

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**4100** *Resolución de 3 de abril de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de Fuentelencina (Guadalajara).*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto se encuadra en el grupo 7.d. del anexo II, de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I).

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

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

El proyecto consiste en la construcción de un aeródromo de categoría 2B, según la clasificación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de uso restringido, según la clasificación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Su uso será exclusivamente privado y de vuelo visual diurno.

En el aeródromo se instalará una pista de despegue y aterrizaje de 1.865 m. El avión tipo para el diseño del aeródromo es un Cessna Citation CJ4, cuya carrera de despegue es de 1.408 m. con un peso máximo de 7.682 kg. Su capacidad de carga es de unas 3 toneladas, 2.900 kg (pasajeros, carga y combustible).

El aeródromo se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, en la provincia de Guadalajara, en el municipio de Fuentelencina. Su término municipal limita con los de Pastrana, Peñalver, Moratilla de los Meleros, Alhóndiga, Berninches y Auñón.

No se disponen de servidumbres aeronáuticas, para la categoría de aeródromo que se pretende construir.

El promotor es Explotación Agropecuaria Anguix S.L. y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) perteneciente al Ministerio de Fomento.

#### 2. Tramitación y consultas

Con fecha 14 de enero de 2015 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la documentación ambiental del proyecto.

El 13 de abril de 2015 se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación al proyecto. En la tabla 2 se recogen los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	–
Asociación Agraria Jóvenes Agricultores – ASAJA.	–

Relación organismos consultados	Respuestas
Asociación Alcarreña de Amigos del Camino de Santiago.	X
Ayuntamiento de Alhóndiga.	-
Ayuntamiento de Auñón.	-
Ayuntamiento de Berninches.	-
Ayuntamiento de Fuentelencina.	-
Ayuntamiento de Horche.	-
Ayuntamiento de Moratilla de los Meleros.	-
Ayuntamiento de Peñalver.	-
Ayuntamiento de Romanones.	-
Ayuntamiento de Tendilla.	-
COAG-IR CLM.	-
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Coordinadora Organizaciones de Agricultores y Ganaderos - Iniciativa Rural (COAG-IR).	-
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Guadalajara.	-
Ecologistas en Acción - CODA (Confederación Nacional).	-
Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha.	-
Federación de Municipios y Provincias de Castilla-La Mancha.	-
Mancomunidad de Villas Alcarreñas.	-
SEO/Birdlife.	-
Subdelegación del Gobierno en Guadalajara.	-
WWF/Adena.	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico (tanto de extracción de agua como de vertidos o de ocupación), deberá contar con la preceptiva autorización del Organismo, lo cual en caso de omisión se sancionará oportunamente. Además pone una serie de condicionantes técnicos sobre las instalaciones fijas de combustible que el promotor no describe en su documentación: los depósitos de combustibles (o de cualquier otra sustancia susceptible de contaminar el medio hídrico) y sus redes de distribución deben ser estancos y pasar inspecciones

periódicas. La zona de dichas instalaciones debe estar impermeabilizada y se recomienda la instalación de un sistema de recogida y almacenamiento, en caso de fugas o derrames accidentales. También se ponen una serie de condiciones relativas al abastecimiento de agua para la instalación, las aguas residuales, y el respeto del dominio público hidráulico (DPH) y las servidumbres establecidas por la normativa de aguas.

El informe de los Servicios Periféricos de Guadalajara de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes indica que, según lo establecido en los artículos 26 y 48 de la Ley 4/2013 de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, la zona afectada por el proyecto es de alta susceptibilidad arqueológica. Debido a ello, para obtener el visado es necesario realizar antes del inicio de las obras un estudio referente al valor histórico-cultural de la zona, que deberá incluir una prospección del área afectada por las obras por parte de un arqueólogo/a autorizado por los Servicios Periféricos de Guadalajara. Una vez realizado el Estudio de Patrimonio Histórico-Artístico y Arqueológico, será enviado a los Servicios Periféricos de Guadalajara, órgano que emitirá un informe (visado) en el que se explicará la viabilidad o no del proyecto y las medidas correctoras a incorporar a la Declaración de Impacto Ambiental.

