica no se ha iniciado oficialmente en este campo, al no contar con la correspondiente autorización; no obstante, se han realizado gran cantidad de tomas y despegues sobre el terreno natural, comprobando la idoneidad del emplazamiento y se ha comparado con instalaciones similares.

### 3.2 Ubicación del proyecto.

El aeródromo se ubica en el municipio de Caldas de Reis, en la provincia de Pontevedra, a unos 5 km del casco urbano de Caldas de Reis y a otros 5 km del casco urbano de Vilagarcía de Arousa, y a 0,5 km del núcleo de Regengo. Las coordenadas del centro de la pista son: 008° 41' 42'' W y 42° 34' 48'' N.

El terreno se ubica a una altitud media de 20 m sobre el nivel del mar, con una pendiente nula en la zona de la pista de vuelo. Existe, en la prolongación de la línea de pista por la cabecera 03, un viaducto de ferrocarril, de unos 7 m de altura. De acuerdo con el documento ambiental, los terrenos en un radio de 150 m de la pista de vuelo están dedicados a la agricultura, con praderías naturales o sembradas, y zonas dedicadas, en su gran mayoría, a la producción de forraje. Existen pequeñas zonas de vegetación caducifolia, intercalada entre las diferentes propiedades.

El medio fluvial se caracteriza por la presencia del río Umia, en torno al cual crece una orla de vegetación bien desarrollada, compuesta fundamentalmente por sauces, alisos, abedules y algunos chopos.

Aunque en la parcela donde se ubica el aeródromo, en la cartografía se recogen tres hábitats de interés comunitario: 3260 Comunidades de *Ranunculus pseudofluitans* con *Callitriche lusitanica*, 91E0\* Alisedas galaico-portuguesas y 4090 Xesteiras con tojos, en la ortofoto se puede observar que en la actualidad no existe dicha vegetación en la zona de actuación.

En cuanto a flora amenazada, según el Sistema de Información Territorial de Biodiversidad, la cuadrícula 10x10 en la que se realizará el proyecto es ámbito de la especie protegida *Narcissus cyclamineus*, vulnerable según el Catálogo Gallego de Especies amenazadas. Sin embargo, las cuadrículas 1x1 del Atlas de la Flora Vasculosa Amenazada de España, no muestran la presencia de especies protegidas en la parcela.

En cuanto a fauna de interés y según el Sistema de Información Territorial mencionado, se distinguen las siguientes especies, con diferentes grados de protección en el Catálogo gallego: *Margaritifera margaritifera*, *Alosa alosa*, *Gasterosteus gymnurus*, *Chioglossa lusitánica*, *Rana iberica*, *Milvus milvus*, *Gallinago gallinago*, *Vanellus vanellus*, *Circus cyaneus*, *Circus pygargus*, *Scolopax rusticola*, *Galemys pyrenaicus*, *Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus ferrumequinum* y *Myotis myotis*.

Además, se trata de una zona afectada por el Plan de Recuperación de la especie *Emberiza schoeniclus lusitánica*, al ser zona de hábitat potencial de la misma.

Por último, no se esperan afecciones sobre el Patrimonio cultural conocido.

Las instalaciones del aeródromo no se ubican sobre ningún espacio incluido en la red Natura 2000, en la red gallega de Espacios Naturales Protegidos, o en áreas protegidas por instrumentos internacionales, conforme a las categorías incluidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (modificada por la ley 33/2015, de 21 de septiembre), y en la Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza de Galicia. A 7,8 km se encuentra el archipiélago de Cortegada, integrado en el Parque Nacional Marítimo-Terrestre das Illas Atlánticas de Galicia. A 12 km al suroeste, se encuentra la Zona de Especial Conservación para las Aves (ZEPA) ES0000087 Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón e Lagoa Bodeira, donde concurren además otras figuras de protección: humedal protegido, Área Importante para la conservación de las Aves (IBA nº 3 Ría de Arosa-O Grove) y Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN). A una distancia algo mayor se encuentra el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES1140004 Complejo Ons-O Grove.

### 3.3 Características del potencial impacto.

El promotor considera que un centro de estas características no sólo tiene repercusiones sobre la economía de la zona, sino que existe una serie de beneficios sociales a tener en cuenta, como las prestaciones en el campo de lucha contra los incendios forestales, o el traslado de heridos en medios aéreos.

