

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

6067 *Resolución de 22 de mayo de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeródromo de La Perdiz, término municipal de Torre de Juan Abad, Ciudad Real.*

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.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Ampliación del aeródromo de La Perdiz, término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real) se encuentra 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 proyecto consiste en la ampliación del aeródromo actual de La Perdiz, con el objeto de disminuir los riesgos de accidentes de aeronaves. El aeródromo se dedica al turismo con fines cinegéticos. Este Departamento ha realizado las siguientes tramitaciones ambientales en relación con el aeródromo:

Resolución de 30 de noviembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aeródromo privado La Perdiz en el término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real), BOE núm. 28, de 2 de febrero de 2000. Se trata de una pista de tierra apisonada de 820 × 18 m, y una franja de 880 × 60 m. El proyecto prevé una carga de 40-50 vuelos anuales.

Resolución de 24 de marzo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeródromo de La Perdiz, finca de la Nava en Torre de Juan Abad, provincia de Ciudad Real (BOE núm. 91, de 16 de abril de 2003). Las dimensiones de la pista ampliada, de hormigón asfáltico, serán 1.530 × 23 m (1.650 × 80 m, si se tiene en cuenta la franja). El tráfico aéreo seguirá siendo de aviones ligeros con capacidad no superior a 19 plazas y con una frecuencia semanal inferior a los 10 vuelos, sin actividades de mantenimiento preventivo ni repostaje.

La pista se ubica en la finca de La Nava, situada en el término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real).

El promotor del proyecto es Pista La Perdiz, S.L.U., actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 16 de agosto de 2012, tuvo entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, una documentación ambiental del proyecto, procedente

de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. En el oficio de remisión se informaba que el aeródromo de La Perdiz (Ciudad Real) tiene autorización de establecimiento de la Dirección General de Aviación Civil, de fecha de 4 de abril de 2000, y de inicio de actividades, de 14 de diciembre de 2001. Posteriormente, se autoriza un aumento de categoría OACI, Organización de Aviación Civil Internacional, de 1B a 2B, mediante Resolución de la Dirección General de Aviación Civil, comunicada al titular mediante escrito de 7 de marzo de 2005.

Recibidas copias del documento ambiental, con fecha 15 de octubre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental estableció, con fecha 29 de octubre de 2012, 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
Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Ayuntamiento de Castellar de Santiago.	-
Ayuntamiento de Torre de Juan Abad.	X
Ayuntamiento de Viso del Marqués.	-
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	-
Diputación Provincial de Ciudad Real.	-
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	-
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Ecologistas en Acción - ACMADÉN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural).	-
SEO.	-

El Ayuntamiento de Torre de Juan Abad comunica que no dispone de medios técnicos ni humanos para determinar si el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos, dejando la decisión a la Subdirección General de Evaluación Ambiental.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha, a los solos efectos de protección de los recursos hídricos, y sin perjuicio de las competencias en esa área del correspondiente Organismo de cuenca, recomienda que se tengan en cuenta las siguientes observaciones:

Tanto durante la fase de obras como durante la fase de explotación de las instalaciones, se deberá prestar especial atención a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada, y concretamente a los aceites usados, que deberán ser almacenados en bidones, posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento. Compromiso de contratación con gestor autorizado para su retirada, y de aportación del correspondiente contrato al inicio de la actividad. Medidas adoptadas para evitar posibles contaminaciones, para el supuesto de vertidos o derrames accidentales.

Dada la afección a los cauces naturales de escorrentía y la previsible reducción de las condiciones naturales de permeabilidad, se describirán detalladamente las soluciones técnicas adoptadas para paliar dichas afecciones, justificando su efectividad y garantizando la no producción de futuras inundaciones.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emite Resolución por la que informa favorablemente la ejecución del proyecto, a la vista de los resultados del estudio arqueológico realizado en la zona, y del informe de los Servicios Técnicos provinciales. Ello, sin perjuicio de que, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español (deber de comunicación a la Administración competente en materia de Patrimonio Histórico) y, así, antes de continuar con la ejecución de dicho proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico. Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil autorizado deberá contar con el visado y la autorización de esa Dirección General. A fin de facilitar los controles o inspecciones que puedan realizar tanto los técnicos de la Consejería de Cultura como los Cuerpos de Seguridad del Estado, deberá existir una copia del documento en la oficina de obra.

La Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que sus competencias relativas a la ordenación del territorio no se ven afectadas por la actuación planteada. No obstante, respecto a las competencias específicas relativas a la ordenación urbanística, se advierte que el proyecto deberá someterse a los requisitos establecidos por el texto refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha, aprobado por Decreto Legislativo 1/2012, de 18 de mayo, y de sus disposiciones de desarrollo, en particular en lo que se refiere al trámite de calificación urbanística y licencia.

Información complementaria solicitada por el órgano ambiental: Con fecha 5 de noviembre de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental de esta Secretaría de Estado de Medio Ambiente solicitó a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, como órgano sustantivo en el procedimiento, información sobre:

Otras infraestructuras aeronáuticas, existentes o proyectadas, en las proximidades del proyecto a evaluar.

Estado de las obras de ampliación recogidas en el proyecto.

Dimensiones de la pista y distancias declaradas, para la pista actual y para la resultante del proyecto de ampliación.

Actividad desarrollada en el aeródromo en los últimos años.

Alcance de la autorización a otorgar por AESA, concretando todos los usos futuros.

Con fecha 14 de febrero de 2013, a partir de datos remitidos por el promotor, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea informa lo siguiente:

En las proximidades del aeródromo de La Perdiz, a una distancia de unos 5,5 km, se encuentra el aeródromo del Viso del Marqués. No obstante, el promotor del aeródromo de La Perdiz ha informado que el anterior aeródromo ha expresado su voluntad de cerrar y operar desde La Perdiz, tan pronto la ampliación de éste se realice. Desde la AESA, hasta el momento, no se ha tenido conocimiento ni notificación alguna por parte del aeródromo del Viso del Marqués de dicha decisión.

No se ha realizado nada de la ampliación, pendiente de la autorización de AESA para comenzar las obras.

Dimensiones y distancias declaradas de la pista de despegue y aterrizaje actual, y de la resultante del proyecto de ampliación:

Actual:

	TORA	TODA	ASDA	LDA
Pista 10	1.004 m	1.004 m	1.530 m	1.410 m
Pista 28	1.410 m	1.410 m	1.530 m	1.004 m

Solicitada:

	TORA	TODA	ASDA	LDA
Pista 10	1.452 m	1.452 m	1.918 m	1.668 m
Pista 28	1.668 m	1.668 m	1.918 m	1.452 m

TORA: Take-Off Run Available.

TODA: Take-Off Distance Available.

ASDA: Accelerate-Stop Distance Available.

LDA: Landing Distance Available.

Dimensión de la plataforma: 74 × 59 m.

Las operaciones desarrolladas en los últimos años han sido de transporte de clientes para la finca de la Nava (explotación cinegética y turismo rural) y emergencias sanitarias:

Año	Totales 2008	Totales 2009	Totales 2010	Totales 2011	2012 (hasta agosto)
Número de vuelos.	74	53	66	51	32
Número de pasajeros.	320	264	318	283	164

No existe escuela de vuelo. Se detalla el tipo y peso de las aeronaves utilizadas (entre 4.581 y 44.452 kg).

No se han dado episodios de proximidad de aves durante las maniobras de despegue y aterrizaje. Se mantiene vigilancia específica por los guardas de la finca, que ahuyentan a cualquier ave en las cercanías, cuando va a haber una operación aérea (es factible y práctico, por el escaso número de operaciones).

La AESA, una vez que se apruebe la fase ambiental por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y el Estudio Técnico Aeronáutico por esa Agencia, otorgará la autorización al aeródromo para uso restringido y de aeronaves de hasta categoría 2B.