El Servicio de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas, expone que, según el Real Decreto Legislativo 2/2008, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Suelo (la actualmente vigente es el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana), se deberá verificar por un técnico competente que se cumplen y ponderan los estudios de riesgo de los distintos Planes de Protección Civil existentes. El municipio de Fuentelencina presenta los siguientes riesgos:

Inundaciones: el municipio está clasificado en la zona B de riesgo significativo según el Plan Especial de Protección Civil de Castilla-La Mancha (Orden 28 abril de 2010).

Incendios forestales: El Plan Regional de Incendios Forestales de Castilla-La Mancha, califica como de alto riesgo, diversos polígonos del término municipal.

Riesgo nuclear: El municipio está afectado por la Zona II de las centrales de Trillo y José Cabrera.

La Asociación Alcarreña de Amigos del Camino de Santiago declara que el proyecto no afecta a la Ruta de la Lana, Camino a Santiago de Compostela.

Posteriormente, con fecha 11 de agosto de 2015, se procede a hacer una reiteración de consultas a los Ayuntamientos de La Alhóndiga y Fuentelencina. Con la misma fecha se envían consultas a tres organismos nuevos de la Comunidad de Castilla-La Mancha:

Viceconsejería de Medio Ambiente. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

Director General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, contesta con fecha 6 de noviembre de 2015 indicando que se ha remitido el informe solicitado al Servicio de Prevención e Impacto Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y que una vez recogidas todas las sugerencias de los organismos implicados remitirán el informe a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA.

Con fecha 14 de octubre, se reitera la consulta a la Mancomunidad de Villas Alcarreñas, que contesta con fecha 27 de octubre de 2015 indicando que la mancomunidad carece de competencias para emitir el informe solicitado.

Por otra parte, como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis realizado, con fecha 14 de octubre de 2015, se comunicó al promotor que, con carácter previo a la emisión del informe de impacto ambiental, se debía completar la documentación

aportada con una serie de estudios adicionales e introducir las modificaciones en el proyecto. Los elementos solicitados fueron los siguientes:

Se realizará una descripción del tipo de uso o actividad del aeródromo, régimen de explotación, número de vuelos previstos, horario de explotación, tipo de aeronaves que operarán en las instalaciones, y las trayectorias de vuelo.

Se analizarán las emisiones acústicas a la atmósfera, así como los efectos previstos sobre la población y la fauna durante la fase de explotación del aeródromo. Para ello, se empleará el método establecido para la evaluación de ruido ambiental de origen industrial por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Deberán aplicarse los índices de ruido Lden, Ld, Le y Ln, establecidos en el anexo I del mencionado Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. Asimismo, se incluirá el Lmax alcanzado durante las horas de servicio del aeródromo, teniéndose en cuenta el escenario de máxima operatividad previsto. Se especificará el número de aterrizajes/día y número de despegues/día, y maniobras que se hayan usado en la modelización.

Se detallará la duración de las obras o actividades proyectadas, y el calendario de operaciones.

Se realizarán los correspondientes mapas de ruido, y se compararán con los límites legales establecidos para las diferentes áreas acústicas, con el fin de distinguir las zonas que pudieran sufrir niveles superiores a los admisibles, y en las cuales se deberían establecer las oportunas medidas correctoras.

Se deberá verificar que el proyecto cumple y pondera los estudios de riesgo de los distintos Planes de Protección Civil existentes en la actualidad, de acuerdo con lo establecido en el informe emitido por el Servicio de Protección Ciudadana, de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de Castilla-La Mancha.

