

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

8492 *Resolución de 10 de mayo de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de El Membrillar, término municipal de Helechosa de los Montes (Badajoz).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el artículo 7 apartado 1.b de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, por lo que, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la citada Ley, por Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, de fecha 10 de octubre de 2016, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental (EslA), el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor y las consultas adicionales realizadas.

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno

A.1 Promotor y órgano sustantivo del proyecto:

Con fecha 9 de abril de 2018 tiene entrada en este Ministerio, el proyecto Aeródromo de El Membrillar, término municipal de Helechosa de los Montes (Badajoz), procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), actuando como órgano sustantivo de dicho proyecto. El promotor es Agropecuaria El Membrillar, S.A.

A.2 Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

A.2.1 Objeto y justificación. El objeto del proyecto es la ejecución de un aeródromo de uso restringido de vuelos no regulares con una media menor de un vuelo diario que se empleará para dar apoyo a la explotación de turismo rural y cinegético en la Comarca de la Jara y la Siberia, siendo la instalación de uso privado, sin ningún tipo de carácter público. Se podrá emplear para servicios de protección civil y como base operativa para la prevención y lucha contra incendios forestales.

A.2.2 Localización. El ámbito de las actuaciones se enmarca dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura, en el término municipal de Helechosa de los Montes, al nordeste de la provincia de Badajoz, concretamente en la subparcela A de la parcela 6, polígono 3, con una superficie de 119.317 m².

La parcela objeto de la actuación es rústica y su uso actual y principal es el aprovechamiento ganadero y ocasionalmente cultivada. La zona se encuentra a una altitud de 610 metros y se encuadra dentro de la Comarca de la Siberia, encontrándose a 900 m hacia el sur el río Estena y a 700 m hacia el norte el Arroyo de Valdearquillo.

Los núcleos poblacionales más cercanos son Bohonal de los Montes a 8,20 km, Horcajo de los Montes a 9,82 km, Villarta de los Montes a 17,20 km y Helechosa de los Montes a 20,08 km.

Las coordenadas de ubicación geográficas (Datum ETRS 89) corresponden con:

Latitud 39° 23'40''

Longitud 4° 44'14.34''

A.2.3 Alternativas. El promotor ha planteado las siguientes alternativas:

- Alternativa 0: La opción de no actuar.
- Alternativa 1: Ubicar el aeródromo en otra zona de la propiedad, lo que supondría una mayor afección al LIC (ES4310008)-Estena.
- Alternativa 2: Ubicarlo en la subparcela A de la parcela 6, polígono 3, con una pista de 1.650 m y con orientación noroeste-suroeste.
- Alternativa 3: Ubicarlo en la subparcela A de la parcela 6, polígono 3, con una pista de 1.650 m y con orientación este-oeste. Esta es la alternativa seleccionada para la ejecución del proyecto, que es una modificación de la opción seleccionada en el proyecto original que tenía una Resolución de informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente de 10 de octubre de 2016.

A.2.4 Descripción sintética de la alternativa seleccionada. La alternativa seleccionada se retranquea hacia el Este 250 metros respecto al proyecto previo y la pista de aterrizaje asfaltada se acorta construyéndose finalmente una de 1.650 metros de longitud, frente a los 1.900 originales. Según lo que indica el promotor en el EsIA, la parcela dónde se ubicará el aeródromo está catalogada como arable y en la actualidad no tiene un uso definido, presentando un alto grado de degradación por la erosión, es llana y con escasa vegetación pascícola y no está dentro de ninguna figura de protección.

El aeródromo constará de:

- Una pista de aterrizaje que se construirá en dos tongadas de hormigón asfáltico y cuya longitud será de 1.650 metros y de anchura tendrá 23 metros.
- Un estacionamiento para aviones de 60 × 30 m, de base de zahorra natural compactada y dos tongadas de hormigón asfáltico, construido a un agua y con pendiente del 1%.
- Una calle de rodaje de 54 metros de longitud y 20 metros de anchura, perpendicular a la pista que permite el acceso al área de estacionamiento de las aeronaves.

La pista, como la calle de rodaje y el estacionamiento drenarán mediante zanjas excavadas en el propio terreno, de 0,8 m de profundidad y 0,7 metros de anchura y con laterales inclinados de 30° que acabarán drenando de forma natural hacia el punto del terreno dónde se construirá una charca de recogida de las aguas pluviales. Asimismo la zanja que rodea el estacionamiento estará dotada con una arqueta de desbaste, con esclusa aguas abajo que se mantendrá cerrada mientras haya operaciones de aeronaves, reteniendo cualquier combustible o lubricante que pudiera derramarse accidentalmente. Además se instalará un cono de viento y una valla cinegética perimetral de 1,5 metros de altura.

No dispondrá de sistema de aprovisionamiento de combustible, sistema de lavado de aviones, ni hangares o edificación alguna, tampoco contará con servicios de luz ni agua corriente.

Como camino de acceso el EsIA, planteaba tres alternativas. Se seleccionó inicialmente la alternativa A, que era un camino existente que lleva a la zona que parte de la carretera CM-4106 y como resultado del procedimiento de evaluación ambiental llevado a cabo, finalmente se ha determinado que el camino de acceso sea la opción B, un camino ya existente, por lo que los movimientos de tierra para el acondicionamiento van a ser mínimos y está más alejado de los posaderos habituales de una pareja de águila Imperial

Ibérica y de su plataforma de nidificación presentes en las inmediaciones del proyecto. Se ha descartado la opción C por discurrir por una zona de mucha mayor pendiente en la que los movimientos de tierra para el acondicionamiento del mismo serían de mayor envergadura.

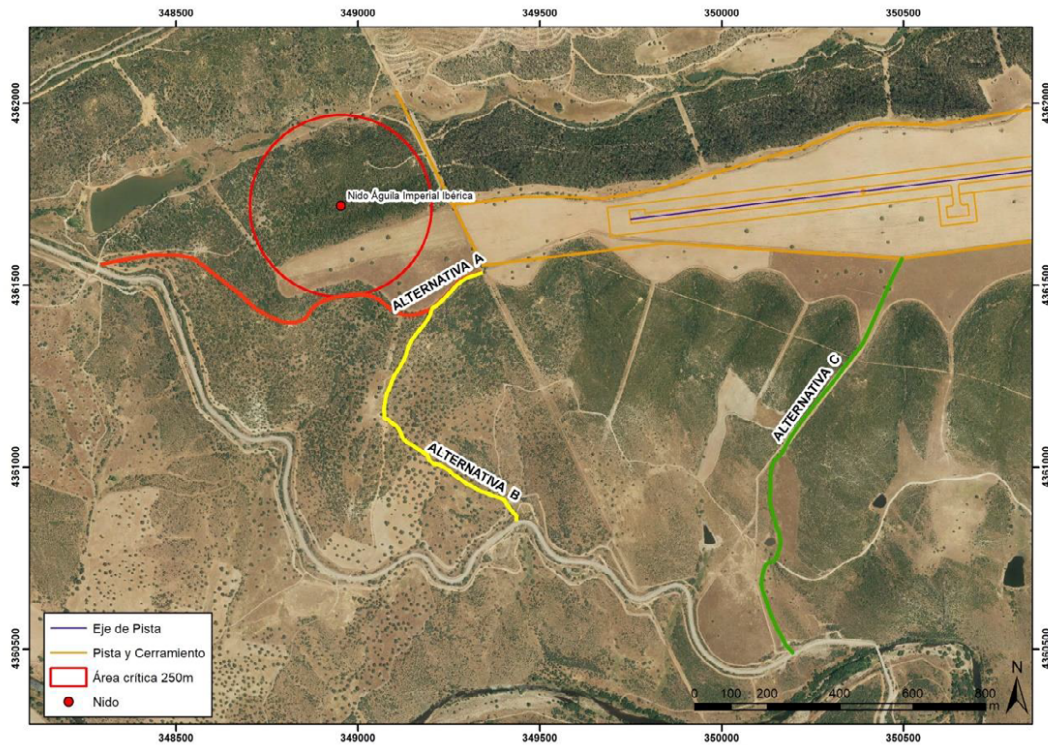


Figura 1. Camino de acceso

A.2.5 Alcance de la evaluación. La presente evaluación ambiental se realiza sobre el proyecto «Aeródromo de El Membrillar, término municipal de Helechosa de los Montes (Badajoz)». Con la entrada en vigor de la modificación de la Ley de evaluación ambiental, mediante la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, el ámbito de la evaluación también comprende el análisis de los efectos ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes. No obstante, la evaluación ambiental no incluye el análisis de la seguridad operacional del aeródromo, cuya evaluación corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Según el Estatuto de la agencia, aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, entre sus competencias se encuentra la gestión de riesgos en materia de seguridad de aviación civil, por lo que será este organismo quien deberá evaluar los riesgos de las maniobras de entrada y salida en el aeródromo en su procedimiento de autorización.

Por otro lado, queda fuera del alcance de la evaluación de impacto ambiental la evaluación de los efectos ambientales sobre la seguridad y salud en el trabajo, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

A.3 Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Ruido: La zona de ubicación de la infraestructura se encuentra clasificada como no urbana y la actividad en los terrenos próximos es rural, no previéndose un cambio futuro de uso. Alrededor no existen construcciones residenciales, la pista y las sendas de aproximación en el aterrizaje y de ascenso en el despegue, se encuentra suficientemente alejadas de los núcleos de población. Al no estar delimitadas las zonas en el municipio y aplicando el criterio de límite de ruido reflejado en el Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones de la Junta de Extremadura, se permite 70 dBA

durante el día, dado que la zona más cercana delimitada está clasificada como de uso industrial.

