

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6509 *Resolución de 28 de marzo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Cambio de categoría de campo de vuelo de ultraligeros a Aeródromo Privado Air Marugán, término municipal de Marugán, Segovia.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto de cambio de categoría, de campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo privado Air Marugán, en el término municipal de Marugán (Segovia), se encuentra encuadrado en el apartado k) del grupo 9 del referido anexo II.

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

1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.*—El objeto del proyecto es el cambio de categoría del campo de vuelo de ultraligeros existente en el término municipal de Marugán, en funcionamiento desde 2007, a la categoría de aeródromo privado, debido a la demanda existente. El promotor declara que las instalaciones actuales, que se legalizaron como campo de vuelo de ultraligeros, son suficientes y adecuadas para las actividades propias de aeródromo privado, por lo que no es necesaria la construcción de nuevas instalaciones. En la nueva categoría, el aeródromo de Marugán dará servicio a aeronaves de aviación general, vuelo a vela y ULM. El vuelo será bajo condiciones de vuelo visual.

El aeródromo se encuentra situado en las parcelas 31, 32, 33, 34, 35 y 36 del polígono 6, en el término municipal de Marugán, en la provincia de Segovia (Comunidad Autónoma de Castilla y León).

El promotor del proyecto es «Air Marugán, S.L.», y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 18-3-2008 se recibe en este Departamento una documentación del proyecto aeródromo privado Air Marugán, T.M. de Marugán (Segovia), con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero. El 19-1-2009 se remitió un oficio de la Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental al Director General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, en que se solicitaba información sobre las características y actuaciones del proyecto. Dicha información se recibió con fecha 30-3-2009. En ella, el promotor informaba que en el año 2007, una vez operativo el campo de vuelo de ultraligeros, se inician los trámites para cambiar de categoría y convertirlo en aeródromo privado. Las instalaciones e infraestructuras con las que contará el futuro aeródromo son las mismas del campo de vuelo de ultraligeros, puesto que se realizó su diseño considerando la posibilidad de que en un futuro se quisiera cambiar a la categoría de aeródromo.

Con fecha 2-7-2009, desde la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se requirió la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la subsanación de la documentación ambiental. Aunque la actual configuración del aeródromo cuenta con todos los parámetros de seguridad exigidos en la normativa aplicable, y el cambio de categoría sea un trámite administrativo, se considera que la explotación del aeródromo podría causar impactos ambientales, por lo que se solicita la información que recoge el artículo 16.1 del citado Real Decreto Legislativo 1/2008, en concreto: definición, características y ubicación del proyecto, principales alternativas estudiadas, posibles efectos sinérgicos con otros aeródromos privados, análisis de impactos potenciales en el medio ambiente, teniendo en cuenta la proximidad a Red Natura 2000 y otras áreas protegidas (en especial en relación al águila imperial ibérica y la cigüeña negra), medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente, y forma de realizar el seguimiento ambiental.

El documento subsanado se recibió el 24-11-2009, junto con las copias para realizar las preceptivas consultas a organismos y entidades, trámite que se inició el 15-12-2009. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcando con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias en relación con la documentación del proyecto:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	—
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	—
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León	—
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	—
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Infraestructuras Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Infraestructuras y Diversificación Rural de la Viceconsejería de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	—
Dirección General de Urbanismo y Política de Suelo de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	—
Diputación Provincial de Segovia	X
SEO/BirdLife	—
WWF/Adena	—
Greenpeace	—
Sociedad Española para la Conservación y Estudio de los Murciélagos (SECEMU)	—
Ecologistas en Acción de Segovia	—
Asociación Cultural Valdeprados	—
Asociación Ecologista Centaurea	—
Ayuntamiento de Marugán (Segovia)	—

De las respuestas recibidas con contenido ambiental, es destacable lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Duero señala que la única actividad generadora de residuos peligrosos es el taller de mantenimiento de aeronaves; que, sin embargo, dispone de todos los medios necesarios para la correcta gestión de los mismos. Así mismo, indica una serie de consideraciones a tener en cuenta por el promotor:

Según lo establecido en el artículo 85.3 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), cualquier cambio en las características del aprovechamiento de aguas subterráneas existente (5.398 m³, con destino a abastecimiento y riego) deberá ser notificado previamente a ese organismo de cuenca.

Se deberán establecer las medidas necesarias para que, en ningún caso, se produzcan vertidos de aceites, combustibles, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno o a los cursos de agua; sin perjuicio de lo cual, se recomienda la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes de este tipo.

Se recomienda la disposición de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales para, posteriormente, ser retiradas de forma periódica para su tratamiento mediante gestor autorizado.

Si finalmente se produjera vertido sobre algún elemento del Dominio Público Hidráulico (aguas superficiales o subterráneas), se deberá disponer de la correspondiente autorización de vertido de esa Confederación Hidrográfica, según lo establecido en los artículos 245 y siguientes del RDPH. Cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización de esa Confederación.

Toda actuación no prevista en la documentación aportada, y que pueda afectar al Dominio Público Hidráulico será puesta en conocimiento de ese organismo de cuenca.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite, en fecha 2-3-2010, un informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural de esa misma Consejería, y propone someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, toda vez que el documento enviado no permite una adecuada valoración de los impactos derivados del sobrevuelo de las aeronaves sobre las figuras con normativa de protección específica de Castilla y León. Por ello, el estudio de impacto ambiental deberá incorporar las consideraciones relacionadas en el citado informe del Servicio de Espacios Naturales.

