

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 2423** *Resolución de 25 de enero de 2019, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeródromo de La Perdiz 2 en el término municipal de Torre de Juan Abad (Ciudad Real).*

Antecedentes de hecho

El aeródromo de La Perdiz es un aeródromo ya existente que se empezó a construir hacia los años 80 del pasado siglo, con una pista de tierra para aviones de propulsión con motor de émbolo-hélice, cambiándose a uno de categoría 1A con 18 m de anchura de pista y con 815 m de longitud. Más tarde, se hizo una ampliación hasta una longitud de pista de 970 m incluyendo las distancias de aceleración parada, cambiándose la categoría de 1A a 2A, y se incluyó una plataforma de estacionamiento de aeronaves. Posteriormente, se vuelve a cambiar la categoría del aeródromo de la 2A a la 2B, ampliándose la anchura de la pista a 23 m y la longitud a 1526,5 m, con sus correspondientes zonas de aceleración-parada, el estacionamiento ampliado y una calle de rodaje asfaltada para que los aviones pudieran ir de la pista al estacionamiento.

Finalmente, por resolución de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la AESA, de fecha 16 de agosto de 2013, se autoriza a Pista La Perdiz como titular del aeródromo, a la última ampliación de la pista, con lo que se alarga la pista sin cambio de categoría, que sigue siendo 2B hasta los actuales 1917 m, incluidas las distancias de aceleración-parada añadiéndose un nuevo estacionamiento.

En relación a los proyectos anteriormente mencionados, este Departamento ha realizado las siguientes tramitaciones ambientales:

– 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 trataba de la pista de tierra apisonada de 820 × 18 m, y una franja de 880 × 60 m. El proyecto preveía 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 propuesta, de hormigón asfáltico, eran 1.530 × 23 m (1.650 × 80 m, si se tiene en cuenta la franja). El tráfico aéreo seguía 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.

– 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. Se publicó en el BOE núm. 136 de 7 de junio de 2013. El proyecto proponía la ampliación del aeródromo actual de La Perdiz, con el objeto de disminuir los riesgos de accidentes de aeronaves. Las dimensiones, incluida la franja, serían de 2.038 m × 80 m. La orientación de la pista es 10 - 28 (100° - 280°). La disponibilidad estacional todo el año, y las horas de servicio, del orto al ocaso.

Además preveía 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 × 57 m. No estaba prevista la existencia de un hangar permanente ni el suministro de combustible.

Con fecha 13 de abril de 2018, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Una vez revisada la documentación aportada, la Subdirección General de Evaluación ambiental estima que la misma no reúne las condiciones de calidad suficiente. Por ello, con fecha 10 de mayo de 2018, y de acuerdo con el artículo 45.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con carácter previo a la adopción de la resolución por la que se acuerde la inadmisión a trámite, se le comunica que se le da audiencia por un plazo de diez días.

Con fecha 12 de julio de 2018 se recibe la documentación subsanada y a continuación se inicia la tramitación de la evaluación ambiental simplificada.

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

El objeto del proyecto es el cambio de categoría del aeródromo de uso restringido «La Perdiz», de la 2B actual a la 2C, con el fin de aprovechar las inversiones ya realizadas en la construcción de la pista así como sus ampliaciones sucesivas. El cambio de categoría a 2C supone, tan solo, un ensanchamiento de 3,5 m a cada lado del eje de la pista, respetándose la actual longitud de 1.917 metros, así como la franja de la pista, que seguirá siendo 2.038 m de longitud, por 80 m de anchura. Dentro de las superficies limitadoras de obstáculos, se pretende que se permita operar al nuevo avión: Gulfstream 650 con el peso máximo posible, que se toma como avión de proyecto. Para realizar la ampliación, el promotor no necesita la adquisición de nuevos terrenos.

Además, se pide autorización para la construcción de una unidad autónoma provisional para suministro de combustible de aviación (plataforma de 14 x 4 metros) y un sistema de carga en tierra para aviones contra incendios (plataforma de 13 x 7 metros), éste último solicitado a la propiedad por la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real. La zona de afección del presente proyecto serán de 1,37 ha.

El aeródromo es de vuelo visual (VFR) y su horario de operaciones es de Orto a Ocaso; estas características se mantendrán al cambiar a categoría 2C.

Las actuaciones se desarrollarán en el Término Municipal de la Torre Juan de Abad, provincia de Ciudad Real (Castilla – La Mancha). Las coordenadas UTM en el Sistema ETRS 89 del punto de referencia del aeródromo, según el promotor son: X = 468.375,188; Y = 4.263.020,040; Z = 839. Se sitúa a unos 8 km al suroeste del núcleo de Castellar de Santiago.

El promotor del proyecto es don Javier Medem de la Torriente, Administrador Único de la Pista La Perdiz S.L.U, y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

Con fecha 1 de agosto de 2018, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 8 de octubre de 2018 se reiteró informe de contestación a las consultas a la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio para la Transición Ecológica y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, sin que a fecha de esta resolución se haya recibido respuesta de los dos primeros organismos citados.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Aldequemada	-
Ayuntamiento de Castellar de Santiago	-
Ayuntamiento de Santisteban del Puerto	-
Ayuntamiento de Torre de Juan Abad	SI
Ayuntamiento de Viso del Marqués	-
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio para la Transición Ecológica .	SI
D.G de Agricultura y Ganadería, Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Castilla-La Mancha.	-
S.G. de Biodiversidad y Medio Natural, D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.	-
D.G. de Carreteras y Transportes, Consejería Fomento. Junta de Castilla-La Mancha.	-
D.G. de Desarrollo Rural, Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Comunidades Castilla-La Mancha.	-
D.G. de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente Y Ordenación Del Territorio. Junta de Andalucía.	-
D.G. de Planificación Territorial y Sostenibilidad. Consejería de Fomento. Junta de Castilla-La Mancha.	SI
D.G. de Política Forestal y Espacios Naturales. Consejería Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. Junta de Castilla-La Mancha.	-
D.G. de Prevención y Calidad Ambiental. S. G. de Medio Ambiente y Cambio Climático. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. . . .	SI
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	-
Diputación Provincial de Ciudad Real.	-
Ecologistas en Acción - ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural).	-
Oficina de Cambio Climático Castilla-La Mancha.	-
Subdirección General de Residuos, D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológic.	-
SEO/BIRDLIFE.	-
Subdelegación del Gobierno en Ciudad Real	SI
Viceconsejería de Cultura. Consejería de Educación, Cultura y Deportes de La Junta De Castilla-La Mancha.	-
Viceconsejería de Medio Ambiente, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha . .	-
WWF/ADENA.	-

