

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 5905** *Resolución de 21 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del campo de vuelo de ULM Patiño del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz, en el término municipal de Badajoz.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

En la documentación, recibida el 14 de octubre de 2011, se afirma que actualmente existe una pista de despegue y aterrizaje sin asfaltar, de 500 x 20 m, estando todas las instalaciones construidas, y que no se van a realizar obras ni modificaciones en el campo de vuelo. El promotor incluye, junto con el documento ambiental del proyecto: informe favorable a la construcción de la pista, de la Dirección General de Estructuras Agrarias de la Consejería de Agricultura, Industria y Comercio de la Junta de Extremadura, de 14 de junio de 1990; autorización de ocupación temporal de terrenos de la vía pecuaria Cañada Real de Sancha Brava, con destino a pista de vuelo y hangares desmontables, de la Dirección General de Desarrollo Rural de la entonces Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, de 17 de agosto de 2009; y comunicación de la Base Aérea de Talavera La Real, de 6 de julio de 1990, informando que no tiene inconveniente en que se instale una pista para realizar vuelos con aviones ultraligeros (ULM), siempre que se atengan a unas condiciones, en cuanto a comunicación con la torre de control, limitación del radio y altura de vuelo, y limitación de horarios.

Se realiza la evaluación de impacto ambiental, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que, en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente. La segunda conclusión de dicho informe es que, cuando se trate de proyectos promovidos por personas físicas o jurídicas privadas, debería incoarse el correspondiente procedimiento sancionador por infracción del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Por ello, con fecha 2 de noviembre de 2011, se requirió a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para que informara de las autorizaciones con las que cuenta la instalación, y de los posibles expedientes sancionadores tramitados o en tramitación que correspondieran, en su caso, por posibles infracciones en materia de evaluación de impacto ambiental (artículos 19 a 21 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental); y para que tomara las medidas que correspondieran en aplicación de la legislación vigente en materia de evaluación de impacto ambiental, y todas las medidas de carácter provisional que considerara, para asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer.

Con fecha 23 de diciembre de 2011, la citada Agencia, además de citar las instalaciones de uso aeronáutico cercanas a la localización: aeródromo El Manantío (a 8 km), aeropuerto de uso compartido Talavera la Real (a 25 km), aeródromo de Morante (a 44 km), informa que el campo de vuelo no cuenta con autorización alguna por su parte, detallando los siguientes antecedentes:

Con fecha 13 de febrero de 2008, la Dirección General de Aviación Civil recibió un escrito de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, adjuntando atestado de la Guardia Civil, en el que se denunciaban molestias que el campo de vuelo de ULM Patiño (Badajoz) ocasionaba a especies de aves incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura. La citada Dirección General remitió contestación, a fecha 24 de marzo de 2008, informando de que ese Centro Directivo no tenía autorizado ningún campo de vuelos para aeronaves ultraligeras que coincidiera con los datos aportados. Asimismo, la ejecución de dicho campo de vuelo se había realizado sin haber obtenido previamente la declaración de impacto ambiental o Resolución de no sometimiento, por lo que vulneraría presuntamente lo dispuesto en el artículo 16 del Real Decreto Legislativo 1/2008.

Con fecha 17 de junio de 2009, mediante el acuerdo de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, se procedió a iniciar actuaciones previas, con número de referencia AP-002-09, con objeto de determinar, con carácter preliminar, si concurrían circunstancias que justificaran la iniciación de un procedimiento sancionador.

El 9 de septiembre de 2009, desde la AESA tuvo salida un oficio comunicando la suspensión inmediata de cualquier tipo de operación aérea que se viniese desarrollando en dicha infraestructura.

Con fecha 14 de enero de 2010, con posterioridad a la realización de consultas al Ayuntamiento de Badajoz y al promotor del campo de vuelo de ULM, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea dictó una Resolución por la que se cerraban las actuaciones previas y se acordaba el archivo de las mismas, al no haber encontrado los suficientes elementos probatorios que hicieran viable la prosecución de un expediente sancionador, en orden a depurar responsabilidades legales por la vulneración de la normativa vigente.

Actualmente no existen nuevos expedientes sancionadores iniciados por posibles infracciones de evaluación de impacto ambiental del Campo de Vuelo de ULM Patiño (Badajoz).

El proyecto de explotación del campo de vuelo de ULM Patiño del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz, en el término municipal de Badajoz, se ha encuadrado en el apartado k del grupo 9 del referido anexo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

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

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

El campo de vuelo para ultraligeros se sitúa sobre la Cañada Real Sancha Brava, a su paso por el término municipal de Badajoz. Actualmente existe una pista sin asfaltar, de 500 m de largo y 20 m de ancho. Las aeronaves pertenecientes al club son principalmente ultraligeros. Su utilización, para actividades aeronáuticas deportivas, será principalmente en los fines de semana y días festivos. Las instalaciones cuentan con ocho naves/hangares construidos, uno de ellos destinado a club social.