En dicho informe, se considera que no hay coincidencia territorial con la Red Natura 2000 ni con espacios naturales contemplados en la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de Castilla y León, Catálogo de especímenes vegetales de singular relevancia (Decreto 63/2003) ni Catálogo de zonas húmedas; tampoco se tiene constancia de la existencia de taxones catalogados según el Catálogo de flora protegida (Decreto 63/2007). No está catalogado ningún hábitat de interés comunitario de los incluidos en el anexo I de la Ley 42/2007. La ubicación del aeródromo, por las características del territorio, se encuentra en una zona con potencialidad para el establecimiento de aves esteparias; pero según los datos disponibles en ese Servicio relativos al último censo realizado, no se han realizado avistamientos de especies. Si bien el aeródromo no se encuentra incluido en ámbito de aplicación del plan de recuperación del águila imperial ibérica, se tiene constancia de la existencia de un nido en un radio inferior a 4 km y otro en un radio inferior a 10 km. Finalmente, el proyecto presenta coincidencia territorial con el ámbito de aplicación del plan de recuperación de la cigüeña negra (zona de importancia). Los nidos más próximos de los que se tiene constancia se ubican a unos 7 km.

El citado Servicio informó con fecha 4-5-2007, en relación al expediente de Construcción de tres hangares de ultraligeros y campo de vuelo de ULM en las parcelas 33, 34, 35 y 36 del polígono 6, del T.M. de Marugán, promovido por «Air Marugán, S.L.». En la actualidad, considera que la posible afección se podría producir debido a las molestias generadas por las aeronaves que utilicen la instalación. En este sentido, para poder valorar adecuadamente la afección derivada del funcionamiento del aeródromo se deben conocer los siguientes parámetros, que no están incluidos en el documento presentado:

Capacidad de desplazamiento (en función de la autonomía de vuelo) de las distintas aeronaves susceptibles de utilizar el aeródromo, al objeto de poder determinar si pueden o no sobrevolar alguna de las figuras con normativa de protección específica existentes en las provincias de Segovia, Ávila y Valladolid.

Pasillos aéreos existentes para las distintas aeronaves susceptibles de operar en el aeródromo.

Rango altitudinal en el que las aeronaves pueden volar, así como el ruido generado en función de la altitud, al objeto de poder valorar la posible perturbación de la tranquilidad de las especies de fauna existentes en los distintos espacios.

Distribución mensual de las distintas operaciones de vuelo a realizar en el aeródromo.

También hay que tener en cuenta que ya existen otros aeródromos privados en las proximidades del aeródromo de Marugán, cuyos efectos sinérgicos no han sido valorados en el documento comprensivo presentado, teniéndose constancia en ese Servicio de los siguientes, todos ellos ubicados en la provincia de Segovia: Campolara (Muñopedro), E. Castellanos-Villacastín (Villacastín), Fuentemilanos (Segovia), y otro aeródromo en proyecto.

Se considera necesario que, teniendo en cuenta los parámetros indicados, se realice una adecuada valoración de las posibles afecciones en los espacios con normativa de protección específica y espacios Red Natura de las provincias de Segovia, Ávila y Valladolid, así como de los posibles efectos acumulativos o sinérgicos derivados del resto de aeródromos existentes; y en caso de detectar impactos negativos incluir las correspondientes medidas preventivas para eliminarlos o minimizarlos. Se deberá analizar la compatibilidad de las actividades de vuelo que se desarrollen en ese aeródromo con la normativa de protección relativa a sobrevuelo de los espacios que figuran en la legislación existente (como los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales del Espacio Natural Sierra de Guadarrama, Parque Natural Hoces del Río Riaza).

Teniendo en cuenta la situación de los espacios que componen la Red Natura 2000, y en función de la documentación aportada, el Servicio de Espacios Naturales encuentra que no es posible valorar adecuadamente la afección que el cambio de categoría del aeródromo tendría en los espacios Red Natura.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, con fecha 25-5-2010 se remitió a «Air Marugán, S.L.», el informe recibido de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. Posteriormente, con fecha 7-10-2010, se remite al promotor la contestación a las consultas de la Confederación Hidrográfica del Duero, para su posible consideración, a pesar de haberse recibido totalmente fuera del plazo legalmente establecido.

El promotor manifiesta a este Departamento que ha mantenido una reunión con el Departamento de Medio Ambiente en la Junta de Castilla y León en Valladolid, en el que les fue sugerido que contestaran en un documento a las solicitudes pedidas por ellos mismos, sin realizar un estudio de impacto ambiental.

Con fecha 14-10-2010, el promotor remite a este Departamento copia de una documentación adicional, que fue remitida a la Dirección General de Prevención Ambiental de la Junta de Castilla y León el 2-7-2010. Dicha documentación se incorpora al expediente, pasando a formar parte de la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación.