De acuerdo con los apartados anteriores, se hará, si es preciso, una propuesta de medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente, durante la fase de explotación (por ejemplo adaptación de las trayectorias, según la ubicación de los núcleos de población y/o áreas ambientalmente sensibles, etc.).

Se habrán de tener en cuenta las indicaciones que realiza en su informe la Confederación Hidrográfica del Tajo, las cuales han de ser aceptadas de manera expresa e incorporadas al proyecto.

Se incorporará la necesidad de realizar un estudio referente al valor histórico-cultural de la zona, previo al inicio de las obras, que deberá incluir prospección del área afectada por las mismas, de acuerdo a las indicaciones de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de Castilla-La Mancha.

El promotor responde a esta solicitud con fecha de entrada en la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural, 28 de octubre de 2015, incluyendo los siguientes elementos que pasan a integrarse en la versión final del Proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

1. Se incluye en el documento ambiental un apartado adicional en el que se explica con detalle el tipo de uso del aeródromo, régimen de explotación, tipo de aeronaves y trayectorias de vuelo.
2. Se incluye un anexo II: Estudio de impacto acústico y se incorpora un plano a escala 1:25.000 con la huella de ruido.
3. Se detalla la duración de las obras y el calendario aproximado de operaciones.
4. Se añade un anexo III en el que se analizan los riesgos de inundaciones, de incendios forestales y el riesgo nuclear, donde se verifica que se cumplen y ponderan los estudios de riesgos existentes en el municipio de Fuentelencina.

5. Se da contestación a las indicaciones incluidas en el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo entre las que cabe destacar que el promotor aclara que no se dispondrá de ningún tipo de depósito de combustible; no se prevé que las aeronaves sean repostadas en el aeródromo; no se dispondrá en el aeródromo de ninguna infraestructura adicional a las descritas en el documento ambiental. Sólo dispondrá de pista de aterrizaje y despegue, calle de rodaje y plataforma de estacionamiento. Tampoco habrá ningún tipo de instalación o servicio, por lo que no habrá instalación de agua (para el suministro de agua necesario para las obras se contará con un camión cisterna y no se usaran aguas del DPH) ni se generarán aguas residuales. Finalmente señala que no se producirá ninguna actuación en el DPH y que en todo caso se respetarán las servidumbres establecidas en la Ley.

6. Se incorpora al documento ambiental el visado otorgado el 7 de octubre de 2015 por los Servicios Periféricos de Guadalajara, que indica que el proyecto es autorizable con condiciones (señalar y balizar los elementos «chozo 4» y «Chozo 7» con el fin de asegurar su conservación).

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

#### A) Características del proyecto.

El proyecto consiste en la instalación de un aeródromo de uso restringido que contará con una pista de aterrizaje y despegue, con su correspondiente franja de pista y calle de rodaje. Además contará con una zona de aparcamiento y un vallado perimetral.

La pista asfaltada rectangular tendrá 1.865 metros de longitud y 23 metros de anchura, rodeada por una franja de 28,5 metros de anchura en los lados (total 40 metros si se cuentan desde el eje de la pista). Incluyendo la franja, es un rectángulo de 80 metros de anchura por 2.065 metros de largo ocupando una superficie de 165.200 m<sup>2</sup> (16,52 ha).

La superficie asfaltada total será de 42.895 m<sup>2</sup>.

Las características técnicas del aeródromo se resumen en la tabla 1.

El aeródromo será de uso exclusivamente privado. El número de vuelos previsto es de un vuelo diario, como media anual y en el mes de máxima actividad (normalmente en invierno) de unos 20 vuelos al mes. El día de máxima actividad se estima que podrían realizarse 3 vuelos diarios.

El horario de explotación es de orto a ocaso, es decir que se operará en vuelo visual diurno. La aeronave que se empleará es el avión de negocios Cessna Citation 525 CJ4 u otras de inferiores características.

