

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1596** *Resolución de 23 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de La Cuesta, en el término municipal de Montiel (Ciudad Real).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 7, apartado d) del anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental, según la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley mediante Resolución de 2 de julio 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 del proyecto Aeródromo de La Cuesta en Montiel (Ciudad Real), «BOE» de 16 de julio de 2015 (núm. 169), procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 41 de la citada Ley.

De acuerdo con el artículo 5.1.c) del Real Decreto 895/2017, de 6 de octubre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y se modifica el Real Decreto 424/2016, de 11 de noviembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

La declaración analiza los principales elementos tenidos en cuenta en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental, el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas, así como la documentación complementaria aportada por el promotor. Estos documentos se encuentran disponibles para su consulta pública en la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la aplicación «SABIA» (consulta de proyectos, para el código de proyecto 20160063) actualmente en la dirección electrónica:

<http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacionambiental/default.aspx>

A. Identificación del promotor del proyecto y del órgano sustantivo. Descripción del proyecto y de los elementos ambientales significativos de su entorno.

A.1. Promotor y órgano sustantivo del proyecto.

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

A.2. Descripción del proyecto: Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética

A.2.1. Objeto y justificación.

El proyecto consiste en la construcción de un aeródromo destinado a dar apoyo a la explotación cinegética y el turismo rural en el área en el cual se emplaza. Eventualmente podría ser utilizado para operaciones de emergencia que pudieran acontecer en el territorio en el que se localiza, como evacuaciones sanitarias o en la lucha contra incendios.

## A.2.2. Localización.

El proyecto se ubica en el paraje de Espantalobos, en el término municipal de Montiel en la provincia de Ciudad Real y dicho proyecto es coincidente con la ZEC «Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz» (ES4210016) perteneciente a la Red Natura 2000 y que actualmente cuenta con un Plan de Gestión aprobado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Las coordenadas de ubicación geográficas (Datum ETRS 89) corresponden con:

Longitud: 02° 49' 57,040952» W

Latitud: 38° 31' 51,328838» N.

## A.2.3. Descripción sintética del proyecto.

El proyecto consiste en la construcción de una pista de aterrizaje asfaltada de 1.942 m de longitud y 23 m de anchura, una franja perimetral de 2.062 m de longitud y 80 m de anchura. Dentro del aeródromo también se prevé la construcción de un estacionamiento para aeronaves de 70 m x 30 m, una calle de rodaje de 34 m x 15 m para conectar este estacionamiento con la pista, cunetas de drenaje y un cono de viento sobre un soporte metálico de 6 m de altura. Tanto la pista como la calle de rodaje y el estacionamiento se asfaltarán. La zona de afección del proyecto será de 16,5 Ha.

Tanto la franja, como la calle de rodaje y el estacionamiento drenarán mediante zanjas excavadas en el propio terreno, en la parte exterior de la franja, de 0,8 metros de profundidad, 0,7 metros de anchura en el fondo y con laterales inclinados 30° hacia el exterior. Las zanjas drenarán de forma natural hacia el punto más bajo del terreno. La zanja de drenaje en la zona de estacionamiento estará dotada con una arqueta con esclusas, para permitir retener cualquier combustible o lubricante que pudiera derramarse accidentalmente para posteriormente trasladarlo al correspondiente punto limpio.

Se proyecta un vallado perimetral, que será de carácter cinagético, de 1,5 metros de altura. Éste dispondrá de una sola puerta de acceso, situada en el camino de entrada al estacionamiento. Al aeródromo se accederá por un camino de tierra existente

No dispondrá de sistema de aprovisionamiento de combustible, sistema de lavado de aviones, ni edificación alguna.

En la zona no se producirán acopios de material de escombrera, solamente aquellos que correspondan a la tierra vegetal del desbroce que serán utilizados en la restauración. El movimiento de tierras estimado, para la totalidad de la obra (pista de aterrizaje, franja y estacionamiento), será de 210 000 m<sup>3</sup> de desmonte, 283 500 m<sup>3</sup> de terraplén y además se retirarán 164. 960 m<sup>2</sup> de tierra vegetal que, posteriormente, se emplearán para recubrir los taludes y con ello facilitar el crecimiento de la vegetación autóctona.

