

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

10602 *Resolución de 4 de septiembre de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Construcción de un aeródromo en el término municipal de Aliaguilla (Cuenca).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el artículo 7, apartado b, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección primera del capítulo segundo de la citada Ley, por decisión de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de fecha 26 de julio de 2013, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

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

a) La identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo, y la descripción del proyecto.

El promotor del proyecto don Delfín García Hernández, y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), perteneciente al Ministerio de Fomento.

El proyecto se ubica en el paraje denominado Loma de la Fuente del Sapo, en el término municipal de Aliaguilla, en la provincia de Cuenca.

El núcleo urbano más próximo, Aliaguilla, se encuentra a unos 1.700 m al sureste de la zona escogida para la ubicación de la actividad.

El proyecto consiste en la construcción y puesta en uso de un aeródromo de uso restringido, para la práctica del vuelo deportivo de ultraligeros y de aeronaves livianas (VLA) que puedan operar en pistas de pequeña longitud. Con este fin, se ha diseñado un aeródromo que cumple con las especificaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que consta de una pista de zahorra compactada de una longitud de 309 m y una anchura de 18 m (superficie total: 5.562 m²), a la que se accede a través de una calle de rodaje de 10 m de ancho y 30 m de largo desde una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 1.904 m² de superficie.

Además, se contempla la construcción de un pequeño hangar de estructura metálica con una superficie de 375 m² (15 × 25 m).

El aeródromo dispondrá de dos accesos, uno a la altura del P.K. 11+000, en la margen derecha de la CUV-5009, dirección Garaballa, a través de un camino en buen estado por el que se recorren 2.325 m. hasta acceder al aeródromo, y otro a la altura del P.K. 12+900, en la margen derecha de la CUV-5009, dirección Garaballa, a través de un camino en buen estado por el que se recorren 480 m. hasta acceder al aeródromo. Ambas rutas comparten los últimos 200 m del trazado.

El promotor indica que se tiene prevista la instalación de servicios sanitarios, el cual llevará asociado un pequeño aljibe o depósito de agua, y de un sistema de depuración compacto, tramitándose con la Confederación Hidrográfica del Júcar las preceptivas autorizaciones.

Durante el periodo de explotación del aeródromo se tiene previsto una frecuencia máxima de uso de 1 viaje de ocio semanal del orden de unos 150 km.

En el siguiente cuadro se recogen las características del aeródromo, de forma resumida:

Características técnicas:

Superficie:

Superficie total del aeródromo: 24.435,60 m².

Características de la pista de aterrizaje:

Longitud total de pista (a construir): 309 m.

Anchura total de la pista: 18 m.

Orientación: 12-30.

Elementos que integran el proyecto:

Pistas de rodadura (Longitud/anchura/orientación): Sí (25,65 m / 10,5 m / 03-21).

Infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios: No.

Zona industrial y almacenamiento de combustible: No.

Urbanización: No.

Otros: Hangar de estructura metálica: 15 × 25 m².

El proyecto cuenta con un plan de recuperación de la zona y recoge las acciones, de desmantelamiento y gestión de residuos, necesarias en caso de abandono o desmantelamiento de la infraestructura.

b) Antecedentes y resumen del resultado del trámite de información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, y cómo se han tenido en consideración.

La tramitación se inició con fecha 6 de julio de 2012, momento en que se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural la documentación inicial procedente de AESA.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural estableció a continuación un periodo de consultas, con fecha 10 de septiembre de 2012, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	—
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	—
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Diputación Provincial de Cuenca	—
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Producción Agropecuaria de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	–
Dirección General de la Vivienda Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Ayuntamiento de Talayuelas.	–
Ayuntamiento de Allaguilla	X
Ayuntamiento de Garaballa	–
Ayuntamiento de Mira.	–
SEO/Birdlife	–
Ecologistas en Acción – ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural).	–

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

La Confederación Hidrográfica del Júcar indica que esta actuación, en cuanto afecte al Dominio Público Hidráulico y/o sus zonas de servidumbre y policía deberá ajustarse en todas sus fases a lo dispuesto, en la normativa específica vigente y en particular al Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, sus reglamentos y demás disposiciones que lo desarrollen.

