

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

13028 *Resolución de 3 de diciembre de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeródromo El Castaño, término municipal de Luciana (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 El Castaño, término municipal de Luciana (Ciudad Real), 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 reformar el aeródromo El Castaño, puesto que con las instalaciones actualmente existentes, en los días calurosos o de elevada humedad la longitud de la pista es muy justa para los aterrizajes y despegues, lo que obliga a los pilotos a extremar la precaución en dichas operaciones. Además, existe un elevado desnivel entre las cabeceras que reduce las performance de las aeronaves. Por ello se plantea reformar el aeródromo, ampliando la pista tanto en longitud como en anchura y eliminando el desnivel entre cabeceras, para aumentar la seguridad de las operaciones y adaptar las infraestructuras existentes a las necesidades de aeronaves más modernas.

El emplazamiento propuesto se encuentra dentro de la finca El Castaño, en la parcela 10 del polígono 23, Lagunillas, Luciana (Ciudad Real). Para la ampliación de la pista de aterrizaje será necesario añadir a esta parcela parte de la parcela 1 del polígono 23, Lagunillas, Luciana (Ciudad Real).

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

2. *Tramitación y consultas*

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente con fecha 7 de junio de 2013.

Tras analizar la documentación presentada, se detectaron algunas carencias, por lo que con fecha 8 de julio se solicitó al promotor a través de la AESA que subsanara el documento ambiental.

Con fecha 13 de agosto de 2013, se recibió el documento ambiental subsanado y a continuación se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Ayuntamiento de Abenójar	–
Ayuntamiento de Luciana	X
Ayuntamiento de Piedrabuena	X
Diputación Provincial de Ciudad Real	–
WWF/Adena	–
SEO/Birdlife	–
Dirección General de Infraestructuras y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	–
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real	X
Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha	–
Ecologistas en Acción - ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural)	–
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X
Dirección General de la Vivienda, Urbanismo y Planificación Territorial de la Consejería de Fomento 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 Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior	–
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	–

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

El Ayuntamiento de Luciana considera que el proyecto no causará impactos significativos sobre el medio ambiente.

El Ayuntamiento de Piedrabuena indica que no existe ninguna normativa de carácter ambiental de ámbito y competencia municipal, por lo que no puede informarse nada al respecto.

La Consejería de Educación, Cultura y Deportes señala que es precisa la realización por parte del Promotor de un estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico de la zona de actuación. El estudio debe ser planteado, con carácter previo al comienzo de las obras, por un técnico competente en materia de patrimonio histórico/arqueología. Una vez planteado el estudio y a la vista de sus valoraciones, la Consejería emitirá la correspondiente resolución.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana pone de manifiesto que tanto el nuevo vallado como la pista del aeródromo interrumpirían el cauce del arroyo de las Lagunillas que constituye dominio público hidráulico (DPH) del Estado. El promotor propone estructuras para el paso del agua a través del terraplén de la pista. Por otro lado, algunas de las infraestructuras planteadas se ubicarían en parte de la zona de policía del arroyo del Pozuelo y del barranco Largo. Debido a lo anterior, la confederación recomienda buscar otro emplazamiento alternativo para la actuación, pero señala que en el caso de

que esto no sea posible el promotor deberá asumir las siguientes limitaciones para la protección del medio hídrico:

Cualquier actuación que se realice en el DPH requerirá autorización administrativa previa. En ningún caso se autorizará dentro del DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas aunque sea con carácter provisional o temporal.

Los terrenos que lindan con los cauces están sujetos en toda su extensión a una zona de servidumbre de 5 m de anchura para uso público y a una zona de policía de 100 m de anchura, en la que se precisa autorización administrativa del organismo de Cuenca para realizar cualquier obra o trabajo.

De acuerdo con el Plan Hidrológico de Cuenca en la Demarcación Hidrográfica del Guadiana y con el fin de evitar daños de carácter ambiental y de capacidad hidráulica del cauce, las actuaciones en zona de policía de cauce y de DPH deberán asegurar como mínimo la evacuación de la avenida de 100 años de periodo de retorno en régimen natural.

Sobre la zona de flujo preferente, definida en el artículo 9.2 del Reglamento del DPH, sólo podrán ser autorizadas actuaciones no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe. Tampoco se autorizará la ubicación de actuaciones sobre las zonas inundables definidas en el artículo 14 del Reglamento del DPH cuando la actuación pudiera obstruir el flujo normal del agua durante las crecidas, provocando una sobreelevación de la lámina de agua que pudiera producir daños graves en los terrenos colindantes.