Finalmente, con fecha 18-11-2010, tiene entrada una nueva contestación de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, en la que, en virtud del informe del Servicio de Espacios Naturales, una vez revisada y valorada esa nueva documentación remitida por el promotor del proyecto, se considera que las medidas preventivas y correctoras propuestas para disminuir el impacto de las aeronaves sobre la fauna y los nuevos procedimientos de vuelo establecidos, pueden minimizar el impacto de la actividad objeto de estudio. Por tanto, proponen no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.^a del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. No obstante, dada la cantidad de figuras con normativa de protección específica existentes en las proximidades del aeródromo, deberán adoptarse todas las medidas propuestas en la nueva documentación aportada y adoptar las condiciones y recomendaciones que se recogen posteriormente. La observancia del condicionado puede garantizar la ausencia de afección indirecta a la fauna presente en espacios de la Red Natura y en áreas críticas.

El Servicio de Espacios Naturales considera que la nueva documentación aportada es suficiente. El nuevo informe recoge que, a una distancia de aproximadamente 2.000 m al oeste se encuentra el LIC-ZEPA Valles del Voltoya y el Zorita (ES4160111 y ES0000188), pero no se prevé la existencia de afecciones indirectas apreciables, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, que pudieran causar perjuicio a la integridad de cualquier lugar incluido en la Red Natura 2000, siempre y cuando se cumplan las condiciones que exponen posteriormente. El aeródromo se encuentra incluido en el ámbito de aplicación del plan de recuperación de la cigüeña negra, en una zona de importancia para la especie (Decreto 83/1995), y se encuentra próximo (a unos 1.700 m al suroeste) al ámbito de aplicación del plan de recuperación del águila imperial ibérica (Decreto 114/203). Tanto la cigüeña negra como el águila imperial están catalogadas como en peligro de extinción en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas e incluidas en el anexo IV de la Ley 42/2007. Se considera que las actuaciones proyectadas son compatibles con los objetivos de conservación establecidos en dichos planes de recuperación, siempre y cuando se cumplan las condiciones que exponen posteriormente.

Los principales impactos del proyecto consisten previsiblemente en una afección indirecta a la fauna generada por el sobrevuelo de las aeronaves que operan en el aeródromo en cuestión y también en los aeródromos privados existentes en las proximidades, como el aeródromo de Campolara (Muñopedro), de Castellanos-Villacastín (Villacastín), de Fuentemilanos (Fuentemilanos) y otro en la provincia de Segovia, en proyecto. La ampliación del documento ambiental propone una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar el impacto de las aeronaves sobre la fauna. Examinadas las medidas propuestas, el Servicio de Espacios Naturales considera que los nuevos procedimientos de vuelo establecidos por el promotor pueden minimizar en buena parte el impacto de la actividad objeto de estudio.

Las condiciones que ponen al proyecto son:

No se sobrevolarán a alturas inferiores a 1.000 pies (300 m) sobre la cota vertical del terreno, los territorios protegidos mediante las figuras: lugar de la Red Natura 2000, áreas críticas de cigüeña negra y de águila imperial ibérica, espacios naturales protegidos (salvo condición distinta en el PORN correspondiente, en cuyo caso se atenderá a aquélla).

En todo momento se estará a lo dispuesto por la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León (artículos 8 y 9).

Con fecha 16-3-2011 se recibe un escrito del promotor, en el que confirma expresamente su aceptación de las medidas preventivas y correctoras propuestas por la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de Castilla y León:

Se informará de la prohibición de sobrevolar por debajo de 1.000 pies (300 m) sobre la vertical de los territorios protegidos tanto de la Red Natura 2000, áreas protegidas de cigüeña negra y águila imperial ibérica y espacios naturales protegidos. Dicha información destinada a la más amplia población de pilotos posible, se realizará de forma continuada a través de los siguientes canales: en la página web, en lugar visible del aeródromo, entregando documentación específica en mano, y emitiendo comunicados específicos para su publicación informativa en las revistas especializadas. En todo caso, cualquier salvedad distinta de lo anterior recogida en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales, tendrá absoluta prioridad.

En todo momento «Air Marugán, S.L.», se compromete a cumplir lo dispuesto en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León (artículos 8 y 9).

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizado el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, la información adicional aportada por el promotor, que pasa a integrar la versión final del proyecto, y los nuevos informes de las administraciones competentes, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Las principales instalaciones del aeródromo son:

Pistas de vuelos: dispone de dos pistas de vuelo cruzadas, la 12-30, con una longitud efectiva de 525 m y una anchura de 18 m (situada dentro de una franja de 585 x 60 m) y la 17-35, con 563 m de longitud y 18 m de anchura (dentro de una franja de 623 x 60 m).

Zonas libres de obstáculos: ubicadas inmediatamente después del recorrido de despegue disponible, sobre las cuales las aeronaves pueden completar el despegue de la pista hasta alcanzar una altura de 50 pies. Tienen longitudes de 67,1 m en la cabecera 12, 79 m en la cabecera 17, y 77 m en la cabecera 35.

Zonas de parada: se dispone de una pista de parada de 37,7 m en la pista 12.

Calle de rodadura paralela a la pista 12-30, con tres calles de acceso/salida, como factor adicional de seguridad, puesto que la ocupación de la pista será mínima.

