

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN  
Y MEDIO AMBIENTE**

**12876** *Resolución de 28 de noviembre de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Instalación del campo de ULM de Astorga-Sopeña (León).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II, de dicha Ley.

El proyecto Instalación del campo de ULM de Astorga-Sopeña (León), se encuentra encuadrado en el apartado d, del grupo 7, del referido anexo II.

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

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

El objeto del proyecto consiste en la construcción de una pista de despegue y aterrizaje, de tierra compactada, de 600 m de largo y 18 m de ancho, dedicada a actividades aeronáuticas deportivas, fundamentalmente de pequeños aviones y ultraligeros pertenecientes al Aéreo-Club Astorga.

Además, se proyectan las siguientes instalaciones auxiliares: una pista de seguridad de 300 m de largo y 18 m de ancho, una zona destinada a hangares, una zona de aparcamiento y un local social.

Entre las características del proyecto se pueden destacar:

El horario de operaciones, para las aeronaves del club, será entre las 8:00, hora local, y el crepúsculo civil vespertino, principalmente los sábados, domingos y festivos. Puntualmente, se podrán autorizar operaciones de aterrizaje y su consecutivo despegue de aeronaves procedentes de otras instalaciones aeronáuticas.

En el hangar existirán unas papeleras para la recogida de residuos asimilables a urbanos. No existirán depósitos de combustible; de manera que las aeronaves se recargarán mediante garrafas por cada propietario.

Existirán paneles fotovoltaicos instalados en la cubierta superior del hangar para suministrar energía eléctrica al campo.

El hangar contará con un sistema de canalización de aguas pluviales que serán dirigidas a unos depósitos. El agua de lluvia recogida, será utilizada para el uso y mantenimiento de las instalaciones. En caso de que fuera necesario recargar el depósito se desplazaría hasta el campo de vuelo un camión cisterna.

Solamente existirá un aseo, que contará con fosa séptica estanca.

No se instalará un vallado perimetral para cerrar la parcela.

Como medidas de prevención de incendios, el hangar contará con varios extintores móviles de polvo polivalente y mantas ignífugas.

Disposición de una zona habilitada de aparcamientos.

El club de vuelo no realiza actividades de escuela de vuelo.

Para el mantenimiento de la pista de despegue y aterrizaje y del resto de instalaciones no se utilizan herbicidas. El club dispone de una máquina cortacésped y una compactadora por si fuera necesario su uso. Además, al ser tierra compactada, el crecimiento de herbáceas no será muy abundante.

El ámbito territorial del proyecto se encuentra en el término municipal de Villaobispo de Otero (provincia de León), en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

El promotor del proyecto es don Roberto Alonso Rodríguez, y la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) es el órgano sustantivo.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 17 de julio de 2013, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto Instalación del campo de ULM de Astorga-Sopeña (León) con código 20130197AER. Con fecha de 11 de septiembre de 2013, se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación con el proyecto citado. Con fecha 3 de marzo de 2014, el promotor remite una nueva documentación ambiental, en la que introduce dos cambios: por un lado la pista de despegue y aterrizaje, pasa de 400 m de longitud a 600 m, y por otro introduce una nueva pista de seguridad de 300 m de longitud y 18 m de anchura. Tras estas modificaciones, se interrumpe el expediente y se inicia el procedimiento con un nuevo código (20140017AER), que es el que aquí se evalúa.

De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe con fecha 3 de marzo de 2014, tal y como se ha señalado con anterioridad, la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, regulado en la Sección 1.ª, del Capítulo II, de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

Con fecha 15 de abril de 2014, se inició el periodo de consultas a organismos y entidades. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias:

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente . . . . .	–
Confederación Hidrográfica del Duero . . . . .	X
Subdelegación de Gobierno en León . . . . .	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León . . . . .	X (1)
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León . . . . .	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León . . . . .	–
Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León . . . . .	X
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León . . . . .	X
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León . . . . .	–
Diputación Provincial de León . . . . .	–
Ayuntamiento de Villaobispo de Otero (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de Magaz de Cepeda (León) . . . . .	–

Organismos consultados	Resultado de la consulta
Ayuntamiento de Villamejil (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de Hospital de Órbigo (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de Benavides de Órbigo (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de San Justo de la Vega (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de Astorga (León) . . . . .	–
Ayuntamiento de Brazuelo (León) . . . . .	–
Asociación para el Estudio y la Protección de la Naturaleza-URZ. . . . .	–
WWF. . . . .	–
Ecologistas en Acción-CODA. . . . .	–
SEO/BirdLife. . . . .	–

NOTA: (1) Además de la D.G. del Medio Natural, se obtiene informe procedente del Servicio Territorial de Medio Ambiente de León.