Toda obra transversal al cauce se dimensionará para evacuar, sin graves daños a las personas o los bienes, la avenida correspondiente a un periodo de retorno mínimo de 500 años en régimen natural, teniendo en cuenta además los procesos que pueden estar asociados a la dinámica fluvial en ese tipo de avenidas tales como obstrucción por flotantes, aterramiento y erosión.

Los ríos y arroyos funcionan como corredores ecológicos y de biodiversidad, por lo que siempre se debe respetar su continuidad tanto lateral como longitudinal (artículo 126 bis del Reglamento del DPH).

Todas las actuaciones asociadas al establecimiento y funcionamiento de nuevas infraestructuras lineales deben garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual y de su régimen de caudales. Para ello deberán desarrollarse mecanismos específicos que garanticen este mantenimiento, minimizando las alteraciones del caudal durante la ejecución de las obras y sin que se produzca alteración entre el régimen de caudales anterior y posterior a la ejecución de las mismas.

Todas las actuaciones proyectadas se situarán fuera de la zona de servidumbre, es decir, a una distancia mínima de 5 metros del borde de los cauces.

La Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real señala que no tiene técnicos cualificados para informar sobre los impactos ambientales.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señala que, según el informe del Servicio de Montes y Espacios Naturales, la modificación del aeródromo no supondría una afección significativa a los planes de conservación de especies amenazadas existentes en la zona, puesto que ya existe una pista en funcionamiento prácticamente en la misma ubicación.

La mayor afección del proyecto es el movimiento de tierras necesario para la construcción de la pista y la afección a la vegetación natural, especialmente en el cruce con el arroyo de las Lagunillas.

A continuación, realiza una serie de consideraciones e indicaciones relativas a los posibles impactos ambientales del proyecto y las medidas a adoptar para minimizarlos y corregirlos, de entre las que destacan las siguientes:

Es de vital importancia la restauración de la zona tras los movimientos de tierras, especialmente de los taludes generados en el terraplenado del cruce del arroyo de las Lagunillas. Sin embargo, no se considera adecuado el trasplante de ejemplares arbóreos adultos propuesto por el promotor, debido a su escasa probabilidad de éxito. Resulta más interesante acometer una forestación de, como mínimo, el doble de la superficie forestal afectada por la nueva infraestructura. No obstante, los ejemplares que por su menor edad y tamaño se valoren como aptos para ser trasplantados con el mayor cepellón posible deberán emplearse con ese fin, siendo necesario un cuidado especial para su arraigo.

Una vez aprobado el proyecto y antes de comenzar las obras, deberá efectuarse un estudio de detalle sobre la vegetación afectada que incluya el señalamiento sobre el terreno de los pies que serán cortados y de los que se procederá a trasplantar. Además, contemplará las superficies que serán objeto de plantación y las ubicaciones destinadas a acoger los árboles trasplantados. Este estudio de detalle deberá ser aprobado por el Servicio de Montes y Espacios Naturales de los Servicios Periféricos de Agricultura de Ciudad Real antes de acometer las actuaciones.

Se deberán adoptar medidas de prevención de incendios, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente en Castilla-La Mancha en materia de incendios forestales. Para ejecutar la medida compensatoria prevista en el documento ambiental referente a la instalación de una infraestructura para la extinción de incendios forestales, deberá establecerse un convenio regulador con la Consejería de Agricultura para el uso y disponibilidad de la misma.

Por otra parte, las parcelas en las que se realizará el proyecto están incluidas en un coto de caza, por lo que el vallado perimetral proyectado tiene la consideración de cerramiento especial debido a que su fin es evitar accidentes. Debido a lo anterior, no podrá cazarse en el interior de estos cerramientos sin autorización extraordinaria y expresa. Igualmente, antes de la modificación del cerramiento perimetral deberá efectuarse un señalamiento sobre el terreno de los puntos de apoyo que deberá recibir el pronunciamiento expreso de los Servicios Periféricos de Agricultura.

Finalmente, señala que si se cumplen todas las indicaciones planteadas en el informe no será necesario requerir al promotor un estudio de impacto ambiental.

Como consecuencia del resultado de las consultas y del análisis realizado, se ha sugerido al promotor que los impactos significativos detectados consistentes en la afección al DPH del Estado por la necesidad de encauzar el arroyo de las Lagunillas en el cruce con la pista de aterrizaje y la afección a la vegetación natural autóctona de la zona, pueden ser fácilmente minimizados y corregidos mediante las siguientes modificaciones al proyecto:

1. La adaptación del vallado perimetral y de la obra de drenaje para la canalización de las aguas del arroyo de las Lagunillas bajo la pista de aterrizaje a las prescripciones técnicas establecidas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana.
2. La adaptación de las medidas preventivas, correctoras propuestas en el documento ambiental a todas las prescripciones técnicas establecidas por la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura.