El aeródromo se sitúa muy cerca de la aerovía del espacio aéreo inferior nº 38 y en la documentación complementaria al documento ambiental se presenta un esquema del circuito que seguirán las aeronaves para aterrizar y despegar desde y hacia la aerovía señalada. Este circuito se ha diseñado de modo que no se sobrevuelen las poblaciones cercanas mientras las aeronaves estén a baja cota. Además, se analiza en esta información complementaria la existencia de dos zonas de espacio aéreo prohibido designadas como LEP 139 (central nuclear de Trillo) y LEP 140 (central nuclear de José Cabrera) que, según afirma la documentación, están a una distancia suficiente para que las aeronaves puedan evitarlos en sus maniobras.

*Características técnicas del aeródromo Fuentelencina*

<i>Longitudes y superficies</i>		
Dimensiones y superficie total de pista asfaltada:		1865 x 23 = 42.895 m <sup>2</sup>
Dimensiones y superficie total incluida franja:		2065 x 80 = 165.200 m <sup>2</sup>
Dimensiones y superficie estacionamiento y valla:		70 x 40 = 2.800 m <sup>2</sup>
Dimensiones y superficie calle de rodaje:		28 x 12 = 336 m <sup>2</sup>
<i>Características de la pista de Aterrizaje</i>		
Longitud:		1865 m
Anchura total de la pista:		23 m
Orientación de la pista:		desde 20° E a 200° W
Elevación:		985 m
Pendiente longitudinal:		Pista <= 2%. Franja <=2%
Pendiente transversal:		Pista <= 2% Franja <=3%
Cambios de curvatura:		No
Horas de servicio:		de ORTO a OCASO
Disponibilidad estacional:		Todo el año
Ayudas a Navegación:		Manga de viento. Señales de umbrales de pista. Designación de pista. Eje de pista.
Coordenadas WGS84:	Latitud: 40° 32' 4,38273" N	Longitud: 2° 51' 34,82566" W
Coordenadas ETRS:	X= 511884,28m; Y = 4487099,33; Z= 985 m	
<i>Elementos que integran el proyecto</i>		
Emplazamiento para verificación de altímetro:		No
Estacionamiento:		Si (terreno allanado)
Calle de rodaje:		SI (terreno allanado)
Hangar:		No
Servicio médico:		No
Caminos existentes:		Camino de Alhóndiga
Combustible disponible:		No

Las actuaciones a llevar a cabo para la construcción del aeródromo son las siguientes:

Traslado de maquinaria, hasta la zona de actuación. La maquinaria será la habitual en obras de movimiento de tierras: niveladoras, excavadoras, retroexcavadoras, camiones, cubas de riego y rodillos vibrantes (compactadoras).

Retirada y acopio de la cubierta vegetal de toda la franja, calle de rodaje y estacionamiento.

Excavación y terraplenado, con compactación simultánea de la franja y caminos de acceso todo ello conforme a las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Asfaltado de la pista.

Relleno y perfilado de terraplenes con la cubierta vegetal acopiada.

Vallado de toda la franja, calle de rodaje, estacionamiento y caminos de circunvalación.

Señalización del aeródromo.

La explanación presenta poca inclinación. En el caso de la pista un 2% tanto transversal como longitudinal. La franja tendría 2% de inclinación longitudinal y un 3% de inclinación transversal.

Las excavaciones se realizarán compensando la excavación con los terraplenes, de tal forma que los excedentes de tierra (incluida la capa de cubierta vegetal) sean mínimos. Estos excedentes se calculan en 2.700 m<sup>3</sup>, y serán extendidos por toda la finca adquirida, para reforzar terraplenes y facilitar el crecimiento de la vegetación en los mismos.

Las afecciones durante la construcción se corresponden con las propias de los movimientos de tierra: polvo y ruido de la maquinaria.

#### B) Ubicación del proyecto.

La actuación se localiza en el término municipal de Fuentelencina, provincia de Guadalajara, Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha. El uso del suelo ocupado por el proyecto es agrícola, de cultivo extensivo de secano de baja producción y vegetación de matorrales.

