

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

8899 *Resolución de 23 de mayo de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo de uso restringido en Cáceres».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 23 de septiembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo de uso restringido en Cáceres», remitida por la Dirección General de Transportes de la Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda de la Junta de Extremadura, como promotor, y respecto de la que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), ostenta la condición de órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Aeródromo de uso restringido en Cáceres» y se pronuncia sobre los impactos analizados por el promotor, incluyendo el proceso de participación pública y consultas.

1. Descripción y localización del proyecto

Se proyecta la construcción de un aeródromo de uso restringido en el que se pretenden desarrollar actividades de aviación privada. Para ello, está prevista la construcción de los siguientes elementos: pista de vuelos de orientación 16-34, 1.600 m de longitud y 30 m de anchura, franja de pistas de 80 m de anchura, calle de rodaje, plataforma de aproximadamente 35.000 m² de superficie, zona de estacionamiento de aeronaves, hangares, otras edificaciones, pista de veleros y pista de aeromodelismo.

El aeródromo estaría cerrado con un vallado perimetral de seguridad de 4.843,5 m de longitud y 1,80 m de altura, que albergaría una superficie de 74,5 ha. Los accesos se realizarían por caminos existentes que parten del hotel de Los Arenales, existente, situado en la carretera N-521.

El aeródromo contaría con acometida exterior de luz (línea eléctrica a instalar) y el suministro de agua se realizaría mediante un pozo in situ. La recogida de aguas de drenaje sería superficial.

El tipo de aeronave que haría uso de la instalación serían avionetas de pequeño peso (menos de 5.000 kg al despegue). Su altitud normal de vuelo en crucero se estima entre los 100 y 300 m sobre el nivel del terreno.

Se estima un volumen de 2.500 operaciones anuales; la media diaria será de 4 o 5 movimientos de aeronaves, con picos puntuales de actividad de 10 a 15 operaciones/día los fines de semana y cuando las condiciones de climatología sean favorables. Las previsiones de futuro (horizonte 20 años) que se han establecido son 5.000 operaciones al año.

El área de implantación prevista para el aeródromo se encuentra al oeste de la ciudad de Cáceres, en la provincia extremeña homónima. Concretamente, en la zona denominada «El Cintado».

2. Tramitación del procedimiento

El proyecto se somete inicialmente a procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, que finaliza con la resolución de 9 de junio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) de 24 de junio de 2015. Los motivos de la decisión de sometimiento al procedimiento ordinario son, entre otros, que el documento ambiental presenta un análisis insuficiente e inadecuado de alternativas técnicamente viables, y que en la ubicación elegida para la instalación se prevé que puedan producirse impactos significativos sobre las comunidades de aves, sobre la Red Natura 2000, especialmente sobre la ZEPA «Complejo lagunar de Los Arenales» y sobre el patrimonio cultural.

Con fecha 12 de noviembre de 2018, el promotor solicita a través del órgano sustantivo el inicio del procedimiento para la elaboración del documento de alcance del estudio de impacto ambiental (EsiA). El 21 de enero de 2019, el órgano ambiental inicia la fase de consultas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y, con fecha 8 de julio de 2019, se emite la resolución por la que se formula el documento de alcance del EsiA.

Con fecha 11 de marzo de 2021, el órgano sustantivo somete a información pública el proyecto y el EsiA mediante anuncio en el BOE número 60, y de forma simultánea consulta a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, como recoge el anexo I de la presente resolución, todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 36 y 37 de la Ley 21/2013.

Tras ello, el 23 de septiembre de 2021, tiene entrada en esta Dirección General, el expediente para el inicio del trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria, y, con fecha 19 de octubre de 2021, se realiza requerimiento de subsanación formal al órgano sustantivo, en virtud del artículo 40.1 de la Ley de evaluación ambiental, al no constar varios de los informes preceptivos exigidos en su artículo 37.2, ni el documento técnico del proyecto, según establece el artículo 39.1 de la misma norma. Con fecha 20 de enero de 2022, se recibe, procedente de la AESA, la subsanación formal, y se continúa con la tramitación.

Las aportaciones más relevantes de los informes recibidos que han servido para motivar la declaración de impacto ambiental se integran en el apartado 3 de esta resolución.

3. Análisis técnico del expediente

A continuación, se exponen los impactos significativos y los aspectos más relevantes puestos de manifiesto durante la tramitación de la evaluación ambiental del proyecto que fundamentan y motivan esta resolución.

a) Análisis de alternativas.

