

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

12887 *Resolución de 27 de octubre de 2017, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Campo de vuelos de Taragudo (Guadalajara).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 7, apartado d), del anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental, según la Sección 1.^a del Capítulo II, del Título II, de la Ley mediante Resolución de 29 de julio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Campo de vuelo de ULM de Taragudo (Guadalajara), «BOE» de 22 de agosto de 2015 (Núm. 201), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

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

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

El promotor es Mydair, S.L.U. y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto consiste en la construcción de un aeródromo, en el cual se tiene previsto realizar actividades de hangaraje de aeronaves, vuelos privados de ULM y vuelos de escuela. La parcela tiene una superficie total de 94.388 m² y el aeródromo contará con dos pistas de vuelo con unas longitudes de 362 m (pista 1) y 268 m (pista 2) y cuatro hangares adosados entre sí.

El Aeródromo se encuentra situado en la comarca de La Alcarria, Guadalajara, dentro del municipio de Taragudo. Este término municipal limita con los de Alarilla por el Este, Espinosa de Henares por el Norte, Hita por el Oeste y Torre del Burgo por el Sur. La zona en la que está ubicada la proyección del aeródromo se sitúa a 2 kilómetros al Oeste del núcleo urbano de Taragudo, a unos 500 m de la carretera GU-183.

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

Longitud: 03° 05' 37.00" W.

Latitud: 40° 49' 14.00" N.

La construcción del aeródromo de Taragudo comprende las siguientes instalaciones:

Un módulo de cuatro hangares adosados entre sí, con una superficie de de 1.560,6 m² útil. Los materiales para la ejecución de los hangares se componen de estructura metálica laminada y revestimiento de chapa con aislamiento. Éstos vienen totalmente prefabricados, siendo los trabajos de campo simplemente de montaje y pequeños ajustes y soldaduras.

La cimentación se realizará con zapatas bajo los pilares realizados con hormigón. Los materiales utilizados, que forman el aspecto exterior de la edificación, serán los típicos de la zona.

Una nave multifuncional: Ocupará una superficie de 323,97 m². Tendrá distintos usos: como hangar para aeronaves, como aula para clases teóricas y una zona para preparación de planes de vuelo. Será construida con los mismos materiales que los hangares. Estará equipada con un sistema manual de alarma de incendio, formado por una central de detección de incendios, dos pulsadores de alarma analógica y dos sirenas electrónicas direccionables.

Una caseta mixta, destinada a almacén de herramientas y materiales. Ocupará una superficie de 78,9 m², estará construida con los mismos materiales que los hangares y contará asimismo con medidas antiincendios.

Dos pistas de vuelo para aeroplanos con unas longitudes de 362 m (pista 1) y 268 m (pista 2), y de 15 m de anchura cada una. La pista 1 tendrá una orientación de 17/35 girada unos 20° con los vientos dominantes. La pista 2 tendrá una orientación de 04/22. Las dos pistas estarán cruzadas entre sí para los días que sople viento cruzado superior a 15 KTS para operaciones de aeronaves con límite de viento cruzado inferior a esta medida. No se tiene previsto realizar ningún tratamiento especial (pavimentación, añadido de gravas ni compactación severa), ya que las aeronaves que van a operar en el aeródromo tienen un peso inferior a 600 kg. Para el recubrimiento de las pistas se ha buscado una hierba libre de mantenimiento, que sea resistente al frío y a la escasez de agua. No se tiene previsto instalar ningún sistema de riego.

Una pista de rodadura.

Una plataforma de estacionamiento de aeronaves, pavimentada de hormigón impermeable.

Punto limpio. Se construirá una caseta para tal fin con una superficie de 84 m² destinada a la acumulación de residuos, al manteniendo del depósito de combustible, como generador eléctrico y como sistema de presión de agua para extinción de incendios. Para evitar filtraciones al terreno, en caso de derramamiento de algún líquido, se construirá el suelo con una solera de hormigón impermeabilizada. Esta solera se extenderá en el exterior de este punto limpio (parte frontal exterior) con una superficie de 10 m x 10 m donde se realizará el repostaje de las aeronaves. Junto a este punto se prevé el desarrollo de otra superficie para el lavado de las aeronaves, con un sumidero central que deriva a una arqueta separadora de residuos. En el caso de las aeronaves, los únicos residuos producidos durante su lavado serán el agua y el detergente usado.

Una zona de aparcamiento de automóviles, con unas dimensiones de 90 m x 15 m realizado en árido calizo Z-2 con un espesor de 150 mm.

Acondicionamiento de accesos rodados. El camino que bordea la parcela será realizado también en árido calizo con un espesor de 50 mm, contando con unas dimensiones de 5 m x 350 m. Este discurrirá por el interior de la parcela paralelo al camino Este.

Vallado perimetral. Todo el perímetro de las instalaciones estará rodeado por un vallado de malla metálica cinérgica de anchura suficiente para el paso de pequeños mamíferos y de 200 cm de altura. Además de la valla perimetral, existirá una valla de separación interior entre la plataforma de movimiento de aeronaves y el personal visitante, será de malla metálica permeable tendrá unos 100 cm de altura.

Un pozo de suministro de agua. El abastecimiento de agua se realizará a través de un pozo de un metro de diámetro por 30 m de profundidad. Este pozo se encontrará situado en la esquina sudeste de la parcela, a unos 10 m de ambos caminos que limitan con ella. El agua extraída del pozo llevará un tratamiento de aguas, que se realizará según lo establecido en el Real Decreto 40/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano.

La limpieza de las superficies pavimentadas, en las que se puedan acumular aceites y demás hidrocarburos, se realizará a través de unas rejillas instaladas para tal fin. Estas rejillas derivarán a la balsa de lixiviados, donde un gestor autorizado se encargará de

retirar los líquidos contaminantes. Los elementos contaminantes más peligrosos serán llevados a la caseta mixta para su acumulación y posterior tratamiento. En este caso los materiales de limpieza como trapos o el uso de sepiolitas será posteriormente gestionados por un gestor autorizado.

El saneamiento será separativo y contará con acometidas diferentes para la red de pluviales y la red de fecales.

El acceso a la pista se realizará a través de un camino de 200 m desde la carretera de acceso a la localidad de Taragudo (GU-175) desde las GU-183, en el punto kilométrico 11,6, en el paraje denominado La Zanjás.

El drenaje de la infraestructura se llevará a cabo mediante la canalización del excedente de las aguas pluviales con un tubo subterráneo de hormigón desde la parcela, a lo largo del camino que linda al sur de la misma. Éste llegará hasta el enlace con la carretera GU-175, donde tiene su inicio la Reguera Sangrera perteneciente a la Red de Hidrografía Natural.

Para la construcción de las pistas, plataforma de estacionamiento (aeronaves y vehículos) y de los viales de acceso (camino perimetral en la zona Este y Sur), está previsto hacer pequeños movimientos de tierras para la nivelación, aunque no se prevé gran movimiento de tierras, ya que la parcela se encuentra bastante nivelada. No obstante, está previsto utilizar las tierras que se extraigan de la cimentación de los hangares, para relleno de las zonas bajas de la pista durante su nivelación, no generando ningún transporte a vertedero durante las obras.

En el aeródromo se realizarán las actividades de hangaraje de aeronaves, vuelos privados de ULM y vuelos de escuela. Está prevista una capacidad para 25 aeronaves privadas con una media de 50 horas de vuelo al año, así como una aeronave de escuela de 300 horas de vuelo al año. Los vuelos nocturnos y sobre las poblaciones estarán prohibidos.

La pista será operativa de orto a ocaso, durante los 12 meses del año. El avión tipo que se utilizará más comúnmente será el ULM Evector/EuroStar.

En el estudio de impacto ambiental se plantean cuatro alternativas, que difieren en cuanto a la ubicación y dimensionamiento de la pista. Todas las alternativas propuestas se sitúan sobre zonas bastantes planas, sobre tierras dedicadas al cultivo de secano, próximas a vías de comunicación y relativamente alejadas a núcleos poblacionales:

La alternativa 0, la no construcción del campo de vuelo ni las instalaciones accesorias del mismo. En este caso no se producirá ningún tipo de impacto ambiental, pero se dejarán de crear los beneficios sociales que conlleva la ejecución del proyecto y se perderá una oportunidad para el desarrollo del territorio.

Alternativa 1, se sitúa en el término municipal de Taragudo. Aproximadamente a 1 km del núcleo urbano principal. Su vía de acceso más cercana es la carretera GU-175, situada próxima a la GU-183.

Alternativa 2, se localiza en el término municipal de Brihuega, a unos 700 m del núcleo de población de Fuentes de la Alcarria. Su vía de acceso más cercanas es la carretera GU-908, la cual enlaza a escasa distancia con la CM-2011. La zona de estudio se ubica muy próxima al cauce del río Ungría, un paisaje singular con altos valores naturales y a la ZEC Quejigares de Barriopedro y Brihuega.

Alternativa 3, se sitúa en la margen derecha del río Umbría, entre las poblaciones de Fuentes de la Alcarria y Brihuega. Su población más cercana es también Fuentes de la Alcarria, situada a una distancia de unos 3 kilómetros. De igual forma pertenece al término municipal de Brihuega y su vía de acceso más cercana es la carretera CM-2011. Las características de esta alternativa son similares a las presentadas para la Alternativa 2, dada su cercanía.

El promotor del proyecto, en el Estudio de Impacto Ambiental, realiza un análisis de las principales características y afecciones que se pueden generar desde el punto de vista medioambiental en las tres alternativas propuestas. Se han detectado una serie de

impactos, que son los mismos para cada una de ellas, como son: las emisiones de CO₂ a la atmósfera y el impacto en el medio socio económico. Otros factores producen el mismo o parecido impacto ya que la variable medida tiene las mismas características en las diferentes localizaciones, esto es el caso de los impactos en la vegetación y flora, el impacto en la Red Natura 2000, el impacto en la fauna o los cambios de uso del suelo.

Por otro lado, existen otros impactos que sí van a depender de la localización, estos pueden ser: las molestias de ruido generadas a la población colindante, la posible erosión del terreno, debido a los diferentes materiales geológicos; el impacto paisajístico, el impacto sobre los hábitats y el impacto sobre el patrimonio cultural.