Lo aspectos más destacables de los informes recibidos en esta fase se resumen a continuación:

El Ayuntamiento de Torre de Juan Abad, señala, con fecha 21 de septiembre de 2018, que debido a las obras que se pretenden realizar deberá previamente obtenerse informe favorable y/o en su caso ampliación de la calificación urbanística concedida en su día por la Dirección Provincial de Fomento (Urbanismo), para la realización de todas las obras incluidas en el proyecto actual y que modifican el proyecto inicial.

La Dirección General de Planificación Territorial y Sostenibilidad de la Consejería de Fomento de Castilla-La Mancha, con fecha 10 de septiembre de 2018, informa que sus competencias relativas a la ordenación del territorio no se ven afectadas por la actuación

planteada, ya que actualmente no existe ninguna figura de Ordenación del Territorio aprobada.

En materia de paisaje, en consonancia con el Convenio Europeo del Paisaje, se hacen las siguientes consideraciones:

– Se deben proteger los hitos históricos y naturales más sobresalientes, así como sus valores ambientales, productivos o los relacionados con el desarrollo de la calidad de vida y la identidad colectiva de la comunidad donde se ejecutan

– Se evitará, en la medida de lo posible, acciones que vulneren zonas periféricas de protección o los llamados corredores verdes.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, con fecha 11 de octubre de 2018, informa, de conformidad con el Reglamento del Dominio Público, que para el caso de que las actuaciones a realizar se encuentren o bien dentro de la zona de policía de cauces o bien dentro de la zona de influencia del D.P.H. quedaran sometidas a los dispuesto al citado Reglamento y será necesario iniciar la correspondiente autorización por parte del interesado,

Además, y de acuerdo con lo dispuesto en el art. 59 del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, se indica que todo uso privativo de las aguas requiere concesión administrativa. Asimismo los vertidos que se realicen directa o indirectamente al Dominio Público Hidráulico, deberán de contar previamente con la correspondiente autorización de vertido, que habrá de tramitarse según lo establecido en el artículo 245 y ss. del citado RDPH.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, en su informe de fecha 2 de noviembre de 2018, señala lo siguiente:

– La actuación se encuentra a más de 4 km del límite de la provincia de Jaén, en concreto del Municipio de Santiesteban del Puerto, que coincide con la ZEC Cuencas del Rumbiar, Guadalen y Gaudalema.

– Esta zona de Sierra Morena es el área de distribución actual del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), catalogada en Andalucía como «en peligro de extinción», según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas, y cuenta con la mayor densidad de parejas en Andalucía (50 parejas).

– Considera que la incidencia del aeródromo sobre esta especie sería accidental, al ser ejemplares territoriales y que los individuos no se encuentran formando grupos.

– Al tener el águila imperial ibérica un peso entre 2,8 y 3,5 kg, los primeros interesados en no impactar con esta ave son los pilotos y los propietarios del aeródromo, por lo que se tomarán las medidas de seguridad oportunas.

No obstante indican que, al objeto de disminuir una afección significativa ambiental en el área de distribución de esta especie, los itinerarios de aterrizaje y despegue no debieran interferir en el área de Sierra Morena y evitar especialmente los lugares donde hay constatada la presencia de colonias de buitre leonado que, aunque no poseen grado de amenaza, sí que pueden aumentar los riesgos de colisiones aéreas. Los lugares donde actualmente existen colonias de buitre leonado en Sierra Morena de Jaén son: monte público el Puntal de La Carolina, monte público Despeñaperros del municipio de Santa Elena y monte público Sierra del Oro en Santiesteban del Puerto, Castellar y Navas de San Juan.

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 del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El avance de la tecnología, ha permitido que los aviones de negocios tengan cada vez mayores características de peso, alcance y velocidades, razón por la que se solicita un

cambio de categoría de la 2B actual a la 2C del aeródromo «La Perdiz». Se tomará como avión representativo de este proyecto el Gulfstream 650, cubriendo así la posibilidad de operar cualquiera de los modelos actualmente en servicio en la Perdiz.

Según informa el documento ambiental, este tipo de aeronave tiene una capacidad de carga máxima de 22 personas, de los que 19 serían pasajeros y 3 miembros de la tripulación. Sus dimensiones son: envergadura 30,36 m; longitud 30,41 m y altura máxima 7,82 m. Este tipo de avión tiene una masa máxima en el despegue de 45.177 kg.

Actualmente existe una pista asfaltada rectangular de 1917 metros de longitud y 30 metros de anchura, rodeada por una franja de 28.5 metros de anchura en los lados (total 40 metros si se cuentan desde el eje de la pista). El cambio de categoría a 2C supone un ensanchamiento de 3,5 m a cada lado del eje de la pista, respetándose la actual longitud de 1.917 metros, así como la franja de la pista, que seguirá siendo 2.038 m de longitud, por 80 m de anchura. Tampoco se modificarán los actuales estacionamientos (A y B), aunque si se debe modificar la anchura de la calle de rodaje A, hasta 15 m, que en la actualidad es de 10 m.