En el EsiA, se expone en primer lugar la alternativa 0 o de no realización del proyecto, frente a su ejecución. La alternativa 0 se descarta porque, según el promotor, supondría el incremento de la presión ganadera sobre los pastos de la zona, así como un riesgo adicional de ocupación por infraestructuras de índole urbana y otros servicios por su proximidad a Cáceres. La realización del proyecto dotaría a la zona de infraestructura de la que actualmente carece y se estima que podrían captarse potenciales usuarios del aeródromo en provincias próximas.

Descartada la alternativa 0, se plantean 3 zonas posibles de ubicación sobre amplias áreas de entre 10.000 y 70.000 ha de superficie, en las que se realiza un análisis de capacidad de acogida para la infraestructura, teniendo en cuenta factores funcionales y ambientales a gran escala. Se selecciona la zona 1 por presentar mayor capacidad de acogida según el análisis realizado, en el que tiene un gran peso la proximidad a la ciudad de Cáceres y las buenas comunicaciones.

Dentro del área de ubicación de la zona 1 de unas 46.000 ha, se escoge para la implantación una superficie concreta, que es el emplazamiento seleccionado que se ha denominado zona alternativa 1. No se estudia ninguna otra alternativa y no se proporciona una justificación detallada de las ventajas del emplazamiento elegido frente a otros posibles dentro de la misma zona, más allá de la proximidad al núcleo urbano de Cáceres y la conectividad por medio de la red de carreteras primarias y secundarias, así como la red de transporte ferroviaria.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura no considera adecuado el estudio de alternativas, pues las zonas no seleccionadas, 2 y 3, se analizan en un área muy amplia, con bajo nivel de detalle, a diferencia del trabajo realizado con la zona 1. Dado que el emplazamiento cercano a la ciudad de Cáceres es un criterio muy relevante, considera que deben buscarse emplazamientos alternativos dentro del área de la alternativa 1, más alejado del Complejo de Los Arenales, en el que existe una destacada comunidad ornítica protegida, ligada a humedales.

Los informes de las asociaciones ecologistas ADENEX y SEO también muestran su disconformidad con el análisis de alternativas realizado y consideran necesario plantear otras alternativas en lugares de menor valor ambiental.

Teniendo en cuenta lo anterior, no se puede considerar que el estudio de impacto ambiental proponga alternativas reales, concretas y viables y por tanto no cumple con lo exigido por la Ley 21/2013, ni por el documento de alcance elaborado para el proyecto y aprobado por Resolución de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, con fecha 8 de julio de 2019.

Tanto la resolución de 9 de junio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria, como el documento de alcance establecían expresamente que el EsIA debía incluir un examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas, siendo técnicamente viables y justificando la solución adoptada; que se debía incluir, para cada alternativa, la localización de todas las infraestructuras que componen el proyecto, tanto temporales como permanentes, las cuales debían quedar claramente representadas en planos a escala adecuada para su identificación; así como las características de la operación asociadas a cada alternativa del aeródromo (rutas y alturas de vuelo; posibles zonas o períodos excluidos de vuelo por motivos ambientales, meteorológicos, distancias a núcleos edificados y vías de comunicación u otros) y las características de la fase de explotación del resto de instalaciones. Todo ello acompañado de planos en los que se reflejen los parámetros que caracterizan la operación en cada alternativa. Finalmente, establecía que se debía realizar un análisis comparativo de las alternativas propuestas en el que se estudiara la incidencia ambiental de cada una, y en particular las afecciones a la flora, la fauna (prestando especial atención a las poblaciones de aves, a la fragmentación causada por el proyecto y a la posible presencia de especies amenazadas o protegidas), los espacios naturales protegidos (incluida la Red Natura 2000), los hábitats de interés comunitario dentro y fuera de Red Natura, los suelos, el patrimonio histórico y cultural, la población humana (por ruido y otras molestias), etc.

Ninguna de las anteriores especificaciones se ha cumplido en el estudio de alternativas del EsIA, lo que constituye una carencia relevante, teniendo en cuenta la fragilidad y vulnerabilidad ambiental de la zona seleccionada para el emplazamiento del aeródromo, hecho que ya fue detectado y puesto de manifiesto en el informe de impacto ambiental por el que se decidió el sometimiento al procedimiento ordinario y que no ha sido subsanado en el estudio de impacto ambiental.

b) Tratamiento de los principales impactos del proyecto:

b.1 Vegetación y hábitats de interés comunitario (HIC).