Cambio climático: En el EsIA, se indica que el Mapa de impactos de Cambio Climático en Extremadura, considera dos escenarios, uno con un aumento de 1º C en la temperatura media anual y otro con disminución de un 5% en la precipitación media anual. Se espera en la Demarcación del Guadiana una disminución de aproximadamente el 11% en los dos escenarios.

Suelo: Los terrenos donde se va a ejecutar la infraestructura son de propiedad particular, el uso del suelo predominante está catalogado como tierra arable, con usos ganaderos y agrícola, por lo que están altamente degradados. Estratigráficamente, la formación Terciaria Plioceno Superior alcanza el mayor desarrollo dentro de la zona de actuación.

Los suelos según la clasificación de la FAO, corresponden a los Inceptisoles, son suelos húmedos, con características poco definidas ni evolucionadas y con cierta acumulación de materia orgánica y de textura uniforme.

Orografía: El EsIA señala que el área circundante a la zona de actuación tiene rasgos topográficos acentuados, con un relieve dinámico, alternando valles encajonados y onduladas llanuras con las agrestes serranías. La parcela donde se ubica el aeródromo está a una altitud de 610 m, en una zona de pendiente suave, casi plana, situada en la zona alta rodeada de tierras con pendientes del 25% aproximadamente.

Agua: En cuanto a la hidrología de la zona, se profundizó en su análisis en una adenda al estudio de impacto ambiental, mediante la realización de un estudio hidrogeológico en el que se determina que la zona se caracteriza por un escaso desarrollo de la red fluvial, observándose dos arroyos de carácter estacional, el Arroyo de Valdelaquillo y el Arroyo del Quejío, jalonados por charcas de retención de aguas pluviales antes de su desembocadura en el Río Estena, afluente del Guadiana. Ambos, se encuentran alejados de la superficie de actuación y los cursos de agua que están alrededor son discontinuos, de poca envergadura, solo cogen agua con las lluvias y debido a sus altas pendientes, su durabilidad es escasa.

Fauna: El inventario faunístico presentado en el EsIA, se limitaba a una enumeración de las especies contenidas en la bibliografía y carecía de los estudios de campo necesarios para determinar posteriormente los posibles impactos ambientales, por ello en la solicitud de información complementaria presentada por esta Subdirección General al promotor, se le instó a que elaborase un inventario general sobre las distintas especies y poblaciones de aves presentes en el lugar, basándose el mismo en bibliografía, información existente y estudios de campo mediante prospecciones espaciales y temporales en un radio de 5 km, además de que en un radio de 500 metros se identificara la avifauna presente mediante trabajos de campo. La adenda presentada posteriormente por el promotor contiene un estudio de avifauna en el que se han establecido 9 puntos de observación en la envolvente de 500 metros y dos fuera de ella, en la superficie de 5 km se estableció un punto de observación en el río Estena. El resultado de las observaciones llevadas a cabo, fue la confirmación de la presencia de una pareja de águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), especie en peligro de extinción, y de su plataforma de nidificación dentro de la envolvente de 500 metros. Respecto a esta especie, cabe señalar que existe un Plan de Recuperación del águila imperial ibérica en Extremadura, regulado en la Orden de 25 de mayo de 2015 y en su posterior modificación por la Orden de 13 de abril de 2016.

Otras especies que se han podido observar en vuelo a varios metros o kilómetros respecto a los puntos de observación son: el milano negro (*Milvus migrans*), en peligro de extinción, y otras especies sensibles a la alteración de su hábitat según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (CREAEX), como dos ejemplares de buitre negro (*Aegypius monachus*), 55 de buitre leonado (*Gyps fulvus*), 2 de azor común (*Accipiter gentilis*), 2 de aguilucho pálido (*Circus cynaeus*). En cuanto a la presencia de buitres, el promotor señala en el estudio realizado, que al no existir aparentemente núcleos de dormida en el área envolvente estudiada y por la gran altura de vuelo que llevaban los individuos observados, el área de desarrollo de la infraestructura debe constituir una zona

de tránsito de dichos individuos entre el embalse de Cíjara y el Parque Nacional de Cabañeros. En cuanto a la presencia del aguilucho pálido, habiéndose contabilizado tan sólo dos ejemplares, puede deducirse que el área de 5 km de la envolvente puede constituir para esta especie una zona de campeo.

Según los listados de avifauna proporcionados por la Junta de Extremadura y el Ministerio para la Transición Ecológica, están presentes en la zona especies en peligro de extinción como la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y el milano real (*Milvus milvus*), y especies sensible a la alteración del hábitat (según el catálogo CREAEX) como el águila perdicera (*Aquila fasciata*), el aguilucho lagunero occidental (*Circus aeruginosus*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) y alcotán (*Falco subbuteo*), pero no han sido ninguna de ellas avistadas en los trabajos de campo realizados por el promotor.

En cuanto a la conectividad, el EsIA indica que la ZEC/ZEPA Montes de Toledo puede suponer un hábitat idóneo para la conservación de la especie ibérica de lince (*Lynx pardinus*), señalando que la cercana situación de otros espacios como los «Ríos de la cuenca mediana del Guadiana y laderas vertientes», el «Parque Nacional de Cabañeros», el tramo del «Río Estena» y el «Embalse de Cíjara», los puede convertir en corredores naturales para la fauna entre los Montes de Toledo y las sierras orientales de Extremadura y Sierra Morena, proporcionando un área de conexión para el lince.

Vegetación: Según el Mapa de Series de Vegetación de España (Rivas-Martínez, 1987), la vegetación potencial de la zona corresponde con la serie 23c, serie mesomediterránea luso-extremadurensis y bética subhúmedo-húmeda de *Quercus suber* o alcornoque. Según la documentación presentada por el promotor en la zona de actuación la serie 23 c se encuentra en su etapa madura, correspondiente a un bosque esclerófilo en el que con frecuencia existe el madroño silvestre (*Arbutus unedo*), así como, en ciertas vaguadas y umbrías, alcornoques (*Quercus suber*) o quejigos (*Quercus faginea subsp. Broteroi*). El área se caracteriza por suelos silíceos pobres y por ello el uso generalizado es el ganadero, por lo que los bosques primitivos han sido tradicionalmente adehesados a base de eliminar un buen número de árboles y prácticamente todos los arbustos del sotobosque, favoreciendo el desarrollo de ciertas especies vivaces y anuales (*Poa bulbosa*, *Trifolium glomeratum*, *Trifolium subterraneum*, *Bellis annua*, *Bellis perennis*, *Erodium botrys*, etc.). La vegetación actual natural de la zona se encuentra fundamentalmente en las laderas de la raña que en su exposición sur corresponde con formaciones de matorral mediterráneo formado por *Quercus ilex*, *Q. coccifera*, *Q. faginea ssp broteroi*, *Arbutus unedo*, *Cistus ladanifer*, *Erica arborea*, *Phyllirea angustifolia*, *Rosmarinus officinalis*, *Lavandula stoechas*, *Globularia alypum*, *Lonicera implexa* y *Astragalus lusitanicus*.

En el límite norte de la raña se distinguen dos zonas, una propiedad del promotor donde la vegetación está compuesta por (*Quercus faginea ssp Broteroi*, *Q. suber* y *Arbutus unedo*) como vegetación principal y la otra zona contigua, propiedad de otra explotación, que contiene una repoblación de eucaliptos con algunos ejemplares dispersos de encina, alcornoques y madroños, como regenerado bajo eucalipto. Se indica en el EsIA, que no existen áreas críticas de flora ni micorreservas, ni en la zona de actuación ni en sus alrededores.

Red Natura 2000: Los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, presentes en los límites del ámbito de proyecto, son:

– La ZEC (ES4310008) Estena, cuyos límites bordean la raña donde se sitúa el aeródromo. Según la zonificación del Plan de Gestión del lugar, publicado en el Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la red ecológica europea Natura 2000 en Extremadura, la infraestructura limita con una Zona de Interés Prioritario (ZIP 1 El Membrillar) que forma parte del área crítica del águila imperial ibérica y con una Zona de Alto Interés (ZAI 2) de Formaciones Boscosas Mediterránea.

– El LIC/ZEPA (ES4220003) Ríos de la Cuenca Media del Guadiana y Vertientes,
– La IBA I-09 «Embalse de Cíjara», estando la zona de actuación incluida en la misma.
– A unos 7 km del área de actuación se encuentran los Montes de Toledo y el Parque Nacional de Cabañeros.

Patrimonio cultural, Paisaje y Vías pecuarias: La documentación presentada por el promotor señala que en la zona de actuación no se prevé la existencia de bienes materiales o del patrimonio cultural. En cuanto al paisaje, indican que es un área montañosa situada en los límites de los Montes de Toledo, ejemplo de la montaña media mediterránea, estando las vertientes y fondos de las depresiones recubiertas por formaciones de raña, constituyendo un paisaje de gran originalidad e interés geológico y geomorfológico. No existen montes de utilidad pública ni vías pecuarias afectados directamente en la zona de actuación ni su entorno.

Según ha documentado el promotor no existen en la zona de actuación ni en su entorno, vías pecuarias que se vean afectadas directamente.