En base a lo cual enumera una serie de factores, con carácter general, que deben ser tenidos en cuenta, entre ellos: reponer la servidumbre de paso del agua; garantizar en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces; garantizar la no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos por vertidos contaminantes; garantizar la no afección a las formaciones vegetales de la ribera, etc.

La Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Junta de Castilla-La Mancha adjunta informe de la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental, donde se indica que la actividad a desarrollar puede tener un impacto sobre las aves presentes en las zonas sensibles que rodean el emplazamiento y que campean en la zona.

Por ello la Dirección General de Montes y Espacios Naturales considera que el promotor deberá realizar un estudio de la afección que la actividad de un aeródromo produciría en los movimientos de las aves amenazadas que campean por la zona.

Por lo tanto, se considera necesario requerir al promotor, bien documentación adicional o bien un estudio de impacto ambiental donde se realice un estudio de afección a las aves así como un análisis de afección a la población por ruido.

La Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha adjunta informe del Servicio de Calidad e Impacto Ambiental del Servicio Periférico de la Consejería de Agricultura en Cuenca, donde se indica que a su juicio la actividad no ejercerá un impacto considerable sobre el medio ambiente afectado. Eso sí puntualiza que siempre que el Servicio de Medio Natural considere que el posible impacto sobre la avifauna es mínimo, y que un estudio de ruido demuestre que no hay molestias de entidad para los vecinos de los núcleos habitados cercanos, desde este Servicio se considera que la actividad es compatible con los recursos naturales de la zona.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha cita una serie de observaciones que deberán ser tenidas en cuenta, como son evitar vertidos de la maquinaria, siendo estos retirados por un gestor autorizado y no producir afecciones a los cauces naturales de escorrentía ni a su permeabilidad.

La Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Castilla-La Mancha manifiesta que para la correspondiente resolución favorable del órgano competente en materia de patrimonio histórico provincial y la posterior autorización de la obra civil del proyecto citado se debe aportar por el promotor la correspondiente propuesta básica

control y seguimiento arqueológico –prospección previa intensiva de las parcelas afectadas–, por parte de un arqueólogo expresamente autorizado.

Además, recuerda que en el caso de la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 44.1 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español y 5 de la Ley 4/1990 del Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, tanto de comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil como garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área.

La Dirección General de la Vivienda Urbanismo y Planificación Territorial de la Junta de Castilla-La Mancha comunica que sus competencias no se ven afectadas por la actuación planteada.

El Ayuntamiento de Aliaguilla estima que el proyecto no causará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en su documento ambiental.

Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas realizadas sobre el proyecto, el 26 de julio de 2013, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural comunicó la decisión de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental y remitió el correspondiente documento de alcance del estudio de impacto ambiental, realizándole el consiguiente traslado de respuestas a las consultas efectuadas.

Con fecha 9 de agosto de 2016 se publica en el Boletín Oficial del Estado (BOE) nº 191 el anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, por el que se somete a información pública, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto 20120139AER, aeródromo privado de Aliaguilla, en Cuenca.

El anuncio somete a información pública el Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se establece un plazo de 30 días hábiles a contar desde del día siguiente a la publicación del anuncio en el BOE.

Trascurrido el plazo de información pública, con fecha 15 de febrero de 2017, tiene entrada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el expediente completo, el cual comprendía el estudio de impacto ambiental, junto al resultado de la información pública, solicitando el inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria según lo recogido en el artículo 39 de la Ley 21/2013.

Comprobado que el plazo de validez de las consultas previas del expediente 20120139AER finalizó el 31 de enero de 2015 y que la información pública ha sido realizada de conformidad con lo dispuesto en la Ley 21/2013, se procede a tramitarlo según el procedimiento de dicha Ley, dándole un nuevo código (20170042AER), archivando el expediente 20120139AER, mediante Resolución del 3 de julio de 2017, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental por la que se declara terminación del procedimiento.