El promotor ha aceptado expresa e íntegramente todas las modificaciones solicitadas, según acredita su documentación de fecha 14 de noviembre de 2013. Estas modificaciones pasan a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación. Además, el promotor adjunta con su escrito el proyecto arqueológico requerido por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha que también ha sido presentado en la Secretaría Provincial de Turismo, Cultura y Deportes el 14 de octubre de 2013.

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 teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento 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 del anexo III.

A) Características del proyecto.

El proyecto plantea la modificación de un aeródromo ya existente en la finca «El Castaño», que actualmente cuenta con una pista asfaltada de 900 m de longitud y 20 m de anchura; una franja de pista, consistente en márgenes nivelados de terreno natural sin obstáculos que se extienden hasta 20 m más allá de los bordes de la pista por los laterales y 30 m desde los extremos; una plataforma de estacionamiento de aeronaves; y un vallado perimetral completo de la parcela en la que se ubica el aeródromo. De esta manera, el aeródromo tiene actualmente una categoría 1B para vuelo visual diurno (según clasificación de la OACI).

La reforma del aeródromo consiste en la construcción de una pista asfaltada de 1.500 m de longitud y 30 m de anchura, rotada ligeramente en el sentido de las agujas del reloj respecto de la pista actual y de una franja de pista, consistente en márgenes nivelados de terreno natural sin obstáculos, que se extienden hasta 25 m más allá de los bordes de la pista por los laterales y 40 m desde los extremos. No se modificará la plataforma de estacionamiento. Esta modificación haría que el aeródromo cambiara de categoría 1B a la categoría 2C.

En un primer análisis, el promotor plantea dos alternativas para la modificación del aeródromo. La primera es prolongar la pista actual hacia el sur-este, hasta la actual carretera N-430 y la segunda es rotar la pista actual y prolongarla hasta la Casa del Junquillo, hacia el sur-este. En este primer análisis se descartó la primera alternativa puesto que la opción de prolongar la pista actual requería un mayor movimiento de tierras y por tanto suponía un mayor impacto ambiental. Por ello se decidió que la mejor opción era rotar la pista.

En un segundo análisis se plantearon 4 alternativas. En todas ellas se plantea construir una nueva pista eliminando el desnivel actual:

1. Alternativa 1: Construcción de la nueva pista en las inmediaciones de la actual, ampliando la pista en 150 m por la cabecera 12, ampliación al W. Con esta opción se obtiene una longitud de pista de 1.050 m.

2. Alternativa 2: Esta opción es similar a la anterior, pero ampliando la pista en 150 m por la cabecera 30, ampliación al E. Con esta opción se obtiene una longitud de pista de 1.050 m.

3. Alternativa 3: Esta opción es la suma de las dos anteriores, ampliando la pista en 300 m por ambas cabeceras, 150 m en cada sentido. Con esta opción se obtiene una longitud de pista de 1.200 m.

4. Alternativa 4: Plantea la construcción de la nueva pista, rotándola en mayor medida respecto de la cabecera 30, hacia el N. Se proyecta una altitud del punto de referencia de la pista y de los umbrales de 645 m, dejando la pendiente total al 0%. Con esta opción se obtiene una longitud de pista 1.500 m.

Todas las opciones interfieren en al menos uno de los barrancos existentes a los lados de la pista actual. La opción 3 interfiere en ambos barrancos, por lo que se descarta su construcción por ser la que tiene un mayor impacto ambiental, y por otra parte tampoco cumple con los requisitos suficientes de longitud de pista. La opción 2, que amplía la pista hacia el sureste aproxima la pista a la zona LIC y ZEPa más próxima, así como a la población de Luciana, por lo que se descarta su construcción por el mayor impacto ambiental que produciría. Las opciones 1 y 4 presentan un similar impacto ambiental, con el cruce del arroyo de las Lagunillas como elemento de mayor impacto ambiental, siendo

la diferencia entre ellas la capacidad de la pista de aterrizaje. La longitud de pista redonda en una mayor seguridad de las operaciones aéreas a realizar en el aeródromo, mientras que el impacto ambiental es similar en ambas opciones. Por todo ello, a la vista de las aeronaves usuarias y de los condicionantes expuestos, por criterios aeronáuticos es necesaria una ampliación a clave 2-C, lo que supondría la elección de la alternativa 4.

No se dismantelará ninguna instalación de las ya existentes puesto que seguirán siendo de utilidad. Por lo tanto, se mantendrán la pista de 900 × 20 m que será utilizada como calle de rodaje para acceder a la nueva pista, la plataforma de estacionamiento, la caseta de vigilancia, el aerogenerador y la placa solar, la caseta para guardado del equipo de arranque del avión, la caseta de instalaciones (baterías y estación meteorológica) y el techado para coches.