Motivado por la escasez de puntos de agua en la zona y teniendo en cuenta que es una zona de alta densidad y riesgo de incendios forestales, el promotor ha considerado conveniente instalar, dentro del recinto del aeródromo de uso restringido:

Un depósito de agua de unos 90 m<sup>3</sup>.

Un tanque de retardante de unos 20 m<sup>3</sup>.

Un depósito de mezcla de unos 2 m<sup>3</sup>.

Una Bomba.

El avión tipo que se utilizará más comúnmente será el Cessna 5255-Citation CJ4 (birreactor de negocios de 9 plazas de capacidad y 7.761 kg de peso máximo al despegue) aunque, puntualmente, pueda albergar aviones más grandes, como el trirreactor de negocios Dassault Falcon 900, de 19 plazas, peso máximo al despegue de 20.640 kg, 950 km/h de velocidad máxima y 7.400 km de alcance máximo.

La pista será operativa de orto a ocaso, durante los 12 meses del año. Se prevé un máximo de 4 operaciones semanales y estos vuelos solamente se producirán en temporada cinegética (octubre-febrero). Durante los restantes meses no se producirán

vuelos, exceptuando los relativos a evacuaciones sanitarias urgentes y la lucha contra incendios.

### A.3. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

El aeródromo se encuentra enclavado en la Cuenca perteneciente al Río Guadalquivir y la franja de protección y el vallado perimetral del proyecto afecta a la zona de policía del Arroyo de Las Peñas, en una superficie de unos 250 m<sup>2</sup>. Por ello se tramitará, por parte del promotor, en la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la correspondiente solicitud de autorización según estable el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

El proyecto es coincidente con la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz (ES4210016) perteneciente a la Red Natura 2000. Se trata de un territorio de transición entre las estribaciones más orientales de Sierra Morena y las más occidentales de la Sierra de Alcaraz que constituye un corredor natural hacia el valle de Guadalquivir.

La Sierra del Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz representa un área de gran interés para la conservación de especies amenazadas típicas del monte mediterráneo como el lince ibérico (*Lynx pardinus*), el buitre negro (*Aegypius monachus*) y el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), ya que alberga formaciones vegetales bien conservadas de bosque de quercíneas, enebrales y matorral esclerófilo típico de mancha mediterránea, con cultivos de siembras intercalados, que ofrecen por un lado la cobertura vegetal necesaria para su refugio y, por otro, la abundancia de poblaciones de «especies presa» necesarias para su alimentación (conejo). Estas dos especies (lince ibérico y águila imperial ibérica) están designadas como En peligro de extinción tanto en el Catálogo Español de Especies Amenazadas como en el regional. Asimismo, lince ibérico y águila imperial ibérica están incluidos respectivamente en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE y en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CE.

De hecho la ZEC se encuentra integrada en el área crítica del lince ibérico (definida en el Plan de recuperación aprobado por Decreto 276/2003, de 9 de septiembre, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha). Así mismo, la zona de actuación está incluida en una zona de importancia para el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y en una zona de importancia para el buitre negro (*Aegypius monachus*) en Castilla-La Mancha, ambas definidas en el Plan de recuperación y el plan de conservación respectivamente de ambas especies aprobadas por el Decreto 275/2003, de 9 de septiembre, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El proyecto a desarrollar se encuentra ubicado en la zona definida como zona de uso compatible en el plan de gestión de la ZEC, que se trata de enclaves de monte mediterráneo, matorrales y pastizales que toleran el mantenimiento de los aprovechamientos y usos tradicionales que se vienen realizando sobre los mismos. Además estas zonas pueden ser susceptibles de acoger usos y actividades adecuados para el desarrollo rural, de transformación del sector primario, de infraestructuras comunes o instalaciones relacionadas con el uso público, interpretación y gestión. La actividad a desarrollar en el territorio con este proyecto no está tipificada expresamente en el apartado de regulación de usos y actividades de esta zona de la ZEC por lo que se consideraría como un uso autorizable del apartado «j) cualquier otro uso o actividad no relacionada expresamente como autorizado o incompatible». En los usos autorizados deberá ser evaluada la viabilidad ambiental.