A una distancia mayor de 1 km del extremo de la pista más cercano a Fuentelencina, se encuentra el arroyo de la vega de Fuentelencina, pero dada la distancia, no se prevé alteración alguna sobre éste ni sobre otros cauces fluviales. El ámbito de estudio se encuentra a unos 10 km de distancia del Embalse de Entrepeñas, el resto de embalses se encuentran a una distancia mayor de 50 km. El proyecto tampoco se encuentra cerca de ninguna zona de recarga de acuíferos.

En lo que respecta a la cubierta vegetal, el ámbito del proyecto es una zona fuertemente afectada por la acción antrópica en forma de cultivos de secano como el cereal, aprovechando los espacios llanos de los que dispone la Comarca de la Alcarria.

En las parcelas donde se pretende construir el aeródromo se encuentra actualmente la siguiente vegetación:

Campiña (herbáceas y leñosas ya abandonadas).

Matorrales/ tomillares degradados (mayoritariamente con especies herbáceas nitrófilas, aunque excepcionalmente con *Retama sphaerocarpa*).

Arbolado desperdigado: Básicamente encinas o *Quercus rotundifolia*.

Flores silvestres: Básicamente margarita común blanca, manzanilla.

Los tipos de fauna encontrados en el ámbito de estudio son:

Herpetofauna. lagartija común, culebras y escarabajos varios.

Ornitofauna. Codornices, perdices, calandrias, cogujadas, alondras, golondrinas, palomas y tórtolas.

Mastofauna. Ratones, liebres, murciélagos, conejos, jabalí, ciervo.

El término municipal, no se encuentra dentro de ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) pertenecientes a la Red Natura 2000, ni tampoco en ningún lugar en tramitación. Tampoco está dentro de áreas críticas de fauna como el águila imperial, o buitre negro, o cigüeña negra o lince ibérico, ni tampoco en el área de dispersión del águila imperial. No está incluida tampoco en áreas críticas de flora, así como tampoco en refugios de pesca o de fauna.

En el entorno se localizan los siguientes espacios naturales protegidos:

Cerros Margosos de Pastrana y Yebra: Microrreserva perteneciente al LIC de Sierra de Altomira ES4240018 y ZEPA de la Sierra de Altomira ES0000163 a una distancia mínima del aeródromo de 15 km.

Sotos del Río Tajo: Reserva Fluvial perteneciente al LIC de Sierra de Altomira ES4240018 y ZEPA de la Sierra de Altomira ES0000163 a una distancia mínima del aeródromo de 14 km.

Refugio Fauna del Embalse de Bolarque: Reserva Fluvial perteneciente al LIC de Sierra de Altomira ES4240018 y ZEPA de la Sierra de Altomira ES0000163. El Embalse de

Bolarque pertenece a la cuenca de Buendia, y ésta a su vez a la del Tajo. La distancia media a las zonas es de más de 50 km.

La actuación no se encuentra situada sobre ningún Hábitat de Interés Comunitario del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE (1997).

La documentación ambiental recoge que, además de realizar un Inventario Arqueológico y Patrimonial, se han realizado trabajos de prospección superficial y no se ha documentado ningún yacimiento arqueológico, dentro del ámbito de estudio. Como bienes arqueológicos, se han encontrado en el área del proyecto tres chozos de piedra que no están catalogados por el Ayuntamiento de Fuentelencina, ni por ningún otro organismo oficial.

El aeródromo se encuentra a algo menos de 1 km de la Cañada Real Soriana Oriental pero no la intercepta. Lo que si se ve interceptado por la pista es el Camino de la Alhóndiga, que forma parte de los caminos locales de la Alcarria.