El EsIA prevé la eliminación definitiva de 239.739 m² de pastizal y la retirada temporal de 25.208 m² del mismo tipo de vegetación durante las obras. Asimismo, se

prevé eliminación permanente de 844 m² de vegetación higrófila y 179 m² de vegetación de ribera.

El anexo 13 del EsIA contiene un estudio de HIC, que cuenta con trabajos de campo realizados entre febrero y mayo de 2020. Según datos cartográficos no se detectan HIC en las parcelas de actuación, pero sí en un radio de 2,5 km en torno a las mismas. Las visitas de campo sí han localizado en la parcela de actuación asociaciones que podrían formar parte de los siguientes HIC:

- 3150 «Lagos y lagunas eutróficos naturales, con vegetación Lagos y lagunas eutróficos naturales, con vegetación *Magnopotamion* o *Hidrocharition*»; en la charca situada en el centro de la parcela, afectada por la pista.
- 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*», también presente en la charca situada en el centro de la parcela, afectada por la pista y en un arroyo que sería interceptado por la pista de veleros.
- 7210* (prioritario) «Áreas pantanosas calcáreas con *Cladium mariscus* y especies del *Carición devalliana*».

Fuera de la parcela de actuación se destaca en el EsIA el HIC prioritario 3170* «Estanques temporales mediterráneos» sobre el que sólo se prevé una improbable contaminación indirecta.

El promotor considera poco relevantes estas afecciones. Las medidas previstas en el EsIA para paliarlas son: evitar daños sobre vegetación de mayor valor, almacenamiento de restos vegetales para su uso en revegetación, diseño de un plan de prevención de incendios y plan de restauración, para la revegetación de las áreas de afección temporal.

Además, el anexo 13 sobre HIC plantea la posibilidad de crear una charca similar a la que debe ser eliminada por la pista que se situaría en la propia parcela del proyecto, a la que se trasladaría la misma la tierra superficial para propiciar el desarrollo de las especies propias del HIC eliminado.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina (SGBTM) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) estima muy relevante la pérdida de casi 24 ha de pastizal anual con la realización del proyecto, mientras que la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura señala que, en el entorno cercano al emplazamiento, es reseñable la presencia de los HIC 6220 «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero-Brachypodietea*» y 3170 «Estanques temporales mediterráneos».

Este órgano ambiental considera que se ha subestimado en el EsIA la afección sobre la vegetación y los HIC. Destaca, particularmente, que no se prevén medidas compensatorias para la eliminación de la vegetación y, en particular de las casi 24 ha de pastizal anual que se eliminarán. Además, la creación de una charca artificial en las inmediaciones de un aeródromo se considera inadecuada para este tipo de proyectos, por suponer la creación de un punto de atracción para la avifauna. Se considera más adecuado buscar un emplazamiento alternativo que evite la destrucción de dichas formaciones y se aleje de puntos de atracción de fauna.

b.2 Fauna.

El EsIA incluye en su Anexo 6 «Avifauna», estudios realizados en 3 fases: junio-julio de 2014, realizado por la Junta de Extremadura sobre cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y otras especies planeadoras; mayo 2018-marzo 2019 con datos de los diferentes eventos fenológicos de las especies presentes; septiembre de 2019 – mayo 2020, mensual, con datos de los distintos periodos fenológicos. Los muestreos de campo se han llevado a cabo únicamente en el área comprendida en un rectángulo de longitud 1,7 km y anchura 1 km en torno a la pista, junto algunos puntos más alejados para cubrir las trayectorias de aterrizaje y despegue de las aeronaves.

Se han tenido en cuenta datos bibliográficos, que se han recabado para un radio de 5 km en torno al aeródromo; además, se han localizado focos de atracción de fauna.

El EsIA detecta los siguientes impactos:

– Pérdida del área de alimentación (24 ha de pastizal anual que se eliminarán de forma permanente) de varias especies de rapaces que se han detectado durante los trabajos de campo con una abundancia significativa. Éstas son: cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), milano real (*Milvus milvus*), milano negro (*Milvus migrans*), águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*) –muy abundante en la zona– y buitre negro (*Aegypius monachus*).

– Pérdida de 1.023 m² de zonas húmedas (844 m² de vegetación higrófila y 179 m² de ribera), también de forma permanente, hábitat de diversas especies faunísticas.

– Eliminación de hábitats acuáticos: 70 m² de vegetación higrófila de charca y 179 m² de vegetación de ribera de arroyo estacional, que supondrán la pérdida de poblaciones de sapo corredor (*Epidalea calamita*) y galápago leproso (*Mauremys leprosa*) identificadas durante el trabajo de campo.