Este cambio, supone un desmonte de 3.354,75 m³, de los cuales 1.341,9 m³ será de zahorra natural y 2.012,85 m³ de tierra sobrante, la cual será destinada a rellenar las excavaciones realizadas para construir los terraplenes del actual aeródromo de categoría 2B, situadas en la cabecera 28 de la pista.

Por otro lado, el pavimento de las pistas, las calles de rodaje y los ensanches de los extremos de la pista se modificarán para que resista las cargas impuestas por el nuevo avión. Actualmente la pista del aeródromo La Perdiz cuenta con un espesor del hormigón asfáltico de 10 cm en la zona ampliada en 2013, lo mismo que el de las calles de rodaje que conducen a los dos estacionamientos A y B de que dispone el aeródromo, y de 7 a 8 cm en el resto; estos estacionamientos se han construido de hormigón reforzado con dos mallas de acero. La franja que rodea la pista es de 80 m de zahorra natural compactada al mismo nivel (CBR) que la pista y de 60 m en los extremos de la pista asfaltada y con la misma compactación del 95% del Proctor modificado. A fin de poder operar con aviones de mayor peso y prestaciones, se modificará el pavimento actual de la pista de La Perdiz, realizando las siguientes operaciones:

- Nivelación y cajado de las zonas a asfaltar según lo expuesto en el Estudio Técnico.
- Una compactación de todo el terreno del cajado de los laterales de la pista hasta un Proctor Modificado de 95%, a fin de eliminar posibles irregularidades del terreno natural.
- Aplicación de un espesor de 16 cm de zahorra natural en los 2x3,65 m de anchura en los dos cajados laterales de la pista, así como en los ensanches de sus extremos con las medidas expuestas en el plano 17/10º y en los cajados laterales de la calle de rodaje y sus acuerdos con el estacionamiento A y con la pista, hasta completar los 15 m de la anchura, en la parte recta de la calle desde la pista hasta el comienzo del estacionamiento de aeronaves, compactado al 95% del Proctor Modificado.
- Aplicación y compactación de una capa de hormigón asfáltico de un espesor igual a 8 cm del Tipo D 20 o similar en la pista y de un espesor de 10 cm en los ensanchamientos de los extremos de la pista, en la calle de rodaje y sus acuerdos con la pista y estacionamiento.

Asimismo, se modificaran la señalización y los sistemas de drenaje para adaptarlos a la nueva categoría del aeródromo. También se ha realizado un estudio del sistema contra incendios debido al cambio del avión de proyecto, con mayor carga de combustible y dimensiones, por lo que ha sido preciso comprobar si las cantidades de agua y espuma a mantener en el vehículo contra incendios y sus régimen de descarga son los necesario, concluyendo que el sistema contra incendios de que dispone actualmente La Perdiz, cumple con los requisitos exigidos por la normativa actual de la OACI, por lo que no es necesario modificarlo al cambiar el aeródromo a categoría 2C.

Además, se pide autorización para la construcción de una unidad autónoma provisional para suministro de combustible de aviación (plataforma de 14 x 4 metros) y un sistema de

carga en tierra para aviones contra incendios (plataforma de 13 x 7 metros), éste último solicitado a la propiedad por la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real. La zona de afección del presente proyecto serán de 1,37 ha.

Según informa el documento ambiental, el sistema de carga de combustible se trata de una unidad autónoma provisional de primera instalación en la Finca, que cuenta con un tanque de almacenamiento (de doble pared horizontal de 30 m³ de capacidad) y un equipo de trasiego, donde el tipo de combustible que almacenará y suministrará será JET A1 hidrocarburo, incluido en la clase B, subclase B2 de hidrocarburos, siendo su punto de inflamación superior o igual a 38° e inferior a 55°. Se tiene previsto instalarlo junto a los estacionamientos.

En cuanto al sistema de carga en tierra para aviones se trata de un sistema de carga en tierra para medios aéreos, tipo Air Tractor modelo AT-802, con capacidad para 3200 litros, para la lucha contra incendios forestales dentro del plan INFOCAM, de tal modo que se reduzcan los tiempos de desplazamiento, en caso de incendio en las proximidades del aeródromo de La Perdiz. Se tiene previsto instalarlo cerca del estacionamiento A, sin interferir el funcionamiento habitual del aeródromo, ni vulnerar la superficie de transición.

El conjunto se colocará sobre una solera de hormigón armado, a ras del terreno, cuyas dimensiones serán 13 x 7 metros. Sobre esta solera se colocaran los siguientes elementos:

- Depósito de 1000 litros de planta cuadrada de tipo agrícola sobre soporte, que facilite el transporte mediante transpaleta manual.
- Depósito cilíndrico de 2200 litros sobre soporte, que facilite el transporte y fijación a la plataforma base.
- Dos bombas diésel, tipo Honda WT4X, con motor GX390c, para un caudal del 45000 litros/hora.
- Dos depósitos cilíndricos de 25000 litros cada uno, de fibra de vidrio, uno para almacenar agua y otro para la mezcla con el retardante de pirofosfato amónico. Siendo sus dimensiones 2,70 m de altura, 2,50 m de ancho y 5,64 m de largo.
- Accesorios para la conexión de los depósitos y bombas.