En dicho expediente consta que el órgano sustantivo consultó, simultáneamente a la exposición del anuncio de información pública, a los siguientes organismos, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultados	Respuesta
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	–
Dirección General de Desarrollo Rural y Política Forestal del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	–
Confederación Hidrográfica del Júcar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	X
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X (1)
Viceconsejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X

Organismos consultados	Respuesta
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha.	–
Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento del Gobierno de Castilla-La Mancha.	–
Diputación Provincial de Cuenca	–
Ayuntamiento de Aliaguilla (Cuenca)	X
Ayuntamiento de Mira (Cuenca).	–
Ayuntamiento de Garaballa (Cuenca)	–
Ayuntamiento de Talayuelas (Cuenca).	X
SEO/BirdLife.	–
Ecologistas en Acción –ACMADEN	–
ADENA-WWF	–

(1) La contestación de este organismo tiene entrada el 2 de junio de 2017 en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Los aspectos más relevantes de los escritos mencionados se resumen a continuación:

Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Júcar. Afirma que en caso de afectarse al Dominio Público Hidráulico y/o sus zonas de servidumbre y policía deberá cumplirse lo dispuesto en la normativa vigente y en particular con el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, sus reglamentos y demás disposiciones que lo desarrollen.

El promotor aclara que el proyecto del aeródromo no afectaría al dominio público hidráulico y/o sus zonas de servidumbre y se ajusta en todas sus fases a lo dispuesto en la normativa específica vigente sin precisar de autorizaciones a solicitar ante el organismo de cuenca.

Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Remite informe tras consultar al Servicio de Medio Ambiente de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Cuenca y a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales.

En dicho informe se solicita la instalación de una red de recogida y evacuación de las aguas residuales de la superficie de la plataforma, de modo que las pendientes de la plataforma lleven el agua a través de dicha red hasta un sistema de separación de hidrocarburos con capacidad suficiente para toda la superficie de la plataforma, en el que se filtra el agua y se almacenan los hidrocarburos para su posterior retirada por un gestor autorizado.

También informa que el proyecto se emplazaría en una de las zonas de alto riesgo por Incendio Forestal denominada Serranía Baja. Por ello, durante la época de peligro alto, definida en la Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural de 16 de mayo de 2006 por la que se regulan las campañas para la prevención de incendios forestales, deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situados en una franja de 400 m alrededor de aquellos.

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

Para su eliminación mediante quema, deberá obtenerse autorización previa en el Servicio Periférico de la Consejería de Agricultura en Cuenca, estando prohibido este medio en la época de peligro alto.

Respecto a la fauna asegura que la actividad a desarrollar puede tener un impacto sobre las aves presentes en las zonas sensibles que rodean el emplazamiento y que campean en la zona. Por ello, de acuerdo con la documentación del proyecto se ha llevado a cabo una campaña de seguimiento de aves rapaces en una serie de puntos fijos con

buena visibilidad de las rutas de aproximación y despegue del aeródromo durante un año, con una periodicidad semanal, y de acuerdo con los resultados obtenidos la ejecución del proyecto no supondrá afecciones sobre las especies rapaces de fauna amenazada presentes en la zona.

Respecto al cese de la actividad, indica que una vez finalice la vida útil de la instalación, se deberá restituir el terreno a su estado original, llevándose a cabo las actuaciones de revegetación que sean necesarias para la recuperación ambiental del espacio afectado.

El informe concluye afirmando que el proyecto no producirá efectos significativos sobre las áreas y recursos naturales protegidos y por ello lo considera ambientalmente viable.

Viceconsejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Se recibe informe de la Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes en Cuenca la cual solicita una prospección previa de todas las parcelas afectadas, con carácter intensivo por parte de un arqueólogo expresamente autorizado.

Además, indica que en el caso de que se produzca la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 44.1 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español y 54.2 Ley 4/13, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla la Mancha, tanto de comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil como garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área.

Ayuntamiento de Aliaguilla. Informa favorablemente la realización del proyecto, ya que considera que no se producirán impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas recogidas por el promotor en el documento ambiental.

Ayuntamiento de Talayuelas. Informa favorablemente.

c) El resumen del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

1. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto: geología y geomorfología, hidrología superficial y subterránea, espacios naturales protegidos, Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario, vegetación, fauna, paisaje y patrimonio cultural.

Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con áreas incluidas en la Red Natura 2000, ni se desarrollarán sobre ningún Área Importante para las Aves (IBA). Los espacios de la Red Natura 2000 más próximos son la Zona Especial de Conservación (ZEC) Sierras de Talayuelas y Aliaguilla (a unos 1.000 m al norte de la actividad proyectada) y la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Hoces del Gabriel, Guadazaón y Ojos de Moya, (a unos 4.000 m al noroeste). La ZEPA está considerada como área crítica para el águila perdicera, incluida en la categoría en peligro de extinción, en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo) y por ello, posee plan de recuperación (Decreto 76/2016, de 13/12/2016, por el que se aprueba el Plan de recuperación del águila perdicera (*Aquila fasciata*) y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de esta especie en Castilla-La Mancha).

La totalidad de la zona afectada se corresponde con un área de campeo empleada por especies de avifauna, además del águila perdicera están presentes: águila real (*Aquila chrysaetos*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), alimoche (*Neophron percnopterus*) y halcón peregrino (*Falco peregrinus*). Asimismo, en el ámbito territorial cercano al área afectada se ha detectado la presencia de un punto de anidamiento de águila real. Las especies anteriores se encuentran incluidas como vulnerables en el citado Catálogo Regional de Especies Amenazadas, a excepción del águila perdicera, incluida como especie en peligro de extinción y el buitre leonado, de interés especial.

La zona en la que se va a actuar está ocupada por eriales, mientras que en sus límites existe vegetación arbustiva compuesta por salvioespliegares - *Sideritido incanae* - *Salvion lavandulifoliae* y pinares de pino negro, considerados hábitats de interés comunitario en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad:

4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

9530* Pinares (sud-)mediterráneos de pinos negros endémicos. (Hábitat prioritario).

El proyecto se emplazaría en una de las zonas de alto riesgo por incendio forestal, denominada Serranía Baja, según la Orden de 23/04/2010, de la Consejería de Administraciones Públicas y Justicia, por la que se aprueba la revisión del Plan Especial de Emergencia por Incendios Forestales de Castilla-La Mancha (PEIFCLM). Sin embargo en el estudio de impacto ambiental, se precisa que los terrenos donde se localiza el aeródromo según el plano de riesgo de incendio forestal del PEIFCLM se catalogan como de riesgo bajo colindante a zona de riesgo alto.

En relación al patrimonio arqueológico, no se tiene constancia de la existencia en la zona de actuación de bienes catalogados y protegidos por la Ley 4/2013 del Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

2. Integración de la evaluación.

2.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

En el EsiA se recogen 2 alternativas de configuración de la pista:

L1: Se ubica la pista en dirección NW-SE. Según el promotor, con esta ubicación se ha buscado la zona más óptima en cuanto a pendientes y compensado el movimiento de tierras.

L2: Consistiría en un ligero giro de la pista en cualquier sentido.

Además el promotor propone 2 alternativas de uso:

U1: Aparte de los condicionantes topográficos, meteorológicos, sobrevuelo de zonas urbanas etc., no existirían restricciones de sobrevuelo de determinadas zonas del entorno, en particular, zonas de interés ecológico como son las determinadas por la catalogación de parte del territorio como zona de especial protección para las aves, áreas críticas para la conservación de la especie águila perdicera y zona especial de conservación.

U2: Aparte de los condicionantes topográficos, meteorológicos, sobrevuelo de zonas urbanas, etc., se plantean restricciones de sobrevuelo de las zonas de interés ecológico relacionadas anteriormente. La propuesta de restricciones quedaría como sigue:

Las salidas y entradas de aparatos al aeródromo, en dirección NW, evitarán en cualquier caso sobrevolar la ZEPA Hoces del Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya, representada en la zona por la Hoz del río Ojos de Moya.

Además, en estas salidas y entradas de aparatos al aeródromo, en dirección NW, una vez sobrepasado la alineación montañosa Sierra de Mira en la que se localiza el parque eólico, se tomará rumbo NE con preferencia al rumbo SW, al objeto de no sobrevolar la franja de territorio entre el corredor de la ZEPA y las estribaciones paralelas de la Sierra de Mira (ZEC Sierra de Talayuelas).

No existirán salidas o llegadas hacia o desde el N al objeto de no sobrevolar la zona meridional del ZEC Sierra de Talayuelas.

En resumen la opción U2 supondría que las salidas y llegadas se realizarían hacia y desde un abanico SW-S-SE evitando en cualquier caso la zona urbana de Aliaguilla.