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, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El avance de la tecnología ha permitido que los aviones sean cada vez más potentes y pesados, por lo que el promotor considera conveniente ampliar el aeródromo actual de la Perdiz, para disminuir los riesgos de accidentes de aeronaves, y sus consiguientes afecciones sobre el medio ambiente. Para ello, la única alternativa es que la ampliación del aeródromo se produzca por el oeste, o pista 10, debido a la orografía del terreno (por el este, o pista 28, se encuentra a poca distancia el Ferrón y los Castellones que lo impiden, por razones de seguridad y siguiendo

la normativa de OACI), sin cambiar la categoría 2B del aeródromo de La Perdiz, a la vez que se minimizan los costes de construcción.

El documento ambiental recoge que la sociedad Pista La Perdiz ha adquirido terreno de la finca del Viso del Marqués (al oeste del aeródromo La Perdiz), que será empleado en la ampliación del aeródromo. Tiene una longitud de 400 m y una anchura de unos 100 m, suficiente para la construcción de la ampliación, incluyendo el camino y la zanja perimetral que rodean la pista. La anchura del camino será de unos 4 m en los bordes, y de 25 m en el extremo de la pista. El promotor menciona, aunque no aporta, copias de las escrituras de cambio de propiedad de los terrenos en que se alargará la pista 10, y del documento por el que la propiedad del Viso del Marqués renuncia a la utilización de su aeródromo, para dejarlo fuera de servicio, y se compromete la Propiedad de La Perdiz a permitir el uso de este aeródromo a la propiedad de la finca el Retamoso, donde se ubica aquél, con el fin de no provocar interferencias con las respectivas superficies libres de obstáculos, por la proximidad entre ambos.

Se tratará de una única pista, de 1.918×23 m, con ampliación en los extremos. Las dimensiones, incluida la franja, serán: 2.038×80 m. La orientación de la pista es: $10 - 28$ ($100^\circ - 280^\circ$). La disponibilidad estacional será todo el año, y las horas de servicio, del orto al ocaso.

Además de la ampliación de la pista por su cabecera oeste, se prevé un estacionamiento nuevo de 22×72 m, y la ampliación del estacionamiento ya existente, en 25 m por su parte sur, hasta completar un total de 72×84 m, y una calle de rodaje para el nuevo estacionamiento, de $10,5 \times 57$ m. El documento ambiental informa de que no habrá combustible disponible, ni hangar permanente.

El pavimento será de hormigón asfáltico para la pista y calles de rodaje, y de hormigón armado para los dos estacionamientos. La pista, en su parte asfaltada, tiene 23 m de anchura. El resto de la anchura, hasta 80 m, solamente se aplanará, conforme a normas OACI, y se compactará, pudiendo crecer en ella vegetación que no afecte a las condiciones de dicha franja.

3.2 Ubicación del proyecto. La finca donde se propone desarrollar la ampliación se encuentra en el término municipal de Torre de Juan Abad, provincia de Ciudad Real, ubicado en el denominado Campo de Montiel, a 8 km al suroeste del núcleo de Castellar de Santiago. Las coordenadas UTM del punto de referencia del aeródromo de La Perdiz son: X: 468375.188; Y: 4263020.040; Z: 839.

En relación con la red Natura 2000, a unos 1,1 km de la actuación se localiza la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES4220014 y Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES0000090 Sierra Morena.

A unos 1,5 km, se localiza el área crítica del lince ibérico, según Decreto 276/2003, de 9 de septiembre de 2003, por el que se aprueba el plan de recuperación del lince ibérico (*Lynx pardinus*) y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de la especie en Castilla-La Mancha (DOCM núm. 131, de 12 de septiembre de 2003). A esa distancia, también se localiza el área crítica del águila imperial, según Decreto 275/2003, de 9 de septiembre, por el que se aprueban los planes de recuperación del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y el plan de conservación del buitre negro (*Aegypius monachus*), y se declaran zonas sensibles las áreas críticas para la supervivencia de estas especies en Castilla-La Mancha (DOCM núm. 131, de 12 de septiembre de 2003).