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

La Confederación Hidrográfica del Duero, constata que la pista de seguridad proyectada se encuentra a unos 111 m de un pequeño arroyo sin denominación, y la nave a unos 203 m de la cabecera de otro pequeño arroyo, también sin denominación, ambos afluentes directos del río Tuerto. Por su parte, apunta que la pista de despegue y aterrizaje proyectada se sitúa a unos 181 m de un pequeño arroyo sin denominación, afluente del arroyo del Valle Grande.

Señala que los potenciales impactos sobre el medio hídrico serán: posibles vertidos accidentales de la maquinaria o del combustible de aeronaves, el consumo de agua para abastecimiento o la posible alteración de flujos de agua superficial, como consecuencia de la construcción de nuevos caminos o la adecuación de los existentes. En relación con estos impactos, informa que el promotor ha incluido en la documentación ambiental las siguientes medidas: zona de limpieza y reparación de aeronaves ubicada sobre suelo pavimentado, y retirada periódica por un gestor autorizado de las aguas residuales de los aseos depositadas en fosa séptica.

Concluye que se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones durante la ejecución del proyecto:

En todas las actuaciones se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la servidumbre de uso público de 5 m de cada margen. De forma general, informa desfavorablemente a la intercepción de cauces públicos o a la modificación de los mismos.

Se solicitará la correspondiente autorización o concesión administrativa a la Confederación Hidrográfica del Duero para el abastecimiento con agua de lluvia de los aseos.

Se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos, durante los movimientos de tierra, con objeto de minimizar el riesgo de contaminación de las aguas superficiales.

Si se produjera algún vertido sobre algún elemento del dominio público hidráulico, previamente se deberá disponer de la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

Las zonas de acopio de materiales deberán ubicarse de manera que se impida cualquier riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto, por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos sobre las aguas superficiales o subterráneas. Del mismo modo, las

instalaciones auxiliares se ubicarán evitando la ocupación del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces, y, en la medida de lo posible, de la zona de policía de cauce público y terrenos situados sobre materiales de alta permeabilidad.

Se deberán incluir las medidas necesarias para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos de aceites, combustibles, lubricantes u otras sustancias similares al terreno o a los cursos de agua.

En relación a las aguas residuales generadas por la eventual instalación de aseos y/o duchas en las casetas de obra, recomienda disponer de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales para, posteriormente, ser retiradas de forma periódica para su tratamiento mediante gestor autorizado.

La Subdelegación de Gobierno de León, adjunta informe elaborado por la Dependencia de Industria y Energía de León, en el que se indica que el proyecto no producirá impactos ambientales significativos que no hayan sido tenidos en cuenta por el promotor.

La Dirección General del Medio Natural, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, informa que en virtud de la Resolución de 29 de mayo de 2012, del Director General del Medio Natural sobre delegación de competencias en los Jefes de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente («BOCyL» n.º 107, de 6 de junio de 2012), la consulta ha sido remitida al Servicio Territorial de Medio Ambiente de León por ser el organismo competente en materia de flora catalogada, especímenes vegetales de singular relevancia, informes de repercusión sobre la Red Natura 2000 y declaraciones de autoridad responsable.

El citado Servicio Territorial realiza un estudio de la documentación ambiental, concluyendo que el proyecto no afectará a ningún espacio incluido en la Red Natura 2000 o en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León. Tampoco causará ningún impacto a hábitats de interés comunitario, a zonas húmedas catalogadas o a montes de utilidad pública.

Respecto a las especies incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, indica que las actuaciones previstas no supondrán una afección, siempre y cuando se cumplan una serie de condiciones:

Al no estar vallado el campo de vuelo, señala la necesidad de colocar algún dispositivo de disuasión para evitar potenciales accidentes en las maniobras de despegue y aterrizaje de las aeronaves, por la posible intrusión de fauna en el recinto durante el desarrollo de la actividad.