En la siguiente tabla, se resumen las características del aeródromo resultante con la actuación pretendida.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL AERÓDROMO LA PERDIZ	
Longitudes y Superficies	
Dimensiones y Superficie total de pista asfaltada	1917 x 30 = 57.510 m ²
Dimensiones y Superficie total del incluida franja	2038 x 80 = 163.040 m ²
Características de la pista de Aterrizaje	
Longitud tramo construido	1917 m
Anchura total de la pista	30 m
Orientación de la pista	100º - 280º
Elevación de pista	839 m
Pendiente Longitudinal	Pista = 2%. Franja = 2%
Pendiente Trasversal	Pista <= 1,5% Franja = 1,5%
Cambios de Curvatura	NO
Horas de Servicio	de ORTO a OCASO
Disponibilidad estacional	Todo el año
Ayudas a Navegación	Mangas de viento (2) Señales de umbrales de pista Designación de pista Eje de pista Faja lateral pista
ELEMENTOS QUE INTEGRAN EL PROYECTO YA EXISTENTES	
Emplazamiento para verificación de altímetro	NO
Calle de Rodaje	SI A:28,5 x 15 m ² B:57 x 10,5 m ²
Estacionamientos	SI A:84 x 62 m ² B:22 x 50 m ²
Hangar	NO
Servicio Médico	NO
Caminos existentes	NO

Tabla 2. Situación futura. Fuente: documento ambiental.

Las rutas de aproximación y despegue siguen siendo las mismas que hasta ahora. Las superficies limitadoras de obstáculos, permanecen igual que las de categoría 2B aprobadas en septiembre de 2013 por AESA, con la salvedad que después de un estudio topográfico realizado, se decide ampliar la distancia entre los umbrales en 38 m desplazando el umbral 28, con lo que la superficie de aproximación y ascenso en el despegue se desplaza en esa cantidad y no se produce interferencia con el cerro «El Ferrón».

El aeródromo es de vuelo visual (VFR) y su horario de operaciones es de Orto a Ocaso; estas características se mantendrán al cambiar a categoría 2C.

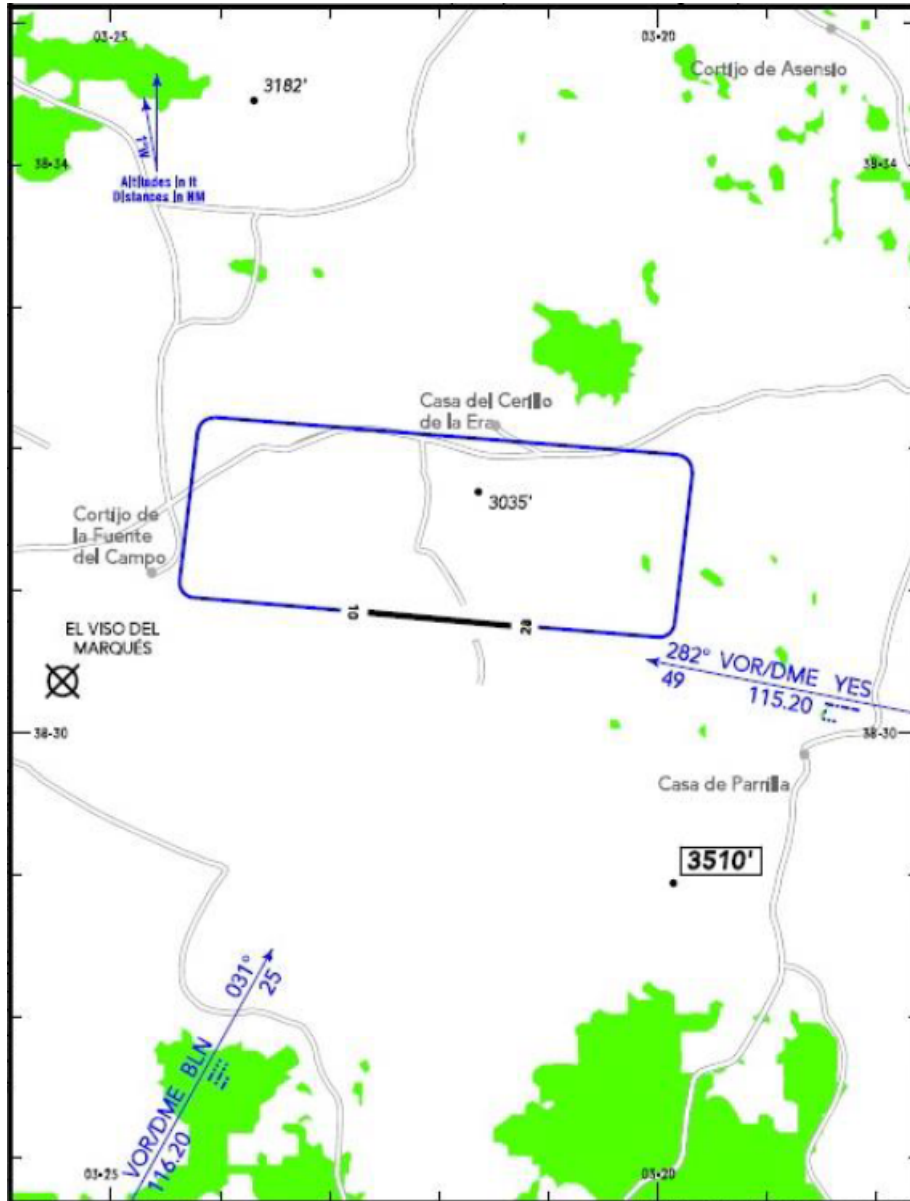


Imagen 1.- Representación del circuito de tránsito

El uso del aeródromo de la Perdiz es restringido y se ha estimado menos de 10 operaciones por semana, pero habitualmente serán 1 o 2 operaciones, y se calcula un cómputo anual, en el peor de los escenarios, de 280 operaciones, aunque el escenario estimado es de 100 operaciones anuales, dado que habrá muchas semanas sin tráfico aéreo en el aeródromo de La Perdiz, por su carácter cinegético, siendo la época de mayor afluencia la de caza (de octubre a febrero).

b) Ubicación del proyecto:

El aeródromo se encuentra en el término municipal de la Torre Juan de Abad, provincia de Ciudad Real (Castilla-La Mancha), ubicado en el denominado Campo de Montiel y próximo a las carreteras CM-3200 y CR-610. Las poblaciones más cercanas son: Castelar de Santiago a más de 8 km de distancia, Viso del Marqués a más de 13 km de distancia, Santa Cruz de Mudela a más de 18 km de distancia.