Puesto que la nueva pista se ubicará entre dos parcelas que se encuentran valladas en todo su perímetro, será necesario levantar el vallado perimetral en uno de sus tramos para establecer luego un vallado alrededor del aeródromo en los tramos en los que falte. En total se dismantelarán 499 m de vallado y se instalarán 1.832 m de vallado nuevo con las mismas características del vallado actual, cuya finalidad es la de no permitir el paso de fauna al interior del recinto. Este vallado tendrá la consideración de vallado especial y no se cazarán en su interior sin autorización extraordinaria y expresa.

Puesto que el aeródromo actual dispone ya de múltiples accesos, no será necesario prever nuevos accesos. Las únicas actuaciones al respecto consistirán en el acondicionamiento de los accesos existentes, nivelando el firme y estabilizándolo cuando sea necesario y ensanchado el camino en su paso por la cabecera Este de la pista existente, hasta 6 m.

La nueva pista de aterrizaje y despegue se pavimentará mediante una capa de rodadura de aglomerado asfáltico de 10 cm de espesor. Previamente al desmonte se retirarán 20 cm de tierra vegetal que será utilizada posteriormente para extenderla sobre los taludes de los terraplenes.

El proyecto minimiza el movimiento de tierras y compensa el desmonte con el terraplén. La estimación de tierras a mover da como resultado un volumen de 176.779 m³ de tierras a dismantelar y 161.499 m³ de tierras a terraplenar.

La explotación del aeródromo no variará con la ampliación. El aeródromo se utilizará para vuelo visual diurno y permanecerá abierto los 365 días del año, pero sólo se utilizará de orto a ocaso. El promotor estima que se realizarán dos aterrizajes y dos despegues a la semana, lo que supone un total de 192 operaciones al año.

Al producirse una ampliación de la pista, el aeródromo podría acoger aeronaves de mayor tamaño que las que lo usan actualmente, pero las trayectorias de despegue y aterrizaje serán muy similares a las actuales, con la única modificación producida por la rotación de la pista. En ningún caso se sobrevolarán espacios protegidos en las maniobras de aterrizaje y despegue.

La actuación no conlleva vertidos al dominio público hidráulico del Estado y no requiere agua para su funcionamiento.

Por otro lado, no se ha detectado acumulación con otros proyectos.

B) Ubicación del proyecto.

Las parcelas donde se emplazará el proyecto se ubican en el término municipal de Luciana en la Provincia de Ciudad Real, lindando a la carretera N-430 entre los puntos kilométricos 257 y 259.

El emplazamiento del actual aeródromo se encuentra dentro de la finca El Castaño, en la parcela 10 del polígono 23, Lagunillas (Luciana), con referencia catastral 13051A023000100000SL. Se trata de una parcela rústica sin explotación actual, salvo por la existencia del aeródromo.

Para la ampliación de la pista de aterrizaje, será necesario añadir a la parcela anterior parte de la parcela 1 del polígono 23, Lagunillas (Luciana), con referencia catastral 13051A023000100000SA. Esta parcela es de pasto herbáceo y actualmente está dedicada a la caza mayor.

Los terrenos en los que se ubica el aeródromo actual y su posible ampliación se definen como suelo rústico de uso agrario.

La ubicación no coincide espacialmente con ningún espacio natural protegido, con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). La distancia respecto a los LIC y ZEPA más próximos es de 2.967 m y de 2.040 m desde las distintas cabeceras. Las trayectorias de aproximación y despegue también se encuentran fuera de cualquier ZEPA.

Tanto el aeródromo actual como su ampliación se encuentran dentro del Área de Importancia para las Aves (IBA) Sierra de los Cañizos.

C) Características del potencial impacto.

Tras el análisis de las características concretas del proyecto y su ubicación, se prevén una serie de impactos potenciales, ninguno de ellos significativo, durante las fases de construcción y funcionamiento.

Geología: La nueva pista afecta ligeramente a un elemento geomorfológico de protección especial (afloramientos de origen volcánico) recogido en el Catálogo de Hábitats y Elementos Geomorfológicos de Protección Especial de la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de Conservación de la Naturaleza en Castilla-La Mancha. No obstante, el Servicio de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de Castilla-La Mancha indica en su informe que la afección no es importante teniendo en cuenta que este elemento ya está afectado por el trazado de la carretera N-430 y que la nueva pista sólo tocará el elemento de manera tangencial.