El promotor del proyecto es el Club de Vuelo Ciudad de Badajoz. Hasta la fecha, la Junta de Extremadura no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y por tanto el órgano ambiental competente para la evaluación de impacto ambiental resulta ser el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha 14 de octubre de 2011, tuvo entrada en el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, un documento ambiental del campo de vuelo de ULM Patiño, promovido por el Club de Vuelo Ciudad de Badajoz.

Con fecha 28 de noviembre de 2011, la Subdirección General de Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas.

En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe:

Entidad	Respuesta
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura – ADENEX. . .	–
Ayuntamiento de Badajoz. . . . .	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura. . . . .	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	X
Dirección General de Infraestructuras y Transporte de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura. . . . .	–
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura. . . . .	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	–
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura. . . . .	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura. . . . .	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. . . . .	–
Delegación del Gobierno en Extremadura. . . . .	–
Diputación Provincial de Badajoz. . . . .	–
SEO. . . . .	–
ADENA. . . . .	–

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura, informa que no es competencia de ese Centro Directivo la evaluación ambiental de proyectos. No obstante, informa que, dentro de sus competencias, la entidad cuenta con autorización de ocupación temporal de terrenos situados en vía pecuaria, con número de expediente 06-070-08, y vigencia hasta el día 17 de agosto de 2018, para su utilización como pista de aterrizaje para usos lúdico-deportivos.

El Ayuntamiento de Badajoz, atendiendo, entre otros, a aspectos como la distancia desde el emplazamiento a los núcleos de población, el número de aviones censados en el Club, el tipo de aeronaves y el ruido presuntamente generado por éstas, las restricciones temporales (horario) y espaciales impuestas por la autoridad competente, etc., entiende que el impacto ambiental de la actividad del aeródromo pudiera admitirse como mínimo y moderado, con la aplicación de las medidas preventivas y/o correctoras a que hubiera lugar, en su caso. En este sentido, no estima necesario 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, siempre que se cumplan exhaustivamente las medidas ambientales recogidas en la documentación presentada y aquéllas otras requeridas, en su

caso, por el órgano ambiental competente de la Junta de Extremadura, especialmente en relación con los espacios de la red Natura 2000 u otros de similar naturaleza.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana informa de los cauces más cercanos: a unos 250 m al sureste del campo de vuelo discurre el arroyo de las Merinillas y, a unos 180 m al noroeste, un arroyo tributario del anterior. La zona de actuación se ubica sobre la Unidad Hidrogeológica 04.10 Tierra de Barros, declarada Sensible a la contaminación de las aguas superficiales, por su influencia en el embalse de Alqueva y el Tronco central del río Guadiana. Señala que la documentación aportada no cuantifica el consumo de agua previsto ni su origen, ni se han acreditado derechos de agua suficientes para asegurar el abastecimiento de la actuación.

El promotor deberá garantizar que no se alterará negativamente el equilibrio hídrico del sistema parcial en el que se ubica la actuación (Sistema de explotación 3 del Plan Hidrológico I del Guadiana). Se deberán detallar las medidas que se tomarán para evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales de combustibles y/o aceites, así como tipificar y cuantificar las aguas residuales que se producirán en las instalaciones, y los tratamientos propuestos para las mismas. Si el promotor estima conveniente la instalación de una fosa séptica para las aguas residuales, su instalación, gestión y mantenimiento deberán hacerse según los requisitos que se detallan en el informe de la Confederación Hidrográfica; y, en caso de que se vaya a realizar un vertido al dominio público hidráulico, el promotor deberá solicitar la pertinente autorización.

Se deberá tener en cuenta la Orden ARM/1312/2009, de 20 de mayo, por la que se regulan los sistemas para realizar el control efectivo de los volúmenes de agua utilizados por los aprovechamientos de agua del dominio público hidráulico, de los retornos al citado dominio público hidráulico y de los vertidos al mismo.

Las soleras, paredes y conductos de las infraestructuras destinadas a contener sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico deberán estar perfectamente impermeabilizados para evitar la contaminación de las aguas subterráneas y superficiales.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura emite informe favorable, condicionado al estricto cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras que se imponen al proyecto, y sin perjuicio del cumplimiento de aquellos otros requisitos legal o reglamentariamente establecidos. El proyecto no presenta incidencias sobre el patrimonio arqueológico conocido; no obstante, y como medida preventiva de cara a la protección del patrimonio arqueológico no detectado, se impone la siguiente medida correctora, contemplada en el artículo 54 de la Ley 2/1999 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura: 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 en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura.