Se ha realizado un análisis general de cada una de las alternativas, y considerado el entorno de cada una de ellas y los impactos que generan, y el promotor concluye que la alternativa 1 es la que menos impacto genera. El factor que mayor peso ha tenido, a la hora de tomar esta decisión, es la proximidad a los hábitats naturales definidos por la Directiva 92/43/CEE. La alternativa 1 es claramente la que se sitúa más alejada de estos espacios, a unos tres kilómetros, ya que las alternativas 2 y 3 se sitúan colindantes con estas zonas protegidas. Para este análisis también se ha tenido en cuenta la distancia a los hábitats de interés comunitarios, pero en todas las alternativas estudiadas la influencia sobre éstos es nula. Otro factor, que puede ser determinante para la toma de decisiones, es la cercanía a los núcleos urbanos. Aunque se sitúe a una distancia que en principio puede parecer reducida, un kilómetro aproximadamente, el nivel de ruido medido en la población cercana no rebasa los límites que establece la legislación.

Por último, otro de los factores considerado es el impacto paisajístico. Teniendo en cuenta la cuenca visual, de cada una de las alternativas y el entorno que las rodea, se considerarían impactos mayores los que se generarían en las alternativas 2 y 3, pues los valores paisajísticos y naturales de éstas son mayores que los de la primera de ellas. Por lo tanto, la alternativa elegida es la número 1, como aquella que cumpliendo los requisitos técnicos produce menores impactos.

2. Elementos ambientalmente significativos del entorno del proyecto

El proyecto se sitúa sobre el borde de un terreno del Plioceno que se enfrenta al gran valle del Cuaternario. Está formado por tierras fluviales, depósitos de terrazas y fondos clásicos de valle fluvial. Los terrenos cuaternarios de lomos fluviales, han dado lugar a suelos del orden Inceptisol, en las primeras terrazas y del orden Alfinsols en las medianas y altas. Estos suelos tienen un gran interés agrícola y excelentes propiedades físicas. Son suelos altamente productivos en el régimen de regadíos que normalmente se les aplica.

El principal cauce de la zona es el río Henares, que discurre sobre una fractura plioceno-cuaternaria. La zona de estudio está enclavada en la unidad hidrogeológica 03.04 Guadalajara, dentro de la cuenca hidrográfica del Tajo, y sobre la masa de agua subterránea, también denominada Guadalajara, código 30.006.

La vegetación potencial para la zona se corresponde con un encinar de la serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de *Quercus rotundifolia* o encina (*Bupleuro rigidi-Querceto rotundifoliae*).

Actualmente la zona está ocupada en su totalidad por cultivos de secano, relegándose la vegetación natural a las lindes entre cultivos y zonas improductivas y se corresponde con aulagares de *Genista scorpius*, con *Thymus vulgaris*, *Salvia lavandulifolia*, *Phlomis lychnitis*, etc. y con algún pie de escaso porte de *Quercus rotundifolia*.

Los hábitats de interés comunitario que se encuentran en el entorno de la actuación son los siguientes:

Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (4090). La zona de estudio carecen de formaciones de matorrales como tal, estando representado por su etapas degradadas de aulagares dominados por *Genista scorpius*, *Retama sphaerocarpa* y *Lavandula sp.*, como especies más representativas. En este territorio el hábitat correspondiente está formado salviares y esplegares meso-supramediterráneos secos castellanos (*Lino differentis-Salvietum lavandulifoliae*).

Ríos mediterráneos de caudal permanente del Paspalo-Agrostidion con cortinas vegetales ribereñas de *Salix alba* y *Populus alba* (3280). El hábitat presente en la zona es *Paspalo distichi-Agrostietum verticillatae*, con unos requerimientos ecológicos bastante estrictos. Entre ellos está la inundación de la zona durante parte del año, sin remoción de los lodos y la presencia de cobertura arbórea que mantenga el suelo húmedo y fresco.

Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba* (92A0), en la zona de actuación se presentan alamedas (*Salici neotrichae-Populetum nigrae*), alamedas albares (*Rubio tinctorum-Populetum albae*) y saucedas arbustivas (*Salicetum discoloro-angustifolia*).

Megaforbios eutrofos hidrófilos de las orlas de llanura y de los pisos montano a alpino (6430). En el caso de la zona del proyecto, son comunidades de *Epilobium hirsutum*.

Ríos mediterráneos de caudal permanente con *Glaucium flavum* (3250). En la zona de actuación el hábitat real está formado por vegetación glerícola sobre cantos y gravas fluviales calcáreas de rambas y arroyos secos termomesomediterráneos mediterráneo-iberolevantine (*Andryaletum ragusina*).

Lagos eutróficos naturales con vegetación Magnopotamion o Hydrocharition (3150). Dentro de este tipo de hábitat se pueden diferenciar varias comunidades botánicas. En la zona del proyecto se trata de comunidades dulceacuícolas de *Potamogeton pectinatus* (*Potametum pectinati*) y *Lemna sp.*

Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea y Securinegion tinctoriae*) (92D0). En el territorio en el que se ubica el proyecto corresponde a tarayales de *Tamaricetum gallicae*.

Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del Molinion- Holoschoenion (6420). En esta zona el hábitat correspondiente son juncales churreros ibéricos orientales (*Holoschoenetum vulgaris*).

Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* (9340). En el caso de la zona de estudio se trata de encinares mediterráneos con enebros (*Junipero oxycedri-Quercetum rotundifoliae*).

Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del Thero-Brachypodietea* (hábitat prioritario) (6220). En esta zona predomina Lastonares vallesano-empordaneses de *Brachypodium retusum* (*Phlomidio lychnitidis-Brachypodietum ramosi*).

En la zona de estudio existen las siguientes vías pecuarias:

Cañada del Carril.
Vereda de Taragudo.
Colada del Camino de Ciruelas.
Colada del Camino de Navarra.

En cuanto a la fauna, las aves son el grupo faunístico mejor representado en la zona, se distinguen tanto especies de medios abiertos como de ambientes forestales, dada la importancia de las zonas esteparias y los cursos fluviales respectivamente en el área de estudio.

Dentro de los ambientes de carácter más estepario aparecen especies como las cogujadas (*Galerida sps*), la alondra común (*Alauda arvensis*) o las calandrias (*Melanocorypha calandra*), así como especies de mayor tamaño como el alcaraván (*Burhinus oedicnemus*) o la perdiz roja (*Alectoris rufa*). En este biotopo destaca la presencia de avutarda (*Otis tarda*) en el sector suroeste de la zona de estudio, en las llanuras de la confluencia de los ríos Henares y Badiel. También otras esteparias como el sisón común (*Tetrax tetrax*).

Por su parte los ambientes riparios favorecen la presencia de numerosas especies de pequeños paseriformes, como los páridos. Asimismo, también son frecuentados los cauces fluviales por especies como la garza real (*Ardea cinerea*) o distintas especies de anátidas como los azulones (*Anas platyrhynchos*).

Las zonas más despejadas de vegetación, tales como los cultivos de cereal o los ambientes de matorral, son hábitat de importancia para los aguiluchos, citándose en la zona las tres especies más habituales, como son el aguilucho lagunero occidental (*Circus*

aerogynosus), el pálido (*Circus cyaneus*) y el cenizo (*Circus pygargus*). Los ambientes forestales como los sotos de ribera son ocupados por el azor (*Accipiter gentilis*). Otras especies citadas en la zona, como el ratonero común (*Buteo buteo*) o el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), presentan hábitos más generalistas, por lo que su presencia es más regular a lo largo de toda la zona. Además la zona de estudio es de interés para la dispersión de grandes águilas, principalmente el águila real (*Aquila chrysaetos*), la cual usa la zona como área de dispersión juvenil y de caza.

El Estudio de Impacto Ambiental incluye un estudio de los muestreos de campo, que se han llevado a cabo durante un año completo, con el fin de detectar las aves que utilizan los hábitats característicos del territorio. Se ha utilizado una metodología basada en recopilar datos en base a los diferentes tipos de muestreo: transectos, estaciones de escucha y observación desde puntos fijos.

El grupo de fauna más susceptible de ser afectado por la presencia del aeródromo son las aves, ya que presenta una elevada movilidad dentro del territorio. Los resultados obtenidos para las especies registradas de mayor relevancia e interés para el proyecto son:

Águila real (*Aquila chrysaetos*), no es reproductora en la zona de afección. Se considera que usa la zona como área de campeo y dispersión. Avistada en la zona de afección en invierno, con vuelos a diferentes alturas, desde 40 m a 400 m.

Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), especie estival presente en la zona. Han sido avistados varios ejemplares, machos y hembras, estimándose la presencia de al menos tres parejas. Los vuelos de esta especie, principalmente de los machos, son amplios, cubriendo toda el área en busca de alimento y aunque generalmente estos vuelos son a baja altura, también los realizan a más altura en sus desplazamientos. Las hembras realizan durante la reproducción vuelos cortos cercanos a la zona de nidificación y a baja altura, si bien pueden alcanzar en algunos momentos mayor altura.

Ratonero común (*Buteo buteo*), abundante en toda la zona de estudio. Reproductor en zonas arboladas (a menudo en árboles aislados) e invernante común.

Milano real (*Milvus milvus*), invernante común y en aumento. Sedentario muy escaso, sin población reproductora en la zona, pero usándola como área de campeo. Observada en otoño e invierno, campeando todo el territorio y con vuelos a diferentes alturas.

Cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), habitual a lo largo de todo el año con población reproductora e invernante. En la zona se detecta la presencia de esta especie campeando por toda la zona. Es la especie más abundante presente en todo el territorio de estudio y que ha sido avistado en todas las salidas de campo, bien campeando, cerniendo a mediana altura o posado en postes o árboles.

Avutarda común (*Otis tarda*), es la especie más relevante del estudio. Se trata de una especie sedentaria, presente durante todo el periodo de estudio en la zona, con presencia habitual en barbechos, campos de cereal y de cultivo hortícola, sobre todo en la zona S-SW de la zona de afección del aeródromo.

Sisón común (*Tetrax tetrax*), especie residente presente en la zona como reproductora. Los vuelos de la especie son realizados generalmente a baja altura.

El estudio aporta mapa de contactos, que recoge los puntos y áreas donde se han detectado las especies de mayor interés y una tabla de datos que recogen: la especie detectada, fecha de avistamiento, coordenadas de contacto, número de individuos avistados, etc.

Por otro lado, en las zonas de cursos fluviales podrían encontrarse otras especies como son la nutria (*Lutra lutra*) o gineta (*Genetta genetta*), aunque los principales cursos están alejados de la zona del proyecto.

Los anfibios presentes en este espacio se encuentran concentrados en las zonas húmedas con vegetación natural, así como en los cauces fluviales y demás puntos con agua. Las especies registradas en la zona son el sapillo moteado (*Pelodytes punctatus*), el sapo de espuelas (*Pelobates cultripes*), el sapo común (*Bufo spinosus*), el sapo corredor

(*Epidalea calamita*) y la rana común (*Pelophylax perezi*). Los reptiles suponen especies con un marcado carácter generalista como son el lagarto ocelado (*Timon lepidus*), la culebra de escalera (*Rhinechis scalaris*) y la culebra bastarda (*Malpolon monspesulanus*).