En un radio de unos 2 km, se localizan los siguientes hábitats de interés comunitario contemplados en el anexo I de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, 5210 Matorrales arborescentes de *Juniperus spp.*, 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* y 6.220* Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*, siendo este último prioritario.

3.3 Características del potencial impacto. El total del terreno afectado por la ampliación de la pista es de $96 \times 400 = 38.400$ m², a los que hay que sumar 598,5 m² de la nueva calle de rodaje, y 3.478 m² de las superficies del nuevo estacionamiento de

aviones y ampliación del existente, haciendo un total de 42.476,5 m². Los terrenos donde se propone construir la ampliación del aeródromo son privados, y no pertenecen ni al sector primario (agricultura) ni al secundario (industria), no perdiéndose suelo agrícola ni generándose cambio alguno en ambos sectores, ni tampoco alteraciones en los núcleos de población. Tampoco habrá una demanda de equipamientos sociales adicionales, ya que no se crean zonas industriales o comerciales, ni tampoco instalaciones aeroportuarias (hangares permanentes, terminales, etc.). Se prevé crear unos ocho puestos de trabajo, durante la ejecución de las obras. También se podrá disponer del aeródromo en casos de emergencias o apoyo aéreo contra incendios o desastres naturales, así como mejorar la evacuación médica, para el traslado de pacientes en estado de gravedad.

La superficie afectada y la orografía de la zona hacen al promotor asegurar que no habrá deslizamientos o movimientos del terreno, ni tampoco aumento en el contenido de agua del suelo por cambio del nivel freático, ya que se peraltarán el aeródromo para la evacuación de las aguas pluviales.

El documento ambiental no prevé alteraciones en los procesos fluviales, ni en la recarga de acuíferos, por su lejanía a la finca. El embalse de Guadalmeda se sitúa a varias decenas de kilómetros. El promotor considera que la impermeabilización del terreno apenas tiene importancia, al no verse afectados los mecanismos de recarga de los acuíferos, manteniéndose la tasa de infiltración en los niveles actuales. En relación con la posible aparición de efecto barrera-presa, el documento ambiental aportado por el promotor indica que se diseñarán las superficies asfaltadas y hormigonadas de modo que garanticen una correcta escorrentía.

Se efectuará un desmante de 52.517 m³ y un terraplén de 9.057 m³. Se ha procurado adaptar la pista a la configuración del terreno, a fin de minimizar la afección ambiental y el movimiento de tierras. En cuanto al nuevo estacionamiento de aviones y a la ampliación del ya existente, no requerirán movimientos de tierras, ya que seguirán la pendiente natural del terreno (motivo por el que se han elegido los emplazamientos). Los aportes de tierra que haya que realizar se harán con la que se extraiga de las excavaciones del aeródromo y sus accesos. A pesar de que el desmante para la ampliación propuesta es mayor que el terraplén, el documento ambiental lo considera aceptable, ya que el sobrante se utilizará como relleno en la cantera que se hizo al final de la cabecera 28, cuando cambió su categoría de 1B a 2B.

El paisaje es de monte bajo con manchas boscosas importantes, en general de encinar autóctono y de repoblación de pinos, con escasas parcelas cultivadas y con olivar de secano como monocultivo. En su mayor parte, en estos terrenos se ubican grandes fincas dedicadas a la caza, como es el caso de la que acoge este proyecto de ampliación. Debido a la escasa superficie que se utilizará en la ampliación del aeródromo, y a que no se proyectan edificios o hangares permanentes, el promotor concluye que no se afectará a los recursos paisajísticos. La población más cercana, Castellar de Santiago, se encuentra lejos, y la única forma para acceder a ella es un camino de tierra, situado a varios kilómetros de la carretera comarcal que une Almuradiel con Castellar de Santiago. Según el promotor, no existe visibilidad de la pista de aterrizaje existente o sus alrededores, incluso con la ampliación planteada. Tampoco existen monumentos ni edificios singulares en las cuencas de actuación, definidas básicamente por la orografía del lugar.