La entonces Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, dado que todas las edificaciones y obras están ya construidas, y tras analizar los impactos producidos por su explotación y las medidas correctoras a aplicar, observa que la totalidad de los impactos analizados son temporales, reversibles, recuperables a corto plazo y locales. Por tanto, no estima necesario 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.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura, revisada la documentación y realizada consulta al Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, no estima la necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental según lo previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental. No obstante, para evitar o minimizar los posibles impactos negativos que pudieran ocasionarse, deberían adoptarse las medidas correctoras que se recogen en su informe técnico.

El citado informe técnico, del Servicio de Protección Ambiental de esa Dirección General, indica que la pista de vuelo se encuentra a 460 m de los límites de un espacio incluido en la red Natura 2000, desarrollando por tanto la actividad dentro de los límites de este espacio designado como Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera. Esta zona, además, cuenta con los siguientes valores ambientales: zona dormitorio durante la invernada de grulla común (a 900 m de las pistas de vuelo), proximidad de áreas de campeo y reproducción de avutarda, área de presencia de otras aves esteparias (alcaraván, sisón), área de campeo de aguilucho cenizo y aguilucho pálido, proximidad (200 m) a un dormitorio de milano real, a dormitorio y zona de reproducción de elanio azul, área de campeo de milano negro, zona de presencia de lechuza campestre, área de campeo de halcón peregrino, área de invernada de chorlitos dorados, así como presencia de diversidad de aves acuáticas en la Laguna de las Merinillas.

Al tratarse de una serie de infraestructuras ya realizadas, a efectos de posible afección en la fase de obras no existen medidas a ejecutar, por lo que la mayoría irían enfocadas a la fase de explotación de las instalaciones, para no causar afección especialmente al espacio de red Natura 2000. No se considera que la actividad vaya a afectar de forma negativa a los recursos y valores por los que fue declarado dicho espacio como tal, debiendo cumplir para ello las medidas establecidas en la documentación ambiental presentada, además de las siguientes:

Debería establecerse un calendario de vuelo en el que se limiten éstos, tanto en el tiempo, como en el espacio y en la altura a sobrevolar, con el objetivo de no causar afección sobre las especies de aves presentes en la zona y en áreas próximas. Así, no debería poderse volar durante la época de invernada de grullas (desde el 15 de octubre hasta el 15 de febrero), desde una hora antes de salir el sol, hasta una hora después de ponerse. No debería poderse volar sobre la Laguna de Las Merinillas durante todo el año, ni en un radio de 300 metros alrededor de la misma, para no afectar al dormitorio de grullas existente. No se debería volar a menos de 300 metros de altura por encima de la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera durante todo el año. Igualmente, no se debería volar a menos de 200 metros de altura por encima del núcleo de aves esteparias de San Rafael de Olivenza durante todo el año.

Estas medidas deberían incluirse en el Reglamento del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz y estar expuestas al público en las diferentes instalaciones, debiendo ser conocidas y de obligado cumplimiento para todos los usuarios, estableciendo además un régimen sancionador o de infracciones estricto en el caso de no cumplimiento.

En materia de residuos de cualquier tipo y/o vertidos, deberá cumplirse estrictamente lo establecido en la legislación vigente correspondiente, debiendo realizarse una correcta gestión de todos los que pudieran generarse.

La totalidad de las instalaciones y su uso deberán ser compatibles con el espacio de red Natura 2000 en el que se ubican, así como con los valores y recursos por los que fue declarado como tal.

Con fecha 10 de mayo de 2012 se remitieron al promotor las contestaciones recibidas a las consultas practicadas, para que pudiera completar la documentación aportada e introducir en el proyecto medidas correctoras, para evitar o minimizar los posibles impactos ambientales negativos que pudieran ocasionarse.

2.1 Información adicional enviada por el promotor. El promotor remitió, con fecha 31 de julio de 2012, un documento titulado Anexo al escrito de alegaciones al trámite de solicitud de sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto: Campo de vuelo de ultraligeros del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz, en el que informa que el Club de Vuelo Casimiro Patiño se creó en diciembre de 1988, para el fomento y la práctica de vuelo de ultraligeros, siendo la principal modalidad el vuelo con motor y sin motor. El

emplazamiento donde se ubica el club ya se encuentra habilitado como campo de vuelo de ultraligeros, cesando su actividad en octubre de 2010, para realizar los trámites necesarios para conseguir la legalización de sus instalaciones para tal uso.

Se trata de un campo de vuelo con una pista dedicada a actividades aeronáuticas deportivas, utilizada fundamentalmente por ultraligeros y pequeños aviones, ya que el deporte aeronáutico en general resulta inviable actualmente en los grandes aeropuertos.

Informa de otras instalaciones de uso aeronáutico en un radio de 60 km alrededor de la zona del proyecto:

Aeródromo El Manantío, a 8 km: actualmente no está autorizado para la actividad aeronáutica por el Ayuntamiento de Badajoz, y existe sentencia judicial firme que impide su uso para dicha actividad.