En caso de existir ocupación de terrenos de vías pecuarias en cualquiera de las categorías, informa que el promotor deberá solicitar la concesión de uso privado.

Indica que se deberá realizar un seguimiento de la avifauna, durante un periodo mínimo de cinco años, en el que se analice la incidencia que pueda tener el campo de vuelo en la avifauna. Añade, que el promotor deberá realizar informes anuales y los resultados se remitirán al Servicio Territorial de Medio Ambiente de León. Asimismo, las posibles medidas a tomar en el caso de detectarse afecciones deberán coordinarse con dicho Servicio.

Recomienda que para el control del nivel de siniestralidad potencial, que podría ocasionarse al colisionar las aves en vuelo, se considere la presencia de sus depredadores, ya que contribuirían a controlar el nivel de aquella en un nivel soportable para la actividad.

Señala que los datos obtenidos en el seguimiento faunístico, deberán estar a disposición de los usuarios del campo de vuelo, mediante anuncios, carteles u otros medios.

Recuerda que, con carácter previo al inicio de las obras, se realizará una prospección en las inmediaciones de la zona de actuación y en rutas previstas de despegue y aterrizaje, con objeto de identificar ejemplares de flora catalogada o fauna que pudieran ser afectados directa o indirectamente, así como nidos o madrigueras. Si fuera necesario,

se evitarán movimientos de tierra, desbroces de matorral o trabajos con maquinaria pesada durante los periodos sensibles (celo, nidificación y cría) de las especies de fauna detectadas en la zona.

Por último, indica que en ningún caso se utilizará flora ornamental, especies exóticas o invasoras, así como taxones que no sean propios de la zona.

La Agencia de Protección Civil, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, una vez examinada la documentación presentada, no realiza observación alguna. En un informe posterior, señala que ha realizado consulta a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Junta de Castilla y León.

La Dirección General de Salud Pública, de la Consejería de Sanidad, de la Junta de Castilla y León, no tiene alegación alguna que presentar en materia de su competencia.

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto: El proyecto consiste en un campo de vuelo, fundamentalmente de pequeños aviones y ultraligeros, con un tráfico esporádico centrado en los fines de semana y festivos.

Los núcleos poblados más cercanos se encuentran a distancia suficiente para que no puedan verse afectados por la actividad:

La Carrera de Otero: 1.374 m.  
Villaobispo de Otero: 2.500 m.  
Sopeña de Carneros: 2.430 m.  
San Román de la Vega: 3.270 m.

En el caso de que aeronaves procedentes de otras instalaciones aeronáuticas soliciten permiso para utilizar la pista, ésta utilización será puntual y temporal, no pudiendo estacionarlas en los hangares, ni hacer otro uso más allá del aterrizaje y consecutivo despegue.

El modelo característico de aeronave a utilizar, tendrá las siguientes características:

Modelo	Monitorización	Velocidad	Autonomía	Nivel sonoro en vuelo
Jabiru SK	Jabiru 2200 de 80 hp	65 km/h	8,5 horas de vuelo	62 dB

Los terrenos ya se encuentran cedidos para ser utilizados como campo de vuelo. El promotor selecciona la opción de construir el campo de vuelo en estos terrenos, y con las características ya descritas, al ser la alternativa que mejor preserva la seguridad para que la práctica de vuelo sea segura, sin alterar el medio ambiente. El paraje elegido es una zona que cuenta con un terreno despejado, libre de arboleda, líneas eléctricas y de edificaciones.

El campo de vuelo, como resultado de su funcionamiento, puede generar residuos asimilables a urbanos y aceites usados de las aeronaves. En el documento ambiental se señala que el hangar dispondrá de papeleras para la recogida de residuos asimilables a urbanos, mientras que los aceites usados procedentes del mantenimiento de las aeronaves se gestionarán de acuerdo a la normativa vigente de residuos y suelos contaminados, Ley 22/2011, de 28 de julio.