El documento ambiental informa de una vía pecuaria que se encuentra rodeando la pista por su extremo oeste, o pista 10, por lo que se hace necesario desviarla, rodeando la ampliación de la pista propuesta.

El documento ambiental considera que no va a haber alteraciones directas de la flora, puesto que la superficie afectada por la ampliación del aeródromo es poco significativa en relación a toda la finca (contando con que la franja no sufre más que un proceso de explanación). No se eliminan especies de carácter protegido, pero se contabilizan visualmente 75 encinas en la superficie destinada a la ampliación. Como especies de interés local medioambiental, se propone trasplantar las encinas a la zona montañosa cercana (unos 2 km de distancia), por su interés como zona de importancia del lince

ibérico, águila imperial y buitre negro. No se alterará el biotopo, dado que no se incorporarán nuevas especies en el área ocupada por el aeródromo y sus superficies anexas, que no sean las propias de la zona.

La fauna autóctona en el término municipal donde se pretende realizar la ampliación del aeródromo, es la característica de los bosques esclerófilos, compuesta por: conejos, corzos, culebras de escalera, garduñas, jabalíes, lagartos ocelados, liebres, palomas, perdices, ratones, salamanquesas y zorros. En relación con el corzo, su hábitat característico son los bosques, necesitando siempre de suficiente cubierta vegetal para ocultarse, por lo que en la zona de ampliación será difícil encontrarlo, porque en su mayor parte es pedregosa y sin alimentos. Lo mismo ocurre con el resto de fauna mencionada; aun así, se propone un vallado para impedir accidentes, durante las operaciones de despegue y aterrizaje. Dicha fauna no sufrirá modificación en su hábitat por la construcción de la ampliación del aeródromo, y las especies no están en peligro de extinción, salvo el lince ibérico y el águila imperial, por lo que se propone un sistema para no interferir en su hábitat natural.

La fauna podría verse alterada en la fase de explotación del aeródromo, por el incremento del nivel de presión sonora durante los despegues y aterrizajes de los aviones, así como en las maniobras de aproximación. Este efecto lo sufren sobre todo las aves, que ven alterado su medio natural debido a estos procesos. Pero el documento ambiental considera que el actual aeródromo lleva en uso muchos años, y hasta ahora no se han registrado muertes de dichas aves, suponiendo que el ave que oiga el ruido de la aeronave, tendrá tiempo suficiente para salir de sus inmediaciones, no produciéndose de esta manera impactos. De acuerdo con el documento ambiental, el promotor no encuentra una colonia representativa de aves en la zona de explotación del aeródromo.

En relación con la ZEPA ES0000090 y LIC ES4220014, cercana al actual aeródromo (desde el extremo este o pista 28, la distancia mínima es 1,1 km, y por el extremo oeste o pista 10, la distancia es 1,7 km), el documento ambiental propone medidas correctoras, y también porque la zona de ampliación está catalogada como zona de importancia de especies protegidas: águila imperial, buitre negro y lince ibérico.

En relación con el ruido generado en la fase de explotación del aeródromo (autorizado desde hace años), el documento ambiental considera que sólo supera el valor admisible para la salud de las personas, en el despegue y el aterrizaje de las aeronaves, y sólo afectará a las personas en el área de operación en las inmediaciones del aeródromo, las cuales deberán llevar las protecciones auditivas adecuadas, según la Normativa de Seguridad e Higiene en el trabajo. Por la lejanía del núcleo poblacional más cercano, 8 km, el promotor no estima que pueda verse afectado, y las fincas cercanas son fincas rústicas, dedicadas a la explotación agrícola o cinegética. El promotor considera que el nivel de ruido no será un factor crítico, teniendo en cuenta los siguientes factores:

Los vuelos se realizarán del orto al ocaso, en ningún caso podrán afectar a los periodos de descanso en la noche.