Vulnerabilidad del proyecto ante riesgos: El promotor en la subsanación presentada el 2 de abril de 2019, presenta un informe justificativo de la no aplicación del informe de vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos. El informe se basa en la no vulnerabilidad ambiental del proyecto por las características de la propia infraestructura y su ubicación en una zona de nula actividad sísmica y bajo riesgo de inundación.

B. 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

Información pública y consulta a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, realizadas por el órgano sustantivo mediante envío postal y publicación en el «BOE» el 27 de octubre de 2017.

Las administraciones públicas afectadas y personas interesadas consultadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y las contestaciones emitidas, se señalan en la Tabla X (columna A).

Tabla X. Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados*	Columna A (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . .	–
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
D.G. de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura.	X
D.G. de Desarrollo Rural de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura.	X
D.G. de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura.	X
D.G. de Infraestructuras de la Consejería de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura.	X
D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales de la Junta de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Badajoz.	–
Subdelegación del Gobierno de Badajoz.	–
Secretaría de Presidencia de la Junta de Extremadura.	X
Viceconsejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha. . . .	X

Consultados*	Columna A (Contestaciones a consultas del órgano sustantivo sobre el proyecto y el EsIA)
* La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos	
Patronato de Cabañeros.	X
Ayuntamiento de Navalucillos.	X
Ayuntamiento de Helechosa de los Montes.	-
Ayuntamiento de Anchuras.	-
Ayuntamiento de Horcajo de Los Montes.	-
Ecologistas en Acción.	-
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura (ADENEX).	-
WWW/Adena.	-
Asociación Ecologista Cabañeros.	-
SEO/Birdlife.	-

No se han recibido alegaciones en el periodo de información pública.

C. Resumen del análisis técnico del órgano ambiental

El 9 de abril de 2018, tiene entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria y el expediente resultante del trámite de información pública del proyecto, que consta del documento técnico del proyecto, del Estudio de Impacto Ambiental, la documentación justificativa del sometimiento a información pública del proyecto durante un plazo no inferior a treinta días hábiles y del trámite de consultas a las Administraciones públicas y a las personas interesadas, los informes y alegaciones recibidas en los trámites de información pública y de consultas.

El 31 de mayo de 2018, se recibe en la Subdirección General de Evaluación Ambiental un escrito de la AESA informando que se había dado traslado al promotor de una alegación extemporánea de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura y anexa la respuesta del promotor a la misma.

En el resumen final de dicha respuesta, el promotor señalaba que la limitación temporal de no operar desde el 1 de febrero al 31 de julio, que aparecía en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el promotor y que había sido sometido a información pública, periodo de inactividad que se consideraba de obligado cumplimiento y estricto seguimiento por la D.G. de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, era un error involuntario y que la intención del promotor es operar sin limitación en ninguna fase del año.

El 26 de junio de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental indica al promotor respecto al periodo de inactividad, que en el área de actuación hay constancia de una plataforma de nidificación del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), especie incluida en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, en el Catálogo Español de Especies Amenazadas calificada como «en peligro de extinción» y por tanto incluido en el Listado de Especies Silvestres en régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero) y en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura como «en peligro de extinción». Asimismo, se informa al promotor de que el Plan de Recuperación del Águila Imperial Ibérica en Extremadura dispone en su apartado 6 que para mantener una superficie adecuada de hábitat protegido como áreas de nidificación, dispersión y recolonización se establece un periodo sensible de la especie desde el 1 de febrero al 31 de julio en el que se limitan todos aquellos aprovechamientos y actividades que pudieran provocar un impacto negativo sobre la especie, periodo temporal de inactividad que coincide con el que señala la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura como de obligado cumplimiento, tanto en fase de construcción

como en la de funcionamiento del aeródromo, para eliminar gran parte de la principal afección sobre la plataforma de águila imperial. Por lo tanto se requiere al promotor que manifieste su compromiso de respetar dicho periodo de inactividad, tanto en fase de construcción como de explotación.

El 6 de julio de 2018, el promotor remite a la DG de Biodiversidad y Calidad Ambiental, un escrito en el que manifiesta la confirmación del compromiso de inactividad desde el 1 de febrero al 31 de julio, ambos inclusive, tanto en la fase de construcción como de explotación del aeródromo.

Una vez aceptado por parte del promotor el periodo de inactividad y tras el análisis del proyecto y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones ambientales afectadas, se consideró que existían determinados aspectos que precisaban ser ampliados para poder continuar con la tramitación ambiental, por lo que el 23 de julio de 2018, se solicita información complementaria. El 25 de septiembre de 2018, el promotor solicita que dada la complejidad de elaborar la información solicitada, se le conceda una prórroga. El 3 de octubre, se envía al promotor el acuerdo de la Subdirección General de Evaluación Ambiental por el que se concede ampliación del plazo de subsanación del proyecto, pasando a ser de cuatro meses y medio en total.

El 12 de diciembre de 2018, tiene entrada en el registro auxiliar del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medioambiente la información adicional remitida por el promotor. El 21 de diciembre de 2018, se da traslado de la nueva documentación aportada por el promotor a los organismos que emitieron consideraciones en sus informes que motivaron la solicitud de subsanación, que fueron la DG de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, la DG de Política Forestal y Espacios Naturales de la Junta de Castilla-La Mancha y la Confederación Hidrográfica del Guadiana. El último informe de dichos organismos es recibido el 7 de febrero de 2019.

Como consecuencia del informe emitido por el servicio de protección ambiental de la DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, se le solicita al promotor el 26 de febrero de 2019 que clarifique determinadas cuestiones y que en la nueva documentación a aportar, se incluya la identificación, descripción, análisis y si procede, cuantificación de los efectos esperados sobre los factores ambientales, derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, o bien informe justificativo sobre la no aplicación de este apartado al proyecto, dado que durante la tramitación del procedimiento, entró en vigor la modificación de la Ley 21/2013, de 13 de diciembre, de evaluación ambiental, mediante la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, la cual en el apartado segundo de la Disposición Transitoria dispone que se someterán a una revisión adicional con carácter previo a la emisión de la declaración de impacto ambiental aquellos proyectos cuya evaluación se haya iniciado con posterioridad al 17 de mayo de 2017, con el fin de determinar el cumplimiento de la previsiones de la Directiva 2014/52/UE.

El promotor envía dicha información el 2 de abril de 2019, en la que se aclara el trazado definitivo del camino, la localización de la balsa de recogida de aguas y el informe justificativo sobre la no aplicación de informe de riesgo de accidente o catástrofe. Además, se anexa un informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas protegidas de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, en el que se informa de la reubicación del área de nidificación de la pareja de Águila imperial ibérica próxima al proyecto, en otro paraje de la finca situado a 2,8 km de la actual zona de nidificación, señalándose que según el Plan de Recuperación del Águila imperial ibérica, se considera «hábitat crítico» el entorno inmediato de cualquier nido de la especie que haya sido ocupado al menos en una ocasión durante los últimos cinco años, por lo que se deben aplicar las medidas correctoras y compensatorias propuestas en los informes ambientales que este organismo ha ido emitiendo a lo largo del procedimiento.

La conclusión de todas estas actuaciones se resume en el apartado de tratamiento de los impactos significativos del proyecto (C.2).

Con la información hasta aquí recabada se elabora la declaración de impacto ambiental.

C.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El EsiA hace una estimación de cómo afectaría la actuación, de manera directa e indirecta sobre los siguientes factores:

- Población, salud humana.
- Biodiversidad, la fauna y la flora.
- El suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje.
- Los bienes materiales y el patrimonio cultural.
- La interacción entre los factores mencionados.

– Alternativa 0: La opción de no actuar. Según la documentación presentada señala que esta opción no atendería a la demanda de turismo rural y cinegético, suponiendo una pérdida de ingresos para la población de la zona, además el abandono de esta actividad produciría una sobrecarga en la población de las especies cinegéticas (como el jabalí) que originarían desequilibrios en el ecosistema, afectando negativamente a la biodiversidad y a la fauna. La no ejecución de ninguna acción sobre la parcela, puede repercutir en la degeneración de la vegetación convirtiéndose en un foco potencial para la propagación de incendios forestales, una aceleración en el proceso de erosión de la raña y la posible contaminación de las aguas con sólidos en suspensión procedentes del terreno desprovisto de vegetación.

– Alternativa 1: Ubicarlo en otra parcela de la propiedad, lo que supondría una mayor afección al LIC (ES4310008)-Estena dado que la mayoría de la finca se encuentra dentro del mismo. Además, esta opción supone un mayor movimiento de tierras dado que se deberían construir nuevos caminos rurales para el acceso a la infraestructura y la pérdida de una mayor superficie de terrenos agrícolas y de pastoreo, sin posibilidad de ser reemplazados. Según indica el promotor en el EsiA es la alternativa más agresiva contra el medio natural, dado que habría que alterar una superficie ubicada en zona LIC.

– Alternativa 2: Cambiar la orientación de la pista a Noroeste-Sureste, lo que implicaría un mayor movimiento de tierras por ser necesario ubicar la pista en zonas más escarpadas de la parcela, así como tener que abrir nuevos caminos para comunicar el aeródromo, además adoptando la orientación noroeste-suroeste que sería la única técnicamente viable, se rebasarían las dimensiones de la parcela. Esta alternativa supone, según el promotor, invadir terrenos situados en vaguadas que vierten en el Río Estena, modificando totalmente su estructura. El impacto sobre el paisaje sería más agresivo y prolongado en el tiempo.