Para suministrar energía eléctrica al campo de vuelo, existirán una serie de paneles fotovoltaicos instalados en la cubierta superior del hangar. En cuanto al abastecimiento

de agua, para el uso y el mantenimiento de las instalaciones del Club durante los fines de semana y días festivos, las necesidades serán mínimas pues solo se necesitará agua para el funcionamiento del aseo que existirá en la zona destinada a club social

Ubicación del proyecto: Los terrenos en los que se pretende desarrollar la actividad pertenecen a las localidades de Sopeña de Carneros y La Carrera de Otero, y han sido cedidos mediante contrato de arrendamiento para el desarrollo de la actividad. En concreto, el club de vuelo ocupará parte de la parcela 74 del polígono 117, con una superficie de 12,5698 ha, y parte de la parcela 42 del polígono 113, con una superficie de 6,1948 ha. Por tanto, la superficie total ocupada por las instalaciones será de 18,7646 has.

Los cursos fluviales del entorno, se caracterizan, por la irregularidad de su caudal, sufriendo estiajes en época estival y crecidas en otoño e invierno debido a la lluvia y a la fusión de las nieves. La vega del río Tuerto es la más importante del término municipal en el que se sitúa el proyecto, extendiéndose por su parte oriental, siendo afluente del río Órbigo. El proyecto no se sitúa próximo a ríos principales, aunque en la parcela existen varios arroyos de escasa entidad que se sitúan a una distancia superior a 100 m de la pista de vuelo.

Las coordenadas del proyecto, en referencia al centro geométrico de la pista, son latitud 42° 30' 13" y longitud 6° 01' 36".

La especies faunísticas más representativas, presentes en el entorno de la actuación, son mamíferos como la nutria (*Lutra lutra*), o el gato montés (*Felis silvestris*), aves como el buitre leonado (*Gyps fulvus*), el milano negro (*Milvus migrans*), o el milano real (*Milvus milvus*), y anfibios como el tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*) o el sapillo pintojo ibérico (*Discoglossus galganoi*), todas ellas catalogadas como de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (CNEA).

La vegetación existente en la parcela del proyecto se corresponde con matorral de monte bajo, salpicado por encinas (*Quercus ilex*) y algún ejemplar de roble melojo (*Quercus pyrenaica*).

Las instalaciones no coinciden con ningún hábitat de interés comunitario incluido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Las actuaciones no se encuentran localizadas dentro de ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni en Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) o en Espacios incluidos en la Red Natura 2000. El LIC más cercano a la zona del proyecto es el espacio denominado Riberas del río Órbigo y afluentes, ES4130065, que se encuentra a unos 13 km al este, mientras que la ZEPA más próxima es la denominada Valdería-Jamuz, con código ES000036, situada a 24 km de distancia.

Por último, el proyecto no coincide con elementos del patrimonio cultural catalogados ni vías pecuarias, aunque el cordel Colada a Ferreras transita muy próximo a las instalaciones.

Características del potencial impacto: Durante la fase de construcción del campo de vuelo, se producirán impactos sobre la atmósfera. Por un lado, acústicos por la maquinaria utilizada en las obras. No obstante, se considera puntual, mínimo y moderado, al adoptarse una serie de medidas correctoras tales como los silenciadores en la maquinaria. Por otro lado, en lo referente a la producción de polvo el impacto es moderado y puntual, desapareciendo una vez acabadas las obras y recuperándose el ambiente de forma natural, al no ser excesivo el volumen de polvo generado.

Los posibles vertidos accidentales procedentes de maquinaria (que, también, pueden afectar al agua del cauce de los arroyos existentes en la zona), la compactación del terreno por el tránsito de vehículos, la deposición de escombros y la pérdida de suelo originada por el movimiento de tierra, se corregirán con medidas correctoras que eviten la deposición de vertidos, y con la reposición de la tierra vegetal excavada, cuando finalice la obra del club social. Con el fin de minimizar los impactos, se utilizarán todos los accesos ya existentes (caminos rurales, pistas, senderos y la carretera LE-451 que se encuentra en las proximidades del entorno).



Sobre la afección en la flora y fauna del lugar, el promotor estima un impacto mínimo y compatible, ya que, en ningún caso, se actuará en la vegetación sobre especies protegidas, y tampoco sufrirá la fauna del área del proyecto, al estar fuertemente intervenida por la acción humana.

En cuanto al paisaje, se cataloga el impacto como mínimo y compatible al estar las instalaciones en una meseta y no ser apenas perceptibles. No existe afección sobre el patrimonio artístico y arqueológico, y se evitará que lo haya en la vía pecuaria Colada a Ferreras, dejando una distancia adecuada de seguridad.