En el EsiA el promotor se decanta por la combinación de alternativas L1-U2.

2.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias. Seguimiento ambiental.

Se resumen a continuación los principales efectos ambientales del proyecto, así como las principales medidas preventivas y correctoras de esos impactos propuestas por el promotor en el EsiA, en su respuesta a las alegaciones efectuadas.

A) Efectos sobre la calidad del aire.

Aunque Aliaguilla, núcleo urbano más cercano, se encuentra a una distancia de 1.700 m, la actividad podría generar ruidos que producirían molestias a la población.

El EsIA contiene un anexo específico sobre ruido, donde se especifica que para la estimación del ruido producido en estas superficies se tiene en cuenta la altura del VLA con respecto al terreno y la superposición de estos planos inclinados con las áreas acústicas zonificadas.

Como resultado de dicho análisis se asegura que no existe sobrevuelo de zonas urbanas de uso residencial, y más concretamente con la zona urbana de Aliaguilla.

En el EsIA se expone que se adaptarán las rutas de vuelo evitando en primera instancia el sobrevuelo o aproximación a las ZEPAs/ZECs próximos y a los núcleos urbanos. Sin embargo, sí se indica que se sobrevolará a una altura estimada de 1.100-1.050 m del terreno el ZEC Sierras de Talayuelas y Aliaguilla, aproximadamente sobre una superficie de 69.800 m² (1% del ZEC). Al respecto el estudio de ruido matiza que el nivel sonoro generado por una aeronave tipo que utilice el aeródromo de Aliaguilla, considerando una distancia al suelo de 50-100 m, en esta zona de solape con el ZEC, sería inferior o equivalente al generado por el tráfico de cualquier vehículo rodado por la carretera CUV-5003, que en esta zona es coincidente.

B) Efectos sobre la geología, geomorfología y ocupación del suelo.

En la fase de construcción se procederá a la retirada previa del suelo vegetal de un espesor 20-40 cm, siendo almacenada en cordones de altura máxima 1,8 m y manteniendo condiciones adecuadas de aireación y evitando pérdidas de nutrientes por lixiviación. Se procederá a su reutilización en las superficies de terraplén de la configuración final del proyecto.

El EsIA, se señala que la pérdida de suelo por erosión puede considerarse prácticamente inexistente.

Se propone que al finalizar el extendido de tierra vegetal en las labores de restauración se procederá al arado de la superficie en estado seco para descompactar mediante paso de ripper o vertedera.

En general, en todas las superficies a restaurar se procederá a la remodelación de los perfiles de tal forma que la pendiente de los taludes no sea, en ningún caso, superior a 3H/1V, siendo inclinaciones superiores excesivas para la instauración de la vegetación.

Además, se procederá a corregir los surcos de erosión con periodicidad anual.

C) Efectos sobre la hidrología.

La ejecución del proyecto podrá afectar al medio hidrológico; en particular, puede producirse contaminación por vertidos accidentales sobre el barranco de la Cañada del Puerto, situado a unos 130 m al Oeste y sobre innominados tributarios de la rambla de la Cañada de las Hitas, por su margen derecha, a 135 m al Este del lugar de actuación.

Según el EsIA, la diferencia de cota entre el aeródromo y dichos cauces es superior a 30 metros por lo que no existe riesgo de inundación, ni de afección al régimen de corrientes ni a terceros.

Debido a la localización de las obras, se prevé que la modificación de la red de drenaje sea reducida. En el EsIA se indica que no existirá modificación de la red de drenaje por escorrentía superficial debido a la construcción de depósitos de tierras sobrantes y se evitará la obstrucción de zonas de escorrentía modificando artificialmente aquellas en las que pudiera aparecer este riesgo.

Además, el promotor afirma que el proyecto del aeródromo no afectará al Dominio Público Hidráulico.

D) Efectos sobre la vegetación.

El promotor indica que la ejecución del proyecto implica la eliminación total de la cubierta vegetal existente y asegura en el EsIA que esta es de tipo erial y por tanto no se verá afectado ningún hábitat natural de interés comunitario.