Aeropuerto de uso compartido en Talavera la Real, a 25 km: el campo de vuelo Patiño del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz cuenta con las autorizaciones necesarias de la citada base aérea (carta operacional, donde se establecen las condiciones y requisitos que se deben cumplir para garantizar la seguridad de las aeronaves bajo la responsabilidad de la torre de control de la base).

Aeródromo de Morante, a 44 km.

Campo de vuelo Aeroclub de Mérida, a 60 km.

El promotor informa que se trata de un paisaje de amplios horizontes, con un alto grado de monotonía paisajística, roto únicamente por edificaciones agrícolas, por ello de alta fragilidad. El promotor manifiesta que no existe ningún parque eólico en las proximidades del proyecto, por lo que no pueden darse interferencias con las actividades aeronáuticas, y que no existen núcleos poblados cercanos que se puedan ver afectados por la actividad.

También se informa que, con fecha 23 de julio de 2012, se realizó un estudio de presencia de avifauna, por parte de dos licenciados en Ciencias Ambientales con experiencia en censo de especies protegidas. Comenzó a las 8:10 de la mañana y finalizó a las 11:30, siendo la climatología soleada, y la zona muy llana, con buena visibilidad. El desplazamiento por la zona afectada por el proyecto se hizo en vehículo, a velocidad inferior a 15 km/h, realizándose cinco paradas, en las que se hicieron transectos a pie. Cada parada fue de un mínimo de 20 minutos, a excepción de la parada en el embalse de Las Merinillas, que fue de 45 minutos. En cada parada, se anotaba la hora, coordenadas de la parada, las especies avistadas, número de individuos, actividades de la especie, el sustrato en el que se encontraba, y otras observaciones. Como valores ambientales destacables, fueron avistados: aguilucho pálido hembra (en vuelo, en la zona de la pista), aguilucho cenizo macho (en vuelo, al norte de la pista), y ganga ortega (en vuelo, en la zona del embalse de Las Merinillas).

Con fecha 8 de octubre de 2012, se recibió del promotor un documento titulado Aclaraciones sobre la documentación complementaria al escrito de alegaciones al trámite del documento ambiental del campo de vuelo de ultraligeros promovido por Fernando Sousa en representación del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz. En el plano de instalaciones que incluye, se puede apreciar que los hangares se sitúan al este de la Cañada Real Sancha Brava, la cual tiene una anchura de 75,22 metros.

El club de vuelo no realiza ni prevé realizar en sus instalaciones actividades de escuela de vuelo, ya que para ello es necesario que el recinto cuente con una valla o cerramiento, y esta condición no puede darse por la condición de Cañada Real de la pista de despegue/aterrizaje.

Las ocho aeronaves pertenecientes al aeroclub volarán principalmente los fines de semana y días festivos, siendo difícil estimar el número de vuelos que se realizarán. En el caso de que aeronaves procedentes de otras instalaciones aeronáuticas soliciten permiso para utilizar la pista del Campo de Vuelo Patiño, esta utilización será puntual y temporal, no pudiendo estacionarlas en los hangares del Club ni hacer otro uso más allá del aterrizaje y despegue.

Se incluye un plano unificado, donde se observa la zona próxima al campo de vuelo, con las limitaciones operacionales establecidas por la Base Aérea de Talavera la Real y el Campo de Vuelo Patiño, y las limitaciones medioambientales de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura:

Prohibido volar durante la época de invernada de grullas (desde el 15 de octubre hasta el 15 de febrero) desde una hora antes de salir el sol, hasta una hora después de ponerse.

No se puede volar sobre la Laguna de Las Merinillas durante todo el año, ni en un radio de 300 metros alrededor, para no afectar al dormidero de grullas existente.

No se puede volar a menos de 300 metros de altura por encima de la ZEPA Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera durante todo el año.

No se puede volar a menos de 200 metros de altura por encima del núcleo de aves esteparias de San Rafael de Olivenza durante todo el año.

2.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Con fecha 27 de noviembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sobre la base de la información recibida, remitió a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un croquis del proyecto, en el que se recogían los valores ambientales de la zona, junto con las medidas correctoras que la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura estima que deberían adoptarse, para que informara sobre la viabilidad aeronáutica del proyecto, y sobre la manera en que esa Agencia controlaría las limitaciones de vuelos, tanto en el tiempo como en el espacio y en la altura a sobrevolar, en caso de incorporarse dichas medidas a la Resolución de evaluación de impacto ambiental, teniendo en cuenta que, de acuerdo con la Orden de 7 de abril de 1983, por la que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera y se modifica el registro de aeronaves privadas no mercantiles, la utilización de los ultraligeros motorizados (ULM) estará subordinada a los siguientes requisitos y condiciones, entre otros:

Que la altura máxima de vuelo no sea superior a 300 metros sobre tierra o agua.