– Alternativa 3: Es la alternativa seleccionada para la ejecución del proyecto, la pista tendrá una longitud total de 1.650 metros y una anchura de 23 metros, su orientación será este-oeste y se construirá en dos tongadas de hormigón asfáltico, la primera de 6 cm de tipo G20 o similar y la exterior de 4 cm de tipo D20 o similar. El acceso y salida de los aviones será a través de una única calle de rodaje de longitud 54 m y anchura de 20 m, además se realizará un área de estacionamiento de dimensiones 60 × 30 m. La totalidad de la superficie del aeródromo quedará rodeada con una valla metálica cinegética de 1,5 m de altura. Se instalará un cono indicador de la dirección del viento, dispondrá de señalización y de un camión contra incendios con un mínimo de 2.300 litros de agua y 200 litros de espumógeno, con flujo de 900 l/min. Según lo que indica el promotor en el EsiA, la parcela donde se ubicará el aeródromo está catalogada como arable y en la actualidad no tiene un uso definido, presentando un alto grado de degradación por la erosión, es llana y con escasa vegetación pascícola y no está dentro de ninguna figura de protección. Por lo tanto, el promotor concluye que esta alternativa ofrece el menor impacto ambiental, con una incidencia sobre la vegetación muy baja y en el que el balance entre el beneficio social y medio ambiente resulta más positivo. El único impacto potencial de esta alternativa es la posible afección a un nido de águila imperial ibérica, impacto que se ve muy mitigado con el compromiso de emplear la cabecera opuesta a la zona de

ubicación del nido, tanto para aterrizajes como para despegues, salvo en casos de necesidad por seguridad aérea.

C.2 Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida.

A la vista del estudio de impacto ambiental, las contestaciones a las consultas y las alegaciones recibidas, completados por la información complementaria aportada por el promotor y las consultas complementarias practicadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.2.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad: En el EsIA se indica que el terreno donde se va a ejecutar la infraestructura, originalmente es un suelo llano degradado, en el que los impactos vendrán derivados de las acciones de explanación y compactación necesarias explicadas en el punto 2.3 del EsIA que versa sobre la descripción de las actuaciones, asimismo se señala como otro de los impactos los posibles fenómenos erosivos en las laderas producidos por la escorrentía.

En el informe emitido por la DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura se insta a que el promotor detalle los movimientos de tierra a ejecutar, si habrá excedentes, su gestión y si la totalidad de las tierras se emplearán en la obra.

El promotor, en su contestación del 14 de mayo de 2018, aclara que el potencial agronómico-forestal del suelo es escaso y que la superficie afectada por la actuación es de 15,20 ha y se prevé retirar los suelos vegetales para ser utilizados en el tratamiento posterior de las zonas afectadas. En el supuesto de tierra sobrante, se extenderá en la propia finca y en el caso de tener que llevar algún resto al vertedero, se hará a uno autorizado por Medio Ambiente.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana, en su informe indica que no se determinan los perfiles de los taludes que se van a realizar. El promotor informa que los perfiles de los taludes se determinarán en el proyecto definitivo. Este organismo también señala que no está contemplado en los planos ni en el presupuesto la construcción del punto de agua para cargas con helicópteros, a lo que el promotor contesta informando que la charca que se presupuesta y que está en los planos, es el punto de agua para helicópteros.

El promotor remite en diciembre de 2018 información adicional tras la solicitud que realizó esta Subdirección en julio del mismo año. Detalla los movimientos de tierras unos 159.400 m³ de desmontes (de estos 25.240 m³ de tierra vegetal) y 132.200 m³ de terraplén.

Las recomendaciones para proteger los suelos que establece el promotor entre otras son las siguientes:

- Revegetación de superficies de suelo desnudo aprovechando para ello las «tierras vegetales».
- Acopio a un lugar previsto de la capa de suelo fértil durante las operaciones de obra y construcción.
- Localizar el parque de maquinaria, instalaciones provisionales de obra, el acopio de residuos y las vías de acceso fuera de la zona del hábitat prioritario 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales».
- Retirar el suelo contaminado en un contenedor específico para poder ser retirado por gestor autorizado de residuos peligrosos, en caso de vertido accidental en el suelo de aceites y/o combustibles.
- Restaurar, limpiar las zonas ocupadas y laboreo de alzado de terrenos compactados tras finalizar las obras.

C.2.2 Agua: La documentación presentada por el promotor señala que durante la fase de construcción se podrían producir fugas derivadas de los depósitos de combustible de los vehículos y maquinaria. Otro de los posibles impactos que se consideran es el aumento de la turbidez y cambios en los procesos de erosión y sedimentación de carácter temporal y reversible a medio plazo, debido a la construcción de taludes.

La pista, al encontrarse sobre una meseta prácticamente plana y sin ningún terreno elevado que desagüe sobre la misma, no interfiere con ningún arroyo ni torrentera existente en las proximidades, ni se encuentra dentro de ninguna llanura de inundación de cauce fluvial. El análisis de interconectividad realizado por el promotor en el estudio hidrogeológico señala que no se han localizado ni cauces fluviales ni llanuras de inundación en el entorno de 100 metros del futuro aeródromo y la dinámica de cualquier cauce fluvial más cercano es el Arroyo de Valdelarquillo situado a más de 350 metros de distancia. No afectando las obras ni a zonas de servidumbre ni a la zona de policía de ninguno de los arroyos presentes en el área.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana señala en su informe que se debería valorar la afección que la construcción de las charcas pluviales puede provocar sobre el caudal del río Estena y que el promotor debería determinar el número de charcas que se van a construir y las dimensiones de las mismas. El promotor aclara en su contestación del 20 de febrero de 2018 que sólo se va a construir una charca que es la que se detalla en el EsIA, y que el resto de charcas a las que hacen alusión en la documentación presentada, ya existen en la finca actualmente. Asimismo, la Confederación en su informe recoge que los arroyos funcionan como corredores ecológicos y de biodiversidad, por lo que se debe respetar su continuidad, tanto lateral como longitudinal.

La DG de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, manifestaba que, según la Confederación Hidrográfica del Guadiana en el informe emitido en el procedimiento de evaluación ambiental simplificada, la instalación proyectada podría ocupar parte de la zona de servidumbre y/o policía del cauce del arroyo Quebrajano. Al respecto, el promotor indica que la Confederación Hidrográfica del Guadiana emite el 19 de diciembre de 2017 un informe positivo en el que no se indica nada sobre la cuestión planteada. Además, este organismo indica que el EsIA no se detalla la red de drenaje en su totalidad, el dimensionamiento y la no afección del proyecto a las aguas subterráneas o superficiales del área de actuación.

En la solicitud de información complementaria que esta Subdirección General remite al promotor el 23 de julio de 2018, se establece que se aporte el detalle de la red de drenaje, el dimensionamiento de la misma y la posible afección de las instalaciones a la continuidad de los arroyos presentes en el área de actuación, teniendo en cuenta que la misma se encuentra en la cuenca del Río Estena, declarada como Zona de Especial Conservación (ZEC) incluida en Red Natura 2000.

En la nueva documentación aportada por el promotor en diciembre de 2018, esclarece que la red de drenaje estará compuesta por zanjas excavadas en el propio terreno, en la parte exterior de la franja, de 0,8 m de profundidad y 0,7 m de anchura en el fondo y con laterales inclinados 30° hacia el exterior y una arqueta con exclusiva aguas abajo, que se mantendrá cerrada mientras haya operaciones de aeronaves en el estacionamiento. Además, se presenta un estudio geológico e hidrológico de la zona, concluyendo que la futura pista de aterrizaje está fuera de cualquier zona de policía de cualquier cauce fluvial presente en la zona, dado que no existen ni cauces fluviales ni llanuras de inundación en el entorno de 100 metros del futuro aeródromo.

El Promotor en la información adicional establece una red de piezómetros de control de filtraciones para el aeródromo, para la detección inmediata de cualquier filtración de contaminantes en la zona, además de las zanjas perimetrales que evitarán la salida de contaminantes con aguas pluviales. El control de analíticas será semestral.

Tras el análisis de la documentación adicional la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio, indica en su informe que existen discrepancias en la ubicación de la balsa de recogida de aguas, ya que en distintos capítulos de la información presentada se dan coordenadas distintas para la localización de dicha acción. Desde la Subdirección General de Evaluación Ambiental se solicita que se aclare, haciéndolo el promotor en la subsanación presentada el 2 de abril de 2019, siendo finalmente la ubicación de la balsa la que se recoge en la siguiente imagen:

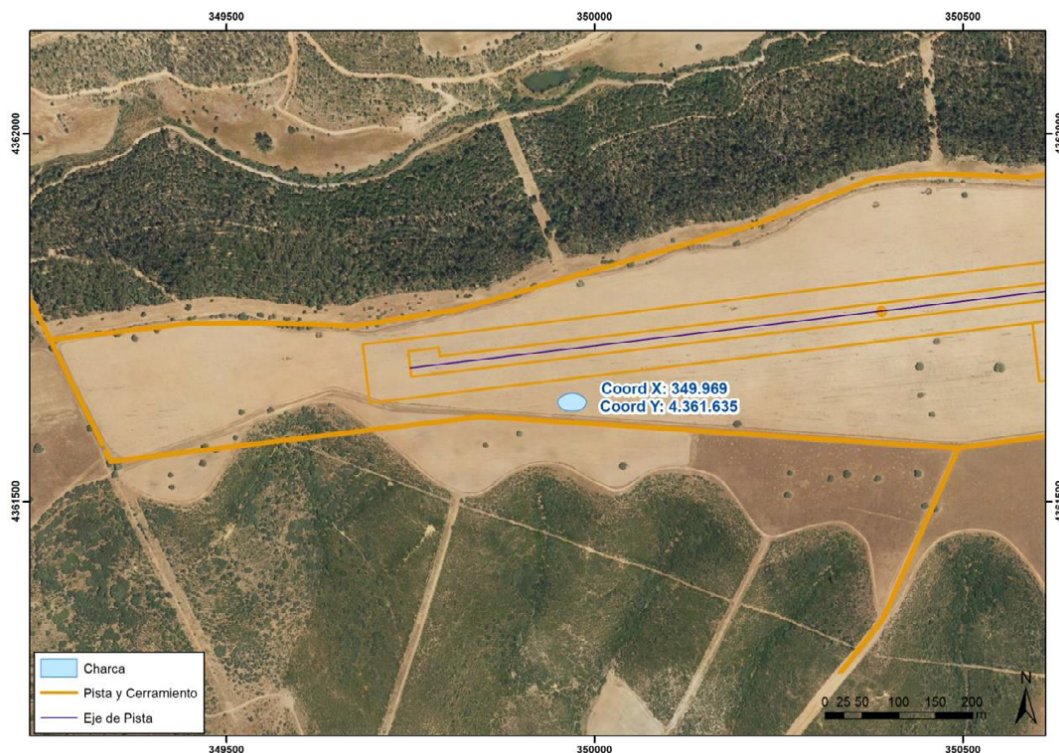


Figura 2. Localización de la balsa de recogida de aguas

C.2.3 Aire, factores climáticos, cambio climático: En el EsIA, se hace un análisis de los impactos sobre estos factores, concluyéndose que los impactos sobre el aire se producirán derivados del empleo de maquinaria y el movimiento de vehículos durante la fase de construcción y en fase de explotación se producirán afecciones puntuales en el momento de despegues y aterrizajes. Sobre el cambio climático, se establece que los humos de combustión de la maquinaria y los vehículos producen un aumento de gases de efecto invernadero cuyo impacto es de intensidad baja.

La documentación presentada contiene el estudio de la huella acústica sobre el terreno, empleando como modelo de avión para el cálculo el Cessna Citation CJ4. En ella queda perfectamente delimitada toda la zona afectada por la huella sonora, no viéndose afectada ninguna población dado que el núcleo más cercano se encuentra a unos 8 km de distancia.

El estudio indica igualmente que a 2,5 km del final de cada pista y a 700 metros en el punto lateral más desfavorable, ya no se alcanzan los 70 dBa. Además, en el aeródromo no se realizarán mantenimientos de aeronaves, vuelos de prueba o de entrenamiento y se estima que el número máximo de operaciones para un día no será mayor de 2 operaciones diarias y no más de 200 operaciones anuales. Por lo tanto, como cada operación completa implicaría un despegue y un aterrizaje, el promotor en el EsIA ha calculado que asignándole un tiempo de 1 minuto para cada aterrizaje y cada despegue, en un día de máxima utilización supondría que sólo el 0,07% del día existiría contaminación acústica por las operaciones del aeródromo, además hay que añadir que el promotor se autoimpone la limitación temporal de no operar desde el 1 de febrero al 31 de julio (periodo de cría del águila imperial) y que se despegará el 92% de los días en dirección Oeste-Este y se aterrizará en dirección Este- Oeste, por lo que la parte de huella acústica de 60 dB se encuentra al lado Este de la pista y por tanto alejada de la ubicación del nido del águila imperial.

El promotor establece como medidas:

- Riego sistemático de todas las superficies que puedan provocar niveles de inmisión elevados de partículas en suspensión durante la fase de construcción.
- El material que sea cargado y transportado en camiones, deberá viajar convenientemente protegido o humectado.
- Limitar la velocidad de circulación y comprobar el cumplimiento de las revisiones técnicas de la maquinaria para minimizar la contaminación acústica en el ámbito del proyecto.

C.2.4 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad:

Flora y vegetación:

En el EslA del proyecto se indica que los movimientos de tierras afectarán a una zona denominada raña, siendo necesario arrancar 10 encinas de dicha área. En el informe del Servicio de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura se indica que el diámetro de dichas encinas está entre 30 y 40 cm, y por lo tanto el trasplante seguramente resulte inviable para la supervivencia de dichos pies, por lo que propone como medida complementaria que se trasplante 10 pies de encina/alcornos por cada encina eliminada. En contestación a la cuestión planteada por el Servicio de Protección Ambiental de la Junta de Extremadura, el promotor remite el protocolo de trasplante que va a seguir, indicando que tendrá en cuenta las recomendaciones de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

En el oficio de solicitud de información complementaria de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, indicaba que no se había determinado el área de trasplante de las encinas, que el promotor no se había pronunciado sobre la medida complementaria planteada por el Servicio de Protección Ambiental de la Junta y que no se había determinado las dos parcelas que se iban a reforestar, siendo una de ellas de una extensión de 37,5 ha, por lo que se consideraba necesario que el promotor diera respuesta a todas las cuestiones planteadas presentando un plan de reforestación en el que se especifique la superficie total de las parcelas propuestas, la metodología de reforestación, cronograma de actuación, actividades a llevar a cabo, mecanismos de seguimiento y evaluación, presupuesto, etc.

El promotor en la documentación presentada como información complementaria, indica que las encinas serán finalmente taladas, aprovechando sus ramas para realizar los refugios para conejo de campo en el recinto cerrado donde se proponen los vivares para dicha especie.

Según indica el promotor en la documentación adicional, se repoblará la parcela aledaña a la pista, un total de 7,4 has con vegetación arbustiva similar a la del entorno, madroño, romero, jara pringosa, labiérnago, lentisco cornicabra y especies arbóreas como la encina, alcornos y quejigo. Las especies preferentes serán la encina y el alcornos en una densidad de 800 plantas/ha, con porcentajes variables de cada una de ellas. El promotor ha propuesto establecer la repoblación en 71 bosquetes por ha de 140 m² cada uno, siendo el número de plantas de cada una de las especies a introducir en los bosquetes el siguiente:

- *Quercus ilex* 2 uds por bosquete, lo que hace un total de 142 plantas/ha.
- *Quercus suber* 1 ud por bosquete, lo que hace un total de 71 plantas/ha.
- *Olea euopaea sylvestris* 1 ud por bosquete, lo que hace un total de 71 plantas/ha.
- Arbustos, 7 uds por bosquete, lo que hace un total de 497 plantas/ha.

Asimismo, en el EslA se establecen una serie de medidas en la ejecución de las obras dirigidas a minimizar los impactos sobre la vegetación como son:

- Jalonamiento de la zona de actuación, antes del replanteo del proyecto, para minimizar la superficie alterada y causar la mínima afectación a la vegetación y a la fauna.
- Acceso de la maquinaria por el camino determinado en el proyecto (Imagen 1), no abriéndose durante la obra nuevos caminos.

- Revegetación de los taludes para consolidar las tierras, con vegetación arbustiva similar a la del entorno, madroño, romero, jara pringosa, labiérnago, lentisco y cornicabra.

El Servicio de Protección Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, en su informe emitido el 29 de enero de 2019, señala que en la documentación adicional aportada existe una discrepancia en el trazado del camino de acceso y en la localización de la balsa de recogida de aguas, que podrían implicar afecciones a la vegetación autóctona de la zona, no habiéndose evaluado dicha afección.

El promotor contesta en la subsanación presentada en abril de 2019 que el camino y la balsa son los que se han reflejado en las figuras 1 y 2 de la presente Resolución y no afectan a nueva vegetación autóctona del área de actuación.

Fauna, biodiversidad: El estudio faunístico que contenía el EsIA presentado por el promotor, se limitaba a una enumeración de las especies contenidas en la bibliografía, haciendo alusión a la presencia del águila imperial y la afección a la plataforma de nidificación de dicha especie, existente en las proximidades, sin haber realizado un estudio de avifauna en el área de ejecución del proyecto.

El informe emitido por el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas protegidas, indica la existencia de una plataforma de nidificación de una pareja de águila imperial ibérica, la cual podría verse afectada por el ruido, aunque señala que la posible afección a esta especie se puede corregir mediante la adopción de una serie de medidas preventivas, correctoras y complementarias, algunas contempladas por el propio promotor en el EsIA, otras consensuadas con los técnicos de la Junta de Extremadura y que siguen las pautas establecidas en los Planes de Recuperación de especies tales como el águila imperial ibérica.

Asimismo, en el EsIA se había reflejado que la contaminación acústica en un día de máxima utilización supondría sólo el 0,84% del total de horas del día, además hay que añadir que el promotor se autoimpone la limitación temporal de no operar desde el 1 de febrero al 31 de julio (periodo de cría del águila imperial) y que se despegará en dirección oeste-este y se aterrizará en dirección este-oeste, por lo tanto la parte de huella acústica alta de 60 dB o mayor se encuentra sobre el lado Este de la pista alejada de la ubicación del nido, por lo que se considera que la afección a la zona de nidificación del águila será mínima, dado que se encuentra a unos 35 metros por debajo del nivel de la pista y a una distancia de más de 500 metros de la posición más cercana del avión al despegue, quedando el nivel de ruido a la altura estimada del nido ligeramente por debajo de los 60 dB. En el Estudio acústico presentado por el promotor, señala que pueden asegurar que el nivel sonoro en el nido y sus alrededores nunca excederá los 50 dB y estos picos de ruido sólo sucederán durante el 0,004% del año y siempre de día, pudiéndose confirmar que el 91% de los días del año no habrá actividad alguna.