Dado el carácter actual de cultivo de secano de la zona de instalación del aeródromo no se considera hábitat de interés para las especies mencionadas, con la salvedad de la presencia ocasional de las culebras de escalera y bastarda.

En relación a los mamíferos, actualmente la zona acoge una importante población de corzos (*Capreolus capreolus*) los cuales aparecen tanto en los ambientes más forestales y de matorral, como en los más despejados ocupados por cultivos de cereal. Otras especies presentes en la zona, son el zorro (*Vulpes vulpes*), el conejo (*Oryctolagus cuniculus*) o la liebre ibérica (*Lepus granatensis*).

Según inventario nacional del MAGRAMA, en la cuadrícula 10 x 10 en la que se encuentra la parcela del proyecto, se han inventariado 89 especies. De estas, 4 figuran en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha como vulnerables y 41 como de interés especial (Decreto 33/1998; modificado por el Decreto 200/2001, de 6 de noviembre). Además, se incluyen dos especies catalogadas como vulnerables (sisón y aguilucho cenizo) según el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (R.D. 139/2011).

La ubicación del proyecto no coincide con espacios de la Red Natura 2000. Sin embargo la parcela afectada es una tierra de labor que se localiza a menos de 3 km al Este del LIC Riberas del río Henares, que está clasificada como Zona Sensible, según la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de La Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Dicho LIC es una banda de 100 m de anchura centrada en el eje fluvial del río Henares y en el bajo Bornova, ampliándose en determinadas zonas al objeto de englobar rasgos geomorfológicos significativos, tales como cerros testigo (Muela de Alarilla) o cortados fluviales, importantes para la nidificación de avión zapador (*Riparia riparia*), búho real (*Bubo bubo*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y Martín pescador (*Alcedo atthis*), Azor común (*Accipiter Gentilis*), alcotán europeo (*Falco subbuteo*).

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la zona presenta especial importancia para aves esteparias, como son la avutarda (*Otis tarda*), el sisón común (*Tetrax tetrax*) el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) o el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Todas ellas consideradas vulnerables en el Catálogo Regional de Especies amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

El estudio de impacto ambiental incluye un capítulo en el cual se describen los valores ambientales de este espacio referentes a los hábitats, y a las especies de flora y fauna inventariadas en la zona que motivaron su designación como espacio protegido.

El paisaje, se corresponde con el tipo de paisaje denominado vegas, conformando la unidad designada de vegas del Henares. Esta unidad de paisaje se caracteriza por llanos aluviales con densa red de canales y acequias, así como amplias planicies dedicadas a diversos cultivos. Además, elementos geomorfológicos, como los cerros testigo de la campiña, al romper con la monotonía del paisaje, aumentan la calidad paisajística del entorno.

La cuenca visual que se produce desde la parcela del proyecto es bastante grande, ya que se trata de una instalación que, por sus características, precisa de ello. Dentro de ella se incluyen elementos cercanos como son varios tramos de carreteras. Sin embargo, la población de Taragudo no entra dentro de ésta por lo que el impacto visual de las edificaciones asociadas al aeródromo no es muy grande.

En la zona del proyecto no existe ningún Bien de Interés Cultural. Esta zona es escasa en cuanto a yacimientos paleontológicos y arqueológicos se refiere. Aun así, en las inmediaciones destaca la Iglesia Parroquial de San Miguel Arcángel de Taragudo.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial.

La tramitación se inició con fecha 14 de enero de 2015, con la entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, del documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.

En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados por la misma Dirección General, con fecha 3 de marzo de 2015, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe, en relación con la documentación ambiental:

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, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Subdelegación del Gobierno en Guadalajara.	—
Diputación Provincial de Guadalajara	—
Dirección General de Infraestructura y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	—
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Ayuntamiento de Taragudo.	X
Ayuntamiento de Alarilla.	—
Ayuntamiento de Hita	—
Ayuntamiento de Torre del Burgo	—
Ayuntamiento de Espinosa del Henares	—
Ayuntamiento de Humanes	X
Ayuntamiento de Mohernando	—
Ayuntamiento de Cañizar	—
Ayuntamiento de Torija	—
WWF/ADENA	—
SEO/BirdLife.	—
Ecologistas en Acción/ACMADEN	—

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

La parcela afectada es una tierra de labor que se localiza a menos de 3 km del LIC Riberas del río Henares (ES4240003). Esta zona Red Natura 2000 está clasificada como Zona Sensible, según la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Castilla-La Mancha.

Dicho LIC es una banda de 100 m de anchura, centrada en el eje fluvial del río Henares y en el bajo Bornova, ampliándose en determinadas zonas al objeto de englobar rasgos geomorfológicos significativos, tales como cerros testigo (Muela de Alarilla) o cortados fluviales, importantes para la nidificación de avión zapador (*Riparia riparia*), búho real (*Bubo bubo*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y Martín pescador (*Alcedo atthis*), Azor común (*Accipiter Gentilis*), alcotán europeo (*Falco subbuteo*).

La zona presenta especial importancia para aves esteparias, como son la avutarda (*Otis tarda*), el sisón común (*Tetrax tetrax*) el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*) o el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Todas ellas consideradas vulnerables en el Catalogo Regional de Especies amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

El documento ambiental carecía de un inventario ambiental de fauna y no evaluaba adecuadamente los potenciales impactos, tanto directos como indirectos, que pudiera tener el proyecto sobre este espacio y para las especies que lo habitan, especialmente en la fase de funcionamiento, no teniéndose en cuenta los objetivos de conservación del espacio, por lo que se incumplía el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La Confederación Hidrográfica de Tajo, en su informe de fecha 27 de abril de 2015 elaborado en contestación a las consultas previa, realiza una serie de indicaciones, en el ámbito de sus competencias, a tener en cuenta en el proyecto y que deberán ser asumidas por el promotor:

Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

La zona destinada a suministro de combustible, deberá ser impermeabilizada mediante una capa de al menos 5 cm de espesor y se recomienda crear una red de recogida de posibles fugas de combustible.

Debido a que pueden producirse productos residuales, susceptibles de contaminación difusa de las aguas subterráneas, como son agua de lavado de aeronaves y otras instalaciones, se recomienda tomar las medidas necesarias de control.

Si el abastecimiento de agua para la instalación se va a realizar directamente desde el dominio público hidráulico, debe contar con la concesión de agua cuyo otorgamiento es competencia de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

En cuanto a las aguas residuales, si éstas se van a verter directamente al dominio público hidráulico, se debe solicitar autorización de vertido a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha, en su informe de fecha 16 de marzo de 2015, elaborado en contestación a las consultas previa, recomienda, en relación a la maquinaria para la construcción y explotación de las pistas y hangar, que tanto durante la fase de obras como durante la fase de explotación de las instalaciones, se deberá prestar especial atención a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada y concretamente de los aceites usados, que deberán ser almacenados en bidones, posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento. En este sentido dicha Agencia solicita que se amplíe la información sobre las medidas adoptadas para evitar posibles contaminaciones, para el supuesto caso de vertidos o para derrames accidentales.

Las instalaciones se encuentran a 2 km del casco urbano de Taragudo. Distancia que se acorta sustancialmente si se toma como referencia los límites de las instalaciones a las primeras zonas ocupadas del núcleo de Taragudo, por esta razón se requiere la realización de un estudio acústico.

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

Con fecha de 22 de agosto de 2015 se publica en el «BOE» número 201, la Resolución de 29 de julio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Campo de vuelo de ULM de Taragudo (Guadalajara), conforme a la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013.

Con fecha 15 de septiembre de 2015 la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha emitió informe de sugerencia al documento ambiental del proyecto, en donde se consideraba adecuada la decisión adoptada por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, mediante Resolución de 29 de julio de 2015, de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, ya que la zona alberga una de las poblaciones más importantes de avutarda de la provincia de Guadalajara. Así, durante el mes de abril de 2015, se llegaron a contabilizar hasta 60 ejemplares en áreas leks. Por ello, se estimaba necesario analizar el uso del territorio por las aves esteparias presentes en la zona entre las que destacan, además de la mencionada avutarda, el sisón común, el alcaraván, aguilucho pálido y aguilucho cenizo y consideraba que el estudio debería tener una duración de un año.

Asimismo consideraba necesario la realización de estudios relativos al impacto acústico y sobre el régimen hídrico.

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

3.2.1 Información pública. Resultado.

Con fecha de 8 de septiembre de 2016 se publica en el «BOE» n.º 217 el anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento relativo a información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto Aeródromo en el término municipal de Taragudo (Guadalajara).

Con fecha 30 de enero de 2017 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el estudio de impacto ambiental del proyecto y el expediente resultante del trámite de información pública y de consultas a las entidades afectadas y público interesado.

3.2.2 Consultas a administraciones ambientales afectadas.

Con fecha 26 de agosto de 2016, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento consultó a las administraciones y entidades previamente consultadas, dándoles un plazo de treinta días.

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

La Dirección General de Protección Ciudadana, de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas indica que el proyecto técnico de esta actuación deberá cumplir y respetar los estudios de riesgo de los distintos Planes de Protección Civil que se encuentran en vigor, en función de su tipología (Territoriales, Especiales y Específicos), teniendo en cuenta que el municipio de Taragudo (Guadalajara) presenta el siguiente riesgo: Inundaciones, municipio clasificado con el nivel de riesgo B, según lo determinado por del Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones de Castilla-La Mancha (PRICAM), en su primera versión, aprobada por Orden de 08/06/2015, de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas.

El promotor responde indicando que según el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, el gestor deberá adoptar un procedimiento de emergencias que cubra los supuestos de emergencia que puedan darse en la infraestructura y sus

alrededores. Por ello, el proyecto constructivo del Aeródromo de Taragudo contará con dicho procedimiento que incluirá un informe técnico referente al cumplimiento del PRICAM, según el cual la clasificación de Taragudo tiene nivel de riesgo «B» con código 1,67 en la tabla de Evaluación de Riesgo por Inundaciones. En su respuesta el promotor enumera las particularidades de la zona que deberán tenerse en cuenta con el fin de evaluar dicho riesgo por inundación.