El documento ambiental refiere que se consideró, en un principio, la ubicación del campo de vuelo en otra parroquia, donde los promotores del proyecto disponían de otras parcelas, con parecidas superficies. Estas alternativas fueron desechadas, ante la proximidad de núcleos de población o de viviendas aisladas, algo muy común en el medio rural gallego. Ninguno de los lugares propuestos reunía las condiciones de orografía casi plana y distancias a núcleos habitados y a otras infraestructuras, con las que cuenta la parcela sobre la que se pretende instalar el campo de vuelo.

El promotor también indica que no existe ningún tipo de servidumbres sobre la parcela en la que se asentará el campo de vuelo, ni de tipo aeronáutico, ni de parques eólicos, ni de líneas eléctricas de ningún tipo. Los terrenos circundantes se dedicaban, en parte, a plantaciones de maíz para el alimento del ganado. En la actualidad, los terrenos se encuentran sin cultivar, dedicados a matorral con grandes zonas de crecimiento descontrolado de retamas y zarzas, por lo que no existiría afección sobre los usos del suelo. La zona habitada más próxima es el lugar de Regengo, que se encuentra a una distancia aproximada de 0,5 km.

El documento ambiental refleja que quedan sometidas a las prescripciones de la Ordenanza Municipal de Ruidos del ayuntamiento de Caldas de Reis, todas las obras y, en general, todos los elementos, actividades y comportamientos que produzcan ruidos que impliquen riesgo, daño o molestia para las personas o los bienes de cualquier naturaleza. En materia acústica sería aplicable la legislación estatal vigente: Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, los Reales Decretos que la desarrollan y sus modificaciones (ya que la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica, y el Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica, que señalaba el documento ambiental están derogados), en el que se establece una clasificación de las zonas en función de los niveles acústicos que pueden soportar en su entorno externo.

El riesgo de contaminación de las aguas superficiales durante la fase de ejecución, de acuerdo con el documento ambiental, se concentra en la contaminación de los posibles canales temporales, zonas de encharcamientos y escorrentías, que se infiltran en el terreno, o acaban desaguando en el río Umia.

Entre la fauna que cita la documentación ambiental, en las zonas de prados y cultivos puede encontrarse el gavilán (*Accipiter nisus*) o el ratonero común (*Buteo buteo*), debido a la existencia en los prados de pequeños roedores, además de la paloma torcaz (*Columba palumbus*), la tórtola común (*Streptopelia turtur*) o el cuco común (*Cuculus canorus*), todos ellos localizables en prados o áreas cultivadas con vegetación arbórea. La lechuza común



(*Tyto alba*), aparece también en prados abiertos, ya que depreda sobre especies como los topos o las musarañas. La golondrina común (*Hirundo rustica*) y el chochín (*Troglodytes troglodytes*) aparecen en prados de siega y huertas, a igual que la lavandera blanca (*Motacilla alba*). El mosquitero común (*Phylloscopus collybita*), se encuentra en las zonas de zarzales que invaden el área de estudio. Son, además, comunes en este tipo de hábitat, el reyezuelo (*Regulus ignicapilla*), la tarabilla común (*Saxicola torquatus*), el mirlo común (*Turdus merula*), el pinzón vulgar (*Fringilla coelebs*) en cultivos con arbolado, el verdicillo (*Serinus serinus*), el verderón europeo (*Carduelis chloris*), el gorrión común (*Passer domesticus*), la urraca (*Pica pica*) o el cuervo común (*Corvus corax*).

Respecto a la fauna asociada al medio fluvial, el documento ambiental identifica la trucha (*Salmo trutta*), ciprínidos (*Chondrostoma* sp.) o la anguila (*Anguilla anguilla*). Dentro de la comunidad ornitológica, el gavilán común también aparece en los bosques de ribera. El avión común (*Delichon urbica*) aparece dentro de los pequeños valles fluviales, mientras que la curruca capirotada (*Sylvia atricapilla*) o el mosquitero común se localizan en las zonas de ripisilva. El herrerillo (*Parus caeruleus*) o el mirlo son más ejemplos de especies que pueden localizarse en las riberas fluviales, o lugares en las que haya algún canal fluvial en las proximidades.

De acuerdo con el documento ambiental, no está descrita dentro de la zona de influencia del aeródromo la presencia de quirópteros. Su hábitat más cercano se encontraría en el entorno de las viviendas de Regengo, por lo que el promotor descarta cualquier efecto sobre este grupo, a lo que hay que añadir el uso diurno de las instalaciones.