– Pérdida de zonas de reproducción y alimentación de cigüeña blanca, con gran abundancia en la zona: se han inventariado 40 nidos activos en 2020. La principal colonia se encuentra en torno al hotel cercano, con 20 nidos activos.

– Afección indirecta a especies acuáticas de la ZEPA «Complejo de los Arenales, que se encuentra a unos 400 m de la zona de actuación. Éstas son: cigüeña negra (*Ciconia nigra*) con abundancia mayor de la que cabría esperar en la zona, espátula (*Platalea leucorodia*), garza real (*Ardea cinerea*), garceta grande (*Egretta alba*), garceta común (*Egretta garzetta*), pato cuchara (*Anas clypeata*), ánade friso (*Anas strepera*), avefría (*Vanellus vanellus*), chorlito dorado (*Pluvialis apricaria*) y cigüeñuela (*Himantopus himantopus*).

– Solapamiento del área de actuación con el Plan de Conservación del Hábitat del águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*).

– Solapamiento de todo el proyecto con el Área de Importancia para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA) «Malpartida de Cáceres-Arroyo de Luz».

– Presencia de alcaudón real (*Lanius meridionalis*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*).

– Fragmentación de hábitats faunísticos.

– Molestias durante las obras y durante la explotación del aeródromo a la comunidad animal, en especial en época reproductora, para todas las especies presentes.

– Atropellos de ejemplares terrestres, principalmente durante las obras.

– Riesgo de colisión entre aves y aeronaves, durante el funcionamiento del aeródromo. En los muestreos realizados, el promotor ha registrado un total de 313 contactos de un total de 990 individuos de aves planeadoras o que, por su tamaño o comportamiento gregario, presentan un mayor riesgo de colisión con aeronaves a una altura de vuelo de 50-100 m. La mayor parte de contactos de riesgo corresponde a la franja de altura de 0-50 m, coincidente con las cabeceras de la pista, sobre todo la norte. Las especies con mayor número de trayectorias de vuelo de riesgo son, según el EsIA: cigüeña blanca y buitre leonado con riesgo alto muy alto; ánade real (*Anas platyrhynchos*), milano negro, cormorán grande (*Phalacrocorax carbo*) y gaviota reidora (*Chroicocephalus ridibundus*), con riesgo moderado-alto; paloma bravía (*Comomba livia*), para la que el riesgo se considera moderado.

El EsIA calcula un índice de interceptación de 0,7-0,8 ejemplares a la hora. No obstante, el promotor considera que dado el reducido número de operaciones que se prevén, 4 o 5 operaciones/día con picos de 10-15 los fines de semana, el impacto asociada el riesgo de colisión es moderado, a pesar de que se haya evidenciado un uso intensivo del espacio aéreo por parte de la avifauna del entorno.

– Riesgo de accidentes de avifauna con vallado perimetral durante el funcionamiento del aeródromo. Se considera que existe alta probabilidad de accidentes de varias especies esteparias catalogadas de Interés Especial y de pequeño tamaño, localizadas en el entorno, como la calandria (*Melanocorypha calandra*).

Las medidas protectoras y correctoras que propone el EsIA son: prospección faunística previa a las obras para identificar las áreas sensibles; planificación temporal

de las obras según ciclos biológicos de la fauna más sensible; medidas destinadas a la disminución del ruido y emisiones; diseño preventivo de trayectorias de vuelo para reducir posibles colisiones procurando que el aterrizaje y el despegue no sobrevuelen la ZEPA próxima; prohibición de volar por debajo de 305 m (1.000 pies) sobre las ZEPA próximas; proporcionar información sobre restricciones de vuelo a los usuarios; aplicación de medidas de dispersión para la avifauna (equipos acústicos fijos anti-aves y, en su caso, escopeta de foguero, junto con técnicas sostenibles de control de fauna, como la cetrería); vallado según el Decreto 226/2013, de 3 de diciembre, por el que se regulan las condiciones para la instalación, modificación y reposición de cerramientos cinegéticos y no cinegéticos en la Comunidad Autónoma de Extremadura; control de nidificación de esteparias mediante prospección en lugares adyacentes o las instalaciones del proyecto para reubicarlos en espacios más seguros y adecuados al hábitat que requiere cada especie, con traslado a centros autorizados para evitar la pérdida de la puesta en caso necesario.