La Confederación Hidrográfica del Tajo realiza una serie de indicaciones en el ámbito de sus competencias:

1. Deberán tomarse medidas para evitar el posible impacto sobre la hidrología procedente de la remoción de tierras durante las obras y su posterior arrastre pluvial, lo que provocaría un incremento del aporte de sólidos al cauce.
2. Es recomendable construir barreras de sedimentos en la fase de construcción para disminuir el arrastre de sólidos hacia el dominio público hidráulicos.
3. Durante la ejecución de las obras debería reducirse al mínimo posible la anchura de banda de actuación de la maquinaria y de los accesos.
4. La zona destinada a suministro de combustible deberá ser impermeabilizada mediante una capa de al menos 5 cm de espesor y se recomienda crear una red de recogida de posibles fugas de combustible.
5. Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.
6. Debido a que pueden producirse productos residuales susceptibles de contaminación difusa de las aguas subterráneas, como son agua de lavado de aeronaves y otras instalaciones, se recomienda tomar las medidas necesarias de control.
7. Se recomienda que, en la fase de construcción, la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales se realice previa creación de solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, derrame de combustibles, grasas, etc. Estos derrames serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.
8. Se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados.
9. Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, así como también se debe tener cuidado con no afectar a la zona de recarga de acuíferos.
10. Toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
11. Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura en los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001.
12. En ningún caso se autorizarán dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, según establece el artículo 77 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.
13. Las captaciones de aguas públicas deberán de disponer de la correspondiente autorización, cuyo otorgamiento corresponde a la Confederación.
14. Todos aquellos vertidos de aguas residuales que se produzcan deberán contar con la preceptiva autorización.

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

1. Los movimientos de tierra para la ejecución del proyectos serán escasos, no obstante se tomarán medidas para evitar la aportación de sólidos al cauce.
2. Durante la construcción de las pistas no está previsto un gran movimiento de tierras, al encontrarse el terreno lo suficientemente nivelado con respecto a los requerimiento para este tipo de instalación; si está previsto movimientos de tierra en el

proceso de vaciado de la cimentación de los hangares y está previsto utilizar esta tierra en la nivelación de las partes más bajas de la pista, pudiéndose utilizar inicialmente esta tierra en la formación de barreras para la contención del arrastre de sólidos en caso de escorrentía provocadas por las lluvias.

3. Durante la fase de ejecución del proyecto está previsto ejecutarlo por partes (caseta mixta/Hangar1/Hangar multifuncional/Pista/viales), por ello se reducirá la actuación de la maquinaria a zonas puntuales.

4. La zona destinada al suministro de combustibles/repostaje es una superficie de 10x10 m construida de material impermeable, así como la zona de lavado de aeronaves, y cuenta con una arqueta separadora de residuos para evitar filtraciones a las aguas subterráneas. Se ha proyectado asimismo una zona de recogida de residuos (punto limpio) con solera impermeabilizada donde se almacenarán los residuos en sus envases homologados, los cuales serán gestionados por un gestor autorizado de residuos. En el estudio de impacto ambiental también se señala que los residuos se recogerán en dos fosas sépticas estancas y dichos residuos también serán gestionados por un gestor autorizado. No obstante, se tendrá en cuenta construir las soleras de dichas plataformas impermeables con un grosor de al menos 5 cm.

5. El sistema de repostaje se realizará con sistema de remolque móvil de 330 litros, con depósito estanco, con dispensador, homologado a tal efecto. No está previsto ningún otro sistema de almacenaje de combustibles.

6. La plataforma de lavado de aeronaves estará impermeabilizada y tiene prevista un sumidero central que deriva a una arqueta separadora de residuos, la cual puede ser controlada para la gestión de los residuos por gestor autorizado.

7. En la ejecución del proyecto se construirá inicialmente la plataforma de repostaje y un Punto Limpio con su fosa séptica. Los posibles cambios de aceite, grasas o derivados de mantenimiento de la maquinaria empleada para la construcción serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.

8. El proyecto no afecta a cauces, ya que se sitúa en una terraza del río Henares el cual está más de 2 km en línea recta del río y el arroyo más próximo, de escasa entidad, está a más de 200 metros. No existen zona de matorral ni zonas arbóreas en la zona afectada por el proyecto.

9. No están previstos movimientos de tierra con profundidad más allá de la necesaria para hacer la cimentación de los hangares. Por lo que no está previsto que afecte a nivel freático ya que la parcela está situada en una terraza con elevación del terreno por encima de las parcelas colindantes y en el punto más bajo de la parcela el nivel freático queda determinado por el pozo existente en el cual el agua está a 11 metros de profundidad.

10,11 y 12 El proyecto no está en zona de policía ya que no existe ningún cauce cercano.

13. Se solicitará a la Confederación Hidrográfica del Tajo la autorización correspondiente para la utilización del pozo que existe en la parcela.

14. No está previsto verte aguas residuales. Está previsto recoger las aguas fecales, y las posibles aguas contaminadas de las plataformas de repostaje y de un punto limpio, en dos fosas sépticas que se gestionarán a través de un gestor de residuos autorizado.

El Ayuntamiento de Taragudo, no presenta alegaciones al mismo siendo el informe favorable.

El Ayuntamiento de Torija señala que, tras verificar que los circuitos de vuelo propuestos no sobrevuelan núcleos de población, ni presenta afecciones negativas sobre el término municipal de Torija ni sobre su núcleo urbano agregado de Rebollasa de Hita, no se presentan alegaciones al proyecto.

El Ayuntamiento de Alarilla, remite copia de la Resolución de la Alcaldía donde se autoriza la actividad de Parapente en este término municipal, en el paraje de La Muela, indicando que se tenga en cuenta esta actividad, aunque no se esperan interferencias y, en relación a proyecto de «Campo de vuelo ULM de Taragudo, no se presentan alegaciones al mismo.

El Ayuntamiento de Humanes, tras haber revisado el proyecto por parte del técnico municipal, no realiza ninguna alegación al mismo.

Servicio de Cultura de la Dirección Provincial de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Informa favorablemente el proyecto señalando que, en caso de que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 52 de la Ley 4/2013 de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, paralizando los trabajos y se deberá contactar con la administración competente en materia de Patrimonio Cultural, garantizado su control arqueológico.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental.

3.3.1 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental.

Una vez analizado el proyecto y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, considero necesario, con fecha 16 de febrero de 2017, reiterar a la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, solicitud de informe sobre si consideraba probable que el proyecto Campo de vuelos de Taragudo (Guadalajara) pudiera causar impacto ambientales significativos, dada la cercanía del proyecto al LIC Riberas del río Henares.

Con fecha 7 de marzo de 2017 la Viceconsejería de Medio Ambiente remitió su informe, elaborado teniendo en cuenta las consideraciones del Servicio de Medio Ambiente y del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Guadalajara, en el que manifestaba que el estudio de impacto ambiental presentaba ciertas carencias y deficiencias que no permitían tener la certeza que el proyecto no afectase a una de las zonas de mayor interés de aves esteparias de la provincia de Guadalajara. Por ello, consideraba conveniente, con carácter previo a la emisión de la Declaración de Impacto Ambiental, completar la información con siguientes estudios e informaciones:

Completar el análisis de alternativas y la justificación de la alternativa seleccionada. La citada Viceconsejería pone de manifiesto que el análisis de alternativas presenta ciertas carencias de rigurosidad que hacen que no se pueda determinar, con el grado de certeza necesario, que la alternativa 1 seleccionada en el estudio de impacto ambiental sea la de menor impacto.

Se considera inadecuado utilizar tan solo los registros de la malla 10x10 del inventario de fauna del MAGRAMA, para el análisis del impacto sobre la fauna de las alternativas, expresado en el apartado 4.3.2.7 del Estudio. Ya que los posibles impactos sobre la fauna pueden deberse a contaminación lumínica, contaminación acústica, fragmentación de poblaciones por la presencia de la infraestructura o disminución de las mismas por colisión. Tal impacto debería ponderar estas afecciones según las ubicaciones propuestas en las diferentes alternativa y no limitarse a valorar tan solo el número de especies presente en la cuadrícula 10x10 del inventario nacional de fauna.

Completar el análisis de la afección acústica realizado en el estudio de impacto ambiental. Debería haberse establecido puntos de control en el ámbito de presencia constatada de esteparias como la avutarda. Aún careciendo de objetivos de calidad acústica, establecido en el artículo 14.3 del Real Decreto 1367/2007, dicho ámbito debería haberse trazado como zonas de tipo G por ser un área de especial relevancia para las especies esteparias y, por tanto, poder considerarse un espacio natural de los contemplados en el artículo 5 de Real Decreto 1367/2007, con requerimientos de una especial protección contra la contaminación acústica.

El estudio de impacto ambiental deberá describir con suficiente detalle la metodología utilizada para el estudio de avifauna y además, el estudio debería ser de un año de duración, con un mínimo de una visita mensual; que sería al menos quincenal para los periodos comprendidos entre el 15 de marzo y el 15 de abril y el 15 de agosto y el 15 de septiembre.

Se debería analizar el uso del territorio por parte de las aves esteparias presentes en la zona, así como las posibles interferencias del aeródromo sobre las poblaciones de estas aves.

No obstante, en el citado informe la Viceconsejería de Medio Ambiente consideraba que el proyecto podría ser viable ambientalmente, siempre que se aceptase una serie de condiciones que detalla en su informe y que posteriormente fueron modificadas ante la información aportada por el promotor.

Con fecha 29 de marzo de 2017, se dio traslado a MYDAIR, S.L.U, promotor del proyecto, del informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente, requiriéndole la información adicional solicitada y que se manifestará si procedía o no a modificar el proyecto en el sentido planteado por la citada Viceconsejería de Medio Ambiente.

Con fecha 21 de abril de 2017 se recibe la documentación, en respuesta a dicha solicitud, aportando la siguiente información complementaria:

En relación al estudio de alternativas, el promotor informa que se han valorado varios aspectos y su impacto en cada uno de ellos: fauna, atmosfera, geomorfología, vegetación y hábitats, afección a Red Natura, etc. Del análisis global de impacto de los elementos estudiados, la alternativa viable elegida para la realización del proyecto fue la 1, por su afección global menor.

Asimismo se informa que teniendo en cuenta las afecciones y las características del medio biótico, concretamente respecto a fauna, las tres alternativas son hábitats de esteparias, ya que una infraestructura como la que se propone requiere zonas abiertas de cereal. Las tres localidades preseleccionadas tienen una representación de especies protegidas similar, por lo uno de los criterios a tener en cuenta, para discriminar cada una de las opciones, ha sido el número de especies presentes de aves en las cuadrículas donde se ubica cada una de las alternativas, al ser un criterio cuantitativo de ponderación respecto a las diferentes ubicaciones. Los datos del inventario español de especies terrestre se consideran lo suficientemente adecuados para la redacción del estudio de alternativas.