#### C) Características del potencial impacto.

El documento ambiental identifica que los principales impactos que podrían producirse por el proyecto son impactos sobre la atmósfera (partículas en suspensión y ruido), el suelo, la vegetación, la fauna, el paisaje y la población. El promotor clasifica todos los impactos como compatibles o moderados.

El principal impacto potencial identificado es el acústico, por ello se solicitó al promotor presentar un estudio del impacto acústico como información complementaria al documento ambiental.

El estudio de impacto acústico aportado incluye una modelización realizada con el software INM (Integred Noise Model), incluyendo las trayectorias de aterrizaje y despegue previstas con la aeronave Cessna Citation 525 CJ4, que es la que se pretende usar en el aeródromo y que presenta los niveles de ruido mostrados en la tabla.

Sobrevuelo despegue	Lateral despegue	Aproximación
75,4	92,8	89,5

Datos en EPNdB (En inglés: «Ruido Percibido Equivalente» expresado en decibelios). Las conclusiones del estudio son las siguientes:

El aeródromo se encuentra en una zona agrícola clasificada por el Ayuntamiento como no urbanizable.

La huella que viene marcada por el límite  $A_{eq} L = 60$  dB se encuentra alejada de la población de Fuentelencina por lo que no se espera que se superen los límites marcados por la normativa vigente.

Se calcula que de media se producirá una operación al día por lo que las posibles molestias durarán 2 minutos diarios.

Las trayectorias se han diseñado para evitar sobrevolar edificaciones pertenecientes a poblaciones cercanas.

Por otra parte, el documento ambiental identifica otros impactos como son la eliminación de la vegetación para la construcción de la pista. Se eliminarán algunos matorrales y 15 encinas, que el promotor se compromete a trasplantar. Además plantará 5 encinas más por cada una trasplantada. El documento ambiental también incorpora como medida correctora la corrección y revegetación de taludes tras las obras.

En cuanto a la fauna, el impacto vendrá derivado de las molestias por las obras y por la posterior presencia de la infraestructura, pero puesto que no se ha identificado la presencia de especies de interés ecológico, el documento ambiental concluye que la afección es de escasa importancia.

En cualquier caso el promotor propone una serie de medidas genéricas para prevenir y corregir los impactos sobre la fauna local durante la explotación del aeródromo, cuya

adopción se decidirá en función del resultado del seguimiento de las afecciones producidas a las aves y fauna terrestre por la explotación.

Respecto al impacto sobre el patrimonio histórico, cultural y etnográfico, en la zona de actuación existen tres chozos de piedra que no están catalogados como bien de interés cultural por ningún organismo oficial. No obstante, el promotor en una fase preliminar para evitar su traslado o eliminación, diseñó la disposición de la pista desviada 55 metros en paralelo hacia el oeste. Por otra parte, el visado otorgado el 7 de octubre de 2015 por los Servicios Periféricos de Guadalajara que el promotor añadió con la información complementaria indica que el proyecto es autorizable con la condición de señalar y balizar los elementos «Chozo 4» y «Chozo 7» con el fin de asegurar su conservación y para que puedan ser identificados durante la construcción del proyecto.

El proyecto no afecta a la Cañada Real Soriana oriental pero la pista si afecta al Camino de la Alhóndiga, que forma parte de los caminos locales de la Alcarria. El promotor propone desviar el camino para no perderlo.

El documento ambiental incluye por último un programa de vigilancia ambiental con medidas, tanto en la fase de construcción como en la de explotación para vigilar y prevenir los impactos sobre la atmosfera, el suelo, la flora, la fauna, el paisaje, el medio socioeconómico y el sistema territorial. Entre las medidas de seguimiento propuestas cabe destacar las siguientes:

Para evitar los impactos negativos de las actividades ruidosas de obra sobre la fauna y la población cercana se realizará un control de los niveles acústicos de la maquinaria. Se controlará que el empleo de maquinaria ruidosa y la ejecución de actividades que impliquen un considerable incremento de los niveles sonoros no se realicen durante las horas normales de reposo, es decir, entre las 22 horas y las 8 horas.