En la solicitud de información complementaria realizada por la Subdirección General de Evaluación Ambiental, se requirió que el promotor realizase un conveniente estudio de avifauna que incluyera un inventario general sobre las distintas especies y poblaciones de aves presentes en el lugar, basándose en datos bibliográficos e información existente para la envolvente de 5 km y mediante trabajos de campo en la de 500 m aproximadamente.

En las conclusiones que el promotor presenta en la documentación adicional, tras haber realizado los convenientes estudios de campo y análisis de la información existente, señala que las especies de especial interés que se encuentran datadas como presentes en la zona, no se han detectado durante la visitas de campo, detectándose además un menor número de paseriformes que las recogidas en la bibliografía. Se han detectado buitre leonado en vuelo a gran altura, un par de ejemplares de buitre negro y aguilucho pálido, especies sensibles a la alteración del hábitat (CREAEX), en la envolvente de 5 km que podría ser área de campeo de estas especies. Los trabajos de campo han confirmado la presencia de una pareja de águila imperial ibérica, que mantiene una plataforma de nidificación en uso en las inmediaciones del área proyectada para el aeródromo, por ello en la documentación adicional se recogen una serie de medidas correctoras, preventivas

y otras compensatorias que tienen su reflejo en un convenio de colaboración con la Junta de Extremadura.

El EsIA señala que las actuaciones no van a incidir de manera significativa sobre la biodiversidad, ya que las operaciones de desbroce, terraplenado y nivelado se realizarán fuera del cauce del Río Estena y tampoco afectarán a los arroyos que alimentan el río.

Dado que los vuelos serán diurnos, la documentación presentada indica que no se verán afectados los murciélagos de la zona.

El promotor ha establecido en la información adicional una serie de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, consensuadas con los técnicos de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura para minimizar el impacto sobre la fauna y la biodiversidad.

– Medidas Preventivas:

o Cerramiento perimetral del área, mediante un vallado según normativa para la fauna cinegética y siguiendo las directrices que marca la Junta de Extremadura.

o Limitación temporal de los vuelos y uso del aeródromo entre el 1 de febrero y el 31 de julio, ambos inclusive, coincidiendo con el periodo crítico de nidificación del águila imperial ibérica.

o Horario de vuelo será diurno.

o Altura de vuelo mayor a 3000 metros en el sobrevuelo del Parque Nacional de Cabañeros.

o Control de vuelos, despegando en dirección oeste-este y aterrizando en dirección Este-Oeste, salvo por razones de seguridad aérea.

o Control de la presencia de aves durante el uso del aeródromo, vuelo, despegue y aterrizaje, existiendo un vigilante en tierra que revisará los alrededores y el espacio aéreo minutos antes de un despegue o aterrizaje. El vigilante poseerá contacto con el piloto a través de radio en banda aérea.

o Limitación temporal de las obras de construcción del aeródromo, entre el 1 de febrero y el 31 de julio, ambos inclusive.

o Batida de fauna previo al inicio de las obras. En caso de encontrarse nidos o áreas de concentración de fauna que puedan resultar afectados, se informará a la Junta de Extremadura y se actuará conforme a lo que la administración estipule.

o Limitación de cultivos, sustituyendo en el entorno de la infraestructura las plantas atractivas para avifauna (cereal, girasol, etc) por otras que no tengan efecto llamada.

o Retirada de fauna muerta, actuaciones relativas al buitre negro y otras grandes aves necrófagas. Se realizará de forma diaria a lo largo de todo el año.

– Medidas correctoras:

o Retranqueo de la pista de vuelo en 350 metros, alejándose de la plataforma de nidificación de la pareja de águila imperial ibérica, quedando a una distancia de 800 m del final de la pista.

o Pantalla vegetal autóctona, para minimizar los posibles efectos sobre el área de nidificación y el posadero de la pareja de águila imperial ibérica.

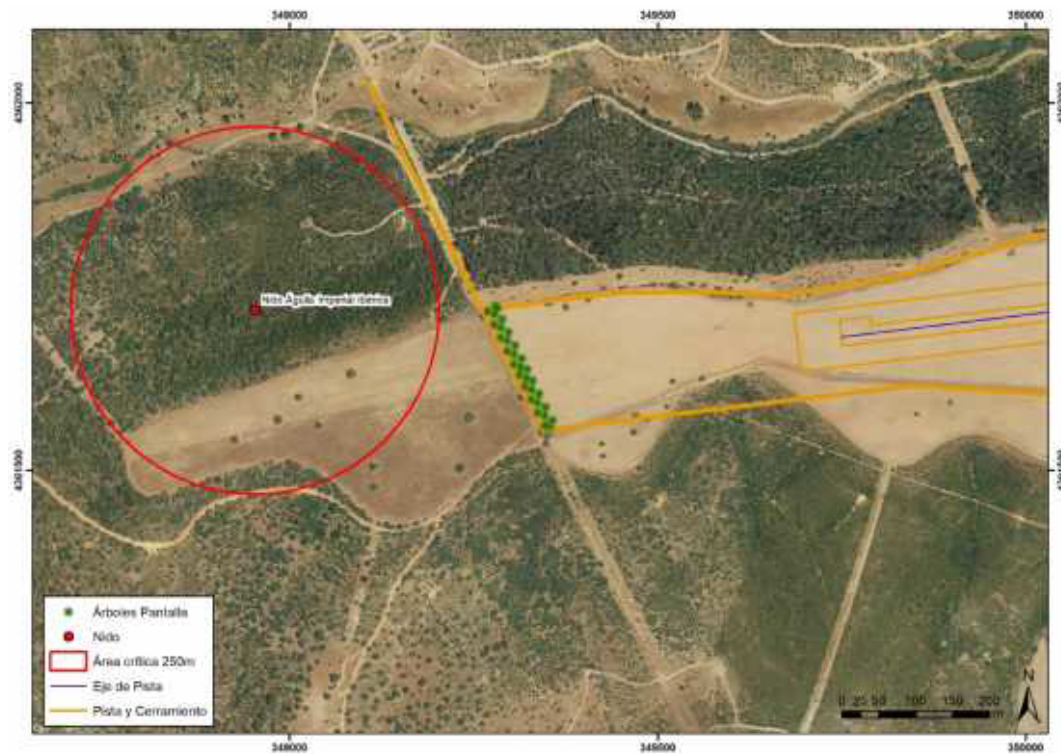


Figura 3. Localización de la pantalla de vegetación autóctona

o Modificación del camino de entrada al aeródromo, siendo finalmente la alternativa B que aparece en la Figura 1 de la presente resolución. Se opta por ella por ser la que se mantiene siempre fuera del área crítica del águila imperial ibérica y por tanto la que menor impacto causa.

o Modificación de la ubicación de la zona de hangar, debido a la modificación del camino de entrada.

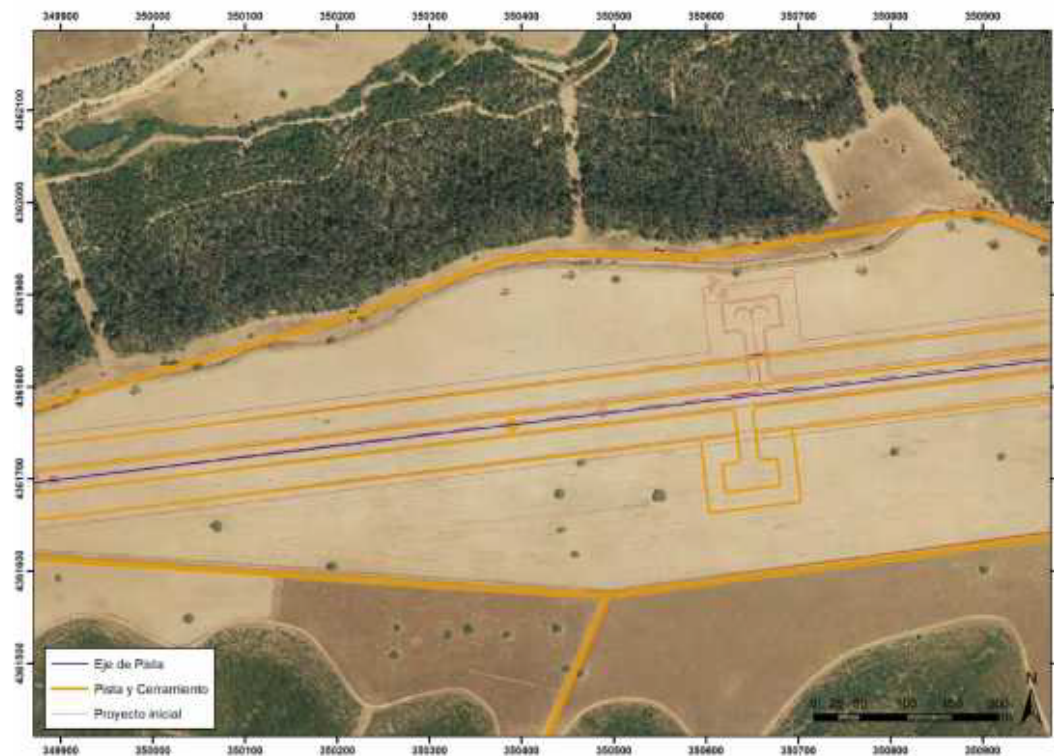


Figura 4. Nueva disposición del hangar

o Mantenimiento de la raña en su estado original. En el proyecto original se planteó la repoblación del área de raña que va desde el final de la pista de vuelo hasta el final de la raña situado en el extremo occidental, siendo una superficie de 37,2 ha. Tras el análisis de los técnicos se determinó que suponía un menor impacto para la pareja de águila imperial ibérica, mantener el hábitat como en la actualidad.