Plataforma de estacionamiento de 152,60 x 64 metros. anexo a la plataforma existe un hangar de 20 x 52 m, y 10 m de altura, con una capacidad para unas 15 aeronaves (3 estacionamientos para aeronaves de hasta 15 m de envergadura, y 8 para aeronaves de hasta 12 m de envergadura). El pavimento de la plataforma tendrá una parte de hormigón en masa y otra de terreno natural. La parte pavimentada será la inmediatamente anexa a los hangares, para facilitar la rodadura de las aeronaves y permitir la evacuación de las aguas.

Zonas de protección de pista: áreas localizadas a continuación de la franja de la pista de vuelo, cuya finalidad es impedir la proliferación de obstáculos o actividades que puedan poner en peligro las operaciones de las aeronaves en el aeródromo. Para que esto sea posible, es necesario que esta superficie esté bajo control del titular del aeródromo. En este caso, el uso del suelo tiene fines agrícolas.

Además se han realizado 4 «loft» para el descanso de los pilotos y el resto del personal, y un aparcamiento para vehículos, con una superficie de 1.487 m².

Existe pavimento de aglomerado asfáltico en la pista 12-30, además de en las calles de rodadura paralela a esta pista, las correspondientes de entrada y salida de pista, así como las calles de desviación paralela del aeródromo. El pavimento de zahorra artificial compactada se ha utilizado en la pista 17-35. Existe terreno natural en las zonas de franja de pista, franja de calles de rodadura, superficies libres de obstáculos y estacionamientos en plataforma para aeronaves.

El aeródromo de Marugán tiene instalada una línea eléctrica de media tensión y centro de transformación, y cuenta con un grupo electrógeno para el suministro de energía eléctrica. Todas las instalaciones eléctricas están dimensionadas e instaladas de acuerdo a la normativa vigente.

El suministro de agua se realiza a través de pozo con sistema de bombeo. Este abastecimiento se encuentra inscrito en el Registro General de la Confederación Hidrográfica del Duero con fecha de registro del 27/06/2006, con un caudal máximo autorizado al año de 5.398 m³. El agua es empleada en el abastecimiento del aeródromo y para riego de áreas verdes.

En cuanto a los medios de extinción de incendios, el nivel de protección estará basado en las dimensiones de las aeronaves que operarán: ultraligeros (ULM: peso máximo al despegue, MTOW, de no más de 450 kg), VLA (Very Light Aircraft: MTOW de no más de 750 kg), dotándose de los medios mínimos que la normativa estipula como recomendable para un aeródromo para fines de salvamento y de extinción de incendios.

Las operaciones estarán restringidas a condiciones de vuelo visual, en el período comprendido entre el orto y el ocaso, en días en los que la visibilidad sea superior a los 5.000 m en horizontal, y el techo de nubes se encuentre por encima de los 300 m desde la altitud de referencia del aeródromo. Durante la época de invierno, no se realizarán vuelos dentro del horario correspondiente a la métrica Ltarde, puesto que el ocaso se da lugar antes de las siete de la tarde. Se estima que el intervalo de fechas en que no se realizarán vuelos dentro del horario de tarde será desde el último fin de semana de octubre hasta el último de marzo. Durante la noche no se realizarán operaciones. La pista en uso en cada momento se determinará en función de la dirección de procedencia del viento, pudiendo cambiar varias veces a lo largo del día.

El número de operaciones que se realizarán en el aeródromo privado de Marugán no se conoce con certeza, dado que se encuentra influenciado por diversidad de factores como la meteorología, coyuntura económica, etc., siendo la mayoría de vuelos durante el fin de semana. Para el objeto de este estudio, se ha realizado una estimación al alza del número de operaciones anuales:

Operador	N.º operaciones/año	Salidas	Llegadas	T&G	Día	Tarde
Escuela	4.000	500	500	3.000	80%	20%
Visitantes	1.000	500	500	0		
Hangaradas	2.000	1.000	1.000	0		

La distribución de las operaciones a nivel mensual es también impredecible; pero las aeronaves ultraligeras volarán principalmente durante los meses de frío, cuando la estabilidad atmosférica es más propicia para este tipo de aeronaves. Los meses de mayor actividad serán septiembre, octubre, noviembre, enero, febrero y marzo. Las aeronaves de aviación general que puedan operar, lo harán también dentro de esos meses. El vuelo de los planeadores será en su mayor medida dentro de los meses de final de primavera, verano y principios de otoño, por las corrientes convectivas que favorecen la permanencia en el aire de estas aeronaves. Durante los meses de primavera también se realizarán operaciones, aunque debido a la inestabilidad atmosférica (tormentas, lluvias, etc.) será irregular.

Los procedimientos de salida y de llegada del aeródromo de Marugán se compondrán de rutas prescritas, con indicación de elementos topográficos de referencia claros y rumbos magnéticos para poder identificar claramente los pasillos aéreos por donde tienen que volar las aeronaves. Se han realizado dos procedimientos de entrada y salida de las aeronaves, que, debido a las similares características de vuelo de las aeronaves que operarán en el aeródromo, se utilizarán por todos los modelos de aeronaves que operen en Marugán.

En cuanto a las altitudes de vuelo, las aeronaves que parten del aeródromo de Marugán utilizarán una altitud diferente según su categoría:

ULM: Hasta su techo máximo legal de 1.000 pies sobre el terreno (300 m).