Se proponen las siguientes medidas compensatorias:

– Plan de recuperación y mantenimiento de colonias de cría de cigüeña blanca (incluido en el anexo 8 del EsIA y basado en el Estudio desarrollado por la Junta de Extremadura en el año 2014). Con el plan se pretende su traslado a una localización alternativa, para que puedan seguir siendo utilizados por ejemplares de la especie y asegurar la reproducción. Además, para ampliar el área de alimentación de la especie, se proyecta acondicionar parcialmente una antigua zona minera situada en las proximidades de la ZEPA cercana.

– Instalación de malla ganadera en torno a humedales para evitar el acceso al ganado y mantener la diversidad biológica. Por razones socioeconómicas se garantizará el empleo de agua por la ganadería doméstica de la zona.

En el programa de vigilancia ambiental, el promotor señala que realizará: control de la translocación de colonias de cigüeña, observación del comportamiento de las aves en el entorno, inspección de vallado y registro de colisiones con él, registro de atropellos, registro de colisiones entre aves y aeronaves según formulario de la AESA, control de actuaciones auxiliares en nuevo emplazamiento de nidales de cigüeña blanca y seguimiento de la incidencia en los vuelos de esa especie y otras aves.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO indica que, entre los muestreos realizados, sólo ha tenido lugar uno en abril y ninguno entre junio y agosto, por lo que pueden haberse menoscabado datos importantes de la primavera temprana y del final del periodo reproductor, momento en que pueden detectarse pollos o grupos familiares de aves. Además, el ámbito del estudio de campo es muy reducido y no se conocen las características de las comunidades de aves situadas en un radio mayor.

Destaca que no se han tenido en cuenta parámetros importantes para valorar el estatus de las poblaciones afectadas en la zona de actuación, como es el relativo a la dinámica y abundancias de las especies-presa del conjunto de aves evaluadas (rapaces y acuáticas) principalmente. Así, no se ha analizado con suficiente detalle el efecto del proyecto sobre las poblaciones, entendido como tamaño poblacional o bien en términos de disminución del hábitat disponible para las especies, así como su estado de conservación, lo que permitiría estimar el impacto residual y aplicar las correspondientes medidas compensatorias y para evitar la pérdida neta de biodiversidad. Esto es también aplicable a las poblaciones de sapo corredor y galápago leproso que se perderían en los hábitats acuáticos afectados.

Además de los nidos de cigüeña blanca detectados en los inventarios, se debería sumar, según ese organismo, una cifra indeterminada de ejemplares que se desplazan de zonas limítrofes. Añade, asimismo, que el proyecto se emplaza en una zona de protección de avifauna contra la colisión y electrocución con líneas eléctricas, y que podría tratarse de un área subóptima para las colonias de cernícalo primilla de los

alrededores, aspecto que no ha sido evaluado. Además, las poblaciones de alcaudón real, especie identificada en la zona del proyecto, se encuentran en declive.

Estima que son muy importantes los impactos detectados sobre la fauna y considera que también lo será la incidencia sobre taxones propios de la ZEPA próxima. Se producirán reseñables efectos negativos adicionales sobre la avifauna y otros vertebrados por molestias a áreas de reproducción en un radio amplio.

Considera que, debido a la abundancia y diversidad de especies detectadas en la zona de ubicación de las pistas, el riesgo de colisión con avifauna, con el consiguiente incremento de la tasa de mortalidad es muy alto. No se limita a la zona de despegue y aterrizaje de las aeronaves, pues el vuelo de éstas a una altura inferior a 300 m en un radio indeterminado alrededor del aeródromo puede suponer un significativo riesgo de colisión con muchas otras poblaciones de aves que no ha sido evaluado en el EsIA.

En cuanto a las medidas previstas, señala que las restricciones de vuelo son competencia de la AESA. No obstante, según estudios de esa Subdirección General, en especies como el buitre, la frecuencia de vuelos hasta 400 m de altura es del 40,2 %, por lo que las restricciones en altura propuestas podrían ser insuficientes para evitar colisiones.

Por otra parte, afirma que no se especifica la ubicación exacta o las características la traslocación de nidos de cigüeña blanca. La abundancia de la especie hace que no se considere probable que se pueda eliminar o minimizar su presencia en el entorno del aeródromo.

La Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura destaca que la zona de actuación es área de campeo y alimentación de diferentes especies de ardeidas y que es también un importante dormitorio de garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*).