#### 3.4 Medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor.

Con el fin de minimizar la emisión de polvo durante la fase de obras, especialmente durante el movimiento de tierras, se realizarán riegos periódicos, sobre todo en la época de baja pluviometría (junio, julio y agosto). Los camiones que transporten material pulverulento, deberán cubrirlo con lonas o similares, para evitar la generación de polvo o derrames de materiales.

La maquinaria empleada en la ejecución de las obras deberá contar con las certificaciones de homologación y mantenimiento. Se evitará, en la medida de lo posible, la realización de obras con mayor impacto acústico, durante las épocas de reproducción de las aves. Deberán realizarse campañas de medición del nivel sonoro durante la fase de ejecución, con el fin de verificar el cumplimiento de los niveles sonoros establecidos en la legislación vigente. En caso de que se produzcan niveles altos de ruido durante períodos prolongados, se deberán paralizar los trabajos y establecer las medidas necesarias. Se deberán optimizar los medios mecánicos, primando las máquinas de ruedas frente a las de cadenas. Quedará prohibida la realización de trabajos nocturnos. Se limitará la velocidad de transporte.

Para proteger las aguas subterráneas frente a los vertidos accidentales en superficie, las zonas de obra se instalarán lo más lejos posible de las zonas más sensibles. No se podrá fabricar hormigón *in situ*. En caso de ser necesaria la realización de mantenimiento de la maquinaria se instalará una balsa de decantación. Los vertidos de aceites y grasas de la maquinaria de obra, así como los lodos procedentes de la balsa de decantación, se recogerán en contenedores, y serán recogidos por un gestor autorizado, de acuerdo a la legislación en vigor. En caso de fuertes lluvias, si se detecta riesgo de lixiviados, se cubrirán los materiales con lonas, y se establecerán las medidas adecuadas para evitar cualquier tipo de vertidos o arrastres de materiales. Algunas de estas medidas podrían ser el establecimiento de cunetas perimetrales de recogidas de aguas, o la disposición de pacas de hierba o entramados vegetales que eviten el arrastre de sólidos.

Durante las obras, la maquinaria evitará las zonas más sensibles. No se podrá realizar la limpieza de la maquinaria fuera del parque de maquinaria, que estará cerrado al público no autorizado. El mantenimiento de la maquinaria deberá realizarse en talleres autorizados, o, de ser necesarias labores de mantenimiento de maquinaria no apta para su circulación por carretera, se construirá una zanja perimetral convenientemente impermeabilizada, que recoja los vertidos accidentales, así como una balsa de decantación. Cuando finalicen las

obras, deberán eliminarse las infraestructuras del parque de maquinaria (casetas, vallas, accesos...). De existir materiales sobrantes procedentes de los movimientos de tierras, se definirán las posibles zonas de depósito de éstos. Siempre que sea posible, primará la gestión de estos materiales para la recuperación de canteras extractivas ya abandonadas. En ningún caso se depositarán los sobrantes de tierra en zonas con valor ambiental relevante.

La gestión de residuos deberá desarrollarse conforme a la legislación vigente en materia de residuos, Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (el documento ambiental señalaba como legislación a aplicar en esta materia la Ley 10/1998, pero está derogada). Antes del inicio de las obras, la empresa adjudicataria deberá presentar al Director de Obra un plan de gestión de los residuos que se generarán en la obra. En la gestión de residuos peligrosos, se seguirán los protocolos establecidos siguiendo los pasos: recogida – envasado – etiquetado – acopio – almacenamiento - recogida por gestor autorizado. Para la gestión de residuos inertes, debe habilitarse un espacio, correctamente señalado, para el almacenamiento de los que puedan generarse en la obra, hasta su destino final, siempre alejado de cursos fluviales y zonas habitadas. El destino final de los residuos inertes será diferente, según la caracterización de los mismos:

- a. Tierras sobrantes de excavación: reutilización en otra obra o vertedero autorizado.
- b. Lodos de balsas de decantación: vertedero de residuos inertes.
- c. Plásticos, madera y metales: gestor o valorizador autorizado.