El aeródromo no está dotado, ni se dotará, de infraestructuras que pudieran ser una fuente secundaria de ruido. No se construirán instalaciones aeroportuarias, salvo un nuevo estacionamiento y la ampliación del ya existente.

La escasa frecuencia de vuelos diarios, que no excederán normalmente las 10 operaciones semanales, con el tráfico reducido a uno o dos vuelos semanales en la mayoría de las semanas. La contaminación acústica se reduce a pequeños periodos de diez a veinte minutos.

No se varía la categoría del aeródromo, por lo que no variará el tipo de nave permitido por categoría: el tipo de avión será ligero, y el promotor no espera un incremento del nivel sonoro actual.

3.4 Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. Durante la fase de construcción de la ampliación, se produce la emisión de partículas en suspensión, derivadas de los levantamientos de tierra, por lo que se propone, como medida correctora,

el riego con agua procedente de un camión cisterna, o de cualquier otro sistema de almacenamiento.

En el documento ambiental se propone evitar que se produzcan derrames y goteos al suelo de combustibles, escapes de depósitos de aceite y grasa, de detergentes enérgicos, etc. En la zona, el peligro de contaminación accidental aumenta, por la posibilidad de derrame de combustible o aceites, en caso de accidente de la aeronave; aunque el documento ambiental considera que el riesgo es muy bajo.

En la revegetación de superficies de suelo desnudo se aprovechará la tierra vegetal, retirando dicha capa a un lugar previsto, durante las operaciones de obra y construcción. Esta tierra vegetal, aparte de ser suelo fértil originado *in situ* y, por consiguiente, similar al existente en los alrededores y colonizable por la vegetación autóctona, posee una gran cantidad de semillas y microfauna simbiótica, con un elevado poder de autocolonización. Posteriormente, se recubrirán los terraplenes con dicha tierra vegetal (de acuerdo con el documento ambiental, experiencias anteriores en la misma finca han demostrado que esto es suficiente para que crezcan espontáneamente gramíneas y matorral bajo, en cantidad suficiente para estabilizar el terreno). Los terraplenes que se originen al construir el aeródromo se estabilizarán con plantas autóctonas de fácil arraigo, como se puede encontrar en el actual aeródromo.

Para integrar visualmente el aeródromo en su entorno, el documento ambiental prevé:

Revegetar las zonas libres y trasplantar las encinas, de la zona de la ampliación a la zona montañosa situada hacia el sureste del borde mas occidental de la ampliación.

Crear zonas ajardinadas, tanto dentro del aeródromo, como en los accesos del mismo.

Respecto a la flora, el promotor considera que se trata en su mayor parte de una zona pedregosa e improductiva, salvo por las 75 encinas, para las que propone su trasplante mediante la tecnología apropiada (el documento ambiental propone la empresa Salvar la Encina, con más de diez años de experiencia con éxito trasplantando encinas).

Para reducir los posibles riesgos de colisión con las aves que puedan aparecer en las cercanías del aeródromo en las operaciones de despegue o aterrizaje, sobre todo teniendo en cuenta la cercanía a la ZEPA ES000090 y LIC ES4220014, donde se encuentran las especies protegidas anteriormente descritas, así como evitar accidentes o muertes de fauna terrestre de gran tamaño (corzos y jabalíes), el documento ambiental sugiere las siguientes medidas:

Ahuyentar las poblaciones de aves de los conos de vuelo, mediante prácticas de cetrería, especialmente halcones, o el empleo de figuras artificiales de estas rapaces.

Emisión de ruidos mediante altavoces, instalación de algún tipo de alarma, o disparo sistemático de morteros de fogeo, cuando estén previstos los aterrizajes o despegues de las aeronaves.

Emisión de sonidos de alarma similares a los que emiten las propias aves.

Emisión de campos de microondas.