También recalca la afección sobre cigüeña blanca y zonas de campeo y alimentación de avifauna protegida entre la que destaca el milano real (*Milvus milvus*), catalogada «En peligro de extinción»; el buitre negro (*Aegypius monachus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*) catalogadas como especies «Sensibles a la alteración de su hábitat»; la carraca (*Coracias garrulus*), catalogada como especie «Vulnerable»; o el buitre leonado (*Gyps fulvus*), milano negro (*Milvus migrans*) o busardo ratonero (*Buteo buteo*), catalogadas «De interés especial» en el en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (CREAEx).

Adicionalmente, indica que existen en un radio de 5.500 m en el entorno del aeródromo, al nordeste y sureste, varias zonas de uso intensivo y/o reproducción de aves esteparias de gran tamaño, como sisón (*Tetrax tetrax*), avutarda (*Otis tarda*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*), alcaraván (*Burhinus oedicnemus*) o aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), incluidas en el CREAEX.

Por otra parte, considera que no deben subestimarse las previsiones de tráfico de futuro que establece el promotor, pues se prevé doblar las operaciones en veinte años.

En cuanto a las medidas previstas, indica que la manipulación de cualquier especie silvestre protegida, incluida en el CREAEX para el control de la avifauna en las instalaciones, es competencia del personal técnico del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, que debe evaluar la idoneidad de las actuaciones. En relación con esto, considera inviable la reubicación de nidadas y/o traslado de huevos de aves esteparias, por ser especies muy sensible a cualquier manipulación.

Por último, los informes de diversas asociaciones ecologistas también inciden en las importantes afecciones sobre la avifauna del proyecto.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, este órgano ambiental considera que no se puede descartar la existencia de impactos ambientales significativos sobre la fauna del entorno, en particular la ornítica, con importantes pérdidas de hábitats, molestias y daños, así como un significativo incremento del riesgo de mortalidad por colisiones entre aves y aeronaves, que no han sido valorados adecuadamente por el promotor y que no pueden paliarse con las medidas propuestas en el EsIA, como apoyan los informes recibidos durante el proceso de participación pública.

b.3 Red Natura 2000 y otros espacios protegidos.

Entre la documentación presentada por el promotor, se incluye el anexo 4, dedicado a la Red Natura 2000, en el que se constata que no hay coincidencia espacial con ninguno de los lugares que la integran, si bien, varios espacios se encuentran muy próximos al emplazamiento elegido. Se han tenido en consideración los siguientes lugares, por su proximidad: ZEPA ES0000410 «Complejo Los Arenales», situada a escasos 400 m; ZEPA ES0000071 «Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes» a 5.000 m y que también es Zona de Interés Regional (ZIR); ZEPA ES0000422 «Colonias de Cernícalo Primilla de la Ciudad Monumental de Cáceres», a 5.000 m; ZEPA ES0000428 «Colonias de Cernícalo Primilla de Casa de la Enjarada» a 4.000 m; ZEC ES4320064 «Embalse de Lancho» a 5.200 m.

El anexo constata que el proyecto no causará ningún impacto directo sobre hábitats de interés comunitario dentro de Red Natura 2000. Los impactos indirectos sobre estos espacios se producen por afecciones sobre la fauna que los habita (principalmente sobre la avifauna).

El promotor afirma que, si bien los terrenos incluidos dentro del vallado perimetral del aeródromo y adyacentes al mismo no revisten una problemática elevada en cuanto a la susceptibilidad de molestias a avifauna por la ejecución de las obras y la explotación del aeródromo, se debe tener en cuenta la presencia de los humedales asociados a la ZEPA «Complejo Los Arenales» que circundan la instalación por el oeste. En esta zona son susceptibles de producirse molestias, no solo por la presencia de avifauna reproductora, sino también por tratarse de zona de descanso y alimentación de numerosas especies de ardeidas, anátidas, limnícolas y rálidos, muchas de las cuales constituyen los objetivos de conservación de la ZEPA. Durante los trabajos de campo realizados se han detectado especies protegidas que constituyen elementos clave en el plan de gestión de la ZEPA: espátula común, garceta grande, cigüeña negra, y charrancito común. Destaca la abundancia de observaciones de espátula común. En el caso de la cigüeña negra, no es esperable la presencia de individuos reproductores, si bien sí está constatado el uso del entorno como zona de descanso o alimentación durante los pasos migratorios. También se han llevado a cabo detecciones de especies como zampullín común (*Tachybaptus ruficollis*), somormujo lavanco (*Podiceps cristatus*), cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*) y chorlito chico (*Charadrius dubius*), todas ellas susceptibles de nidificar en la zona e incluidas en el LESRPE y catalogadas de Interés Especial en el CREA.