Contaminación atmosférica: La afección al aire del aeródromo ampliado será la misma que la del aeródromo existente, puesto que la frecuencia de las operaciones no variará.

El aeródromo se proyecta en zona rústica y las aproximaciones y ascensos proyectados no sobrevuelan viviendas en sus primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación, que son las fases que mayor ruido generan. Si a la reducida afección acústica se le suma la baja frecuencia de utilización del aeródromo se puede concluir que la afección sobre las poblaciones por ruido es despreciable.

A la vista de los resultados del estudio de ruido se concluye que no se superan los umbrales definidos en la normativa. La única edificación incluida en la huella de ruido L_{max} es la Casa de la Lagunilla, pero la afección no sobrepasa los umbrales máximos permitidos. Además, la edificación es propiedad del titular del aeródromo, por lo que no existe afección a edificaciones ajenas al aeródromo.

Puesto que obra se va a realizar en una zona muy alejada de los núcleos poblacionales, no se estiman necesarias medidas preventivas para la contaminación acústica, distintas de las habituales y legalmente establecidas, tanto en fase de obra como en la fase de explotación del aeródromo. En cualquier caso, se vigilará que el ruido no supere los 65 dB(A), medido en la zona habitada más próxima a las obras, ajena a la obra (casa de Martirene).

Hidrología superficial y subterránea: La nueva pista atraviesa un pequeño barranco por el que discurre el arroyo de las Lagunillas y también otro pequeño arroyo que confluye con el de las Lagunillas. Puesto que la franja de pista tiene una anchura de 80 m y será necesario terraplenar hasta llegar a la altura requerida por la pista, se estima que será necesario soterrar y canalizar aproximadamente 120 m de longitud de cada uno de los arroyos.

El diseño de las obras de drenaje para el paso de estos arroyos se ha realizado cumpliendo las prescripciones técnicas establecidas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana y se han dimensionado para evacuar la avenida correspondiente a un periodo de retorno mínimo de 500 años en régimen natural.

Teniendo en cuenta las dimensiones del cauce y el relleno necesario para la ejecución de la pista, se ha estimado como la solución más adecuada la colocación de dos hileras de marcos de hormigón prefabricado de 2,00 × 2,00 m en la longitud necesaria, uno en cada curso de agua bajo la pista. Estos drenajes transversales enterrados serán lo suficientemente largos para que los extremos sobrepasen el pie del terraplén de la pista.

Los marcos se dispondrán sobre el fondo y en la parte media del cauce natural de tal manera que la instalación no afecte a la alineación del canal ni a la elevación del fondo del cauce. A la salida de las obras de drenaje, se dispondrán protecciones con la doble finalidad de disipar energía y evitar la erosión.

Por otra parte, para minimizar los impactos sobre la hidrología durante la obra, se vigilarán los movimientos de tierra y todas aquellas operaciones que puedan disminuir la calidad de las aguas o alterar el flujo natural del agua. Además, durante las obras, se seguirán determinadas normas que quedan englobadas en la gestión ambiental de la obra, verificándose su cumplimiento durante la vigilancia ambiental de la misma:

Control de posibles vertidos accidentales de aceites e hidrocarburos, eligiendo para ello un lugar adecuado para la instalación de los parques de maquinaria y servicios de apoyo. Todos los residuos tóxicos y peligrosos serán recogidos por un Gestor Autorizado.

Formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales durante las obras.

Eliminación de los huecos y depresiones que se puedan quedar en el terreno después de la construcción y que puedan dar retener y encharcar el agua de escorrentía.

Jalonamiento de un área de seguridad en el entorno de los arroyos.

Control del movimiento de tierras en las proximidades de los cauces, evitando que las tierras sobrepasen los límites señalizados, de forma que se asegure la no incidencia en el incremento de sólidos disueltos en el agua ni en su turbidez o en su taponamiento.

Durante la explotación del aeródromo no se prevé riesgo de contaminación de las aguas puesto que no existirán instalaciones para el abastecimiento de combustible, por lo que no existe riesgo de generar aguas contaminadas por hidrocarburos que puedan llegar a los cauces naturales. En cualquier caso se vigilará el posible vertido accidental de sustancias contaminantes en la plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Vegetación, paisaje y espacios protegidos: La afección sobre la vegetación es una de las más importantes, puesto que será necesario talar y desbrozar parte de la vegetación natural para la construcción de la nueva pista.

La vegetación natural de la zona se encuentra fundamentalmente en las laderas de los barrancos. Fuera de los barrancos se desarrolla un pastizal arbustivo, con especies indicadoras de matorral de degradación. No se han detectado especies vegetales de especial interés para su conservación según la legislación autonómica, nacional o europea.