Aviación General: Ascenderán de forma continua hasta un nivel de vuelo por encima de los 3.000 pies (900 m) sobre el terreno, de acuerdo a la asignación de niveles de vuelo, según ruta a seguir.

El circuito de tránsito para la aproximación y aterrizaje se realizará a 500 pies sobre la elevación del aeródromo de Marugán. En cuanto a las velocidades de vuelo, dentro de la zona de influencia del aeródromo de Marugán, se establecerá un procedimiento con limitación de velocidad a 80 nudos.

3.2 Ubicación del proyecto. El aeródromo se ubica en el término municipal de Marugán, en la provincia de Segovia, a 1,5 km al noroeste de esta población. El acceso a las instalaciones se realiza a través del Camino de la Marazoleja, que une el centro urbano de Marugán con el término municipal de Marazoleja.

Las coordenadas que definen la ubicación del aeródromo son:

Coordenadas UTM (ED 1950 30N)	
X	384.547,46
Y	4.529.794,26
Z	937 m

El aeródromo se encuentra fuera de espacios naturales protegidos; en particular, no coincide espacialmente con espacios incluidos en la Red Natura 2000 ni con áreas

importantes para las aves (IBAs), aunque aproximadamente a 360 m se encuentra la IBA número 55 río Moros. Los espacios pertenecientes a la Red Natura 2000 más cercanos a la zona de estudio son la zona de especial protección para las aves (ZEPA) y lugar de importancia comunitaria (LIC) Valles del Voltoya y el Zorita (códigos ES0000188 y ES4160111), a unos 2 km de distancia.

Por otra parte, el aeródromo se encuentra incluido en el ámbito de aplicación del plan de recuperación de la cigüeña negra y próximo al ámbito de aplicación del plan de recuperación del águila imperial ibérica, como señala la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

La unidad de paisaje predominante se compone de un mosaico de cultivos herbáceos de secano y de regadío. El relieve es prácticamente llano, de cuencas visuales amplias y abiertas alternadas con bosquetes poco desarrollados de pino y encina, con matorrales, parameras y zonas arbustivas en las laderas y zonas más elevadas. En las inmediaciones, el terreno es atravesado por varios arroyos y por los ríos Voltoya y Zorita, que presentan extensiones de coníferas asociadas con pastizales ganaderos y algunos cultivos de regadío en los valles, lo que confiere al paisaje de elementos singulares que aumentan la calidad visual de la zona.

En cuanto a la hidrología superficial de la zona de estudio, se encuentran presentes los siguientes cauces:

Arroyo de Marugán, a 1 km hacia el oeste del emplazamiento del aeródromo.

Arroyo Hondo, a 1 km del emplazamiento en dirección este.

Río Moros, a unos 5 km hacia el noreste del aeródromo en estudio.

Río Zorita, a unos 2,3 km en dirección norte.

Desde el punto de vista de la hidrogeología, el área de estudio pertenece a la unidad Segovia (02.18), con una permeabilidad media.

El aeródromo está localizado en suelo rústico, no obstante la Comisión Territorial de Urbanismo acordó autorizar el uso excepcional de este suelo para deportes aéreos. Esta autorización contó con informes favorables del Ayuntamiento, y de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente y Cultura.

3.3 Características del potencial impacto. Con el cambio de categoría del actual campo de vuelo de ultraligeros a aeródromo privado, podrá dar servicio a los siguientes tipos de aeronaves.

Vuelo a vela (planeadores): altura de vuelo entre los 300 y 700 m, en invierno, y más de 2.000 m en verano. Las aeronaves de vuelo a vela se ven muy condicionadas por la meteorología, por lo que los vuelos de distancia (generalmente triangulaciones) sólo se realizan en las épocas del año en que dichas condiciones son óptimas (en la segunda mitad de la primavera y verano, como se dan en la zona de Segovia y Ávila).

Aeronaves ULM: peso máximo al despegue autorizado (MTOW) de 450 kg y motorizaciones por debajo de los 140 CV. Altitud de vuelo hasta 300 m, techo impuesto por la normativa en vigor que regula el vuelo en ultraligero), y alcance medio de unos 700 km.

Aeronaves de aviación general: de hasta 6 plazas y motorización de pistón con potencias que oscilan entre los 100 CV y los 300 CV, aproximadamente. Dado que el aeródromo de Marugán está dirigido a un uso deportivo, las aeronaves de aviación general que operen no se espera superen los 200 CV de potencia. Altitud de vuelo, en una operación normal, de más de 1.500 m, y alcance medio por encima de los 1.000 km.

Actualmente el aeródromo de Marugán es operado por aeronaves ULM de última generación, que tienen prestaciones similares a las aeronaves de aviación general, por lo que el cambio de categoría del aeródromo no supone un cambio importante de actividad. Tampoco son necesarias nuevas construcciones, reforma o cualquier otra actuación sobre las instalaciones existentes. Los principales aspectos medioambientales estarían relacionados con el ruido, siendo éste más acusado en las zonas próximas al aeródromo debido a la concentración de las operaciones, con posibilidad de afectar a la capacidad de reproducción de las aves con normativa de protección que existen en la zona. El promotor ha diseñado procedimientos de salida y llegada para minimizar el impacto del sobrevuelo de aeronaves sobre zonas sensibles para las aves.