El promotor presenta un estudio de las posibles afecciones del proyecto del aeródromo de uso restringido La Cuesta sobre los principales objetivos de conservación de la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, así como sobre otras especies catalogadas presentes en la zona. El estudio de fauna se centra fundamentalmente en tres especies de relevancia: Águila imperial ibérica, Lince ibérico y conejo de monte.

Los resultados de los muestreos indicaron que no existe presencia de lince ibérico (*Lynx pardinus*) en la zona de actuación y una presencia ocasional de águila imperial ibérica (*Aquila Adalberti*), con solo un ejemplar avistado en la zona del proyecto volando a gran altura en dirección norte. Prácticamente la totalidad de los avistamientos (26 e 27) se localizaron en la zona norte del área de estudio y que está fuera de la ZEC. La ausencia

de ambos depredadores puede justificarse parcialmente por la escasa densidad de su presa fundamental, el conejo, que alcanza máximos en torno al área de proyecto de 0,8 individuos por ha, insuficiente para albergar territorios de ambas especies.

En cuanto a otras especies de interés, el estudio de fauna señala que en la zona del proyecto no existen poblaciones de águila perdicera (*Aquila fasciata*) ni de milano real (*Milvus milvus*), de los que no se ha detectado ningún ejemplar. En cuanto al buitre negro (*Aegypius monachus*), especie muy dependiente de carroñas de conejo, tan solo se han detectado 2 ejemplares. Esta especie no cría en la zona ni en la ZEC. Su presencia es ocasional y debida a las grandes áreas de campeo que tienen los individuos.

La rapaz más abundante de la zona de proyecto es el águila real (*Aquila chrysaetos*), con 4 observaciones en la zona del proyecto, habiéndose registrado la mayoría de las observaciones (25) en la zona Norte, fuera de la ZEC.

Otras especies de interés son: el gato montés (*Felis silvestris*), cuya presencia se ha detectado en la zona mediante el fototrampeo.

La vegetación que aparece en la zona de proyecto (16,50 ha) es fundamentalmente:

Zonas de uso agrícola. Cuenta con una superficie de 13,40 ha. Es un uso agrícola de secano destacando la siembra de avena y cebada.

Matorrales de monte bajo presididos por la encina con fuerte presión antrópica debida al pastoreo. Cuenta con una superficie de 3,10 ha. Gran parte de estas 3 hectáreas corresponden a una reforestación de hace 18 años (aproximadamente 2 ha). El resto, son zonas con pies aislados de *Quercus ilex* y jarales dominados por *Cistus ladanifer*. Se acompaña de otras cistáceas, entre las que destaca *Cistus monspeliensis*, buen indicador del carácter termófilo del territorio, así como algunas labiadas como *Lavandula stoechas*. También se han observado en esta zona otras especies arbustivas como *Thymus vulgaris*, *Retama sphaerocarpa* y *Daphne gnidium*.

Debido a las características agrarias y ganaderas de la zona de proyecto, se puede concluir que se localiza un único tipo de Hábitat de Interés Comunitario incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia* en un estado de conservación degradado.

Otros hábitats de interés próximos son la comunidad rupícola silicícola (8220-8230), con *Coincya rupestris* (presente exclusivamente en roquedos silíceos y calizos) y la galería termomediterránea (92D0), sin embargo no están afectadas por el proyecto. La comunidad rupícola silicícola más cercana a la zona de proyecto queda distanciada del mismo a unos 3 km al oeste, no viéndose ésta afectada en ningún caso por el proyecto.

El proyecto se emplazaría en una de las zonas de alto riesgo por incendio forestal Sierra del Relumbrar, según la Orden de 23/04/2010, de la Consejería de Administraciones Públicas y Justicia, por la que se aprueba la revisión del Plan Especial de Emergencia por Incendios Forestales de Castilla-La Mancha (PEIFCLM).

En relación al patrimonio arqueológico, no se tiene constancia de la existencia en la zona de actuación de bienes catalogados y protegidos por la Ley 4/2013 del Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha.