Durante la fase de explotación del campo de vuelo, las maniobras de aproximación y despegue de aeronaves pueden provocar molestias por ruidos en las viviendas más próximas. Además, la combustión de los motores provocará un incremento de las emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas a la atmósfera. Sin embargo, al tratarse de operaciones puntuales, limitadas a un horario diurno, por la distancia a los núcleos urbanos más próximos y por las características de las aeronaves, se considera que estas afecciones serán de poca entidad. Para controlar los impactos, el promotor indica que, como medida preventiva y correctora, realizará revisiones de los motores de los aparatos.

La demanda de agua, será cubierta mediante la instalación de un sistema de canalización de aguas pluviales que serán dirigidas a un depósito. El promotor solicitará la correspondiente autorización a la Confederación Hidrográfica del Duero. También, la construcción de nuevos caminos y adecuación de los ya existentes podrá cambiar, en alguna medida, los flujos de agua superficial en las zonas que estos converjan. El promotor considera que las probabilidades de que esto ocurra son pocas.

Existe el riesgo de que se produzca algún tipo de vertido sobre el factor suelo, procedente de las aeronaves, como pueden ser aceites, combustible, etc., que pueden afectar a las capas superficiales del suelo y que, con la presencia de agua, podrían penetrar en su interior. Para evitar dicho impacto, en la documentación ambiental se asegura que las labores de mantenimiento se realizarán siempre en el interior del hangar, que cuenta con solera impermeable.

El sobrevuelo por zonas con presencia de aves esteparias supone un riesgo de colisión. El promotor indica que el campo de vuelo no se localiza dentro de ningún área de zonas protegidas para la avifauna. No obstante, tal y como señala el Servicio de Medio Ambiente de León en su informe, deberá realizarse un seguimiento de la afección a la avifauna, durante al menos cinco años, y anualmente se remitirá un informe a dicho Servicio. Por otro lado, al no proyectarse un vallado del campo de vuelo, se deberá colocar algún dispositivo de disuasión para evitar potenciales accidentes durante las maniobras de despegue y aterrizaje de las aeronaves, tal y como establece el anteriormente citado Servicio de Medio Ambiente de León.

Para mitigar el impacto visual de la pista de vuelo y de sus instalaciones asociadas, el promotor señala que llevará a cabo una integración paisajística en las zonas perimetrales de las instalaciones. Para ello, se respetará la vegetación en la superficie no afectada, con objeto de no modificar las características ambientales de la zona, y se procederá a la plantación de especies herbáceas, arbustivas y arbóreas para la restauración de los terrenos afectados, utilizándose para este fin especies autóctonas. En ningún caso, se utilizará flora ornamental, especies exóticas o invasoras, así como taxones que no sean propios de la zona, en cumplimiento con lo propuesto por el Servicio de Medio Ambiente de León.

Las tareas de mantenimiento de las aeronaves y vehículos pueden generar residuos peligrosos, para los que el promotor indica que cumplirá con las normas establecidas. Por otro lado, señala que las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a un sistema de almacenamiento (fosa séptica), con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad, y serán retiradas periódicamente por un gestor autorizado.

El documento establece una serie de medidas preventivas y correctoras para evitar en lo posible, durante la fase de construcción y de explotación, la destrucción de vegetación innecesaria, así como vertidos accidentales cuya probabilidad podría verse

reducida, en gran parte, mediante medidas tales como un manejo adecuado de los equipos. Antes del comienzo de las obras, se deberá retirar el sustrato edáfico para su utilización en las labores de restauración definitiva. En la fase de funcionamiento, los residuos que se generen se dispondrán y se retirarán conforme a su normativa específica. Las aeronaves cumplirán con la legislación vigente y, además, serán revisados periódicamente, con el fin de mantener las emisiones y el nivel sonoro dentro de los niveles establecidos. Dispondrán, asimismo, de los equipos necesarios para la extinción de posibles incendios ocasionados en los ultraligeros como en las mismas instalaciones. La actividad se desarrollará cumpliendo todas las condiciones sanitarias, de seguridad y de garantía establecidas en las disposiciones vigentes. Una vez finalizada la actividad, se realizaría un plan de restauración del terreno a su estado original, desmantelando adecuadamente las instalaciones y retirando los escombros a vertedero autorizado.