Se comprobará que se realiza el trasplante de las 5 encinas a la zona del arroyo de la Vega de Fuentelencina y que se realiza la plantación de encinas jóvenes. Se contratará un servicio externo de empresa especializada en la materia. Se comprobará cada mes, durante el primer medio año de finalización de las obras, el estado de arraigo y adaptación de las encinas.

Igualmente se comprobará, antes de finalizar las obras, que el vallado perimetral impermeable para la fauna, está bien instalada y cumple su objetivo. También se comprobará la correcta instalación de cunetas de desagüe, para evitar que la fauna pueda quedar atrapada en ellas. Se comprobaba semanalmente durante los tres primeros meses de explotación del aeródromo que el vallado perimetral esté en perfecto estado de mantenimiento y que no se producen muertes en las cunetas, y si se observa una incidencia negativa nula, se podrá comprobar mensualmente, hasta cumplir el año donde se podrá hacer dicha comprobación cada dos meses, hasta la finalización del periodo de explotación.

Al finalizar las obras se controlará la correcta realización del desmantelamiento de las instalaciones temporales de la obra, así como la limpieza de la zona y la retirada de productos de desecho, garantizando así en gran parte, la recuperación paisajística de la zona.

Tras la finalización de la obra, el promotor realizará un control periódico de los signos de erosión incontrolada y los signos de que el suelo se estabiliza, con la aparición de vegetación local y densidad similar a las otras áreas de la finca. En caso de que se detecte que aparece una erosión incontrolada, sin que se desarrollen de forma natural las especies vegetales insertadas, habría que proceder al abonado del terreno para un sembrado posterior de arbustos característicos de la zona.

Para asegurarse que la vegetación que se ha plantado en los taludes está bien arraigada y no se producen desprendimientos, se controlará cada mes, que sigue su proceso natural de crecimiento y arraigo. Si pasado medio año, desde que terminaron las obras, se observa que fuera así se podrá distanciar los periodos de vigilancia a dos meses.

Se efectuará un seguimiento anual de la mortalidad de aves en un radio de 1500 metros alrededor del aeródromo, teniendo especial cuidado con las que están protegidas. En caso de observar que no existe mortalidad, la frecuencia de control puede irse

ampliando; y por el contrario, si se observa un aumento considerable de la mortalidad, se deberá llevar a cabo un estudio en profundidad para analizar las causas de este aumento y proporcionar las herramientas necesarias para evitar este impacto.

Se comprobará para el bienestar de la población que se realizan las maniobras de despegue y aterrizaje con el modelo de dos segmentos para reducir así los niveles de presión sonora. Se comprobará igualmente que, salvo por emergencias médicas o desastres naturales, se respeta el horario de operación diurno y no se opera de 22h a 8h.

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:

Durante las obras, se garantizará la permeabilidad territorial y la continuidad de las vías de comunicación y, al terminar éstas, todas las infraestructuras afectadas deben quedar totalmente reconstituidas. En concreto el camino de la Alhóndiga será repuesto, garantizando que siga cumpliendo su función actual.

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 constata 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.

Las medidas a adoptar para prevenir los impactos de la explotación del aeródromo sobre la fauna deberán ser concretadas en un documento que se presentará ante el órgano competente en gestión de fauna y vida silvestre de la comunidad autónoma para su validación o visto bueno.

Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En

caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.

Todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras; quedarán claramente integradas dentro del plan de obra al igual que el resto de las actuaciones; e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

La presente resolución no cubre el posible cambio de categoría del aeródromo para convertirlo en otro tipo de aeródromo en el que se desarrollen actividades distintas de las previstas en el proyecto y en la presente resolución. Antes de realizar cualquier cambio de categoría será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

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 simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto Aeródromo de Fuentelencina (Guadalajara), vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título 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.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 3 de abril de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