B. Fase de información pública y de las consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

Con fecha 1 de marzo de 2016 se publica, en el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 52, el anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, por el que se somete a información pública, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto Aeródromo de uso restringido La Cuesta en el T.M. de Montiel (Ciudad Real), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y estableciendo un plazo de 30 días hábiles a contar desde del día siguiente a la publicación del anuncio en el «BOE». En este procedimiento no se recibe ninguna alegación.

Simultáneamente, el órgano sustantivo consultó a los organismos recogidos en la siguiente tabla en la que se señalan con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismos consultado	Respuestas
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de MAGRAMA.	–
Dirección General de Salud Pública y Consumo de la Junta de Comunidades de Castilla y La Mancha.	–
Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Junta de Comunidades de Castilla y La Mancha.	X
Dirección General de Protección Ciudadana de la Junta de Comunidades de Castilla y La Mancha.	X
Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla y La Mancha.	–
Viceconsejería de Cultura de Castilla-La Mancha.	X
Ayuntamiento de Montiel.	X
Ayuntamiento de Orcera.	–
Ayuntamiento de Albadalejo.	–
Ayuntamiento de Villarodrigo.	–
Ayuntamiento de Puebla del Príncipe.	–
Ayuntamiento de Terrinches.	–
Ayuntamiento de Villamanrique.	X
Diputación Provincial de Ciudad Real.	–
Dirección General Protección Civil y Emergencias del Estado.	–
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.	X
ADENA.	–
Asociación ARDEIDAS.	–
SEO (Sociedad Española de Ornitología).	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía.	–
Dirección General de Interior, Emergencias y Protección Civil de la Junta de Andalucía.	–
Ecologistas en Acción de Castilla-La Mancha.	–
Secretaría General de Salud Pública y Consumo de la Junta de Andalucía.	X

A continuación, se resume el contenido ambiental más relevante de los informes recibidos:

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (Zona Jaén), indica que para el caso de que las actuaciones a realizar se encuentren dentro de la zona de influencia del D.P.H. serán necesario iniciar la correspondiente solicitud de autorización por parte del interesado (art. 52 y ss y 126 y ss del RDPH).

Asimismo recuerda que, todo uso privativo de las aguas, requiere concesión administrativa (art. 93 y ss del RDPH) y que se consideran vertidos los que se realicen directa o indirectamente en el Dominio Público Hidráulico, por lo que, en el supuesto de que las actuaciones pretendidas generasen vertidos, deberán contar previamente con la correspondiente autorización de vertido.

El promotor responde indicando que en caso de realizar actuaciones dentro de la zona de del D.P.H. se tramitará la correspondiente solicitud de autorización según se establece en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).

La Dirección Provincial de Ciudad Real de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, considera las obras como «autorizables», pero sometidas a control y seguimiento por parte del técnico arqueólogo. Se ha emitido el correspondiente permiso de actuación arqueológica a nombre de una empresa especializada en esta materia y no existe objeción para la ejecución de las obras siempre que estas conlleven el citado control arqueológico.

La Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas del Gobierno de Castilla-La Mancha indica que el personal técnico competente debe verificar que los correspondientes estudios o proyectos técnicos de esta actuación cumplen y respetan los estudios de riesgo de los distintos Planes de Protección Civil que se encuentran en vigor, teniendo en cuenta que el municipio de Montiel (Ciudad Real), presenta los siguientes riesgos: Inundaciones: está clasificado con el nivel de riesgo A3, así lo determina el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de Inundaciones en Castilla-La Mancha (PRICAM); Incendios forestales: el municipio está clasificado de Alto Riesgo, según la Orden 23/04/2010, de la Consejería de Administraciones Públicas y Justicia, por la que se aprueba la revisión del Plan Especial de emergencias por Incendios Forestales de Castilla-La Mancha.

La Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, destaca que la actuación se encuentra ubicada en el interior del LIC ES4110016 Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz y en el área crítica para el lince ibérico (Sierra del Relumbrar-Cerro Vico) y en la Zona de Importancia de águila imperial y buitre negro, de acuerdo con lo establecido en sus respectivos planes de recuperación y conservación (Decreto 275/2003). Asimismo, dichas especies se encuentran incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998) en las categorías en peligro de extinción las dos primeras y vulnerable la segunda.