En el EsIA se detalla que dentro del plan de restauración una vez se produzca el cese de la actividad se realizará la restitución del terreno a su estado original y se revegetará empleando las siguientes especies:

Especie	Densidad (Uds/ha)
<i>Quercus ilex</i>	750
<i>Pinus nigra</i>	250
<i>Juniperus oxycedrus</i>	250
<i>Quercus faginea</i>	150

Asimismo, el promotor indica que tras la primera brotación se verificará el porcentaje de nascencia de las siembras y de marras de las plantaciones, procediéndose a resiembras y a la reposición de marras hasta que se consiga el arraigo de al menos el 90% de los ejemplares.

El proyecto se emplaza, según la Viceconsejería de Medio Ambiente, en una zona de alto riesgo por incendio forestal, antes mencionada, aunque según el promotor no se espera afección destacable sobre este elemento del medio, dado que el aeródromo se construirá en un área actualmente desprovista de vegetación de interés.

En el EsIA se incluye un Plan de prevención y extinción de incendios que contiene medidas como la correcta gestión de los residuos vegetales, limpieza de las pistas de acceso, prohibición de hacer fuego en la zona de obras en épocas de riesgo alto, prohibición de arrojar o abandonar materiales susceptibles de incrementar el riesgo de incendio o utilización de rejillas antichispas, entre otras.

Además, los encargados de las diferentes actividades dispondrán en los vehículos que utilicen para el desplazamiento y extracción de materiales, de un extintor de polvo de 1 kg, fácilmente accesible, de modo que suponga la disponibilidad adecuada de extintores, en caso de emergencia. Igualmente el aeródromo dispondrá de los medios materiales que sean capaces de hacer frente a posibles conatos de incendio, evitando que éstos se conviertan en incendios forestales de grandes dimensiones.

E) Efectos sobre la fauna.

El EsIA señala los desplazamientos temporales y la alteración de hábitos, como los posibles impactos sobre fauna, debida a la presencia humana y las actuaciones de vuelo derivadas de la explotación del proyecto.

El promotor ha realizado un estudio de la incidencia que puede tener el proyecto sobre la avifauna. El trabajo de avistamiento se llevó a cabo durante los años 2014 y 2015, realizando visitas semanales entre los meses de marzo y julio, periodo en que las aves rapaces forestales se muestran más visibles en el campeo asociado al aporte de alimento al nido.

La frecuencia de avistamientos y el tiempo de campeo fue muy baja, detectándose únicamente sobrevuelos de buitre leonado y alimoche común en los corredores de aproximación y despegue, por lo que el estudio recogido en el EsIA concluye que el entorno del aeródromo no constituye un área de campeo que sea utilizada por las especies objeto del estudio y por lo tanto la interferencia sobre las mismas no es significativa.

Teniendo en cuenta lo expuesto, el promotor señala que en la fase de obras se adoptarán como medidas preventivas la limitación de la velocidad de la maquinaria entre 20-30 Km/h para reducir el riesgo de atropellos, se ajustará el periodo de la obra al ciclo vital de la fauna del entorno si fuera necesario para evitar su coincidencia con periodos de cría y reproducción.

Asimismo, se indica que en fase de explotación el principal impacto es el riesgo de colisión con aves en vuelo. El promotor informa de que el número de operaciones será de menos de una semanal y que los aparatos que operarán son de hélice, por lo que considera que la magnitud de este impacto será baja, pudiéndose acotar la posibilidad de ocurrencia a las zonas más próximas a la cabecera y final de la pista. Cabe señalar, según

se recoge en el EsIA, no se han detectado en dichas zonas madrigueras de conejos, perdices o palomas, tampoco presencia de ofidios, micromamíferos que determinen una mayor presencia de reptiles, circunstancias que pudieran determinar mayor predilección de estas zonas para el campeo de la mayor parte de las rapaces diurnas de interés y vinculadas a los espacios Red Natura 2000 próximos.

Asimismo, el promotor asegura que se diseñarán las rutas de vuelo y el calendario de operaciones evitando sobrevolar a baja altitud (500 m) zonas de cría o áreas de campeo de rapaces de interés, así como zonas de paso migratorio y rutas de vuelo usuales de la avifauna fuera de los espacios de la Red Natura 2000.

F) Efectos sobre la Red Natura 2000, otros espacios protegidos y los hábitats de interés comunitario.