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, el promotor informa que aunque una parte de la finca La Perdiz se encuentra inmersa en la ZEC-ZEPA Sierra Morena ES0000090, no así el aeródromo, ni el área afectada por el cambio de categoría solicitado en este proyecto. La menor de las distancias del punto de referencia del aeródromo a la ZEC-ZEPA ES0000090, es superior a los 2000 metros. En cuanto a la ZEC Cuencas del Rumbiar, Guadalén y Guadalmena (ES6160008), se encuentra a algo de más de 4 km del aeródromo.

En relación a la fauna, el documento ambiental aporta información sobre la importancia que la ZEC-ZEPA de Sierra Morena tiene para la conservación de aves como el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), el águila perdicera (*Hieraetus fasciatus*) y la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), todas ellas en peligro de extinción, o vulnerables como el buitre negro (*Aegypius monachus*). En este sentido, hay que señalar que el proyecto se encuentra a 2 km aproximadamente del 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). Asimismo a esa distancia 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).

En el inventario, realizado por el promotor mediante observaciones (a pie y en vehículo) en un área cuyo radio es de 6 km con respecto al punto de referencia del aeródromo, se han detectado las siguientes especies:

– Mamíferos Conejo (*Orytolagus Cuniculus*), Garduña (*Martes foina*), Jabalí (*Sus coíra*), Liebre (*Lepus capensis*), Ratón de campo (*Apodemus Sylvaticus*), Corzo (*Capreolus Capreolus*), Gato montés (*Felis silvestris*), Ciervo (*Cervus elaphus*), Comadreja (*Mustela nivalis*).

– Aves Perdiz roja (*Alectoris rufa*), Gorrión Chillón (*Petronia petronia*), Gorrión común (*Passe domesticus*), Urraca común (*Pica pica*), Cuervo común (*Corvus corax*), Paloma torcaz (*Columba Palumbus*), Buitre negro (*Aegypius monachus*), Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*), Golondrina común (*Hirundo rústica*), Águila real (*Aquila chrysaetos*), Roquero solitario (*Monticola solitarius*), Estornino negro (*Sturnus unicolor*), Cigüeña negra (*Ciconia nigra*), Ruiseñor común (*Luscinia megarhynchos*), Milano negro (*Milvus migrans*), Mirlo común (*Turdus merula*).

– Reptiles Lagarto ocelado (*Lacerta lepida*), Salamanesca (*Tarentola Mauritanica*), Culebra de escalera (*Rhinechis scalaris*), Lagartija ibérica (*Podarcis hispanica*).

En relación a la vegetación, el promotor informa que mediante muestreos específicos de campo, considerando 2 km a la redonda desde el punto de referencia del aeródromo, ha identificado las siguientes especies de flora: Romero (*Rosmarinus officinalis*), Lavanda (*Lavandula angustifolia*), Margarita amarilla (*Euryops pectinatus*), Encina (*Quercus Ilex*), Coscoja (*Quercus coccifera*), Jara pringosa (*Cistus ladanifer*), Retama amarilla (*Retama sphaerocarpa*), Tomillo (*Thymus vulgaris*) y Gamón blanco (*Asphodelus albus*). El documento ambiental señala que ninguna de estas especies se encuentra presentes en la zona de afección de proyecto.

Asimismo, el documento ambiental aporta una tabla de los hábitats de interés comunitario existentes en Sierra Morena y en las Cuencas del Rumbiar, Guadalema y Guadalmena, y señala que ninguno de estos será afectado por el proyecto, si bien el HIC 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* se encuentra a una distancia aproximada de 1,5 km, y el HIC 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp* a una distancia superior a 1 km del proyecto.

El proyecto tampoco afecta a vías pecuarias. La más cercana al aeródromo es la Cañada Real de los Serranos, que pasa por el límite oriental del Municipio de Torre de Juan Abad.

c) Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto y la documentación adicional presentada por el promotor realiza un análisis de los impactos potenciales del proyecto en el medio ambiente.

Respecto a los impactos sobre el suelo, el documento ambiental señala que un total de 1,37 ha será la superficie de suelo afectada por la obra (correspondiendo 13.419 m² al ensanchamiento de pista, más 142,5 m² al ensanchamiento de la calle de rodaje del estacionamiento A, más el aplanamiento de 147 m² de tierra para ambos sistemas de carga), lo que supone una pérdida de suelo útil de 0,7 ha. Sin embargo, aunque se trata de un impacto de carácter permanente, los suelos afectados son de baja calidad e improductivos actualmente para la agricultura, además se señala que el impacto es de carácter no sinérgico ni acumulativo, por lo que aunque es un impacto negativo, directo, aperiódico e irrecuperable, el promotor lo valora como compatible, debido a su intensidad baja.

Por otro lado, estas actuaciones conllevan la compactación del terreno, lo que supone un aumento de la impermeabilidad, por reducción de su porosidad, así como una alteración en la cubierta vegetal. Sin embargo el promotor considera que, aunque se trata un impacto negativo, su intensidad es baja, debido a la escasa tierra a compactar y porque el movimiento de tierra será mínimo.

El promotor propone dos tipos de medidas correctoras, por un lado utilizar los suelos más degradados y de menor productividad (como es el caso del suelo ocupado por el proyecto propuesto, ya que el área de actuación forma parte de la franja del aeródromo y se trata de un suelo improductivo agrícolamente hablando). Por otro lado, aprovechar la cubierta vegetal, originada en el ensanchamiento de la pista, en el estacionamiento y en la construcción de sistemas de carga, para su posterior utilización en las labores de revegetación, una vez acometidas las obras.