Establecer zonas acotadas que favorezcan la instalación de las aves más allá de los límites del aeródromo, así como la no inclusión de los animales terrestres dentro de las instalaciones del aeródromo. El aeródromo estará vallado en todo su perímetro, con vallado impermeable a cualquier especie terrestre, incluidas las protegidas, para evitar accidentes.

Eliminación de basureros y otros focos de alimentación para las aves o animales terrestres.

Las obras de drenaje y cunetas se diseñarán de modo que sean vías eficaces para la fauna terrestre, y no constituyan trampas para los pequeños animales que pudieran caer en ellos, con bordes inclinados o rampas.

La adopción real de estas medidas se hará en función de un seguimiento de las afecciones producidas a las aves y fauna terrestre.

Durante la fase de funcionamiento, las medidas correctoras frente al ruido serán las mismas que se aplican en la actualidad:

Elección del tipo de aeronaves menos ruidosas.

Evitar que se sobrevuelen las inmediaciones de los pueblos del entorno.

3.5 Programa de Vigilancia Ambiental propuesto por el promotor:

3.5.1 Fase de construcción de la ampliación. Tanto durante la fase de obras como en su finalización, se debe comprobar que se están llevando a efecto todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental.

Se comprobará el correcto balizamiento y señalización de todas las zonas previstas de obras (áreas de trabajo, así como cualquier zona o camino auxiliar habilitado provisionalmente). Se comprobará que se ha aprovechado al máximo la red de caminos existentes, y que los accesos y resto de áreas de actuación se hallan convenientemente señalizados, con el fin de que los vehículos y personal no se salgan de las mismas. Se realizará un seguimiento de las zonas aledañas a la obra, comprobando la no afectación a la vegetación y suelo con acciones innecesarias y, en su caso, se impondrán las medidas restauradoras pertinentes. Al inicio de las obras de explanación, se comprobará que efectivamente se retiran las tierras vegetales y se almacenan en montones de altura inferior a 1,4 metros, para su posterior utilización en la revegetación de la zona. Se comprobará que las condiciones iniciales de compactación y drenaje del suelo se mantienen iguales a las iniciales.

Se comprobará, al inicio de las obras, que se disponen de los medios necesarios (camión cisterna u otros) para el control del levantamiento de polvo. Se comprobará que no se produce un levantamiento de polvo significativo. En su caso, se aplicarán los riegos pertinentes sobre las superficies expuestas al viento o sobre las áreas de trasiego de la maquinaria. En caso de que se produzca una acumulación de polvo significativa, por simple observación visual, se procederá a su limpieza mediante riegos con agua. Se controlará que los vehículos circulen a baja velocidad y, en su caso, con los elementos oportunos (lonas u otros, en camiones para el transporte de tierras, por ejemplo), limitando el levantamiento y dispersión de polvo.

En relación con el control de ruidos, se comprobará que los vehículos cumplen las condiciones suficientes para reducir las molestias por emisiones sonoras. Se procederá a la puesta a punto del motor, transmisión, carrocería y demás elementos capaces de producir ruidos y vibraciones y, especialmente, del dispositivo silenciador de los gases de escape de los vehículos a utilizar en las obras, por parte de un servicio autorizado, que tendrá la oportuna certificación. Se controlará también que la velocidad, tanto de la maquinaria como de los camiones, sea lo suficientemente lenta como para no producir más ruido del necesario. En cualquier caso, durante la realización de las obras, y con periodicidad acorde con el tiempo de ejecución de las mismas, se realizará una campaña de medición del nivel sonoro, tanto en horario diurno como nocturno en las siguientes zonas:

Perímetro de la zona donde se ubicarán las nuevas instalaciones.

Área de población más cercana o lugares donde se produzcan quejas vecinales: se incluye en el plan, a pesar de encontrarse la población más cercana a más de 8 km.

3.5.2 Fase de explotación de la ampliación. Se comprobará que durante la fase de explotación se están llevando a cabo todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental. Se comprobará que se han restituido los caminos, vías pecuarias y otras servidumbres que hubiesen sido afectados por las obras, y se han reparado los daños derivados de la propia actividad. Se comprobará que, una vez finalizadas las obras, no se han dejado terrenos ocupados por restos de las obras, y todas las instalaciones provisionales hayan sido retiradas.