En relación al análisis de la afección acústica, realizado en el estudio de impacto ambiental, se informa que en la zona en estudio no se encuentra en ningún espacio protegido, por lo que a priori no tiene definido objetivo de calidad acústica en este sentido. Se ha consultado el Plan de Gestión de ZEC Riberas del Henares y tampoco establece ningún límite de calidad acústica. Por ello se ha tomado como referencia los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructura viarias, ferroviarias y aeroportuarias, Tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1366/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Los datos de $L_{K_{eq},T}$ tomados en el área más cercana a los avistamientos de avutarda, Coto Nuevo, durante el despegue son 2,1 dB mayores que durante la medida tomada como referencia (Blanco), situándose en 43,2 dB. En esta medición no se registró ninguna corrección, por lo que en este caso $L_{K_{eq},T} = L_{A_{eq},T} = 43,2$. Por lo que este dato cumpliría el objetivo acústico de las zonas más restrictivas, las tipos E: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica, cuyo límite de inmisión diurno se sitúa en 55 dB.

La medida tomada el punto 5 Camino dista horizontalmente de las instalaciones proyectadas 413,75 metros y con una cota de 790, arrojó uno datos de $L_{A_{eq},T}$ durante el despegue de 51,3 dB en las dos medidas realizadas. Estos datos cumplirían el objetivo acústico de las zonas tipo A: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, cuyo límite de inmisión diurno se sitúa en 60 dB.

Los puntos de despegue (entendidos como lugares donde la aeronave emite el máximo ruido) se sitúan a una cota de 782 msnm y 775 msnm, para las pistas 17-35 y 04-22 respectivamente. Considerando los datos reflejados en el estudio, se concluye que no habrá impacto acústico sobre el espacio que ocupan las avutardas ya que la distancia mínima a la que pasaría las aeronaves sería de 82,29 m sobre la zona en donde han sido avistadas.

Se informa asimismo que las aeronaves ultraligeras modernas llevan motores de cuatro tiempos, con los correspondientes silenciadores, que prácticamente todas cumplen con la normativa de ruido actuales. En todo caso, las aeronaves que operen en el aeródromo deberán llevar los sistemas necesarios para minimizar el ruido.

Se aporta el anexo titulado Aeródromo de Taragudo (Guadalajara), resultados censo anual de aves (octubre 2015-septiembre 2016), con el fin de completar el estudio anual de aves.

El método utilizado para el censo de especies esteparias se ha basado en la metodología de censo específica para Avutarda y Sisón, se trata de la realización de recorridos en vehículo a baja velocidad y paradas periódicas en los puntos de máxima viabilidad e identificación del mayor número de especies posibles, tanto de forma visual como auditiva. Para la realización de los transectos se ha recorrido la zona delimitada aprovechando toda la red de caminos agrícolas y vías pecuarias, así como carreteras locales y comarcales de la zona para garantizar el muestre completo de la zona de estudios. El trabajo de campo, se realizó durante los meses de octubre de 2015 a septiembre de 2016, con una visita mínima mensual y, durante los meses que transcurren del 15 de marzo al 15 de abril y del 15 de agosto al 22 de septiembre de 2016, se realizaron visitas quincenales.

El estudio recoge todas las especies avistadas en los diferentes días de visita especificando el estatus en la zona: especies residentes, estivales y/o de pasos migratorios.

Como contestación a las alegaciones de la Viceconsejería de Medio Ambiente, se incorpora un mapa que incluye: superficie total del área de estudio, transectos, puntos de avistamientos y estaciones de escucha. El promotor incide que estos aspectos pueden además compararse mediante la consulta de la numerosa documentación gráfica que se ha incluido en el Anexo al Estudio de Impacto Ambiental, en donde se han incorporado además los siguientes datos: mapa de contactos, que recoge los puntos y áreas donde se ha detectado las especies de mayor interés y tabla de datos que recogen la especie detectada, fecha de avistamiento, coordenadas de contacto, número de individuos avistados, etc.

El mayor número de individuos de avutarda detectados durante el periodo de estudio ha sido de más de 25 ejemplares, en concreto de 26 de abril de 2016. Respecto a la existencia de otros datos de la administración con mayor número de avistamientos corresponde a la existencia en determinadas épocas, de una parcela grande de cultivo de brócolis que ha servido de atracción a la avutarda. Este cultivo ya no existe, ya que se ha pasado a espárragos, y el atractivo de la zona ha bajado para la especie.

Finalmente el promotor contesta a los distintos aspectos que se señalan en el condicionado de la Viceconsejería de Medio Ambiente para que el proyecto sea ambientalmente viable. Fundamentalmente se hace hincapié en las propuestas de la citada Viceconsejería relacionadas con los circuitos de vuelos, las futuras ampliaciones de la instalación, la prohibición de vuelos en determinadas épocas del año, etc. El promotor aporta una propuesta de viabilidad para los circuitos de tráfico con el fin de evitar las molestias a la avifauna y se compromete a que, antes y durante el funcionamiento del aeródromo, se consensuara con las autoridades medioambientales a tomar una serie de medidas en función de la temporada, de la cantidad de aves en esta temporada, de su ubicación, etc.

Con fecha 8 de mayo de 2017 se dio traslado a la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha de la documentación aportada por MYDAIR, S.L.U, con el fin de que informara sobre si el proyecto podría causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto tanto en el Estudio de Impacto ambiental como en la información contenida en el documentación completaría presentada.

Con fecha 18 de julio de 2017, se recibe informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente elaborado teniendo en cuenta nuevamente las consideraciones del Servicio de Medio Ambiente y del Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Guadalajara, en el que manifestaba que la adenda al estudio de impacto ambiental subsana en parte la carencia apuntada en el informe de alegaciones de la citada Viceconsejería. En cuanto a las condiciones ambientales requeridas inicialmente, el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales las replantea, teniendo en cuenta la nueva información aportada por el promotor. Todas estas condiciones ambientales se integran en el apartado de Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación de la presente Resolución.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.

El estudio de impacto ambiental contempla 3 alternativas y la alternativa 0.

Según se expone en el Estudio de Impacto ambiental la alternativa 1 es la seleccionada. El factor que mayor peso ha tenido a la hora de tomar esta decisión es la proximidad a los hábitats naturales, definidos por la Directiva 92/43/CEE. La alternativa 1 es claramente la que se sitúa más alejada de estos espacios, ya que las alternativas 2 y 3 se sitúan colindantes con estas zonas protegidas. Otro factor, que puede ser determinante para la toma de decisiones, es la cercanía a los núcleos urbanos y el impacto paisajístico. Teniendo en cuenta la cuenca visual de cada una de las alternativas y el entorno que las rodea, se considerarían impactos mayores los que se generarían en las alternativas 2 y 3, pues los valores paisajísticos y naturales de éstas son mayores que los de la primera de ellas.

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

4.2.1 Afecciones sobre la calidad del aire.

Durante la ejecución de las obras se producirá una alteración de la calidad del aire, tanto por las emisiones de la maquinaria como la generación de polvo producido por el tráfico de camiones por caminos y materiales en suspensión. El impacto será escaso y muy localizado. Las medidas planteadas, para evitar o reducir este impacto son el riego periódico de las zonas por las que transitaran camiones o maquinaria de obra, sobre todo en la época seca; limitar la velocidad máxima a 20 km/h y cubrir la carga de los camiones susceptible de generar polvo con una lona o malla.

Durante la fase de explotación, también se producirán emisiones a la atmósfera, tanto de CO₂, NO_x, SO₂ como de partículas procedentes de motores de aeronaves y vehículos, si bien el impacto ha sido considerado menor por lo que no será necesario implementar medidas correctoras salvo las propias de circulación a baja velocidad y cumplimiento de las inspecciones técnicas.

4.2.2 Ruido.

Durante la fase de ejecución se incrementarán los niveles sonoros en la zona debido al uso de maquinaria. En la fase de explotación del aeródromo, se producirá un incremento de la presión sonora en la zona, debido a las maniobras de despegue, aterrizaje y aproximación de las aeronaves. Este impacto ha sido estudiado en un capítulo específico del Estudio de Impacto Ambiental, valorando la contaminación acústica tanto alrededor de las instalaciones como en el núcleo urbano más cercano que es Taragudo.

Las medidas realizadas en el casco urbano de Taragudo, en periodo diurno, no superaron los límites establecidos. En ninguna de las medidas se superó el límite de área acústica Tipo A: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial del RD 1367/2007, establecido en 60 dB. El valor máximo registrado en Taragudo durante los despegues fue de 42,1 dB, un valor notablemente inferior al límite legal. El estudio destaca que la topografía del terreno ofrece una pantalla de ruido natural situada entre el emisor (Aeródromo proyectado) y el receptor (núcleo urbano de Taragudo), quedando este último siempre a la sombra del posible ruido generado.

Por esta razón, se midió el ruido en la zona más alta, obteniéndose durante los distintos despegues realizados el valor máximo de 57,3 dB. Este valor es inferior al marcado como límite en las distintas áreas acústicas A y D con límites de 60 y 65 dB, respectivamente.

Por otra parte, el nivel sonoro registrado durante los despegues (junto a la aeronave), momento de máximo rendimiento del motor y por tanto máximo ruido, no superó los 88 dB establecidos como límite de inmisión máximo para el área tipo D (tabla 2 del Anexo III del RD). El valor máximo registrado durante las distintas mediciones de despegue fue de 83,3 dB, un valor notablemente inferior al límite legal.

Por ello, el promotor concluye que se ha podido constatar que, durante las mediciones realizadas tanto en el casco urbano como en las inmediaciones, el ruido producido por la actividad de las aeronaves cumple con los límites marcados por la legislación.

Como medidas se plantean, durante la fase de ejecución, evitar el tránsito de la maquinaria de obra por las zonas más sensibles al aeródromo, especialmente en la época de reproducción de aves de interés o amenazadas, así como durante las concentraciones invernales de diversas especies. Asimismo, se evitará el paso de vehículos de obra entre la puesta del sol y el amanecer, para evitar, en la medida de lo posible, molestias a la población de los núcleos urbanos cercanos.

Asimismo se realizarán controles de la maquinaria utilizada (inspecciones, etc.) y medidas in situ de la emisión de ruido por la maquinaria de obra para ver si cumplen la normativa 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.

En la fase de explotación, con el fin de conocer la afección del campo de vuelo durante el pico de funcionamiento del aeródromo, se determinará la huella acústica mediante la realización de mediciones reales en los mismos puntos que los contemplados en el estudio de impacto ambiental, con la finalidad de comprobar que las inmisiones permanecen están dentro de los valores permitidos por la Ley.