Los movimientos de tierras afectarán a 4 zonas de vegetación natural. La vegetación de las zonas 1 y 4 está compuesta por pasto arbustivo y unas 20 encinas de clases diamétricas comprendidas entre las de 30 y 40 cm. La zona 2 es más sensible puesto que se trata de un barranco en el que aparecen algunos pies de especies diferentes en zonas de exposiciones de umbría, como el quejigo (*Quercus faginea subsp. broteroi*) y el madroño (*Arbutus unedo*). La fracción de cabida cubierta de la vegetación del barranco es del 100%, las principales especies que aparecen son: *Quercus ilex*, *Q. coccifera*, *Q. faginea ssp. broteroi*, *Arbutus unedo*, *Cistus ladanifer*, *Erica arbórea*, *Phyllirea angustifolia*, *Rosmarinus officinalis*, *Lavandula stoechas*, *Globularia alypum*, *Lonicera implexa* y *Astragalus lusitanicus*. La zona 3, está cubierta por maquia en la raña con una fracción de cabida cubierta del 80% cuya especie principal es la encina en forma arbustiva, principalmente acompañada de *Cistus ladanifer*, *Rosmarinus officinalis*, *Quercus coccifera* y *Phyllirea angustifolia*. En las áreas de raña existen unos 63 ejemplares de encinas dispersas de clases diamétricas comprendidas entre las de 30 y 40 cm que será necesario trasplantar o talar y luego reforestar.

Con el fin de minimizar y corregir los impactos del proyecto sobre la vegetación, se han incluido en el proyecto varias medidas preventivas y correctoras entre las que cabe destacar:

Jalonamiento del perímetro de la zona afectada por la obra para impedir los movimientos de maquinaria fuera de dicha zona.

El acceso de la maquinaria se producirá por los caminos existentes, por lo que no es necesaria la apertura de nuevos caminos.

Antes del inicio de las obras, se marcarán los puntos de apoyo del cerramiento perimetral de manera consensuada con el agente medioambiental de la zona.

Plantación de una barrera arbórea a lo largo de todo el linde de la carretera con la nueva parcela añadida al aeródromo, a fin de mitigar el impacto visual desde la carretera.

Los taludes se ejecutarán siempre que sea posible con una pendiente mínima de 2H1V para favorecer su revegetación y se realizarán con suelo recuperado y almacenado de la propia obra.

Con el fin de consolidar las tierras en los taludes más importantes, como son los existentes en el paso de la franja de pista por el barranco, se proyecta la revegetación de los mismos con acebuche, encina, quejigo, alcornoque, madroño, romero, jara pringosa, labiérnago, lentisco y cornicabra.

La plantación y protección de los taludes de desmontes y sobretodo terraplenes, se realizará lo más rápidamente posible después de su ejecución para evitar la erosión de los mismos.

Se realizarán labores para la adecuada retirada, acopio, mantenimiento y reposición de la tierra vegetal.

Además, se realizará una forestación en otras zonas de la finca para compensar la pérdida de la cubierta vegetal ocasionada por el proyecto, realizando plantaciones en al menos el doble de la superficie forestal afectada por las obras. Para ello, antes de empezar las obras y en coordinación con el Servicio de Montes y Espacios Naturales de los Servicios Periféricos de la Consejería de Agricultura en Ciudad Real, se definirán las actuaciones a realizar sobre la vegetación, diferenciando los ejemplares que sean aptos para el trasplante y los que sea necesario talar o desbrozar y se definirán las superficies que serán objeto de plantación y las ubicaciones destinadas a acoger los árboles trasplantados. En la plantación se utilizarán especies autóctonas similares a las afectadas y otras típicas del monte mediterráneo presentes en el entorno de modo que se vea favorecida su continuidad. Se asegurará la supervivencia de los ejemplares repoblados en su totalidad, manteniendo el seguimiento de la actuación durante al menos 5 años.

Las trayectorias de las aeronaves evitarán el sobrevuelo del LIC y ZEPA ríos de la cuenca media del Guadiana y laderas vertientes.

Fauna: El impacto de la ampliación del aeródromo sobre la fauna durante las obras se considera mínimo, puesto que estas se desarrollan en dos parcelas de las cuales una ya posee un aeródromo donde se hace un control de fauna para evitar su presencia y la otra se encuentra totalmente vallada, lo que permite que antes de empezar las obras se pueda desplazar toda la fauna existente en su interior hacia el sur para evitar daños o molestias.

El mayor impacto que podría producir el aeródromo sobre la fauna sería el derivado de su explotación. Sin embargo, no es previsible que este impacto varíe con respecto a la situación actual puesto que la explotación del aeródromo no se verá modificada. El único cambio que puede producirse es que la ampliación de la pista permita la entrada de aeronaves de mayor tamaño pero no es previsible que esto suponga un aumento del impacto sobre la fauna.