Dado el alcance de las aeronaves con salida de Marugán, éstas pueden alcanzar cualquier punto de la península ibérica; y desde el aeródromo de Marugán se podrían sobrevolar todas las figuras de protección de Castilla y León, igual que las pueden sobrevolar aeronaves procedentes de las comunidades limítrofes, y más lejanas.

Las aeronaves de aviación general será la nueva tipología de aeronaves que podrán operar en el aeródromo privado de Marugán, con el cambio de categoría. Estas aeronaves operan en niveles de vuelo muy superiores a los de los ultraligeros, lo que facilita tomar medidas preventivas para minorar el ruido sobre las zonas críticas o sensibles de la fauna protegida, de modo que el impacto del potencial sobrevuelo de las zonas sensibles es muy inferior. El promotor ha incluido medidas preventivas para minimizar el impacto.

El mayor nivel de ruido se alcanza durante la fase de despegue, en la que se requiere la máxima potencia. En vuelo de crucero, la potencia habitual corresponde al 75% de la potencia disponible; además, el nivel de ruido sobre el terreno se reduce de forma considerable a medida que la altura de vuelo de la aeronave aumenta. Se han estudiado los niveles de inmisión de ruido sobre el terreno para diferentes niveles de vuelo: 300 m, 600 m, 900 m y 1200 m, para las condiciones de vuelo de crucero de una Cessna 172 con motor IO-360-L2A. Por ejemplo, cuando la aeronave vuela a velocidad de crucero (aprox. 200 km/h) a 300 m de altura, el nivel de inmisión de ruido es de 55 dB, y cuando la aeronave vuela a 900 m pasa a ser de 40 dB.

Como herramienta de simulación para determinar la huella de ruido, se ha utilizado el programa Integrated Noise Model (INM) Versión 7.0, presentándose las huellas para los índices L_{Aeq} , $L_{día}$, L_{tarde} y L_{Amax} . El nivel de inmisión de ruido en el entorno debido a las operaciones del aeródromo privado de Marugán, se ha determinado para el número máximo de operaciones que se prevé. No se tiene un conocimiento certero sobre los modelos de aeronaves que operarán en el aeródromo de Marugán, pero la mayoría de las aeronaves previstas son VLA (TECNAM P2002, CESSNA 152, EUROSTAR, etc.). No obstante al no disponer de datos de emisión sonora para la mayoría de las aeronaves que operarán en el aeródromo, para el estudio de ruido se han considerado los niveles de una aeronave de mayor potencia, CESSNA 172, equipada con un motor mucho más potente (300 CV) y que produce mayor impacto acústico que cualquiera de las aeronaves que operan en el aeródromo. Así mismo, el número de operaciones también se ha mayorado para poder evaluar la huella de ruido en el hipotético caso de un aumento importante de las operaciones. Por tanto, la huella de ruido real del aeródromo de Marugán será notablemente inferior a la representada, aunque previsiblemente con la misma forma.

En la documentación adicional remitida a la Dirección General de Prevención Ambiental de la Junta de Castilla y León el 2-7-2010, el promotor ha actualizado el estudio de ruido, para considerar las medidas preventivas y poder evaluar más precisamente el impacto generado en las zonas sensibles.

Los procedimientos de vuelo en las proximidades del aeródromo definirán los niveles de vuelo mínimo, esto es, 300 metros para los ULM y por encima de los 1.000 metros sobre el terreno para las aeronaves de aviación general. El procedimiento de salida sigue la ruta preestablecida, ascendiendo directamente hasta la altitud de crucero en el menor tiempo posible, para minimizar el impacto acústico en el entorno. El único núcleo urbano cercano es Marugán, cuyo sobrevuelo está prohibido. Las operaciones de salida y llegada al aeródromo se han modificado para evitar afectar a áreas de protección de la fauna. No está prevista la presencia de fuentes de emisión sonora en continuo. El mayor nivel de ruido se originará de las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves, por lo que será en las inmediaciones del aeródromo, nunca en las zonas sensibles. Respecto a las áreas incluidas en los planes de protección del águila imperial ibérica y de la cigüeña negra, no se afecta a las zonas críticas de sus planes de protección.

El promotor cita distintos aeródromos privados existentes en Castilla y León: Castellanos-Villacastín, Campolara, Sanchidrián, Fuentemilanos, La Nava-Corral de Ayllón, Santo Tomé del Puerto, Torozos, El Carrascal y Matilla de los Caños. La práctica totalidad de los aeródromos del entorno, son aeródromos dedicados a la actividad del

vuelo a vela. Esta actividad tiene un impacto ambiental muy reducido, dado que el planeador, en su vuelo, no consume combustible ni emite ruido. Sin embargo, la maniobra de despegue del planeador se realiza mediante remolque por avioneta, lo cual implica la operación de aeronaves de motor, que se realizan en las proximidades del aeródromo, para que, en caso de rotura del cable de remolque, el planeador pueda aterrizar en él sin problemas.