El LIC ES4210016 Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, presenta áreas potencialmente viables para albergar poblaciones de lince ibérico, que en la pasada década llegó a habitar este territorio. Así mismo el águila imperial ibérica, con requerimientos similares, desde 2007 se encuentra como reproductora en la ZEC, lo que supone un hecho destacable en la recuperación de la especie en Castilla-La Mancha.

La ZEC cuenta con un Plan de Gestión y la actividad a desarrollar en el territorio con este proyecto no está tipificada expresamente en el apartado de regulación de usos y actividades de esta zona de la ZEC por lo que se considera como un uso autorizable del apartado j), cualquier otro uso o actividad no relacionada expresamente como autorizado o incompatible. En los usos autorizables deberá ser evaluada la viabilidad ambiental de los mismos.

Señala, asimismo, la posible afección a la vía pecuaria Vereda de Alcaraz por lo que, si las obras requieren de su ocupación, habrá que solicitar autorización ante el Servicio Periférico de la Consejería de Agricultura en Ciudad Real.

Al emplazarse el proyecto en la zona de alto riesgo para incendios forestales Sierra del Relumbrar, esta Dirección General establece una serie de medidas de prevención de incendios, que se relacionan más adelante.

En su informe también indica que, cualquier otra actuación derivada del proyecto que suponga afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación, requerirá la autorización de la Consejería de Agricultura, según lo dispuesto en el artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de Junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha.

Finalmente, concluye que las medidas preventivas y correctoras contempladas en la documentación son adecuadas y que el proyecto no tendrá repercusiones ambientales negativas sobre los recursos naturales si se llevan a cabo las medidas incluidas en la documentación del proyecto que consisten en: el desarrollo de un proyecto para la adecuación de tendidos eléctricos peligrosos para la avifauna, promover un hábitat favorable para la conservación y expansión del lince ibérico mediante la instalación de majanos de conejos en una superficie de 16 ha y la instalación, dentro del recinto del aeródromo de uso restringido, de un depósito de agua (90 m<sup>3</sup>) y otros de espumante y retardantes a fin de colaborar en las tareas de extinción de incendios forestales.

Todas estas actuaciones se plasmarán en el marco de un convenio de colaboración del promotor con la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, dentro de lo que es el enclave propiedad del promotor. El objeto del Convenio de colaboración será definir las condiciones generales de colaboración entre la Administración competente y el promotor durante un periodo de un año, renovable anualmente de forma automática, así como los derechos y obligaciones que ambas partes se reconocen en el ámbito de

dicha colaboración. Con objeto de preservar las poblaciones de especies, tales como el águila imperial ibérica y otras de especial interés medioambiental ya mencionadas, el plazo de vigencia de este Convenio será de 10 años.

La SEO BirdLife, considera que el estudio de impacto ambiental no desarrolla la alternativa 0. Por otro lado recuerda que ya existe un Plan de Gestión y declaración de la ZEC de la Sierra del Relumbrar estribaciones de Alcaraz y considera que el proyecto podría afectar a los objetivos de conservación de la citada ZEC.

En este sentido señala que, de los objetivos indicados el apartado 5.2.1 del Plan de Gestión de la ZEC: Objetivos operativos para el E.C. Especies prioritarias del monte mediterráneo (lince ibérico y águila imperial ibérica), el proyecto afectaría a los siguientes objetivos:

Objetivo c) Mantenimiento de actuaciones de fomento del conejo de monte, especialmente en aquellas zonas donde no se alcancen las densidades mínimas necesarias para la reproducción de linco ibérico y águila imperial ibérica. La construcción del aeródromo destruirá irreversiblemente una importante superficie de zona de labores donde el conejo de monte encuentra los lugares donde alimentarse lo que puede afectar a la densidad de la población de rapaces de la zona.