4.2.3 Efecto sobre el suelo y la geomorfología.

El principal impacto que se producirá es la pérdida de funcionalidad de la capa más superficial del suelo, debido al cambio de uso. En la zona instalaciones se eliminará el suelo por la construcción de hangares, oficina, etc. La ejecución del proyecto del aeródromo supone la pérdida de la capacidad productiva del suelo en las nuevas zonas ocupadas, la ocupación de terrenos más o menos naturales, modificándose además la microtopografía del terreno. Cabe destacar que además se introducen elementos que pueden alterar el suelo por ocupación (zona de acopios, lugar de estacionamiento de maquinaria, casetas de obras, vallas y señalizaciones, entre otros).

En las pistas se llevará a cabo un nivelado y compactación para la implantación de un tapizado a base de céspedes del género *Festuca*. Esta compactación puede producir cambios físico-químicos sobre las características del suelo, lo que alterará levemente el régimen de escorrentía y los horizontes más superficiales del suelo.

La producción tanto de residuos inertes, y asimilables a los residuos sólidos urbanos, como de residuos peligrosos, procedentes del mantenimiento de la maquinaria, pueden afectar la calidad del suelo así como de acelerar los procesos erosivos del terreno.

Durante la fase de funcionamiento no se pueden descartar vertidos accidentales de aceites u otros productos procedentes de la maquinaria o de las aeronaves, lo cual podría acrecentar el impacto negativo comentado.

Como medidas protectoras y correctoras se recoge en el estudio de impacto ambiental, entre otras, que los residuos inertes sean enviados a vertederos autorizados de acuerdo con la legislación vigente. En todo lo referente a los residuos peligrosos, se actuará en cumplimiento de la legislación vigente. Se prestará especial atención a los aceites usados, los cuales deberán ser almacenados en bidones destinados para ello. Estos bidones deberán ser posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento.

Durante la fase de desmantelamiento se evitará, en la medida de lo posible, el tránsito de la maquinaria fuera de las zonas de actuación. Con ello se evitará la erosión del terreno fuera de la zona de desmantelamiento, evitando así procesos erosivos innecesarios.

4.2.4 Efectos sobre las aguas.

No se prevén impactos negativos sobre los cauces próximos a la zona de afección debido a la lejanía de los mismos a la parcela de instalación del aeródromo.

Respecto a la posible contaminación del acuífero subterráneo, no se prevé contaminación de las aguas por vertidos accidentales.

Las obras no generarán impactos relativos a la interrupción ni contaminación de la red de drenaje superficial y subterráneo. Todas las edificaciones proyectadas (hangares,

casetas, etc.), así como el área de estacionamiento de aeronaves, contarán con un suelo de hormigón impermeable para evitar transmisión de contaminantes líquidos al subsuelo y a la red superficial.

El posible riesgo de contaminación de las aguas superficiales y subterráneas viene dado por el manejo inadecuado del combustible y los aceites de la maquinaria de obra. Todas las labores de mantenimiento de la maquinaria se deberán hacer en los lugares destinados para tal fin. Éste será un área pavimentada justo a la entrada de los hangares, siendo de hormigón pulido impermeable.

Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos (enterrados o aéreos) deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar derrames accidentales que puedan infiltrarse en las aguas subterráneas. Estas medidas deberán pasar periódicamente las pruebas de estanqueidad.

La zona destinada al suministro de combustible deberá contar con una capa impermeabilizada de al menos 5 cm de espesor. Además, se recomienda crear una red de recogida de combustible ante posibles fugas.

Para evitar el derrame de productos residuales contaminantes de las aguas subterráneas, se han de tomar las medidas necesarias de control durante las labores de lavado de las aeronaves.

Durante las fases de obra y funcionamiento de las instalaciones, se deberá prestar especial atención a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria usada. Tal y como ya se ha comentado, se prestará especial atención a los aceites usados, los cuales deberán ser almacenados en bidones y posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento.

4.2.5 Afección a la vegetación.

Debido a la situación en la que se encuentra enmarcado el proyecto, no se prevén impactos sobre la flora del lugar. La totalidad del aeródromo se situará sobre cultivos de secano, no existiendo vegetación natural salvo casos puntuales de vegetación espontánea. Por ello no se prevén impactos negativos sobre la flora autóctona del lugar. El posible aumento de la nitrificación del suelo en las pista de vuelo y otras instalaciones del aeródromo pueden beneficiar la proliferación de especies herbáceas autóctonas de diversas especies.

El impacto sobre las formaciones vegetales se deberá mayoritariamente a las labores de desbroce de la superficie de actuación y, por tanto, la eliminación de hábitat para la fauna. Se modificará también el paisaje intrínseco de la zona y se perderá suelo agrícola.

A lo largo de la fase de funcionamiento del aeródromo, los impactos sobre la vegetación van a ser poco significativos, dado que las labores de mantenimiento serán mínimas. Las medidas de mantenimiento más relevantes serán las dedicadas al desbroce de los bordes de las pistas de vuelo con el fin de evitar el riesgo de incendio y un crecimiento desmesurado de la vegetación.

A pesar de que la afección a la vegetación será muy escasa, dada su condición de zona de cultivo, será necesario destinar medidas preventivas y correctoras a las zonas limítrofes con el aeródromo. Aquellos puntos que queden en las cercanías de las obras, y que no sea necesaria su eliminación, deben ser balizados para evitar su afección por movimientos de obra innecesarios del personal o por vehículos. Se limitará el acceso de los trabajadores y maquinaria a las zonas de vegetación natural. Se limitará también al máximo la creación de nuevos viales de acceso, que conlleven la destrucción de más superficie de vegetación, usando los accesos existente.

Para proteger la vegetación se contempla el jalonamiento de toda la zona de actuación de las obras antes del inicio del desbroce. Las zonas fuera del jalonado o vallado serán consideradas como zonas de exclusión, y se evitará la circulación de vehículos y personas, el acopio de materiales y su utilización para cualquier fin propio de la actividad.

Para evitar impactos innecesarios sobre la flora y vegetación, durante la fase de desmantelamiento, se prohibirá el tránsito de maquinaria fuera de la zona de actuación, con el fin de impedir la destrucción de las comunidades vegetales asentadas en las inmediaciones del aeródromo.

4.2.6 Afección a la fauna.

Las labores de limpieza y desbroce de las superficies donde se instalará el aeródromo, suponen un impacto directo sobre la fauna, por la desaparición o desplazamiento temporal de las especies presentes y la alteración de sus ciclos biológicos. Además de la alteración y/o destrucción de los hábitats, se producirán ruidos por la maquinaria existente que afectarán a la fauna de la zona.

Durante la fase de explotación del aeródromo, el principal impacto generado sobre la fauna se deriva de las molestias ocasionadas durante los vuelos de aproximación a las pistas, llamados circuitos de vuelo, para despegar y aterrizar. De hecho, este puede ser el principal impacto del proyecto.

Tal y como ya se ha comentado, en los muestreos de campo que se han llevado a cabo durante un año completo con el fin de detectar las aves que utilizan los hábitats característicos del territorio, se observa una presencia permanente de las especies esteparias propias de estos hábitats, siendo la especie más representativa la Avutarda Común (*Otis tarda*) con avistamientos prácticamente en todas las visitas realizadas.

El número de ejemplares de Avutarda en la zona es mayor en la época de reproducción, de febrero a mayo, con un pico máximo de avistamientos en abril, con más de 25 individuos detectados en la visita. Luego decaen rápidamente, con avistamientos escasos y de pocos ejemplares. En invierno es probable que muchos ejemplares abandonen la zona para desplazarse a zonas de invernada cercanas.

La mayoría de los vuelos de la especie no han sobrepasado los 10-15 m de altura, siendo desplazamientos cortos, a parcelas aledañas debido principalmente, a la presencia de personas o vehículos. Deberá tenerse en cuenta que durante los desplazamientos a las zonas de invernada los vuelos suelen ser a mayor altura.

La zona de estudio es utilizada por la avutarda como posible área de reproducción, siendo la mayoría de los contactos al Suroeste de la instalación proyectada, y no se han detectado ejemplares en la zona de afección directa.

Para evitar afecciones a esta especie, se contempla una modificación del patrón de vuelos, concretamente el circuito de vuelo de aterrizaje y despegue, evitando que pasen por las zonas donde se han realizado los avistamientos, principalmente al Suroeste del aeródromo planificado. Estas restricciones deben ser sobre todo durante la época de cría, de febrero a junio, para minimizar las posibles molestias a la especie. (Ver figura 1 con el mapa que incluye el circuito alternativo propuesto).

Durante todo el año se propone prohibir hacer vuelos sobre el área de presencia de avutardas a menos de 100 m de altura.

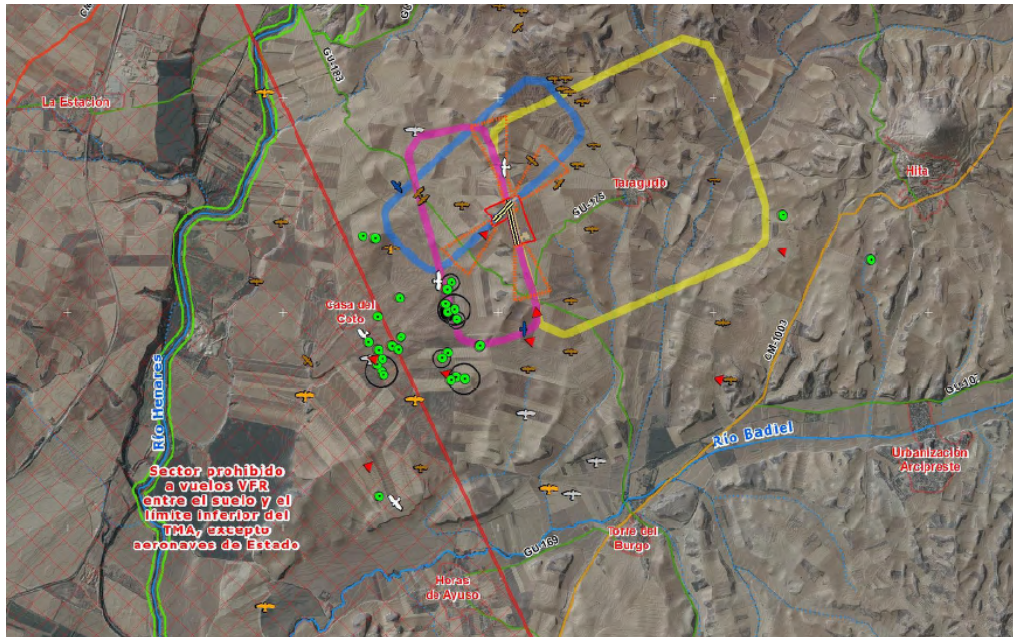






Figura 1.- Propuesta de Medida correctora. Circuito alternativo propuesto



Aves esteparias

-  Circus aeruginosus
-  Circus cyaneus
-  Circus pygargus
-  Falco columbarius
-  Falco tinnunculus
-  Otis tarda
-  Tetrax tetrax

Vuelo aeronaves

-  Conos de aproximación
-  Circuito 17-35
-  Circuito 04-22
-  Circuito Alternativo Propuesto

Espacio aéreo

-  Permitido VFR
-  No Permitido VFR

Otras especies esteparias, presentes en la zona en la época estival y como reproductoras, son el Aguilucho Cenizo (*Circus pygargus*) con cuatro parejas detectadas y el Sisón Común (*Tetrax tetrax*) del que se han detectado hasta ocho cantaderos de machos.