Existen planes de recuperación aprobados o en vías de tramitación para la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y el lince ibérico (*Lynx pardinus*), cuya área crítica está afectada por el ámbito del proyecto. No obstante, el informe de la Sección de Vida Silvestre de la Consejería de Agricultura, afirma que la modificación del aeródromo no supondrá una afección significativa para los planes de conservación de las especies amenazadas puesto que ya existe una pista en funcionamiento casi en la misma ubicación.

Durante la explotación del actual aeródromo no se han observado ni en sus alrededores ni en las trayectorias de aproximación y despegue ejemplares de águila o cigüeña, por lo que se puede considerar que las áreas de campeo de estas aves quedan alejadas del aeródromo. Además, aunque la zona ha formado parte de la distribución histórica de lince ibérico (*Lynx pardinus*), no se tienen referencias de la especie en la zona desde hace más de 20 años. Tampoco se han detectado ningún tipo de rastro, huella o excremento en los transectos.

Por otra parte, en la finca colindante (finca El Campillo) a 2.000 m de distancia del aeródromo, existe un muladar al que las aves carroñeras acuden con cierta frecuencia, por lo que es más factible la presencia esporádica de estas aves en las inmediaciones del aeródromo.

Para minimizar los impactos sobre la fauna durante las obras, se realizarán batidas con perros para mover toda la caza hacia la zona sur de la parcela de Martirene.

Con respecto a las posibles interferencias de la explotación con la avifauna se propone controlar a existencia de aves en los sectores de aproximación y despegue, tanto por el piloto desde el aire como por el vigilante de la pista desde tierra antes de cada despegue o aterrizaje. Esta medida ya se está aplicando en la actualidad con resultados satisfactorios. El vuelo es visual, por lo que el piloto de la aeronave aterriza o despegue sólo en condiciones de buena visibilidad, y alerta de la posible aparición de aves. Ante la existencia de aves en las trayectorias de aproximación y despegue se aborta la operación. Existe un vigilante del aeródromo que revisa tanto la pista como los alrededores y el espacio aéreo minutos antes de un despegue o de un aterrizaje. Ante la existencia de algún ave, el vigilante tiene contacto instantáneo con el piloto a través de radio en banda aérea.

Patrimonio cultural: Tras consultar la carta arqueológica existente en el ayuntamiento de Luciana, el promotor concluye que la ampliación no tiene afección alguna sobre el patrimonio arqueológico. Tampoco existe ningún vestigio o indicio de la presencia de bienes pertenecientes al patrimonio cultural o etnográfico en las parcelas afectadas.

Aún así, a solicitud de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha se ha realizado una prospección arqueológica de la zona afectada por el proyecto. El proyecto arqueológico resultante se presentó en la Secretaría Provincial de Turismo, Cultura y Deportes con fecha 14 de octubre de 2013 y está pendiente de obtener la resolución de la Consejería.

El resultado del proyecto arqueológico señala que no se han documentado evidencias en superficie que permitan determinar la presencia de restos arqueológicos estratificados en el subsuelo que indiquen existencia de yacimientos complejos afectados por los futuros trabajos de extracción. No obstante, ante la posibilidad de que durante el proceso de construcción se pudiera afectar a algún elemento cultural no detectado en la zona, se deberá realizar un control y seguimiento arqueológico de la obra y el promotor deberá poner en conocimiento de la Consejería cualquier incidencia relacionada con los trabajos arqueológicos durante la obra.

Medio socioeconómico: El aeródromo se proyecta en zona rústica y de tal manera que las aproximaciones y ascensos proyectados no sobrevuelan viviendas en sus primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación, que son las fases que mayores molestias generan. No se considera que el impacto sobre el medio socioeconómico del entorno sea significativo.

A pesar de que no se han detectado impactos significativos derivados de la modificación del aeródromo, el promotor propone como medida para compensar el posible impacto global del proyecto y para mejorar la percepción social de la ampliación del aeródromo, la construcción en la parcela de una balsa de agua para abastecimiento de los aviones en caso de incendios forestales en la zona.

La Comunidad Manchega adolece de aeródromos aptos y adecuados para los aviones destinados a la prevención y extinción de incendios forestales. Esto hace que los aviones se concentren en los pocos aeródromos existentes, teniendo que realizar grandes trayectos para volver a la base a reabastecerse de agua o para repostar combustible. La construcción en la parcela de una instalación de suministro de agua más retardante permitirá que las aeronaves puedan aterrizar para repostar agua de una manera rápida y eficaz, y sofocar los incendios más rápidamente.