La zona más cercana a los humedales corresponde al extremo sur del aeródromo, donde se localiza la cabecera de pista y la mayor parte de las instalaciones. Todo ello se ubicará a unos 300 m del límite sur de la ZEPA Complejo Los Arenales (coincidente con la denominada Charca Grande de Majón), donde se han producido numerosas detecciones de espátula común y garceta grande, por lo que es la zona susceptible de sufrir las afecciones más intensas.

Tras realizar un análisis de los impactos en fase de construcción y explotación, el anexo de Red Natura 2000 concluye que no parece afectarse la integridad de la Red Natura 2000.

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina del MITECO, no comparte esa conclusión y señala que el proyecto puede constituir un importante factor de vulneración del espacio, pues en su plan de gestión se afirma que «... la presencia de personas desarrollando diferentes actividades de ocio al aire libre, favorecida por la cercanía de la localidad de Cáceres puede ocasionar molestias a las aves y una disminución y simplificación de la comunidad de aves presentes». En los censos realizados por el promotor se han identificado muchas de las aves que constituyen elementos clave del espacio según el mencionado instrumento de gestión, por lo que la ejecución del aeródromo podría suponer una relevante afección indirecta a las poblaciones de estas aves por alteraciones en sus patrones de comportamiento, molestias en zonas de alimentación y reposo, así como por el riesgo de colisión inherente a aves gregarias con escasa maniobrabilidad. Afirma que el promotor señala el

riesgo de colisión existente y propone como medidas preventivas acciones disuasorias para evitar la presencia de aves en el entorno de las pistas. Por todo lo anterior concluye que el proyecto puede tener una afección indirecta sobre las poblaciones de aves acuáticas incluidas en la ZEPA «Complejo Los Arenales», algunas de ellas elementos clave del espacio, que se han detectado en la zona de ubicación de las pistas y sobre las que se produciría la pérdida de sus áreas de alimentación o reposo aledañas a los límites del espacio protegido.

Por su parte, el informe de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura concluye informando favorablemente la actividad solicitada, pues considera que no es susceptible de afectar de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000, siempre que se cumplan una serie de condiciones, que se incluyen en su informe. Entre las consideraciones del organismo destaca la relativa a la utilización del espacio aéreo, pues recuerda que el proyecto se encuentra próximo a los límites de la ZEPA y ZIR Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, cuyo Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) establece que es incompatible sobrevolar el espacio aéreo de las Zonas de Uso Restringido por debajo de la cota de los 1.000 metros durante la época de celo y reproducción (1 marzo-15 de julio, ambos inclusive). De igual forma, el PRUG de la ZIR «Sierra de San Pedro» establece limitaciones a la utilización del espacio aéreo durante el periodo comprendido entre el 15 de enero y el 15 de septiembre, ambos inclusive. Por ello, establece que se deberán recoger estas restricciones de altura en los espacios protegidos señalados. Para el resto de los lugares de la Red Natura 2000 presentes en el área de influencia del aeródromo deberá evitarse durante todo el año el sobrevuelo de aeronaves sobre estos lugares a baja altura (1.000 pies), pudiendo establecerse restricciones temporales de vuelo a mayor altura en función de los datos que vayan arrojando los programas de seguimiento y control de la avifauna en el ámbito de influencia del aeródromo.

Respecto a lo anterior, cabe indicar que las limitaciones marcadas como condiciones indispensables por la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura relativas al sobrevuelo de espacios protegidos y espacios de la Red Natura 2000 no podrán ser efectivas en tanto no se incluya en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) de España una o varias zonas de espacio aéreo restringido, en las que se identifiquen las zonas concretas, las alturas y las fechas de las restricciones. Hasta que no se realice el trámite correspondiente para la aprobación de dichas zonas restringidas, no se puede garantizar que los usuarios del aeródromo respeten las restricciones de sobrevuelo establecidas y, por tanto, no se puede garantizar la protección de las especies que constituyen los objetivos de conservación de los espacios de la Red Natura 2000 en sus periodos más sensibles.