– Medidas compensatorias:

o Reforzamiento de la población de conejo de monte mediante la creación de un cercado de 4 ha en la linde de la finca con la carretera CM-4157, en el que se realizarán la construcción de vivares 4-5 vivares/ha de tubos de hormigón, dos caballones y la instalación de 4 unidades comedero+bebedero, para favorecer la colonización natural de los conejos. El Servicio de Protección Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura en su último informe de enero de 2019, indica que la creación del cercado deberá tener en cuenta los caminos, pistas o cortafuegos existentes en la zona, para no alterar la función para la que fueron diseñados los mismos y se puedan crear situaciones de riesgo, lo que se ha recogido en el apartado de condiciones de la presente resolución.



Figura 5. Área de localización del cercado de 4 ha

o Suelta y mejora de las poblaciones de anátidas en la finca, en un pequeño embalse aguas abajo en la cuenca del arroyo Arquillo y dentro de la zona de campeo de la pareja de Águila imperial ibérica.

o Fomento de las poblaciones naturales de perdiz común.

o Convenio de colaboración con la Junta de Extremadura, en que se contemplan las siguientes medidas para compensar y corregir el posible impacto que puede generar la construcción del aeródromo sobre el área próxima de nidificación de la pareja de águila imperial ibérica:

- Construcción de nuevas plataformas de nidificación y reparación de la ya existente.
- Plan de alimentación suplementaria en base a conejo de monte.
- Programa de seguimiento ambiental de la pareja.
- Marcaje y seguimiento vía satélite de la pareja de águila imperial ibérica.

Todos los detalles de las distintas medidas están contemplados en la documentación que el promotor presentó el 10 de diciembre de 2018, como respuesta a la solicitud de información adicional que realizó la Subdirección General de Evaluación Ambiental.

Por otro lado, dado que la finca «El Membrillar», está englobada en su totalidad en el último tramo de curso fluvial libre del río Estena antes de desembocar en el embalse de Cijara, pudiendo actuar dicho curso fluvial como corredor ecológico para el lince ibérico, en la información adicional proporcionada por el promotor, se analizó y evaluó la potencialidad del área como posible corredor ecológico y el efecto que pudiese ocasionar el aeródromo sobre el mismo, concluyendo dicho estudio que todo el área que se encuentra enclavada en el interior de la finca «El Membrillar» se encuentra fuera del área de importancia y ni siquiera se cataloga como Área favorable para la presencia de la especie.

Además, el EsIA incluye otra serie de medidas entre las que cabe destacar:

- Se realizarán medidas del ruido a pie de pista especialmente en los periodos más críticos de los animales. Los informes estarán a disposición de la autoridad medioambiental competente.
- Se efectuará un registro de los accidentes sobrevenidos a las aves como consecuencia del tráfico aéreo.
- Se comprobará periódicamente el vallado.
- Se realizará un seguimiento de la mortandad de vertebrados por atropello en el aeródromo realizándose informes semestrales que especifiquen la cantidad, el lugar y la especie atropellada.
- Una vez comenzada la actividad, se comprobará si existe contaminación acústica inaceptable en el área del nido, valorándose en caso afirmativo la construcción de una berma de tierra de 3 m de altura que actuará como pantalla acústica.

C.2.5 Espacios naturales protegidos, Red Natura 2000: El EsIA del proyecto desarrolla un apartado específico de Red Natura 2000, en el que se recoge un estudio de las características del ZEC Estena presente en los límites del ámbito de proyecto, cuya función de corredor entre áreas protegidas extremeñas con importantes espacios de Red Natura en Castilla-La Mancha (ES4252225 Montes de Toledo y ES4220003 Ríos de la Cuenca Media del Guadiana y Laderas Vertientes), apuntando que podría ser de especial importancia esta función para el futuro de especies como el lince. También se recoge la proximidad de la zona de actuación a Cabañeros, convirtiendo la ZEC en posible zona de campeo y dispersión de algunas especies de aves como cigüeña negra, águila imperial ibérica y buitre negro.

En el informe emitido en el trámite de consultas por el Servicio de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, señala que realmente el promotor no elabora un estudio de afección del proyecto a los espacios de Red Natura 2000, no llevándose a cabo un trabajo específico sobre el terreno y limitándose a trasladar al EsIA el Plan de Gestión de la ZEC Estena. En dicho informe el organismo también señala que la infraestructura a desarrollar no se encuentra incluida en la Red Natura 2000 ni en Espacio Natural Protegido.

El promotor en su contestación, indica que en el EsIA se examinan las zonas del Plan de Gestión de la ZEC que están dentro de la zona de actuación, contemplando todas las medidas de conservación de las mismas y haciéndolas propias del proyecto.

Una vez analizada la documentación presentada por el promotor, la Subdirección General de Evaluación Ambiental en la solicitud de información complementaria, vuelve a reiterar que se realice una adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre los hábitats y especies que motivaron la declaración de los espacios Natura 2000 y que puedan ser susceptibles de verse afectados directa o indirectamente por el proyecto, asegurándose los objetivos de conservación y de integridad de dichos espacios, una vez analizada la información cuantitativa y cualitativa derivada del inventario y análisis de impactos sobre fauna que se deben llevar a cabo.

En la documentación complementaria presentada por el promotor se realiza un estudio de avifauna, mediante visitas a la zona en los meses de septiembre y octubre de 2018 siguiendo la metodología explicada en el apartado C.2.4 de la presente propuesta de resolución, datos del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio, del departamento de zoología de la Universidad de Extremadura y del Inventario Español de Especies terrestres del Ministerio para la Transición Ecológica. En el Capítulo IV de la información complementaria aportada, se hace un estudio de los posibles impactos sobre los espacios de red Natura 2000 presentes en la zona, no identificándose consecuencias significativas.

El Informe emitido el 29 de enero de 2019 por el Servicio de Protección Ambiental de la Dirección de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, señala que no se prevén repercusiones significativas sobre la ZEC (ES4310008) Estena y que en la zona donde se

ubica el proyecto no se encuentra inventariado ningún hábitat de interés comunitario incluido en el anexo I de la Directiva de Hábitat (92/43/CEE).

Respecto a la posible función del área como posible corredor para el lince ibérico, el promotor en la documentación adicional realiza un estudio cuyas conclusiones son que el tramo del río Estena que discurre por la Finca El Membrillar, no tiene las condiciones adecuadas para el asentamiento del lince ibérico y tampoco se puede considerar como un corredor biológico prioritario para la especie, dado la baja presencia de conejo de monte y un limitado valor del cauce del río Estena como corredor natural, debido a la presencia aguas abajo de los grandes embalses de la cuenca alta del Guadiana, hecho que también apunta el informe del Servicio de Protección Ambiental de la Junta de Extremadura. Además, este organismo y el promotor señalan que al plantearse el proyecto sobre una raña donde suele existir una baja cobertura de matorral y arbolado, se considera que apenas tendrá afección sobre esta especie y sus posibles corredores naturales.

El Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Junta de Extremadura, determina que la actividad no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, siempre que se adopten las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el EsIA por el promotor y las que establece dicho Servicio en su informe. Deberá prestarse especial atención a los programas, objetivos y medidas establecidas en el Plan de Gestión del Espacio ZEC Estena para la Zona de Interés Prioritario (ZIP1) El Membrillar.

La nueva instalación aeronáutica proyectada se localiza a más de 7 km del límite oeste del Parque Nacional de Cabañeros, por lo que el Patronato de este parque nacional indica en su informe técnico que no parece previsible que la actividad, ni en la fase de construcción ni durante la explotación, vaya a suponer una afección significativa a los valores naturales del Parque Nacional de Cabañeros, señalando que no se prevé la necesidad de tener en cuenta consideraciones, medidas o cautelas especiales más allá de las exigidas por la normativa vigente, la Orden de 18 de enero de 1993, por la que se describen las zonas prohibidas y restringidas al vuelo en territorio nacional en la que se prohíbe el sobrevuelo del polígono (definido en la orden por 5 vértices) que engloba el Parque Nacional desde el suelo hasta el nivel de vuelo FL70 (7000 pies, o 2133,6 m, sobre la superficie isobárica 1013,24hPa) y la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales que establece la prohibición del sobrevuelo a menos de 3000 metros de altura sobre la vertical del terreno, salvo autorización expresa o por causa de fuerza mayor.

El informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, señala que como espacios de la Red Natura 2000 de Castilla-La Mancha están la ZEC (ES4220020) «Lagunas de Alcoba y Horcajo de Los Montes» a 4,5 km al sureste del ámbito de actuación, la ZEC-ZEPA «Ríos de la cuenca media del Guadiana y laderas vertientes» (ES4220003) a 2,5 km al Noroeste y la ZEC-ZEPA (ES4250005-ES0000093) «Montes de Toledo» situado a 6,5 km, que podrían verse afectados por las maniobras de despegue y aproximación, aunque la isófona de 60 dB, asociada a dichas operaciones se encuentra fuera del ámbito territorial de Castilla-La Mancha.