Para la gestión de residuos sólidos urbanos y asimilables a urbanos, se instalarán contenedores, correctamente señalizados, para la recogida de los generados en la obra (restos de comida, latas, plásticos, vidrio, papel, cartón, etc.). El tratamiento puede ser el depósito controlado en un vertedero municipal, la incineración o el compostaje (fracción orgánica). Los restos vegetales que se generen pueden considerarse asimilables a urbanos, por lo que no deben ser enterrados con material de excavación, sino proceder a su correcta gestión. La biomasa vegetal eliminada deberá gestionarse de manera que se prime su valorización frente a la quema, lo que, en su caso, deberá estar debidamente justificado por la Dirección de Obra, y tendrá que contar con la preceptiva autorización del organismo correspondiente. En el caso de que sea depositada sobre el terreno, se procederá a su trituración y desperdigado homogéneo, para permitir una rápida incorporación al suelo, disminuir el riesgo de incendios y evitar la aparición de enfermedades o plagas.

Además para cumplir con los requisitos señalados por Aguas de Galicia, el promotor señala que en la realización de las tareas de mantenimiento y limpieza de las aeronaves, se empleará un área concreta y para cada hangar individual, se instalará un sistema de drenaje compuesto por una superficie con rejilla metálica y con canalización a una balsa de decantación de medidas 1,5 x 1,5 x 1,5 m (3,37 m<sup>3</sup>).

Asimismo, se impermeabilizará la zanja perimetral y se instalarán barreras antidesbordamiento que consistirán en tubos de PVC equipados con dos mangas.

Aunque no esté recogida la instalación de pantallas de protección acústica, si durante la fase de ejecución de las obras se detecta la presencia de fauna próxima que pueda ser afectada, se paralizarán las obras y se valorará la necesidad de instalar dichas pantallas.

En general, las operaciones de aterrizaje y despegue, así como las operaciones a baja altura, evitarán en la medida de lo posible el sobrevuelo de poblaciones, en especial las aldeas cercanas al aeródromo como el caso de Regengo.

### 3.5 Programa de vigilancia ambiental.

Una vez finalizadas las obras, la vigilancia ambiental se centrará en:

Seguimiento de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas.

Control de la evolución de los aspectos del entorno ante el desarrollo de la actividad, de manera que puedan establecerse nuevas medidas ante la aparición de impactos residuales o no previstos.

Los principales trabajos de vigilancia a desarrollar durante esta fase serán:

Restauración vegetal e integración paisajística: una vez finalizadas y garantizadas todas las tareas de revegetación, se llevarán a cabo comprobaciones para controlar de forma periódica la implantación de la vegetación. El equipo de vigilancia ambiental podrá introducir cambios en la composición de especies, para sustituir aquéllas que no presenten resultados satisfactorios, de acuerdo con la Dirección de Obra.

Protección de los suelos: no deberá admitirse, en ningún caso, la permanencia de escombros, vertederos, parque de maquinaria, etc., una vez finalizadas las obras, fuera de los lugares acondicionados para ello.

Gestión de residuos agrícolas: se comprobará la puesta en práctica del programa de gestión de residuos agrícolas, plásticos y envases de fitosanitarios.

Se recuerda que la Orden del entonces Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero, establece los siguientes puntos para la práctica del vuelo, entre otros:

La altura máxima del vuelo no será superior a 300 metros sobre tierra o agua.

Los vuelos se realizarán siempre en condiciones meteorológicas de vuelo visual diurno.

No se efectuarán los vuelos en espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

#### 4. Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación.

Además de las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento, propuestas por el promotor a lo largo del procedimiento de evaluación, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre. La autoridad competente para ello, definirá, en su caso, los límites que son de aplicación al aeródromo según la normativa de ruido. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aún así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y aterrizaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

Se evitará realizar sobrevuelos continuados de zonas pobladas y de viviendas aisladas. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo.

Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores. La vulneración continuada de los valores sonométricos deben ser motivo de presentación de informe especial dentro del PVA.

Asimismo, se respetará lo establecido en el informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, debiendo realizarse las actuaciones entre julio y noviembre, fuera de la época de reproducción y cría de las especies propias del medio fluvial circundante y se vallará el perímetro del aeródromo para evitar la entrada de fauna. Debiendo presentar al órgano competente de medio natural de la Xunta de Galicia un calendario de actuaciones, así como el proyecto definitivo en el que se incluya el vallado del aeródromo o, en su defecto, contemple las prescripciones que en su caso estableciera el dicho órgano para asegurar la no afección a la fauna.