El entorno del proyecto es un hábitat de interés para el campeo de rapaces como el Águila Real (*Aquila chrysaetos*), Aguilucho Pálido (*Circus cyaneus*), Milano Real (*Milvus milvus*), Busardo Ratónero (*Buteo buteo*) y Aguilucho Lagunero Occidental (*Circus aeruginosus*). Todas estas aves han realizado vuelos a diferentes alturas.

En general, la instalación proyectada no debe afectar de manera significativa a la población de aves de la zona, ya que se trata de un tipo de instalación de uso no continuo y con aeronaves de bajo impacto sonoro e intrusivo. No se han detectado especies interesantes en la zona de impacto directo, es decir en las zonas de construcción de naves o pistas.

La altura del vuelo que suelen manejar estas aeronaves está bastante por encima de los vuelos típicos de las especies de la zona, que en la mayoría de los casos vuelan bastante pegadas al terreno. Por ello, el máximo control se debe hacer sobre la zona de acercamiento y alejamiento por lo que sí se recomienda que estos conos de aproximación y despegue eviten la zona Suroeste (zona de concentración de avutardas y sisonos) en la época de cría.

También hay que considerar las posibles colisiones que se pueden ocasionar sobre todo con especies de menor tamaño. Otros posibles impactos potenciales que pueden afectar a la fauna son los siguientes: contaminación lumínica, contaminación acústica generada por el tráfico aéreo, que puede suponer una reducción de la calidad del biotopo, fragmentación de poblaciones por presencia de la infraestructura, etc.

Algunas de las medidas planteadas en el apartado de afección a la fauna son:

En la fase de obras, establecimiento de un calendario en el que se tenga en cuenta la restricción de actuaciones en la zona que puedan ser susceptibles de provocar molestias a la fauna reproductora de la zona. Para ello se hará un seguimiento de las posibles molestias que pudiera producirse sobre todo en el periodo de reproducción, nidificación y cría, en el período comprendido entre el 1 de febrero y el 15 de julio.

Tal y como ya se ha comentado, el campo de Vuelo de U.L.M de Taragudo se encuentra ubicado en el entorno del hábitat de varias especies esteparias, utilizada bien para la cría y reproducción de especies como la Avutarda, el Sisón y el Aguilucho Cenizo o como para el campeo de especies como Águila Real, Aguilucho Pálido, Milano Real, etc. Por esta razón, se establecerán algunas consideraciones respecto a las rutas de vuelo, de forma que se eviten las zonas de presencia de la Avutarda Común que, de acuerdo a los datos georreferenciados, se sitúan al S-SW del Campo de Vuelo.

Para evitar afecciones a esta especie se contempla cambiar el circuito de vuelo, durante la época de cría, de marzo a junio. Este cambio permitirá disminuir, o prácticamente hacer desaparecer, las posibles molestias en esa época. Además, se propone prohibir la realización de vuelos sobre las poblaciones de avutardas a menos de 100 m.

4.2.7 Afección sobre los Hábitats de Interés Comunitarios y espacios de la Red Natura 2000.

En la zona de estudio se han descrito nueve hábitats de interés comunitario, la mayoría de ellos asociados a los ambientes de ribera, principalmente del río Henares, y también a ciertos medios de matorral. Sin embargo, la zona donde se plantea la instalación de las pistas del aeródromo y sus instalaciones accesorias no afectará en superficie a ninguno de los hábitats inventariados.

El espacio incluido en la Red Natura 2000 más próximo a la zona de instalación del aeródromo es el LIC «Riberas del río Henares». Este espacio se encuentra situado a 2 km de distancia de la zona de obra, por lo tanto, cualquier impacto sobre el mismo será poco probable e incluso nulo. En promotor dedica un capítulo a la descripción y estudio de las repercusiones del proyecto en la Red Natura 2000, concluyendo que las afecciones del proyecto sobre estos espacios pueden considerarse compatibles.

Las posibles afecciones directas e indirectas que afectan a todos los espacios cercanos se producirían debido a:

El tránsito de vehículos y personas durante la construcción, que producen ruidos y molestias a las especies de la zona protegida.

Los ruidos provocados por la ejecución de las obras.

La contaminación del aire/agua en el lugar de construcción antes y durante la misma.

La destrucción de hábitat y de las especies ligadas a estos.

La posible eutrofización y cambio de las propiedades físico-químicas del río, en el caso de que los impactos lleguen al cauce.

Por ello, se establecen una serie de medidas preventivas y correctoras, ya comentadas en apartados anteriores, que permitan reducir los posibles impactos negativos (impactos sonoros, levantamiento de polvo, etc.) durante la fase de funcionamiento para evitar impactos negativos sobre el LIC y sobre las especies de fauna de la zona, especialmente avutardas y sisonos.

4.2.8 Afecciones sobre el paisaje.

El impacto paisajístico durante la construcción del aeródromo puede deberse a la acumulación de materiales y de acopios. Por otro lado, el impacto durante su actividad puede deberse a la presencia de edificaciones, pistas o el tránsito de los aviones.

Este tipo de impacto depende en gran parte de la cuenca visual. En este caso, es bastante amplia, incluyendo tramos de las carreteras próximos al proyecto, pero sin contener a la localidad de Taragudo. Debido a esto, el valor paisajístico de la zona se considera un impacto bajo.

Por otro lado, la mera construcción de cualquier instalación es razón suficiente para la alteración de las líneas y contornos de las cuencas visuales. Por ello, el promotor propone una serie de medidas que prevengan de un impacto superior al esperado sobre la zona:

Las zonas de acopios, vertidos y estacionamiento de maquinaria de obra deberán estar situadas en los lugares destinados para tal uso.

No se deberán instalar elementos accesorios que rompan con la estética planteada para cada una de las infraestructuras proyectadas.

Para la fase de funcionamiento del aeródromo tendrá que haberse eliminado todos aquellos elementos de balizamiento y señalización de obra, propios de la fase de construcción. De esta manera se suprimirán todos aquellos elementos que puedan romper con la estética proyectada para el proyecto.

4.2.9 Afección sobre el medio socioeconómico.

Debido a la lejanía de la zona de afección, respecto a la localidad más cercana, no se prevén impactos significativos sobre la población. No obstante, es necesario reducir en la medida de lo posible los impactos sonoros y de producción de polvo en suspensión debido a la actividad de obra. Asimismo, quedará prohibida la actividad de obra entre el ocaso y el amanecer.

Durante la fase de funcionamiento del aeródromo no se prevén graves impactos sobre el medio socioeconómico de la zona. Por ello las medidas de remediación de los posibles impactos pasan por un debido cumplimiento de las normas básicas de actuación durante el periodo de funcionamiento del aeródromo. También hay que destacar la afección positiva sobre el desarrollo económico de la zona, debido al incremento de visitas a la zona y de las propias labores de mantenimiento y construcción de la instalación.

4.2.10 Afección sobre el patrimonio cultural.

Dentro del sector donde se pretende instalar el aeródromo no existen elementos patrimoniales destacables, por lo que el impacto sobre ellos es nulo.

5. Seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objeto fundamental es controlar el cumplimiento de la normativa ambiental durante las fases de construcción y de explotación de las obras, así como verificar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras. Entre las actuaciones propuestas se destacan las siguientes:

Atmósfera.

Se controlará que los vehículos hayan pasado las correspondientes inspecciones reglamentarias.

Para evitar la generación de partículas en suspensión en el aire se vigilará, durante la fase de construcción, que se realicen riegos superficiales del suelo, se limite la velocidad de circulación de los vehículos en la zona de obras y la carga de los camiones vaya tapada.

Para cuantificar el impacto sonoro, que se genera durante la fase de obras, se realizará un control del nivel de ruido, mediante sonómetros convenientemente calibrados con una periodicidad trimestral. Estas pruebas se realizarán a tres distancias entre el punto de generación de ruido (la zona de obras) y la localidad habitada más cercana.

Suelo.

Los procesos que afectan al suelo están en buena parte relacionados con los procesos erosivos, y con la posible contaminación del suelo como consecuencia de los vertidos accidentales de sustancias tóxicas, tales como aceites e hidrocarburos. Por ello, las medidas a llevar a cabo serán las siguientes:

En la fase de construcción:

Se efectuará una supervisión de las zonas afectadas por las obras para detectar todas aquellas áreas con problemas de compactación y poner en práctica las medidas correctoras oportunas.

Se verificará la correcta realización de todas las medidas citadas durante la ejecución de la obra.

Se ejercerá un control sobre las zonas de tránsito de la maquinaria, teniendo especial cuidado en que no se circule fuera de las áreas delimitadas, y en general, manteniéndose en los caminos de obras y puntos de construcción.

Se controlarán las operaciones necesarias de mantenimiento de la maquinaria, y se cambiará el aceite de la misma en un sitio fijo destinado para tal fin.

Se efectuará una supervisión periódica de la zona durante las obras, con la misión de detectar los posibles vertidos accidentales o vertederos de materiales de desecho, para así proceder a la retirada inmediata de éstos a un vertedero controlado y posterior limpieza del terreno afectado.

En la fase de funcionamiento:

Se realizará un seguimiento visual de la importancia de la erosión en las zonas de obra, y se procederá a la revegetación para el asentamiento del suelo, así como la instalación de barreras de sedimentos, con el fin de retener la erosión en la medida de lo posible.

Flora y vegetación.

Durante la fase de construcción, se realizará un seguimiento de todas las zonas aledañas a las obras, evitando la destrucción de la vegetación con acciones innecesarias. Este control será realizado de manera semanal, durante la fase de despeje y desbroce de la vegetación, y de manera mensual posteriormente.

Se verificará la evolución de las especies vegetales protegidas o formaciones vegetales de interés (como los sotos de ribera del río Henares) en el entorno de la actuación. La periodicidad será semejante a la propuesta anterior.