El promotor considera que las operaciones de las aeronaves de cada aeródromo no se solapan, teniendo cada aeródromo una zona de influencia de unos 5 km de radio. En cuanto a las rutas que unen los aeródromos, no están definidas. Cada piloto, antes de proceder al vuelo, realiza una planificación de la ruta a seguir, de las condiciones meteorológicas existentes y de cuantos condicionantes existan para alcanzar el destino. No obstante, las aeronaves que no se dirijan a un aeródromo, deberán evitar su área de influencia, con el fin de mantener libre de tráfico su espacio aéreo.

El aeródromo privado de Marugán estará enfocado al vuelo deportivo, y las aeronaves de motor que operarán en el aeródromo serán principalmente ultraligeros y aeronaves de aviación general, entre las que se encontrarán las aeronaves para remolque de planeadores. Esto traerá consigo más tráfico de aviación general, sin embargo, el promotor considera que probablemente el impacto acumulativo no se incremente, dado que el tráfico que absorba el aeródromo de Marugán probablemente proceda de los aeródromos de alrededor, dispersando la actividad y aminorando el impacto en áreas concretas alrededor de los aeródromos actuales. Además, la concentración de vuelos de aeronaves sobre una zona sensible o área crítica es fácilmente evitable si se aplican procedimientos de vuelo concretos que eviten el sobrevuelo de zonas sensibles.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. La documentación ambiental recibida propone una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar el impacto de las aeronaves sobre la fauna, entre las que destacan:

Definición de procedimientos de vuelo que sean compatibles con los planes de protección del águila imperial ibérica y de la cigüeña negra. Dichos procedimientos evitarán que las aeronaves sobrevuelen zonas sensibles, áreas críticas o hábitats de la fauna protegida, minimizando así las molestias por ruido a la fauna protegida. Los procedimientos de vuelo son de aplicación a todas las aeronaves que operarán en el aeródromo.

Se expondrá el plano de la Red Natura 2000, ZEPA y LIC, para que pueda ser consultado durante la planificación del vuelo, y evitar el sobrevuelo de espacios naturales, evitando así molestias por ruido.

Con el fin de atenuar el ruido, se exigirá a todas las aeronaves el cumplimiento del mantenimiento periódico de la unidad propulsora. Se dará especial atención al sistema de escape, para garantizar la menor emisión de ruido posible. Así mismo, se controlará periódicamente el estado de las hélices para su perfecto estado de conservación, para con ello garantizar la mínima emisión de ruido.

Como única actividad generadora de residuos peligrosos, se encuentra el taller de mantenimiento de aeronaves, sin embargo, dispone de todos los medios necesarios para la correcta gestión de los residuos, tal y como se establece en la normativa al respecto.

Con respecto a la gestión de los residuos no peligrosos, existe un contenedor que pertenece a la Mancomunidad de Municipios del Río Zorita (Manzo) y que es gestionado por el Ayuntamiento de Marugán. Éste informa que «Air Marugán, S.L.», deposita los residuos sólidos que genera en dicho contenedor, el cual es vaciado cuatro veces a la semana.

El mantenimiento periódico de las aeronaves también minimizará la emisión de gases de combustión a la atmósfera, y el riesgo de goteos y derrames accidentales de lubricantes, combustibles, etc., por el mal estado de los vehículos, que supondría la contaminación de los suelos y las aguas superficiales o subterráneas, por infiltración en el terreno hasta el nivel freático.

Estos impactos se ven minimizados, ya que existe una zona para almacenar adecuadamente y conforme a la legislación, los residuos peligrosos generados. Además, las labores de mantenimiento de las aeronaves (cambios de aceite, reparaciones, lavado, etc.) se restringirán al interior del hangar de mantenimiento. Este lugar específico está destinado a tal fin, con suelo impermeabilizado y preparado con drenajes capaces de recoger y conducir a su tratamiento adecuado los posibles derrames y las aguas contaminadas.

En caso de que se produjera un derrame o vertido accidental de aceite, o lubricante sobre el terreno natural, durante la operación o tránsito de la maquinaria y vehículos de obra, con el objeto de evitar la contaminación de capas subyacentes del suelo y aguas subterráneas y superficiales, se extraerá la tierra contaminada y se llevará al punto limpio, donde se almacenará en un contenedor acondicionado a tal efecto hasta su recogida por gestor autorizado.

El agua de lavado del taller de mantenimiento, y el posible vertido accidental del almacén de residuos peligrosos se recogerán y almacenarán para su posterior tratamiento. Las aguas asimilables a vertidos urbanos se recogerán en fosa séptica.

En relación con los residuos, en líneas generales se realizarán las siguientes prácticas: caracterización de los residuos para determinar su peligrosidad, estudio del origen de los residuos y de las posibilidades de evitar o reducir su generación, selección y segregación en origen de los residuos, fomento del reciclado y la reutilización de los residuos no peligrosos en la propia fábrica, o entregarlos a gestores que realicen estas prácticas, y protección de los sistemas de almacenamiento y manipulación de residuos peligrosos. Los residuos peligrosos serán convenientemente gestionados, lo que incluye su recogida, etiquetado, almacenamiento y entrega a Gestores autorizados.