Que el vuelo se realice exclusivamente dentro del espacio aéreo español.

Que no se realicen vuelos sobre espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, sobre zonas peligrosas activadas, zonas urbanas y aglomeraciones de personas.

Con fecha 21 de febrero de 2013, se recibe respuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con las siguientes consideraciones:

Respecto a la viabilidad aeronáutica, desde la AESA se considera que, técnicamente, el proyecto es viable; no obstante, las limitaciones, condicionantes y medidas que propone la Junta de Extremadura suponen una importante restricción operativa para el citado campo de vuelos. La viabilidad final y global del proyecto deberá corresponder, en última instancia, al promotor del mismo.

La AESA no tiene medios para controlar las limitaciones y prohibiciones de vuelos sobre las zonas mencionadas. La única vía por la que esa Agencia podría entrar de oficio es bajo denuncia adecuadamente refrendada y justificada, como para cualquier otra aeronave que sobrevuele zonas protegidas, prohibidas o reservadas.

Además, las condiciones propuestas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura se podrían considerar discriminatorias, dado que sólo afectarían a aeronaves con salidas o llegadas desde/a el campo de vuelo de ULM objeto de evaluación, y no a cualquier otra aeronave que pudiese sobrevolar la zona con origen o destino en otra instalación aeronáutica.

La Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la AESA entiende que ni la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura

ni la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente son los órganos competentes para establecer modificaciones de la estructuración del espacio aéreo, ni es la declaración de impacto ambiental el medio adecuado para establecer las mismas. El establecimiento de las citadas restricciones está regulado por otra normativa, y no está relacionado con el proceso de autorización de una instalación, sino con la operación en general en una determinada zona.

Con fecha 12 de marzo de 2013, se remitió el escrito de la AESA a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura, para su conocimiento y efectos, en relación con la conveniencia de incorporar en su normativa cláusulas específicas, respecto al sobrevuelo de los espacios naturales protegidos cuya gestión corresponda a esa Administración autonómica.

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información adicional remitida por el promotor, que se integra en la versión final del proyecto, sobre la que versa la decisión de evaluación, se ha realizado el siguiente análisis, para determinar la necesidad de sometimiento o no al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. Se trata de un aeródromo con características de campo de vuelo de ultraligeros, situado sobre la Cañada Real Sancha Brava, en los límites del término municipal de Badajoz con el de Valverde de Leganés. Su orientación, condicionada por la orientación de la Cañada Real, es 50°-230°.

Entre las instalaciones ya existentes que se pretenden legalizar se encuentran:

Pista de despegue y aterrizaje de 450 m de largo y 30 m de ancho, sin asfaltar, de tierra compactada, con un 2% de pendiente.

8 naves/hangares desmontables pintados de verde, con superficie asfaltada, contando con una superficie en alquiler total de 4992 m<sup>2</sup>. Una de esas naves está destinada a club social.

No existe ningún vallado perimetral ni cerramiento de la parcela, por su condición de vía pecuaria.

No existen depósitos de combustible; las aeronaves utilizan gasolina de 95 octanos sin plomo, y se recargan mediante garrafas por cada propietario.

No hay zona específica de aparcamientos.

No existe concesión de aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadiana. El campo de vuelo tiene un depósito donde se recoge agua de lluvia, que es utilizada para el uso y mantenimiento de las instalaciones. Tampoco tiene autorización de vertidos de la citada Confederación. Solamente existe un aseo, que cuenta con fosa séptica estanca. No se realiza ninguna recogida de las aguas de escorrentía procedentes de la pista de vuelo.

Como medidas de prevención de incendios, se cuenta con dos extintores móviles de 60 kg de polvo polivalente. En cada hangar, el propietario de cada aeronave tiene mantas ignífugas.

El mantenimiento de las aeronaves se realiza en los hangares siempre que sea posible; en caso contrario, se lleva la aeronave a taller especializado. Si en dicho mantenimiento se producen residuos peligrosos, se gestionan de acuerdo a la normativa vigente. Los aceites usados procedentes del mantenimiento de las aeronaves se gestionan de acuerdo a la normativa vigente de residuos.

Para el mantenimiento de la pista y del resto de instalaciones no se utilizan herbicidas. El Club de vuelo dispone de desbrozadora manual o cortacésped por si fuera necesario su uso. Normalmente no es necesario realizar tal desbroce, pues existe un rebaño de



ovejas cercano, que el pastor hace pasar con frecuencia por la zona. Además, al ser una vía pecuaria, se trata de tierra compactada, en la que el crecimiento de herbáceas no es muy abundante.

El promotor manifiesta que no es necesario realizar ningún tipo de obra ni adecuación de las instalaciones ya existentes.