Como se ha indicado anteriormente, el aeródromo no se emplaza sobre espacios protegidos, si bien, a unos 4 km se encuentra la ZEPA Hoces del Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya, cuyas principales especies podrían resultar afectadas por la actividad del aeródromo, dado que se emplaza sobre de sus áreas de campeo. Sin embargo la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales estima que no se producirán efectos significativos sobre las áreas y recursos naturales protegidos de su competencia, siempre que se cumplan las medidas previstas.

G) Efectos sobre el paisaje.

La instalación supondrá una intrusión visual en el entorno. Según el estudio de impacto ambiental, el paisaje es calificado como de calidad baja, presenta una accesibilidad visual media y una elevada capacidad de absorción de efectos.

Para minimizar este impacto en el EsIA se indica que se remodelarán los terraplenes para disminuir el impacto residual originado por la diferencia topográfica integrando la plataforma de la pista en la fisiografía del entorno, y se utilizarán especies herbáceas en la revegetación del entorno de la pista coherentes con la ecología y paisaje del entorno.

H) Efectos sobre el patrimonio cultural.

Dada la inexistencia de prospecciones no se prevé la aparición de yacimientos arqueológicos, en todo caso, el promotor se compromete a cumplir con lo recogido en la Ley 4/2013 del Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

Tampoco se afecta a vías pecuarias ni montes de utilidad pública.

I) Programa de Vigilancia Ambiental (PVA).

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental cuyos objetivos son verificar que las medidas protectoras y correctoras propuestas se desarrollan correctamente; controlar la evolución de los impactos residuales o la aparición de los no previstos e inducidos, para proceder en lo posible a su reducción, eliminación o compensación, y proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de las medidas protectoras y correctoras adoptadas.

Los elementos que se tienen en cuenta en este Plan son:

Control de la emisión de partículas contaminantes, verificando quincenalmente la ejecución de los riegos periódicos, comprobación visual de la humedad del terreno, control de las protecciones de las cajas de los camiones, velocidad en los accesos de la obra que no superen los 40 km/h y mantenimiento de la maquinaria, entre otros.

Control del replanteo y de la correcta ejecución del jalonamiento y balizado de las zona de obra.

Control de la correcta retirada de tierras vegetales en la zona de obras para un espesor no inferior a 20 cm, según el espesor medio de los suelos vegetales de la zona, así como del correcto almacenamiento en zonas destinadas al efecto en forma de acopios o cordones lineales cuya altura no sobrepase los 1,80 metros.

Control de la adecuada gestión de suelos vegetales durante su almacenamiento hasta su posterior empleo en la cubrición de los terraplenes finales de la explanación; en caso de que vayan a estar confinados por tiempo superior a 9 meses será necesario comprobar previo a su empleo, el estado de las tierras y la ausencia de materiales extraños y su grado de compactación o de lixiviado de finos que hayan sufrido.

En caso de detectarse una pérdida significativa de la calidad del suelo retirado y acopiado se tomarán las muestras necesarias para comprobar su contenido en materia orgánica y en su caso proceder a una mejora de sus propiedades (abonos, volteos, aireación, etc).

Control de la correcta ejecución de los movimientos de tierras y del estado final de los terrenos una vez lograda la nivelación, con especial atención a los taludes y terraplenes finales, los cuales deberán presentar pendientes del orden del 1V: 3H.

Control del nivel de compactación en terrenos circundantes a la zona de obra así como control de los niveles erosivos en taludes/terraplenes.

Control de la ausencia de vertidos a suelos con origen en labores de mantenimiento de maquinaria, repostajes, etc., tareas que habrán de ser llevadas a cabo en talleres autorizados.

En caso de vertido accidental, se procederá a su correcta recogida junto con la porción de suelo afectada, para su tratamiento por parte de un gestor autorizado exigiéndose, los justificantes de entrega y los documentos de aceptación por gestor autorizado, así como cualquier otro documento de control y seguimiento.

Control del correcto extendido de tierras vegetales.

Control de arrastres de finos procedentes de acopios de materiales y taludes y terraplenes.

Control del jalonado y balizado del perímetro de la zona de obras, señalización de los caminos de acceso, control de la deposición de polvo y partículas en la vegetación circundante.