En relación a la hidrología, el documento ambiental señala que no existen corrientes superficiales de agua en las cercanías del aeródromo, ni procedentes de la escorrentía, salvo un arroyo llamado «*Pozo de los Pocicos*», situado a menos de 1 km del aeródromo, seco durante casi la totalidad del año. Tampoco existen acuíferos subterráneos en un diámetro menor de 30 km. Por lo tanto, no se estima que se puedan producir efectos negativos sobre las aguas superficiales o subterráneas.

Asimismo, el promotor indica que no se prevén vertidos líquidos del sistema de carga de combustible, por ser el diseño de la instalación y su modo de funcionar, en circuito cerrado, salvo en caso de fuga a través de las tubuladuras existentes en cuyo caso las fugas quedarán controladas por el sistema de gestión de aguas hidrocarburadas de la plataforma aeroportuaria.

No obstante, como medidas correctoras se proyectan cunetas, para la recogida de agua pluvial.

En cuanto a los impactos sobre la atmosfera el promotor ha identificado, en fase de construcción, por una parte, la emisión de partículas en suspensión debido a las obras del ensanche de pista y a la construcción de sistemas de carga y lo considera como un impacto negativo, de intensidad baja, por tratarse de un movimiento de tierras muy pequeño, puntual, reversible, aperiódico, directo, sinérgico, ya que potencia la contaminación atmosférica por los gases de combustión de la maquinaria pesada que realice las obras de construcción, pero no acumulativo, y finalmente lo valora como compatible.

Por otra parte, identifica la alteración de la calidad del aire por emisión de gases de combustión. Dicho impacto es considerado como negativo, de intensidad baja, por necesitar poca maquinaria pesada para la obra, puntual, inmediato, reversible y recuperable, sinérgico pero no acumulativo, valorándose como compatible.

En fase de explotación se producirá un aumento de emisiones por las aeronaves durante el vuelo y de partículas de polvo, durante las operaciones de despegue y aterrizaje

de las aeronaves, así como cuando los motores funcionen a ralentí o a baja velocidad, cuando se aproximen al estacionamiento. El impacto se considera negativo, de intensidad baja (por tratarse de un avión muy moderno cuyas emisiones están optimizadas); puntual, y localizado en la pista de despegue y aterrizaje e inmediaciones. No es sinérgico y tampoco se considera acumulativo, es un efecto directo y de carácter aperiódico y recuperable. Por todo ello, el documento ambiental concluye que dicho impacto es compatible.

Como medidas preventivas el promotor propone, para evitar la contaminación atmosférica por acción de partículas de polvo durante la construcción, el riego de todas aquellas zonas de la obra donde se produzca la circulación de maquinaria pesada y que los vehículos circulen a baja velocidad. Para minimizar las emisiones de gases de combustión de los motores de dicha maquinaria, exigir que la ficha de inspección técnica de los vehículos (ITV) este actualizada. Finalmente, para evitar la expulsión de gases de escapes de los motores de los aviones, en los desplazamientos por la pista o en su ida hacia el estacionamiento, se propone hacer que los inyectores de combustible descarguen parcialmente durante la marcha lenta o dejar inoperativos parte de los inyectores.

En relación al ruido, el documento ambiental incluye un estudio de ruido para la determinación de la afección acústica ocasionada durante las maniobras de los aviones, en situación de despegue o aterrizaje del aeródromo diurno, ya que la actividad se desarrollará en dicho periodo. Los análisis se realizaron mediante el Software INM (Integred Noise Model), modelizando las trayectorias de la aeronave de negocios Gulfstream 650, por ser éste el avión de proyecto.

El promotor indica que las operaciones más ruidosas son las de aproximaciones, despegues o aterrizajes por lo que, siguiendo la normativa vigente, el estudio del ruido se pone en el peor de los casos, asumiendo que todas las operaciones son aproximaciones. Por otro lado, para el cálculo de la huella del ruido, se toman los puntos de referencia para la medición del ruido de aproximación, de acuerdo con el Anexo 16 de OACI, que son los siguientes:

- Un punto de referencia de la trayectoria de vuelo situado sobre el terreno a 120 metros por debajo de la trayectoria de vuelo definida en el procedimiento de aproximación, con una trayectoria de descenso de 6°.
- Dos puntos laterales sobre el terreno, dispuestos simétricamente a 150 metros a ambos lados de la trayectoria de vuelo definida en el procedimiento de referencia para la aproximación y sobre una línea que pase por el punto de referencia de la trayectoria de vuelo. Es en estos puntos donde se situaron los puntos de medición (micrófonos).

Para la realización del estudio acústico se ha tomado como referencia los valores límite de inmisión la tabla A del Anexo II (Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes), del Real Decreto 1366/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del ruido, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, modificados por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio.

El documento ambiental aporta un plano de la huella de ruido, el cual se ha superpuesto al plano topográfico de la zona, viéndose que no hay poblaciones afectadas dentro de la última isófona de 55 dB, que es el límite aplicable a la zona de proyecto y que establece el artículo 14.4 del RD 1367/2007 («Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible»), ya que el aeródromo se encuentra en una zona no urbanizable y se trata de una zona agrícola. Además, las trayectorias no interfieren edificaciones pertenecientes a poblaciones cercanas.

La huella de ruido, que viene marcada por el límite $L_{Aeq} = 55$ dB (isófona exterior más alejada), representa el área afectada por la operación del aeródromo, que no llega al límite del espacio protegido ZEC «Sierra Morena».