No se impedirá el libre paso de ganado por la vía pecuaria. Se mantendrán su anchura, características e itinerario. En relación con el Plan de Lucha contra los incendios forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (Plan INFOEX), no se prevé realizar operaciones desde el campo de vuelo, ya que las aeronaves pertenecientes al Club son de la categoría ultraligeros. La colaboración de los miembros del Club con este Plan será informativa, en el caso de visualizar algún incendio o indicios de incendio, se comunicará inmediatamente al servicio de emergencias.

En cuanto al tráfico aéreo, el promotor indica que será esporádico y no constante. Al tratarse de una actividad fundamentalmente deportiva, su utilización será principalmente los fines de semana y días festivos. El club de vuelo no realiza actividades de escuela de vuelo. El horario de operaciones del campo de vuelo será según las reglas de vuelo visual diurno (VFR). Una vez dentro de la zona normal de operaciones (ZNO), aquellas aeronaves que quieran entrar al campo de vuelo o salir del mismo, seguirán el circuito de tráfico establecido. El promotor indica que este circuito está diseñado para evitar que las aeronaves produzcan impacto en el embalse de las Merinillas y en la ZEPA próxima Llanos y complejo lagunar de La Albuera.

El promotor aporta las características principales de las aeronaves pertenecientes al Club, indicando el modelo de aparato, motorización, velocidad de vuelo (entre 80 y 190 km/h), altura de vuelo (entre 200 y 300 m), autonomía de vuelo (entre 1 y 6 horas), nivel sonoro (entre 70 y 85 dB) y nivel sonoro en vuelo (entre 45 y 55 dB).

El promotor adjunta copia de la Carta Operacional n.º 1 entre la Base Aérea de Talavera la Real y el campo de vuelo de ULM Ciudad de Badajoz, fechada el 24 de abril de 2012, con el procedimiento y las normas de actuación para coordinar las actividades aeronáuticas entre ambas instalaciones:

El horario de operaciones del campo de vuelo será los sábados y domingos entre las 8:00 hora local y el crepúsculo civil vespertino. Para operaciones fuera de dicho horario, y con carácter excepcional, se requerirá coordinación expresa con la torre de control de la Base Aérea de Talavera la Real (LEBZ TWR). Dicha coordinación nunca será autorizada entre las 8:00 y las 15:00 hora local, los días laborables.

Se establece como zona normal de operaciones (ZNO) la consistente en un círculo de dos (2) NM de radio con centro en la mitad de la pista del campo de ULM, que tendrá unos límites verticales que se delimitan en su parte inferior por la superficie del terreno, y en la parte superior por una altura de 300 m (1000 pies) sobre el terreno.

Para poder acometer vuelos en la ZNO del campo de vuelo, sus representantes deberán designar un responsable de vuelos, que será el encargado de comunicar telefónicamente con la torre de control de la base de Talavera, antes del inicio de la actividad aérea en el campo y en su zona normal de operaciones, así como su finalización.

La carta de acuerdo no autoriza ninguna operación de aeronaves ULM dentro de las áreas del CTR de Badajoz o la LER-86A, excepto aquéllas que se lleven a cabo dentro de los límites horizontales y verticales de la ZNO que cumplan con las reglas de vuelo visual.

Las aeronaves del campo de vuelo ULM cuya intención sea dirigirse a algún punto situado fuera del CTR de Badajoz, abandonarán la ZNO siguiendo como referencia visual la carretera que une con un rumbo general de 190º las poblaciones de Valverde de Leganés y Tálaga, evitando en todo momento sobrevolar ambas poblaciones y manteniendo la referencia visual por su izquierda.

Las aeronaves ULM que, provenientes de algún punto fuera del CTR de Badajoz deseen dirigirse a la ZNO, se dirigirán a la localidad de Táliga como punto inicial de acceso, y procederán en sentido inverso al descrito en el punto anterior, manteniendo contacto visual con la carretera por el lado izquierdo, evitando de este modo confluir con los tráficos que usen el pasillo en sentido de salida.

La altura a mantener durante el tránsito entre las proximidades de la localidad de Táliga y la ZNO será como máximo de 300 m (1000 pies) sobre el terreno.

3.2 Ubicación del proyecto. El proyecto se sitúa al sur de la ciudad de Badajoz, ocupando parte de la Cañada Real Sancha Brava (Polígono 131, parcela 9002) a su paso por dicho término municipal. Dicha vía pecuaria pertenece a la Cañada Soriana Occidental. El camino de acceso se sitúa en el punto kilométrico 19,6 de la carretera Badajoz-Valverde de Leganés (EX-310), antes de llegar a esta población. El punto más cercano de la frontera portuguesa está a aproximadamente 14 kilómetros.