Objetivo d) Seguimiento, detección y corrección de fenómenos de mortalidad no natural en estas especies. El proyecto aumentara las causas de mortalidad no natural de la especie, debido al incremento en el riesgo de colisión y muerte no natural. La actividad añade una fuente de molestias que pueden afectar a la reproducción del águila imperial ibérica reduciendo la productividad de la especie. Consideran asimismo que el Estudio de impacto ambiental no ha valorado adecuadamente la mortalidad añadida que puede producirse debido a la potencial colisión de las aeronaves con ejemplares de águila imperial ibérica y que no se ha realizado un evaluación adecuada de impactos del aeródromo sobre el águila imperial ibérica y el linco ibérico ya que considera que la instalación tendrá efectos negativos críticos que impedirá el establecimiento de nuevas parejas reproductoras de águila imperial.

Objetivo f) Velar por el cumplimiento de la normativa legal aplicable. La SEO señala que el aeródromo destruye parte de los hábitats, que constituyen un elementos claves como áreas de campeo y dispersión juvenil de especies amenazadas, y produce un deterioro de la calidad de esos hábitats, (contaminación acústica atmosférica y lumínica, así como fragmentación del hábitat), incumpliendo el artículo 46 de la Ley 42/2007 de Patrimonio y Conservación de la Biodiversidad. Recuerda en su informe que, según se indica en el apartado 4 del artículo 46 de la citada Ley 42/2017, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos sólo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del espacio en cuestión y si procede haberlo sometido a información pública y el apartado 5 del citado artículo 46 indica que si a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica.

Por todo lo anterior, considera que el proyecto del aeródromo puede causar un impacto grave o irreversible sobre algunos recursos o valores del espacio Natura 2000 y que al realizarse con motivos turísticos y cinegético estas razones no se acogen al concepto de razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, citadas en el artículo 46 ley 42/2007 de Patrimonio y Conservación de la Biodiversidad) por lo que concluye que el proyecto debería considerarse inviable.

Asimismo señala que no están suficientemente cuantificadas las ventajas económicas para el entorno que pretende desprenderse del proyecto, ni detallado el número de puestos de trabajo que se crearán, su durabilidad y la cuantía económica que recibieran aquellos contratados.

También se hace mención en su informe la posible ocupación de dos caminos públicos y del uso temporal de la vía pecuaria Vereda de Alcázar.

El informe concluye solicitando que se emita una Declaración de Impacto Ambiental desfavorable del proyecto.

El promotor responde indicando lo siguiente:

1. Se ha incluido una alternativa cero y la descripción de algunas ventajas o desventajas de la no realización del proyecto.
2. Durante la redacción del Estudio de Impacto Ambiental se han seguido las directrices del Borrador del Plan de Gestión y Declaración como ZEC de la Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcázar, si bien a la entrega del citado EsIA este Plan de Gestión ya estaba aprobado. En este sentido, la zona queda delimitada como zona de uso compatible y la actividad propuesta como un uso autorizable, una vez que su viabilidad sea evaluada.

Además se ha tenido en cuenta el cuadro de medidas de actuación y gestión del apartado 7 del citado Plan de Gestión de la Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, dónde describen las categorías de las mismas. En el citado Plan se establece una priorización de Objetivos Operativos y actuaciones prioritarias, que se han incluido en las Medidas Compensatorias del Estudio de Impacto Ambiental y que se muestran en la Tabla 1.

Elemento Clave	Objetivo Final	Objetivo Operativo	Actuación	Prioridad
Especies prioritarias de monte med.: lince ibérico y águila imperial ibérica	Mantenimiento del estado óptimo del hábitat adecuado para el asentamiento y reproducción de lince ibérico y águila imperial ibérica	Seguimiento y control de poblaciones de águila imperial ibérica y de lince ibérico (en caso de que se detecten nuevos individuos en dispersión), así como de las poblaciones de conejo de monte	Seguimiento de la población reproductora de águila imperial ibérica y de individuos en dispersión	Prioritaria
			Mantenimiento de la red de detección de presencia de lince ibérico mediante fototrampeo, análisis de restos, etc.	Prioritaria
			Seguimiento y evaluación de la población de conejo	Prioritaria
		Mantenimiento de actuaciones de fomento del conejo de monte	Mantenimiento de la red de cercones de fomento de conejo y ampliación de la misma en las zonas donde esta especie presente mínimas densidades	Prioritaria
			Fomento de buenas prácticas de gestión cinegética y monte mediterráneo que favorezcan el incremento de poblaciones de conejo de monte	Prioritaria
		Seguimiento, detección y corrección fenómenos de mortalidad no natural en estas especies.	Seguimiento y detección de puntos negros de mortalidad de fauna por atropello, proponiendo medidas de corrección si fuese necesario.	Necesaria
			Corrección de tendidos eléctricos peligrosos en zonas de nidificación y campeo de grandes rapaces.	Necesaria