Con objeto de aumentar la compatibilidad de la operación del aeródromo con la existencia de trabajos agrícolas en las parcelas colindantes, y concretamente bajo las superficies limitadoras de obstáculos y las zonas de protección de obstáculos, se informará a los pilotos por medio de la carta del aeródromo que es posible encontrar maquinaria agrícola trabajando en el entorno del aeródromo y que se deben extremar las precauciones durante las maniobras de aterrizaje y despegue. Se informará a los propietarios de los terrenos colindantes y a sus explotadores que los trabajos en las zonas próximas al aeródromo, y concretamente bajo las superficies limitadoras de obstáculos, pueden afectar a las operaciones aéreas en las zonas próximas a la pista, por lo que se le indicará que notifiquen a Air Marugán con la mayor antelación posible cuándo se vayan a realizar trabajos en dicha zona.

Para controlar la proliferación de obstáculos en el entorno del aeródromo, el promotor declara haber obtenido del Ayuntamiento un compromiso escrito de notificar a Air Marugán cualquier solicitud de construcción sobre las parcelas colindantes con el aeródromo, para que se analice cómo afecta dicha construcción a las servidumbres del aeródromo. Si durante el análisis de las construcciones se detecta que afectan a las servidumbres del aeródromo, se solicitará al Ayuntamiento se modifique la ubicación o las dimensiones de la construcción, intentando llegar a un acuerdo totalmente compatible entre la construcción y la operación del aeródromo. En caso de que no sea posible evitar la penetración en las superficies limitadoras de obstáculos, se realizará un estudio de la nueva situación del entorno del aeródromo para determinar en qué grado afecta y qué medidas se pueden tomar para hacerlo nuevamente compatible.

Para la clausura de la actividad se emitirá un proyecto completo de desmantelamiento de las instalaciones, que incluirá entre otros puntos:

La evaluación del estado ambiental final con el objeto de identificar posibles áreas que presente un potencial riesgo de exposición a contaminantes, por lo que se elaborará un estudio de materiales peligrosos con especial énfasis en derrames ocurridos, zonas de almacenamiento y depósitos de combustibles, de forma que puedan llevarse a cabo las acciones pertinentes para la remediación y/o rehabilitación requerida. El grado de rehabilitación dependerá del uso futuro del área, así como de las regulaciones aplicables.

Uso futuro previsto del suelo: Pueden incluir tierras de cultivo, zonas de pastoreo o ser desarrollada para uso industrial, comercial o para el uso de la comunidad.

3.5. Seguimiento durante la fase de explotación. Con objeto de dar cumplimiento a todas las medidas protectoras y correctoras propuestas, el promotor propone la ejecución de un seguimiento ambiental durante la fase de explotación:

Se vigilará que las aeronaves visitantes y locales se encuentren al día en sus revisiones, sobre todo en lo referente al mantenimiento del motor y del sistema de escape.

Se vigilará la presencia de aves en los pasillos aéreos de modo que se evalúe si los procedimientos definidos se deben modificar a lo largo del año.

Se vigilará que todas las operaciones de mantenimiento y reparación de las aeronaves se efectúen en el lugar específicamente destinado a ello y que éste conste de todos los dispositivos para evitar que se originen problemas ambientales.

Se vigilará el cumplimiento de la prohibición de efectuar vertidos a cauces y suelos. Se controlará el traslado periódico de residuos, etc., a gestor autorizado, solicitando incluso los comprobantes de entrada en los mismos, en particular en el caso de residuos como aceites o lubricantes.

La instalación de vertido debe disponer de una arqueta, acondicionada para permitir la extracción de muestras y el aforo de caudales circulantes.

La principal medida preventiva para minorar el impacto acústico a las zonas sensibles consiste en la adecuada definición de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo. Para garantizar el cumplimiento de los procedimientos, se tendrán en cuenta las siguientes medidas adicionales:

Las clases de formación a los pilotos de la escuela de Air Marugán incluirán el aprendizaje y práctica de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo.

Se publicarán los procedimientos de salida y llegada al aeródromo de Air Marugán para que todos los pilotos puedan tener en cuenta en la planificación del vuelo los procedimientos de salida y llegada al aeródromo, para evitar el sobrevuelo de zonas sensibles.

A efectos del correcto seguimiento medioambiental, Air Marugán, en la documentación recibida con fecha 16-3-2011, se compromete a:

Realizar un informe después del primer año de funcionamiento, que verifique la huella acústica, mediante la realización de mediciones reales. Este informe será remitido a la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, con el fin de que ésta determine la periodicidad que considere adecuada para futuras mediciones.

Realizar un informe sobre cualquier afección a la avifauna por colisión, redefiniendo las rutas de vuelo si fuera necesario. En él se recogerán todos los datos posibles, y específicamente la altitud a la que se ha producido la colisión, la especie y su envergadura, así como posibles cambios de comportamiento de las aves, etc. Este informe será remitido al organismo competente en biodiversidad de la Junta de Castilla y León.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.^a del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que el proyecto Cambio de categoría a aeródromo privado Air Marugán, en el término municipal de Marugán (Segovia), siempre que se cumplan los procedimientos de vuelo que evitan las zonas sensibles para la avifauna, y demás requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.^a del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página «web» del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles, en especial las que puedan ser competencia de la Confederación Hidrográfica del Duero.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 28 de marzo de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