En cuanto a los impactos sobre la fauna el documento ambiental señala que, en la fase de construcción, se pueden producir molestias y alteraciones en el comportamiento de determinados mamíferos, vertebrados e invertebrados, debido al trasiego de la maquinaria y del personal asociado a ella. Sin embargo considera este impacto de poca importancia, debido a la escasa área afectada para la ampliación del aeródromo (1,37 ha) y que la duración estimada para las obras será un mes. Por ello, se valora dicho impacto como negativo y de baja intensidad, puntual, aperiódico, reversible a corto plazo, de efecto no sinérgico y tampoco acumulativo, y por su bajo grado de afección se puede considerar un efecto compatible.

En la fase de explotación, el incremento del nivel de presión sonora afectará a la fauna colindante, durante los despegues y aterrizajes del avión, así como en las maniobras de aproximación de éste. Este efecto lo sufrirán sobre todo las aves y en menor medida el resto de fauna terrestre. Dicho impacto es considerado por el promotor como negativo, de intensidad baja, parcial, reversible a corto plazo y de carácter periódico, ya que se producirá en cada despegue y aterrizaje del avión.

Además, el promotor informa que, aunque en las inmediaciones del proyecto no se ha llegado a avistar el lince ibérico, a unos 2 km se encuentra el área crítica del lince ibérico (Sierra Morena), cuya presa fundamental para su subsistencia es el conejo. También a esa misma distancia se encuentra el área crítica del águila imperial ibérica.

Debido a la ubicación del proyecto y a su escasa vegetación, dicho área no está catalogada como zona de nidificación o cría de ninguna de las especies en peligro de extinción anteriormente citadas, aunque si se trata de zonas de campeo del Águila imperial y del Águila perdicera. Pero, al ser la densidad de conejos prácticamente nula, dada la escasa vegetación para su refugio existente, se concluye que estas especies no se verán afectadas, además se considera que el proyecto no supone la fragmentación del hábitat relevante para la especie.

Según indica la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, esta zona de Sierra Morena es el área de distribución actual del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), catalogada en Andalucía como «en peligro de extinción», según el Catálogo Andaluz de Especies Amenazadas, por lo que señala que, al objeto de disminuir una afección significativa ambiental en el área de distribución de esta especie, los itinerarios de aterrizaje y despegue no deben interferir en el área de Sierra Morena y especialmente se debe evitar los lugares donde hay constatada la presencia de colonias de buitre leonado que, aunque no poseen grado de amenaza, sí que pueden aumentar los riesgos de colisiones aéreas.

Los lugares donde actualmente existen colonias de buitre leonado en Sierra Morena de Jaén son: el monte público el Puntal de La Carolina, monte público Despeñaperros del municipio de Santa Elena y monte público Sierra del Oro en Santiesteban del Puerto, Castellar y Navas de San Juan.

El promotor informa que, en los últimos cinco años de seguimientos del aeródromo, se ha evidenciado una ausencia de mortalidad de aves en peligro de extinción, como es el Águila imperial ibérica o Cigüeña negra, así como del Lince ibérico, por lo que considera que las medidas adoptadas sobre estas especies protegidas son positivas. En este sentido, el documento ambiental propone las siguientes medidas para minimizar las molestias en la avifauna:

– Durante la fase de construcción, se programarán las obras de acuerdo a los ciclos biológicos de las especies afectadas, evitándose aquellos periodos de mayor sensibilidad, como son los periodos de reproducción y cría. Para lo que se propone, antes del inicio de las obras, realizar un reconocimiento del terreno para detectar nidadas, madrigueras o puestas de especies de fauna de interés y, en función del mismo, determinar el periodo más adecuado para la realización de los trabajos para ampliación y construcción.

– Durante la fase de explotación del aeródromo, y a fin de reducir riesgos de colisión con las aves de gran envergadura (Águila imperial ibérica, Buitre negro), así como para evitar accidentes o muertes de fauna terrestre de gran tamaño (corzo y jabalís) o mediano (conejos, liebres), se proponen 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 fogueo, cuando estén previstas los aterrizajes o despegues de las aeronaves, de esta manera el ave tendrá tiempo suficiente para alejarse de la zona de proyecto, eludiendo así el posible riesgo de colisión.
- 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.
- Actualmente el aeródromo está vallado en todo su perímetro (vallado cinegético). Este sistema de vallado es impermeable a cualquier especie terrestre, especialmente especies de la presa vital del Lince ibérico que es el conejo, de manera que se evite esta zona como punto de atracción para especies catalogadas, incluidas las protegidas, y para evitar accidentes. Además, se deberán evitar elementos punzantes en el vallado y será perfectamente visible para evitar colisiones de avifauna, mediante la adecuada elección de postes y la reducción de la distancia entre los mismos.
- Eliminación de cualquier presencia de basureros y otros focos de alimentación para las aves o animales terrestres.
- Las obras de drenaje y cunetas, se diseñarán de tal modo que no constituyan trampas para los pequeños animales que pudieran caer en ellos, con bordes inclinados o rampas y, en cualquier caso, sean vías eficaces para la fauna terrestre.

En cuanto al impacto sobre la vegetación, el documento ambiental informa que no está previsto eliminar vegetación o cobertura arbórea, dado que se ensancha la pista a ambos lados del eje, en la superficie de la franja ya existente, donde lógicamente no pueden existir árboles, ni arbustos. Tampoco se elimina cobertura arbórea ni en el ensanchamiento del estacionamiento A, ni en los sistemas de cargas, salvo eliminación de matorros y hierbajos que puedan existir.

Además, se informa que no se localiza en el área de afección de proyecto ningún Hábitat de Interés Comunitario, incluido en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE, ni tampoco existe ninguna aérea afectada por el proyecto que estén incluida o bien en la ZEC Sierra Morena o bien en la ZEC Cuencas del Rumblar, Guadalen y Guadalema.