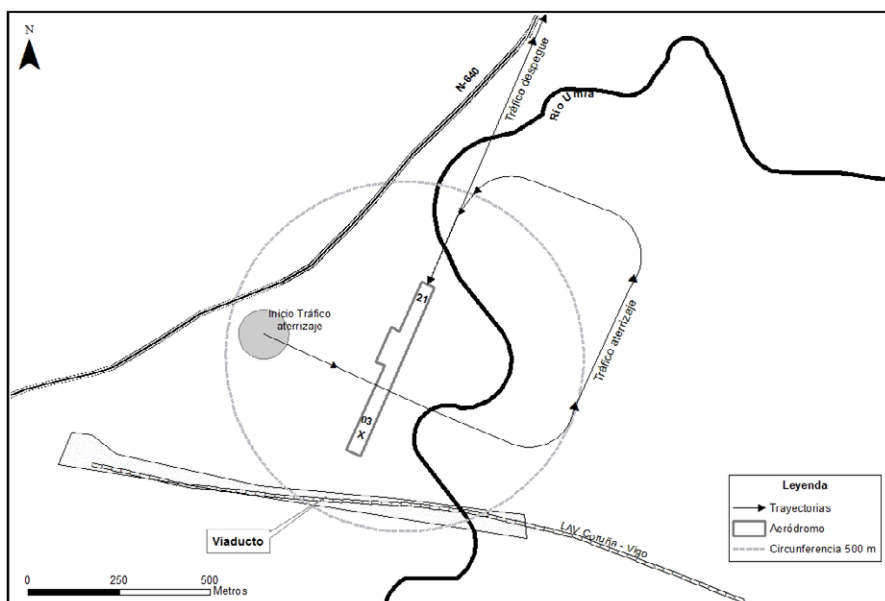
Para evitar la posible contaminación de las aguas, al estar situado en zona inundable, por lo que el proyecto deberá obtener la autorización correspondiente de Aguas de Galicia, para la realización de cualquier obra que se vaya a ejecutar en el dominio público hidráulico y en sus zonas de protección, así como para la realización de vertidos a la red fluvial.

Asimismo, según lo determinado por la Subdirección de operaciones Noroeste de la Dirección de Mantenimiento y Explotación Red Convencional Norte de ADIF, las operaciones de aterrizaje y despegue se realizan sobre la cabecera del lado opuesto al viaducto del ferrocarril, es decir, lo más alejado de éste. En consecuencia, se efectuará la correspondiente carrera de aceleración, para el despegue de las aeronaves, en el sentido de alejamiento del viaducto, y por otra parte, durante las maniobras de aproximación para el aterrizaje no se puede producir el sobrevuelo del mismo.

Por lo tanto, al estar condenada la cabecera 03 más próxima al viaducto, conforme a la prescripción establecida por ADIF, todas las operaciones se realizarán utilizando la cabecera 21. Asimismo, con objeto de no interferir en el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria quedan restringidas las operaciones en las proximidades de la misma, no pudiéndose realizar operaciones de sobrevuelo a baja altura del viaducto.

Con relación a los árboles existentes en la cabecera 21, que el propio promotor menciona en el documento «3ª Modificación Estudio Técnico Aeronáutico del Centro de Vuelo de U.L.M. de Caldas de Reyes (Pontevedra) para adecuación a tráfico aéreo», se seguirán la indicaciones que la AESA considere oportunas en materia de seguridad, sin perjuicio de los permisos correspondientes que en su caso, deban recabarse para realizar las actuaciones derivadas de las mismas (poda, tala, arrancado...). Si resultase de dichas acciones una modificación sustancial del proyecto, se comunicará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, para que dicho departamento valore si el proyecto debe someterse a un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Croquis de las maniobras:



Los aspectos de seguridad aeronáutica y el establecimiento de los protocolos oportunos que aseguren el cumplimiento de estas restricciones y el control de las operaciones, corresponden al órgano sustantivo, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

Para el correcto cumplimiento de las servidumbres a la propiedad establecidas en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, se deberá obtener las pertinentes conformidades de la Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento.

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 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Campo de ULM de Caldas de Reis (Pontevedra), cumpliendo los requisitos y restricciones que se desprenden de la presente Resolución, así como todos aquellos que se establezcan en las preceptivas autorizaciones, a obtener de los correspondientes Organismos competentes, con carácter previo a la ejecución de las obras y puesta en explotación de la actividad, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª 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 y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.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 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas 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, 23 de marzo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

## CAMPO DE ULM DE CALDAS DE REIS (PONTEVEDRA)