Tabla 1.- Extracto de las medidas de actuación y gestión. Plan de Gestión de la Sierra de Relumbrar y las estribaciones de Alcaraz.

3. En relación a los objetivos de conservación de la ZEC, el promotor indica que, con las medidas anteriormente citadas y definidas en el EsIA, se potenciaría la ejecución de los Objetivos prioritarios del Plan de Gestión y Declaración como ZEC de la Serranía del Relumbrar y estribación de Alcázar, por ello considera que el proyecto no afecta al objetivo c) mantenimiento de actuaciones de fomento del conejo de monte.

En relación a la afirmación de que el proyecto afecta a los objetivos d) y f) incremento del riesgo de colisión y muerte no natural, aumento de las molestias en la época reproductiva del Águila Imperial ibérica y destrucción de áreas de campeo y dispersión de especies amenazadas se informa que no se tiene constancia, en los seguimientos de avifauna de los aeródromo de uso restringido de características parecidas al propuesto, que este tipo de proyecto afecta de manera tan rotunda como se comenta en las alegaciones redactadas por la SEO/BirdLife.

4. Ocupación de caminos públicos. Se informa que no se ha recibido por parte de las Administraciones competentes de dichos caminos públicos comunicación alguna sobre posibles incompatibilidades con el proyecto descrito.

C. Resumen del análisis técnico realizado por el órgano ambiental.

C.1. Procedimiento de tramitación. Inicio.

Trascurrido el plazo de información pública, con fecha 9 de junio de 2016, tiene entrada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el expediente completo, el cual comprende el estudio de impacto ambiental, junto al resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, y la solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria, según lo recogido en el artículo 39 de la Ley 21/2013.

Con fecha 18 de julio de 2016 la Agencia Estatal de Seguridad Aérea traslada, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, un informe de alegaciones proveniente de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural, de la Junta de Castilla La Mancha, recibida en la citada Agencia, de forma extemporánea, el 10 de julio de 2016.

En su informe, la Viceconsejería de Medio Ambiente, expone las siguientes alegaciones:

Considera que el análisis de alternativas planteado en el estudio de impacto ambiental no cumple las exigencias marcadas por la Secretaria de Estado de Medio Ambiente, en su Resolución de 2 de julio de 2015, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del aeródromo, ya que no se ha realizado una descripción detallada de cada una de las alternativas ni se ha realizado un análisis comparativo de su incidencia ambiental, toda vez que todas las alternativas propuestas deberían ser viables para cumplir con los objetivos del proyecto. En este sentido señala que, en el estudio de impacto ambiental, las alternativas 1 y 2 rechazadas resultan inviables técnicamente: la alternativa 1 por incompatibilidad acústica según normativa sectorial, por cercanía a la población de Puebla del Príncipe, y la alternativa 2 por incompatibilidad de la orografía con las condiciones de seguridad para las maniobras de aterrizaje y despegue.

Sin embargo, en relación a la alternativa seleccionada, la Viceconsejería de Medio Ambiente, siguiendo lo indicado por la Dirección General de Montes y Espacios Naturales, en su informe de 4 de mayo de 2016, considera que las medidas preventivas y correctoras contempladas en la documentación son adecuadas y que el proyecto no tendrá repercusiones ambientales negativas sobre los recursos naturales por lo que fue designado el ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, y sobre las especies protegidas que allí se albergan, si se llevan a cabo las medidas incluidas en la documentación del proyecto. Estas medidas complementarias consisten en la adecuación de tendidos eléctricos para reducir la afección por electrocución de aves, la construcción de majanos para favorecer la presencia de conejo y la instalación en el aeródromo de un sistema de depósitos como elemento de apoyo en la lucha contra incendios.