En cuanto a otros impactos que se analizan, el documento ambiental señala que el proyecto no afectará a los recursos paisajísticos, ya que el área general considerada no tiene fragilidad visual, principalmente porque en la ampliación no hay prevista la edificación de edificios o hangares y en la construcción de ambos sistemas de carga sólo se va a compactar la tierra eliminando la cubierta vegetal existente. Tampoco existen monumentos ni edificios singulares en ninguna de las cuencas de actuación definidas básicamente por la orografía del lugar, el aeródromo está prácticamente rodeado de lomas y cerros, además de encontrarse muy alejado de los núcleos poblacionales donde se pueden encontrar dichos monumentos o edificios. Se reitera la situación de lejanía a la población más cercana.

Finalmente se indica que se genera un impacto positivo tanto sobre la renta de la zona, dado que durante la realización de las obras se generan ocho puestos de trabajo, como a nivel socioeconómico y territorial, por la posibilidad de utilizar el aeródromo para urgencias sanitarias, en actuaciones de desastres naturales, así como para la lucha contra incendios.

d) Plan de Seguimiento y vigilancia ambiental:

En la documentación ambiental se establece un Plan de seguimiento y vigilancia ambiental, para las fases de construcción y explotación.

Fase de construcción. Tanto durante la fase de obras como en su finalización se debe comprobar que se están llevando a efectos todas las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental. A continuación se especifican las principales medidas que se establecen en dicho plan:

- 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, y que los vehículos circulen a baja velocidad y a un máximo de 30 km/h. En caso de cargar materiales que puedan producir polvo, se tapan los vehículos con lonas. Asimismo se comprobará el correcto balizamiento y señalización de todas las zonas previstas de obras.
- Se comprobará que no se producen vertidos de forma incontrolada tanto en los cambios de aceite de maquinaria y vehículos, revisiones y reparaciones, como que se lleve a cabo una correcta ejecución de la zona a asfaltar, para la protección frente a posibles vertidos, que puedan provocar la contaminación de los suelos.
- Se realizará un seguimiento de las zonas aledañas a la obra, comprobando la no afección 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 controlará la realización de un Plan de Gestión de Residuos y se comprobará que el promotor ha desarrollado un Manual de Buenas Prácticas Ambientales a aplicar durante la ejecución de las obras.
- Se llevarán a cabo controles de los niveles acústicos de la maquinaria que realice las obras, para evitar impactos negativos del ruido sobre la fauna del entorno.
- Se comprobará que el vallado perimetral sea impermeable para la fauna descrita de la zona, para evitar muertes de animales terrestres en el aeródromo y especialmente para los conejos, para evitar que la zona (pista y franja) sea punto de atracción para especies catalogadas en busca de su presa vital (conejo).

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. Entre estas medidas, se destacan las siguientes:

- Se hará un seguimiento de la vegetación que se plante en los taludes, para comprobar que está bien arraigada y no se producen desprendimientos.
- Se observarán, de forma periódica, los signos de erosión incontrolada y se comprobará que el suelo se estabiliza con la aparición de vegetación local y densidad similar a las otras áreas de la finca.
- Se comprobará que en la marcha lenta de las aeronaves, se hace una descarga parcial de inyectores o dejar algunos inoperativos, en cada operación de acercamiento a los estacionamientos.
- Se comprobará periódicamente que el vallado perimetral esté en perfecto estado de mantenimiento.
- Se vigilará que no se producen muertes por atrapamiento de la fauna terrestre, en las cunetas, y que no existen focos de alimentación de avifauna, en el entorno del aeródromo.
- 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.
- Se establecerá la red de contactos entre la promotora de la obra y las autoridades del municipio Torre de Juan Abad así como Castelar de Santiago, para la utilización del aeródromo en caso de emergencias médicas o desastres naturales o incendios en las cercanías.

e) Prescripciones del órgano ambiental:

– Recogiendo las indicaciones de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, al objeto de disminuir una posible afección ambiental en el área de distribución del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), se evitará que los itinerarios de aterrizaje y despegue interfieran en el área de Sierra Morena y se evitarán especialmente los lugares donde hay constatada la presencia de colonias de buitre leonado en Sierra Morena de Jaén: el monte público el Puntal de La Carolina, monte público Despeñaperros del municipio de Santa Elena y monte público Sierra del Oro en Santiesteban del Puerto, Castellar y Navas de San Juan.

Para ello, se informará a los usuarios del aeródromo «La Perdiz» de la delimitación exacta de los espacios naturales protegidos y de las áreas con presencia de especies protegidas, tanto los correspondientes a la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha como los espacios y áreas mencionados en el informe de la Junta de Andalucía y antes señalados, para que los pilotos extremen precauciones en los sobrevuelos. Para ello se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del aeródromo, en el que se representen los espacios, anteriormente mencionados, y que los pilotos deben evitar sobrevolar.

– Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos, para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruidos. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores.

– Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes que produzcan el vertido de aceite, combustible, lubricantes, u otras sustancia similares al terreno o a cursos de agua, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación tanto del suelo como de las de las aguas.

– Se establecerá un procedimiento interno en el aeródromo para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue y aterrizaje, como en vuelo, que suceda con aeronaves usuarias del campo de vuelos. El gestor del aeródromo informará a todos los usuarios de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe

de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el Anexo III de la citada norma.

«La ampliación del Aeródromo de la Perdiz 2 en el T.M. de Torre de Juan Abad (Ciudad Real)», se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta a las modificaciones descritas en el artículo 7.1. c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se establece la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General

RESUELVE

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Ampliación del Aeródromo de la Perdiz 2 en el T.M. de Torre de Juan Abad (Ciudad Real)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 25 de enero de 2019.–El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

AMPLIACIÓN DEL AERÓDROMO DE LA PERDIZ 2 EN EL T.M. DE TORRE DE JUAN ABAD (CIUDAD REAL)