Este organismo (Viceconsejería de Castilla-La Mancha) establece que se evitará sobrevolar los espacios naturales a una altura menor de 300 m, que el aeródromo se explote en los periodos transcurridos desde el 1 de agosto hasta el 1 de febrero, terminándose la actividad de caza el 15 de febrero como así lo indican las medidas de conservación del Plan de Gestión de la ZEC Estena. Respecto a la prohibición o restricción del sobrevuelo en determinadas zonas por motivos ambientales, la Subdirección General de Evaluación Ambiental remite un oficio a la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural en la que se le comunica que la Dirección General de Aviación Civil mediante oficio de fecha 25 de enero de 2018, informa que las Comunidades Autónomas deben ajustarse a un procedimiento para solicitar el establecimiento de dichas zonas, ya que el artículo 149.1.20.^a de la Constitución atribuye en exclusiva al Estado el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo. En consecuencia, las limitaciones de sobrevuelo sólo serán exigibles a los usuarios del espacio aéreo, una vez establecidas como zonas

prohibidas o restringidas a tales efectos y publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España). No obstante en aras de lograr una mayor protección ambiental se considera oportuno establecer como prescripción la obligación que tiene el promotor de informar a los usuarios (pilotos) del aeródromo proyectado sobre la existencia de los espacios de Red Natura 2000 en el área de influencia del aeródromo, enunciados en esta Resolución, cuyo sobrevuelo conviene evitar, lo cual ha sido recogido en el apartado de condiciones al proyecto de la presente resolución.

C.2.6 Paisaje: Según se analiza en el EsIA la alteración sobre esta variable es sustancial y de carácter permanente ya que el resultado de las obras será una plataforma plana y asfaltada que contrastará con el entorno de monte bajo y terrenos de cultivo, aunque cabe señalar que el terreno actualmente no presenta relieves ondulados y es prácticamente llano.

El promotor propone, para minimizar el impacto sobre el paisaje, la reforestación de la zona perimetral con especies forestales que minimicen el impacto visual de la obra.

C.2.7 Población, salud humana: Durante la ejecución de las obras se podrían causar molestias a los propietarios de las fincas situadas en las proximidades de la zona donde se llevarán a cabo las actuaciones. Es un efecto de intensidad baja, con un efecto temporal y una reversibilidad a corto plazo.

La revitalización de la zona, generación de trabajo y la posibilidad de emplear las instalaciones para casos de emergencias médicas e incendios forestales, son apuntados como impactos positivos por el promotor.

En el EsIA se indica que para minimizar el riesgo de aumento de los niveles de ruido, según lo establecido en el artículo 11, del Decreto 19/1997 de 4 de febrero de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones de la Junta de Extremadura, no se llevarán a cabo labores en horario nocturno, comprendidas entre las 20:00 y las 8:00 horas.

La DG de Política Forestal y Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, indica que como medida compensatoria se debe firmar un convenio regulador entre la sociedad mercantil Agropecuaria El Membrillar S.A., propietaria de la finca, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y la Junta de Extremadura, para regular la utilización del aeródromo por las partes implicadas en caso de incendio forestal con los Aviones de Carga en Tierra (ACT), debiendo el propietario instalar una estación de carga en tierra para los ACT.

C.2.8 Bienes materiales, patrimonio cultural: En el EsIA se indica que el desarrollo del proyecto no afecta a los dominios de ningún monte de utilidad pública.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura en el informe remitido durante el trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, indica que dada la cercanía de la instalación a ejecutar prevista respecto a numerosos elementos de naturaleza arqueológica y a la amplia superficie abarcada por la zona de estudio y para poder caracterizar posibles afecciones del proyecto sobre el patrimonio arqueológico no detectado de la zona, propone que con carácter previo a la ejecución a las obras se deberá realizar una prospección arqueológica intensiva en el área de explotación por técnicos especializados, ajustándose a lo establecido en la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, en el Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura y de la Ley 3/2011, de 17 de febrero de 2011, de modificación parcial de la Ley 2/1999. Además, el promotor deberá comunicar a la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, los resultados de la prospección e incluir en el proyecto de ejecución definitivo deberá recoger las medidas que determine ese organismo al respecto. Esta condición ha sido incluida en el apartado de condiciones al proyecto de la presente resolución.

La Secretaría General de Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, señala que las Vías Pecuarias Clasificadas que discurren por el Término Municipal de Helechosa de los Montes (Badajoz), no se ven afectadas por el proyecto.

El Servicio Territorial de Badajoz de la Consejería de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura, informa en su contestación a las consultas a las Administraciones Públicas, que el proyecto no afecta a ninguna infraestructura viaria de titularidad de la Comunidad Autónoma.

D. Programa de vigilancia ambiental

El estudio de impacto ambiental contiene un programa de vigilancia cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas. En cada una de las fases de dicho programa, se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas y sus criterios de aplicación, emitiendo los correspondientes informes de vigilancia.

A continuación se resumen las líneas principales del programa de vigilancia previsto en el EslA:

D.1 Suelo, subsuelo, geodiversidad:

- Control en la definición de accesos e instalaciones auxiliares.
- Verificación de jalonados perimetrales y control de ocupación de las obras.
- Control de las zonas de acopio de materiales, en especial de la tierra vegetal extraída.
- Comprobación periódica de que no se producen vertidos accidentales de aceites o combustibles, o de otros elementos de desecho.

D.2 Agua:

- Control en los niveles de calidad de las aguas superficiales.
- Controles analíticos semestrales.

D.3 Aire, factores climáticos, cambio climático:

- Control de la producción de polvo y ruido generado por la maquinaria durante el movimiento de tierras.
- Control en la aplicación de riegos periódicos.
- Control sobre el ruido producido por las aeronaves en fase de explotación.

D.4 Flora y vegetación, fauna, biodiversidad y paisaje:

- Marcado, jalonado y disposición de protecciones individuales en ejemplares arbóreos a proteger.
- Control en los procesos de restauración paisajística.
- Seguimiento de la evolución de las comunidades vegetales implantadas.
- Realización de un cronograma de las obras, indicando las fases críticas, respetando la obligatoriedad de realizar las obras fuera del periodo comprendido entre el 1 de febrero y 31 de julio.
- Control de la fauna dentro de la zona perimetral previo al desbroce, en caso de encontrar algún animal se avisará a la Autoridad Ambiental.
- Control de la no realización de trabajos nocturnos (de 22 a 8 horas).
- Identificación de la causa de muerte de aves muertas: atropello, colisión, veneno, etc.
- Comprobación y seguimiento del buen funcionamiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias diseñadas para la pareja nidificante de águila imperial ibérica presente en la zona.
- Restitución y acondicionamiento de caminos afectados.

E. Condiciones al proyecto

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, el plan de restauración y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente declaración, así como las medidas adicionales especificadas en esta declaración particularmente en el apartado C de la misma, derivadas de las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto, en el plan de restauración, o en las adendas a los mismos.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

1. El promotor deberá informar a los usuarios (pilotos) sobre la existencia de los espacios de Red Natura 2000 en el área de influencia del aeródromo, cuyo sobrevuelo a una altura de menos de 300 m conviene evitar.

2. Según lo dispuesto por el Servicio de Protección Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura:

1.1 La pantalla visual se incrementará, incluyendo los últimos metros del camino de acceso en la coronación de la raña, siguiendo el mismo criterio propuesto por el promotor para el resto (selección de especies y densidad) y conforme a la imagen siguiente:



Figura 6: Pantalla visual

1.2 La creación del cercado de 4 has para el fomento del conejo de monte, deberá tener en cuenta los caminos, pistas o cortafuegos existentes en la zona, para no alterar la función para la que fueron diseñados los mismos y se puedan crear situaciones de riesgo.

3. Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales 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 contrastara 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.

4. 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.

5. Todas las aeronaves deberán ir equipadas con aquellos elementos que minimicen la emisión de ruido.

6. Las obras necesarias para la ejecución de la infraestructura y el mantenimiento de la misma se realizarán fuera del horario nocturno (20 a 8 h) según se recoge en el EsIA, por lo tanto el control de que se cumple esta condición se realizará para el mismo horario y no para el que se recogía en el programa de Vigilancia Ambiental presentado por el promotor.

7. Se definirá el sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves, que deberá estar operativo en el momento en que el aeródromo entre en funcionamiento. Este registro 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 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.

8. Se realizará una prospección arqueológica intensiva en el área de explotación, con carácter previo a la ejecución de la instalación proyectada, ajustándose a lo establecido en la Ley 2/99 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, en el Decreto 93/97 Regulador de la Actividad Arqueológica en Extremadura y en la Ley 3/2011, de 17 de febrero de 2011, de modificación parcial de la Ley 2/1999. El promotor deberá comunicar a la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, los resultados de la prospección e incluir en el proyecto de ejecución definitivo las medidas que determine ese organismo al respecto. Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma, paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento a la Dirección General indicada anteriormente.

9. En caso de finalización de las actividades y cierre del aeródromo, 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 Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, o de existir la necesidad de modificar alguna medida preventiva, correctora o compensatoria, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

Asimismo, la declaración de impacto ambiental favorable no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

En consecuencia, esta Dirección General a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aeródromo de El Membrillar, término municipal de Helechosa de los Montes (Badajoz) al concluirse que no es previsible que el proyecto produzca impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa denominada número 3 en el EsIA, en las condiciones señaladas en el presente análisis técnico.

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 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, 10 de mayo de 2019.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

AERODROMO DE MEMBRILLAR EN BADAJOZ