Las coordenadas del punto de referencia de la pista son:

UTM ED-50:

X	Y	Z
673.739	4.285.845	267

WGS-84:

Latitud	Longitud
38° 42' 15"N	07° 00' 07"W

Como alternativa, se ha considerado la ubicación del Club de vuelo en el Aeródromo El Manantío, descartándose, por su proximidad a viviendas y al cementerio, por lo que es una zona muy transitada (principalmente los fines de semana, que es cuando se realizarían los vuelos), la existencia de numerosos árboles en los alrededores, la proximidad al vertedero municipal, con abundancia de aves que lo frecuentan para alimentarse, y más importante, por que actualmente no está autorizado para la actividad aeronáutica.

El promotor considera que la actual localización reúne buenas condiciones de seguridad (terreno despejado, libre de árboles, líneas eléctricas, edificaciones, etc.), y ya se encuentra habilitada para este uso, con lo que no habría que realizar obra ni adecuación del terreno, evitando la generación de impacto en el medio, por lo que propone esta ubicación.

En el territorio sobre el que se sitúa el proyecto destacan dos masas de agua: el embalse de Piedra Aguda, de 16 hm<sup>3</sup> de capacidad, y el embalse de Merinillas, perteneciente a una finca privada y del que no existe mucha información. El promotor del proyecto indica que se hizo aproximadamente hace 20 años por el propietario de la finca, como abrevadero de ganado, y que actualmente no hay ganado.

El proyecto se sitúa a escasos 500 metros de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000398 Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera, y a unos 8 km del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES4310067 Sierras de Alor y Monte Longo.

La ZEPA Llanos y Complejo Lagunar de La Albuera está ocupada por un mosaico de agrosistemas formado por cultivos herbáceos y leñosos de secano, intercalados con regadío y dehesas, junto con ecosistemas como lagunas endorreicas (17 lagunas naturales y 7 charcas artificiales, de carácter estacional y profundidad inferior a 1 m), estepas salinas y pastizales y zonas subestépicas, con ecosistemas de ribera (galerías termomediterráneas, bosque galería y fresnedas).

3.3 Características del potencial impacto. Durante la fase de explotación, el impacto sobre el suelo vendría dado por posibles vertidos accidentales procedentes de las aeronaves, como aceites, combustible, etc., que pueden afectar a las capas superficiales del suelo y

penetrar en su interior. Dada la escasa superficie afectada, y con la adopción de las medidas correctoras que evitarán la deposición de residuos, el promotor considera la afección mínima y compatible. Ya que todas las aguas negras son almacenadas en fosa séptica y gestionadas por un gestor autorizado, el impacto sobre el agua también vendría producido por posibles vertidos accidentales, considerándose mínimo y compatible por el promotor.

El campo de vuelo se localiza en un área rodeada de zonas protegidas para la avifauna, de gran importancia para la región. El promotor considera el impacto sobre la fauna como compatible, tras la adopción de medidas preventivas. El impacto sobre los espacios naturales protegidos es considerado compatible, por la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura.

El promotor manifiesta que el nivel de ruido generado por los ultraligeros será prácticamente imperceptible en pleno ejercicio de vuelo, y que se trata de un efecto disperso, temporal, discontinuo, de escasa magnitud, similar al producido por un automóvil, por lo que el impacto lo considera mínimo y compatible, con la adopción de medidas correctoras y preventivas, tales como revisar los motores de los aparatos.

No se producirá impacto por contaminación lumínica procedente de alumbrado nocturno, pues la actividad del campo de vuelo se desarrollará entre las 8:00 y el crepúsculo vespertino.

El promotor indica que se respetará y mantendrá en buenas condiciones la Cañada Real Sancha Brava. El acceso al campo de vuelo se efectuará por los accesos ya existentes (caminos rurales, pistas, senderos), con el fin de minimizar los impactos. En relación con otras infraestructuras presentes en la zona, el promotor no estima que existan efectos sinérgicos que produzcan un efecto negativo en el medio, y, finalmente, considera positivo el impacto sobre el medio socioeconómico, ya que se favorecen las actividades lúdico-deportivas.

3.4 Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. Se respetará la vegetación existente, con objeto de lo modificar las características ambientales de la zona.

Las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a un sistema de almacenamiento (fosa séptica), con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad. Este tipo de residuos será retirado por un gestor autorizado.

Los residuos asimilables a urbanos generados se dispondrán en contenedores hasta su traslado a un vertedero controlado, conforme a la normativa.

Si se generan residuos calificados y codificados como peligrosos, según el Real Decreto 952/97, de 20 de junio, como es el caso de los aceites usados, se deberán cumplir las normas establecidas para la gestión de los residuos peligrosos. Ésta deberá ser realizada por empresas autorizadas por el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, según las disposiciones establecidas en la Ley 10/98, de 21 de abril, de Residuos. Como productores de residuos peligrosos, deberán estar inscritos en el correspondiente registro de la Dirección General de Medio Ambiente. Los contenedores de recogida de residuos peligrosos contarán con una doble cubeta de seguridad y estarán cubiertos, abriéndose sólo en el momento de su uso. Los residuos peligrosos generados y gestionados en las instalaciones deberán etiquetarse y almacenarse conforme a lo establecido en los artículos 13,14 y 15 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

La zona de limpieza y reparación de las aeronaves se ubicará dentro de los hangares y sobre suelo pavimentado, para evitar la contaminación de aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales. Los aparatos cumplirán con la legislación vigente y serán revisados periódicamente, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos por la legislación vigente.