La instalación se emplazará junto a la plataforma de estacionamiento de aeronaves y estará compuesta por una balsa de agua de 50.000 litros, un depósito dosificador de retardante, un depósito de espumógeno de 200 litros, un depósito dosificador de espumógeno de 50 litros y una bomba secundaria con llaves de paso que permiten la

conexión. Todo ello (menos el depósito de agua) irá bajo una cubierta o marquesina de protección que proteja los diferentes equipos y el personal operario durante las operaciones de corte y conexión de las diferentes llaves. La cubierta se solventa como una estructura metálica a dos aguas cimentada con zapata.

La disposición exacta de la balsa de abastecimiento para incendios forestales se precisará durante el proceso de redacción del proyecto de ejecución de la ampliación del aeródromo, estudiándose su situación para que su construcción suponga el mínimo impacto ambiental a la vez que se consiga una óptima accesibilidad por medios aéreos en el caso de que se produzca un incendio forestal.

Se dispondrá un operario de la finca para las labores de mantenimiento y adiestrado e incluso para colaborar en la dispensa de agua a los aviones apaga-fuegos.

Seguimiento y vigilancia: El cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras son responsabilidad de Apecaño, S.L. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de adoptar las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar y su remisión a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Estos informes también se remitirán a la AESA, quien realizará el seguimiento y vigilancia en su calidad de órgano sustantivo del proyecto.

Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación: Además de las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento previstas por el promotor, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales que se derivan de los informes emitidos por los distintos organismos que han participado en el trámite de consultas:

En la ejecución del proyecto se establecerán todas las medidas necesarias para disminuir la emisión de partículas y polvo a la atmósfera en los procesos de extracción, transporte, etc., de los materiales o excavaciones.

Antes de comenzar las obras de encauzamiento del arroyo de las Lagunillas se deberá obtener la autorización de ocupación del DPH por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

En el proyecto de ejecución de la obra se deberá incluir un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición con el contenido del artículo 4 del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

Los áridos a emplear para la obra deberán tener una procedencia debidamente autorizada y en ningún caso se utilizarán zonas de préstamo o vertido que no estén legalizadas.

Durante la fase de explotación de la infraestructura deberá llevarse a cabo una limpieza y mantenimiento adecuado de las cunetas y de las obras de paso de agua, con el fin de que realicen correctamente su función.

De acuerdo con la legislación vigente en Castilla-La Mancha en materia de incendios forestales, se deberán contemplar las siguientes medidas de prevención de incendios: Se deberá prescindir de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 m alrededor de aquellos durante la época de peligro alto de incendio; Los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados del monte en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en el comienzo de la época de peligro alto; Para la eliminación de restos vegetales mediante quema deberá obtenerse autorización previa en el servicio Periférico de la Consejería de Agricultura en Ciudad Real, estando prohibido este medio en la época de peligro alto de incendio.

Con el fin de ejecutar la medida compensatoria prevista en el documento ambiental referente a la instalación de una infraestructura para la extinción de incendios forestales y antes de su autorización y construcción, deberá establecerse un convenio regulador con la Consejería de Agricultura para su uso y disponibilidad. El llenado del depósito de agua para medios aéreos contra incendios se realizará mediante camiones autobomba que obtendrán el agua de la casa de las Lagunillas, para lo que se deberá disponer de la preceptiva concesión de aguas por parte de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Durante los diez años siguientes al fin de la obra, se hará un seguimiento de las plantaciones y de los trasplantes que se realicen, para garantizar su éxito.

Los responsables del aeródromo darán instrucciones a los pilotos de las aeronaves que lo utilicen para que respeten el compromiso adquirido por el promotor de evitar el sobrevuelo del LIC y ZEPA de la cuenca media del Guadiana y laderas vertientes.

Se establecerá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves durante al fase de explotación que deberá estar operativo en el momento en que la nueva pista entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, sus causas y sus consecuencias, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. Las incidencias que se registren deberán comunicarse al órgano sustantivo y órgano ambiental autonómico.

Periódicamente se realizará una revisión del estado del vallado perimetral que se deberá mantener en estado óptimo para que no pierda su eficacia.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Ampliación del aeródromo El Castaño, término municipal de Luciana (Ciudad Real) no producirá, en términos generales, efectos ambientales significativos, siempre y cuando se cumplan las medidas ambientales previstas por el promotor, y las prescripciones adicionales contenidas en la presente resolución.

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 El Castaño, término municipal de Luciana (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 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), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciasse expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 3 de diciembre de 2013.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Ampliación del aeródromo "El Castaño". T.M. Luciana (Ciudad Real)