Después de realizarse la obra, se deberá observar de forma periódica, por parte de los propietarios de la finca, los signos de erosión incontrolada y los signos de que el suelo

se estabiliza, con la aparición de gramíneas y arbustos en forma y densidad similar a las otras áreas de la finca. Dado que una erosión incontrolada afectaría también a la propia operatividad de la pista de aterrizaje, la propiedad realizará dichas inspecciones por su propio interés. En caso de que se demuestre, mediante esta observación periódica, que aparece una erosión incontrolada, sin que se desarrollen de forma natural las especies vegetales insertadas, habría que proceder al abonado del terreno para un sembrado posterior de gramíneas y arbustos característicos de la zona. Si, aun así, esta solución tampoco funcionara, habría que proceder al abancalamiento. El promotor considera que hay unas probabilidades muy altas de que no ocurra esta erosión incontrolada, por la experiencia del actual aeródromo.

Periódicamente, se comprobará que no se producen vertidos accidentales de aceites o combustibles, así como de otros elementos de desecho. Se comprobará también, periódicamente, que los taludes sigan, tal y como se han propuesto, para garantizar la no difusión de dichos vertidos, en caso de ocurrencia.

Se comprobará que las encinas trasplantadas están enraizadas y, en caso contrario, se contratará servicio externo, para que se pueda encargar de su supervisión y salvamento.

Se efectuará un seguimiento anual de la mortalidad de aves en un radio de 1500 metros alrededor del aeródromo, teniendo especial cuidado con las que están en peligro de extinción. En caso de observar que no existe mortalidad, la periodicidad del estudio puede irse ampliando. Por el contrario, si se observa un aumento considerable de la mortalidad, se deberá llevar a cabo un estudio en profundidad, para analizar las causas de este aumento y proporcionar las herramientas necesarias para evitar este impacto.

La entidad responsable del aeródromo debe realizar revisiones continuadas del cumplimiento de las medidas descritas, con el fin de que no se sobrepasen los niveles de ruido establecidos legalmente, mediante estudio de ruido en las zonas de los alrededores de aquél, en los momentos de máxima intensidad de tráfico y en los períodos más críticos, despegues y aterrizajes. En caso de que existan, en función de los datos acumulados, se podrá decidir:

- a) Excluir el uso de algún avión específico, por ser especialmente ruidoso.
- b) Establecer procedimientos específicos de aproximación y despegue, para obtener reducciones sonoras.

Aunque se trata de la ampliación del aeródromo actual, en que el tráfico aéreo será con aviones ligeros (no se cambia la categoría actual del aeródromo), con una frecuencia mensual estimada no mayor de 40 vuelos, sin actividades de mantenimiento en el aeródromo, tanto la realización de la ampliación como la explotación del aeródromo deberán ajustarse en todo momento y estrictamente a lo especificado en la Resolución de 30 de noviembre de 1999, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aeródromo privado de La Perdiz en el término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real), publicada en el BOE de 2 de febrero de 2000. En la citada tramitación, la entonces Dirección General de Medio Ambiente Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, citaba la existencia de otra pista de aterrizaje de aeronaves en la finca Navas de la Condesa, situada a unos 4 km del lugar, en relación con el campeo de aves de gran tamaño como el águila real y diversas especies de rapaces, que podrían colisionar con las aeronaves. La presente evaluación de impacto ambiental se ha realizado de acuerdo con la información aportada, incluyendo el compromiso de que el cercano aeródromo Viso del Marqués deje de ser utilizado; si no fuera así, la ejecución del proyecto actual podría ser suspendida, de acuerdo con el artículo 22.2.a) de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

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 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto

Ampliación del aeródromo de La Perdiz, término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real), cumpliendo los 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 1ª 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), 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, 22 de mayo de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