Control y seguimiento de la presencia de especies de aves amenazadas en el entorno de obra, en caso de detectarse nidificación de las mismas, será preciso establecer un calendario de tareas que se ajuste al ciclo biológico de la/s especie/s potencialmente afectadas.

Control de que se informa de las restricciones de vuelo fijadas y seguimiento para confirmar que se evita la proximidad o sobrevuelo de zonas ambientalmente protegidas.

Control y seguimiento en cuanto a la posible aparición de restos arqueológicos durante las tareas de movimiento de tierras y excavaciones en la que deberá actuarse de acuerdo a lo dispuesto en Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

Control y seguimiento del desvío sobre rutas preestablecidas que evitan el sobrevuelo o proximidad a zonas ambientalmente protegidas y zonas habitadas.

3. Condiciones al proyecto.

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en el plan de vigilancia ambiental, las asumidas durante el proceso de evaluación de impacto ambiental, así como las siguientes:

Se garantizará el cumplimiento del 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, así como de la normativa autonómica y local en materia de ruido. En cuanto a la maquinaria utilizada deberá cumplir el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

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. 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 aun 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 debe evitar el sobrevuelo prolongado sobre zonas residenciales, escuelas u hospitales y otras áreas sensibles. Se debe volar a alturas sobre el terreno superiores a 500 pies, y cuando sea posible, a 1000 pies.

Cuando se deba sobrevolar alguna zona poblada, se deberá seleccionar la ruta que resulte menos sensible al ruido, salvo que ello produzca una condición insegura, a juicio del piloto.

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.

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.

Se deberá informar debidamente a los usuarios del campo de vuelos de la conveniencia de no sobrevolar las zonas sensibles y espacios protegidos identificados en el estudio de impacto ambiental (espacios de la Red Natura 2000). Se colocarán, de manera visible, carteles con la indicación de las áreas en las que no es recomendado volar especificando los motivos. Dicha información, en forma de mapas o cartas de navegación, se mandará con suficiente antelación a los pilotos provenientes de otros aeródromos que tengan previsto acceder al aeródromo de Aliaguilla.

Tanto durante la fase de construcción como durante el funcionamiento, deberá prestarse especial atención a los residuos producidos, que deberán gestionarse convenientemente atendiendo a la Ley 22/2011, de Residuos y Suelos Contaminados.

El proyecto constructivo deberá incluir protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes al suelo y aguas, que deberán ser aprobados por el organismo de cuenca y el órgano competente en materia ambiental del Gobierno de Castilla-La Mancha. En cualquier caso, ante un derrame accidental de combustibles o lubricantes, se actuará de forma que se restaure el suelo afectado, extrayendo la parte de suelo contaminado, que deberá ser recogido y transportado por gestor autorizado para su posterior tratamiento.

El cronograma de obras y el plan de restauración ambiental e integración paisajística, a reflejar en el proyecto constructivo del proyecto, se diseñará en coordinación y previo informe favorable del organismo autonómico competente en medio ambiente.

Se realizará una prospección previa de todas las parcelas afectadas, con carácter intensivo por parte de un arqueólogo expresamente autorizado. Dicho control y seguimiento

arqueológico deberá contar con la correspondiente autorización de los organismos competentes en materia de patrimonio cultural de Castilla-La Mancha, de la solicitud de autorización, según el artículo 49.3 de la Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha siendo este órgano quien deba autorizar expresamente las medidas de control y conservación pertinentes.

En el caso de que se produzca la aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos durante el transcurso de las obras, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 44.1 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español y 54.2 Ley 4/2013, de 16 de mayo, de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, tanto de comunicación de hallazgos por parte de cualquier agente de la obra civil como garantizar su correcta valoración antes de continuar con la ejecución del proyecto en dicha área.

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.

La presente declaración 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.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la Declaración de Impacto Ambiental.

En consecuencia, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Construcción de un aeródromo en el T.M. de Aliaguilla (Cuenca), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice el proyecto en las condiciones señaladas en la presente resolución, que resultan de la evaluación practicada.

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

De acuerdo con el artículo 41.4 de la Ley de Evaluación Ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 4 de septiembre de 2017.—La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, P.S. (Orden APM/623/2017, de 28 de junio), el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN AERÓDROMO EN EL T.M. DE ALIAGUILLA (CUENCA)