La documentación ambiental incluye un Plan de Vigilancia Ambiental, que consistirá: en la verificación del: cumplimiento de las rutas fijadas en el circuito de tráfico para el despegue y aterrizaje, del cumplimiento de los valores límites de inmisión de ruido, de las posibles afecciones a la fauna y de la efectividad de las medidas correctoras.

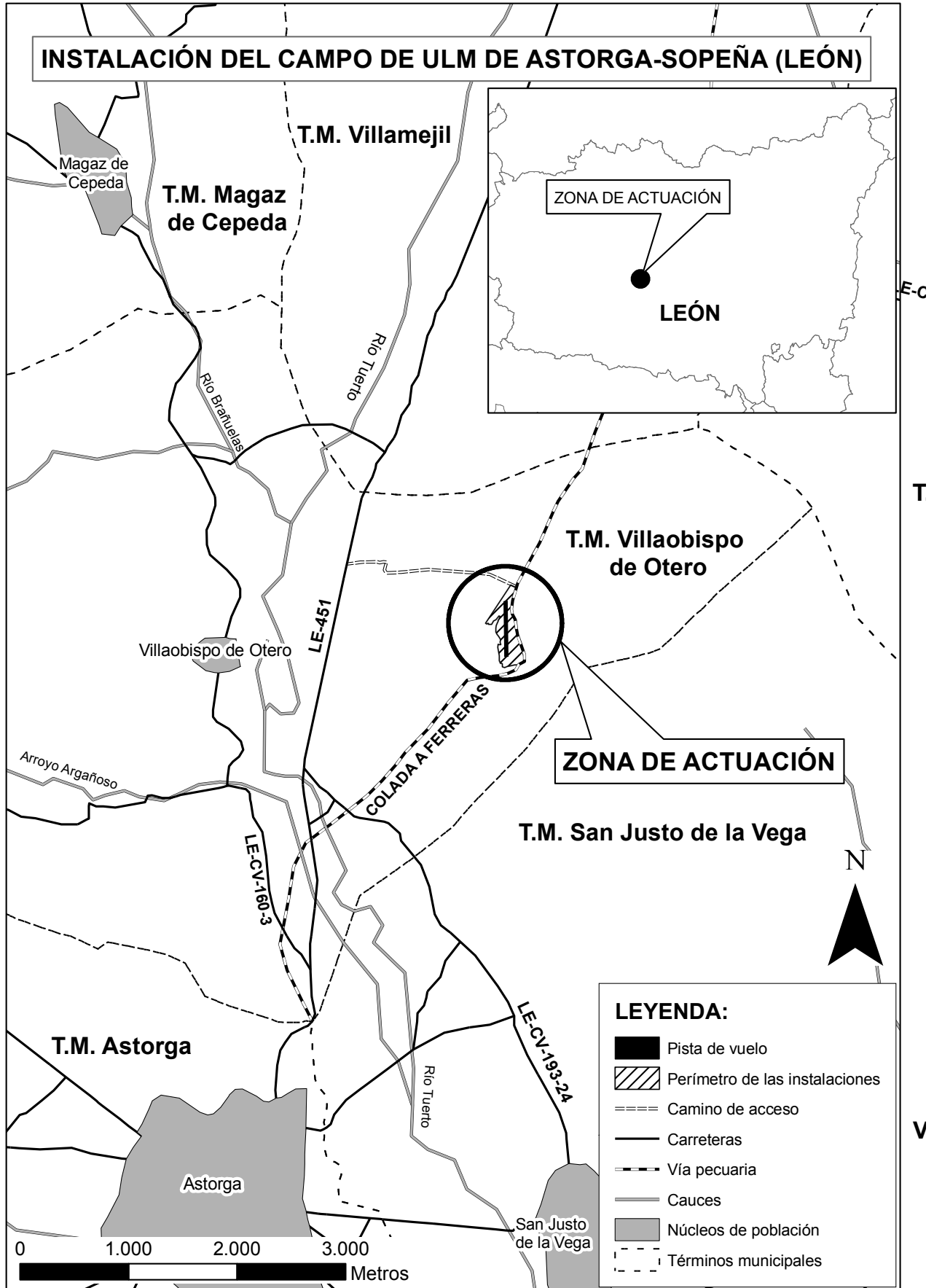
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto «Instalación del campo de ULM de Astorga-Sopeña (León)», con la alternativa seleccionada por el promotor y cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 28 de noviembre de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.





cve: BOE-A-2014-12876