Una vez finalizadas las obras, se aprovechará, siempre que sea posible, la tierra vegetal extraída durante las obras, y que se ha mantenido correctamente conservada para evitar que pierda sus propiedades como fuente de semillas. Esta tierra vegetal será extendida en aquellos lugares donde se pretenda recuperar la cubierta vegetal y se evitará, en la medida de lo posible, la mezcla de esta tierra vegetal con otros tipos de tierras, evitando así una dilución de las semillas dentro de una matriz mineral inerte.

En aquellos casos en los que la tierra vegetal sea insuficiente para solventar todas las zonas que han quedado sin vegetación tras las obras, se procederá a la revegetación clásica. En este caso se primará la utilización de especies autóctonas.

Fauna.

Durante la fase de construcción, se verificará el comportamiento de la avifauna y otras especies faunísticas, en relación al movimiento de maquinaria y tareas genéricas de construcción de las instalaciones del aeródromo. La periodicidad del seguimiento será mensual, siendo el parámetro de control la presencia de fauna en las inmediaciones de las zonas de obra, así como su comportamiento. En el caso de detectarse molestias a la fauna del lugar, se intentará en la medida de lo posible una reducción de la velocidad de

circulación de los vehículos, de las emisiones de ruido y polvo, además de hacer una nueva planificación del calendario de obras, realizando aquellas más molestas para la fauna en periodos sin actividad reproductora por las diferentes especies.

Se realizará un informe preoperacional del aeródromo, que incluirá un inventario de las poblaciones de vertebrados en las zonas afectadas por el proyecto y las limítrofes, con una distancia de 2 km hacia todos los lados de la zona de afección, incluyendo el cercano LIC Riberas del Henares.

El plan de seguimiento, durante la fase de funcionamiento, será una continuidad de las labores realizadas durante la fase de construcción, y se continuará con las siguientes medidas de seguimiento ambiental:

Verificación de la presencia de las especies de interés, especialmente aves esteparias como aguiluchos, sisones y avutardas.

Seguimiento del uso del espacio por parte de grandes aves rapaces que usan la zona como área de campeo, caza o dispersión, tales como el águila.

Paisaje.

Se comprobará de manera visual si se han alterado las características paisajísticas de textura, linealidad, formas, colores, etc. En este caso se procederá a una adecuación del relieve, así como a siembras y plantaciones con especies de plantas autóctonas en las zonas más afectadas por la instalación del aeródromo.

Una vez finalizadas las obras, se verificarán los efectos producidos por las obras realizadas en cuanto a formas y acabados del conjunto, así como los posibles relieves modificados y, en todo caso, se procederá a la integración visual del proyecto en el paisaje.

6. *Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación*

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

Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre. 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.

Atendiendo a lo informado por la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, los niveles de ruido admisibles en la fase de funcionamiento para el ámbito asociado a los puntos de muestreo denominados Coto Nuevo y Camino en el estudio del ruido del estudio de impacto ambiental, no superarán los límites establecidos equivalentes a sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural, que requiera una especial protección contra la contaminación acústica en el ámbito de Coto Nuevo y a los sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial para el ámbito de Camino, establecidos en la tabla A1 de valores límite de inmisión del anexo III 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.

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.

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.

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

En relación a los circuitos de vuelo, se considera que el circuito denominado alternativo propuesto por el promotor, que se desarrolla al Este de la carretera GU-183, es el único viable dentro del período comprendido entre el 15 de febrero y el 15 de mayo para no interferir en los LEK de avutarda ubicado en la finca Coto Nuevo. Fuera de estas fechas se podrá utilizar los otros dos circuitos (17-35 Y 04-22).

Por tanto, la zona restringida de vuelo al Oeste de la carretera GU-183, entre los puntos kilométricos 10 y 16 se considera imprescindible para el periodo de restricciones apuntado entre el 15 de febrero y el 15 de mayo. Fuera de estas fechas se deberá mantener sobre la misma una altura de vuelo superior a 100 m.

Las obras proyectadas se podrán realizar durante todo el año con los condicionantes que se han contemplado en el estudio de impacto ambiental.

Siguiendo las indicaciones de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, el plan de seguimiento establecerá durante la fase de funcionamiento un control de la población de la avifauna esteparia durante dos años, con visitas quincenales durante el periodo crítico (15 de febrero-15 de mayo), una visita durante el mes de septiembre para evaluar la productividad y otra invernal.

Si la anterior información, o de la que obtenga la Dirección Provincial de Agricultura, Medio ambiente y Desarrollo Rural de Guadalajara por medios propios, se infiere una afección significativa a la población de aves esteparias, se debería adoptar medidas más restrictivas para salvaguardar la viabilidad de dichas poblaciones.

El promotor deberá presentar a su vez información sobre los vuelos realizados en el periodo de dicho seguimiento de la población de avifauna esteparia y posibles incidencias detectadas, en particular sobre siniestros y conatos de accidentes con aves, problemática a considerar por la administración competente en seguridad aérea.

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 aeródromo 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.

Asimismo se respetará el siguiente condicionado aportado por la citada Viceconsejería de Medio Ambiente:

En lo referente a prevención de incendios, se tendrán en cuenta las consideraciones normativas sectoriales de incendios forestales.

El inicio de las obras deberá ser comunicado a la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Guadalajara.

Durante la fase de explotación se dispondrá de una toma de agua para incendios, en su caso, se dispondrá de una zona perimetral limpia de vegetación y conllevará el obligado condicionado técnico que establezca a tal efecto la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Guadalajara.

En relación a la captación de agua, ésta deberá estar autorizada por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

El proyecto contempla un sistema de drenaje de las aguas pluviales, así como de recogida de las aguas de saneamiento y lixiviados de limpieza por gestor autorizado. En cualquier caso, de acuerdo con lo establecido en el artículo 100 del Texto refundido de la Ley de Aguas, queda prohibido, con carácter general, el vertido directo o indirecto de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del DPH, salvo que se cuente con la previa autorización administrativa.

En relación a los residuos, el promotor estará sujeto a las obligaciones establecidas para los productores de residuos de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Igualmente, durante la fase de obras se cumplirá con lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición.

El proyecto se ajustará al Plan Integrado de Gestión de Residuos de Castilla-La Mancha.

En relación a la nave para almacenamiento de residuos peligrosos, ésta se ajustará a lo establecido en la Orden de 21 de enero de 2003, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

En relación a la posible contaminación lumínica del aeródromo, siguiendo los criterios marcados en la Disposición Adicional cuarta de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, el sistema de iluminación que se instaló deberá preservar al máximo posible las condiciones naturales de las horas nocturnas en beneficio de la fauna, la flora y los ecosistemas en general.

El vallado deberá ser impermeable al paso de fauna, carecerá de elementos punzantes, cortantes, o de cualquier otra naturaleza lesiva y deberá ser visible para evitar posibles colisiones de avifauna.

En cuanto a la prevención de riesgos, se estará a lo que al respecto pueda marcar el Servicio Provincial de Protección Ciudadana de Guadalajara como órgano competente, dándose cumplimiento a los preceptos contemplados tanto en la Norma Básica de Protección Civil, como en el actual Plan Territorial de Emergencias de Castilla-La Mancha (PLATECAM).

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes precepciones adicionales:

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 Consejería de Cultura.

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 de uso restringido 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.

En consecuencia, el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

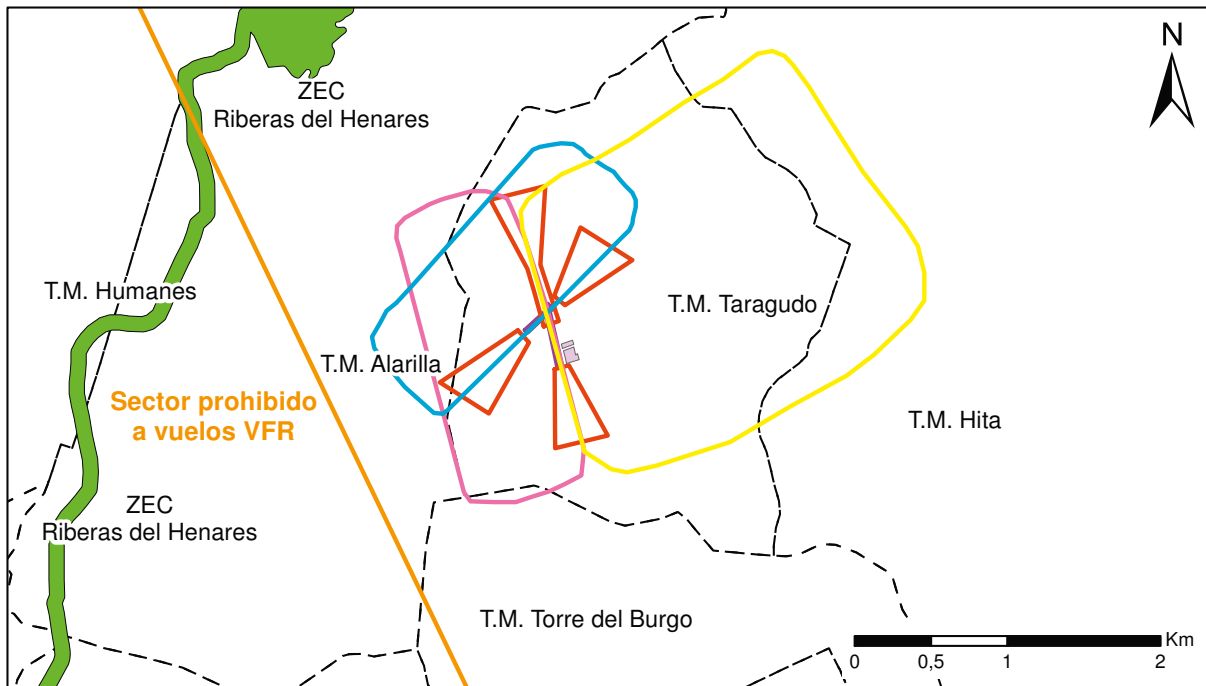
formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Campo de vuelos ULM de Taragudo (Guadalajara), al concluirse que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa finalmente seleccionada, en las condiciones señaladas en la presente 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 del 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, 27 de octubre de 2017.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

CAMPO DE VUELOS ULM DE TARAGUDO (GUADALAJARA)



Leyenda		
Instalaciones	Circuito 04-22	Sector prohibido a vuelos VFR
Pistas	Circuito 17-35	Límite municipal
Trayectorias de aproximación y despegue	Circuito Alternativo propuesto	Zona Especial de Conservación (ZEC)