Se prestará especial atención a las labores de manejo de equipos que pudieran provocar incendios, disponiendo de los medios de control adecuados. Se dotará a las instalaciones de los equipos necesarios para la extinción de posibles incendios ocasionados en las infraestructuras asociadas al club de vuelo.

Se desarrollará la actividad cumpliendo todas las condiciones sanitarias, de garantía y seguridad impuestas por las disposiciones vigentes.

En el caso de realizar nuevas instalaciones, deberá contarse con las pertinentes autorizaciones correspondientes a cada materia.

Para la protección de la avifauna del entorno próximo al campo de vuelo, se han diseñado las rutas de vuelo evitando afectar zonas sensibles para la avifauna. En concreto, se establecerán las medidas preventivas de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura.

Para publicitar las medidas preventivas adoptadas, se ha elaborado cartelería específica, que se situará en cada uno de los hangares del campo de vuelo.

Además de las medidas anteriormente expuestas, se cumplirán las normas de actuación dictadas por la Base Aérea de Talavera/Ala 23: Zona Normal de Operaciones (círculo de 2 NM de radio con centro en la mitad de la pista, con unos límites verticales delimitados por el terreno y una altura de 300 m); pasillo entre las poblaciones de Valverde de Leganés y Táliga hasta la Zona Normal de Operaciones, evitando sobrevolar ambas poblaciones, con altura máxima de 300 m; responsable de vuelo, encargado de comunicar telefónicamente con la torre de control de la base de Talavera.

El promotor manifiesta que, con las medidas anteriores, se evita sobrevolar sobre los espacios naturales protegidos durante las maniobras de entrada y salida a la zona normal de operaciones.

En relación con la fase de abandono, el promotor informa que, al finalizar las actividades, se deberá dejar el terreno en su estado original, realizando un desmantelamiento adecuado de las instalaciones, y retirando los escombros a vertedero autorizado. Los residuos peligrosos serán retirados mediante gestor autorizado.

3.5 Programa de Vigilancia Ambiental propuesto por el promotor. Durante el funcionamiento del campo de vuelo, se realizará un seguimiento ambiental, por parte de técnicos profesionales especialistas, consistente en:

Verificación de que se respetan las zonas de exclusión o de vuelo restringido, y las rutas aprobadas de despegue y aterrizaje.

Cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido.

Seguimiento periódico del estado de la vía pecuaria.

Se realizará un plan de vigilancia de la avifauna local y migradora durante 3 años, realizado por técnicos especialistas, que consistirá en 6 jornadas de campo distribuidas a lo largo del año, tanto en el período de invernada como en el de reproducción, cuyas observaciones y resultados deberán ser expuestos en dos informes anuales para conocimiento de todos los miembros del club de vuelo y de la Administración. Este seguimiento controlará, por un lado, la afección a las aves (registro de colisiones ocurridas), y por otro lado el uso del espacio y los posibles cambios de comportamiento y evolución de la población local de aves que puedan verse afectadas. Los técnicos encargados de dicho seguimiento, previo a su contratación, redactarán un protocolo específico sobre la metodología, plan de trabajo y objetivos, que deberá ser aprobado por el órgano administrativo competente en materia de medio ambiente.

El promotor prevé que el órgano ambiental competente podrá solicitar información siempre que lo considere necesario, así como efectuar las comprobaciones precisas para verificar el cumplimiento de lo establecido.

En caso de detectarse algún impacto no previsto o circunstancia excepcional que implique deterioros ambientales o situaciones de riesgo sobre el medio ambiente y humano, se emitirá un informe técnico, de carácter urgente, con destino al órgano ambiental autonómico, con las condiciones precisas para su reparación o subsanación. En el caso de que el órgano ambiental lo estime conveniente, se realizarán las modificaciones pertinentes de lo proyectado.

Se considera condición *sine qua non* para la explotación del campo de vuelo, la vigencia de la autorización de ocupación de terrenos de la Cañada Real Sancha Brava, expedida por el organismo competente de la comunidad autónoma, quien garantizará la prioridad del tránsito ganadero y otros usos rurales, su conservación y uso público, de forma que se evite el desvío del ganado o la interrupción prolongada de su marcha, y velará por la conservación de los valores y funciones ambientales de dicha Cañada Real.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que la explotación del campo de vuelo de ULM Patiño del Club de Vuelo Ciudad de Badajoz, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, en especial las medidas preventivas propuestas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, 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 hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página *web* del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad 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 bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 21 de mayo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