El artículo 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, dispone que sólo cabe la conformidad con un proyecto cuando, a la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000, no causen perjuicio sobre la integridad de los espacios protegidos afectados. De lo contrario, la declaración de impacto ambiental solo podría formularse favorablemente si se cumplen las condiciones establecidas, es decir: que se demuestre que no existen soluciones alternativas, y que se declare el proyecto de interés público de primer orden, condiciones ambas que no son aplicables al proyecto de aeródromo de uso restringido en Cáceres. En consecuencia, no es posible resolver favorablemente la presente declaración de impacto ambiental, puesto que, en la ubicación seleccionada y con las medidas previstas en el EsIA, no puede descartarse que el proyecto produzca un perjuicio sobre la integridad de la ZEPA «Complejo lagunar de Los Arenales» y de otros espacios de la Red Natura 2000 cercanos.

b.4 Patrimonio cultural.

En el anexo 9 del EsIA se incluye el resultado de una prospección arqueológica con hallazgo de elementos, que se verían afectados por las actuaciones, en concreto:

- Yacimientos inéditos: «Los Arenales» parcialmente coincidente con la ubicación prevista para los hangares y El Cintado», que se solapa con la pista.
- Elementos etnográficos: Ermita moderna-contemporánea afectada por la pista; zahúrda 4, afectada por la pista, zahúrda 1 y vivienda, zahúrda 2 y zahúrda 3, no afectados directamente, pero próximas a las infraestructuras proyectadas y al acceso al aeródromo.

Para paliar estos impactos, el promotor prevé la excavación previa para la delimitación de los enclaves y otros trabajos. Según resultados, excavación en el área de toda la zona afectada o bien su exclusión de cualquier movimiento de tierras que conllevara el desarrollo del proyecto, estableciendo un espacio de protección, por lo que el proyecto tendría que ser replanteado, modificando la ubicación de diversos elementos en su caso. También se prevé la vigilancia durante las obras ante la posible aparición de restos, dentro del programa de vigilancia ambiental.

La Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura emite resolución según la cual la actuación se condiciona a excluir de la obra de referencia los yacimientos «Los Arenales» y «El Cintado» y la ermita, dejando, además, a su alrededor un perímetro de protección.

Este órgano ambiental considera que el cumplimiento del condicionado de la resolución emitida por el organismo competente en patrimonio cultural de la Junta de Extremadura implicaría un cambio sustancial en el proyecto, ya que las áreas que deben excluirse de toda actuación coinciden espacialmente con la pista y los hangares. Por este motivo, el proyecto no sería autorizable desde el punto de vista del patrimonio cultural en su emplazamiento y configuración actual.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7.1, apartado b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA y el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental desfavorable a la realización del proyecto «Aeródromo de uso restringido en Cáceres», debido a que, en la alternativa de ubicación seleccionada y con las medidas previstas en el EsIA, no puede descartarse que produzca un impacto significativo sobre la vegetación, los hábitats de interés comunitario y las comunidades de aves presentes en el entorno del proyecto. Tampoco puede descartarse que el proyecto ocasione un perjuicio sobre la integridad de la ZEPA «Complejo de los Arenales» y sobre otros

espacios de la Red Natura 2000 cercanos. Además, se han detectado afecciones importantes sobre el patrimonio cultural que obligan al rediseño del proyecto.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 23 de mayo de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones	
Consultados	Contestación
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	Sí
Confederación Hidrográfica del Tajo. MITECO.	Sí ^{1*}
Dirección General de Carreteras Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).	Sí
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio del Interior.	No
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF). MITMA.	Sí
Dirección General de Sostenibilidad. Consejería para la Transición Ecológica y Sostenibilidad. Junta de Extremadura.	Sí *
Secretaría General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. Junta de Extremadura.	Sí ^{2*}
Dirección General de Emergencias, Protección Civil e Interior Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí ^{3*}
Dirección General de Política Forestal. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	Sí
Diputación Provincial de Cáceres.	Sí
Ayuntamiento de Cáceres.	No
Ayuntamiento del Casar de Cáceres.	No
Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres.	No
Ayuntamiento de Arroyo de la Luz.	No
Asociación para la Defensa y Recursos de Extremadura (ADENEX).	Sí
WWF España.	No
SEO BirdLife.	Sí
Ecologistas en Acción.	No
Red Eléctrica de España (REE).	Sí
Inversiones Tirema, SL.	Sí

* Informes recabados tras la solicitud de subsanación formal del expediente al órgano sustantivo por parte del órgano ambiental.

¹ Tras la subsanación formal, se recibe informe de la Oficina de Planificación Hidrológica; antes se recibió informe de la Comisaría de Aguas.

² Se recibe resolución de la Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural.

³ El nombre del organismo que responde es Dirección General de Emergencias y Protección Civil.

Aeródromo de uso restringido en Cáceres