Además la Viceconsejería de Medio Ambiente incluye en su informe una serie de condiciones que el proyecto debe cumplir, que se relacionan más adelante en el apartado de condiciones del proyecto.

Con fecha 19 de septiembre de 2016 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, otro informe extemporáneo de la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente en el cual señala que la documentación aportada por el promotor es poco concreta y carece del nivel de detalle suficiente para evaluar adecuadamente los impactos del proyecto sobre la biodiversidad. Indica que el inventario ambiental se ha elaborado exclusivamente con fuentes bibliográficas, sin que se hayan realizado muestreos específicos de campo de hábitats naturales en la zona de ubicación de la pista y de las especies de fauna y flora del entorno del aeródromo.

Por otro lado, el análisis de alternativas no muestra alternativas reales de ubicación, pues se ha seleccionado una zona muy próxima a una población y otra en un entorno con pequeños cerros que dificultan técnicamente la localización del aeródromo.

Además, se aportan las siguientes observaciones:

El promotor no ha estudiado los hábitats de interés comunitario potencialmente afectados por el proyecto. Existe en la zona de actuación extensas manchas del hábitat 9340 bosque de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, que podrían ser afectadas en fase de ejecución. No obstante, señala que la mayor parte de los terrenos, en los que se llevarían a cabo las obras, se corresponden con terrenos agrícolas destinados sobre todo al cultivo de cereales.

En cuanto a la fauna potencialmente afectada, el aeródromo se ubicaría en un ecotono entre monte mediterráneo, con encinares y matorrales diversos, y zonas abiertas cultivadas o incultas, que son importantes para muchos depredadores que se refugian en las aéreas boscosas y se alimentan en los espacios abiertos. Como el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y el buitre negro (*Aegypius monachus*)).

Los niveles de ruido externo de los aviones previstos en el proyecto, con una estimación de un máximo de 89 dB y 92,5 dB de huella acústica en el aterrizaje y despegue respectivamente, generaran un potente efecto rechazo en la fauna del entorno de la pista.

En cuanto a las colisiones, el promotor no ha realizado una estimación de alturas de vuelo o de trayectorias de despegue o aterrizaje, en contraposición a los movimientos y abundancia de la fauna, lo cual es difícil de estimar teniendo en cuenta que el promotor no ha elaborado un inventario de las especies potencialmente afectadas por el proyecto.

La definición de los impactos potenciales del proyecto, las medidas correctoras propuestas y el programa de vigilancia ambiental son de carácter general y no se han estimado en función de los elementos naturales concretos presentes en la zona de actuación.

Concluye señalando que el proyecto se encuentra en un entorno potencialmente importante para algunas de las especies más amenazadas de los ecosistemas mediterráneos en Castilla-La Mancha, como es el caso del lince ibérico, el águila imperial ibérica, el águila perdicera o el buitre negro y que la poca concreción del Estudio de Impacto Ambiental no permite valorar con precisión la magnitud de los impactos ambientales previsibles sobre estas especies y sobre la Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz.

Por ello, considera necesario la realización de un inventario detallado de las especies presentes en el entorno del proyecto y que se justifique la no vulneración de las prohibiciones en el artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

#### C.2. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Una vez analizado el proyecto y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública y de las consultas a las administraciones afectadas, la Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha 29 de septiembre de 2016, solicita al promotor información complementaria para la evaluación de impacto ambiental, al considerarse que algunos aspectos del estudio precisan ser clarificados, y concretamente en relación a los siguientes aspectos:

1. Se precisa la realización de un nuevo inventario ambiental realizando muestreos específicos de campo de los hábitats naturales, existentes en la zona de ubicación de la pista, y de las especies de fauna y flora del entorno del aeródromo.

2. En relación a las especies recogidas en el Listado de Especies Silvestres de Régimen de Protección Especial y en el Catálogo Español de Especies amenazadas, se deberá justificar la no vulneración de las prohibiciones recogidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007. En caso de que si se produzcan, y en caso de que incurra alguna de las razones recogidas en el artículo 61 de la citada Ley, se debería solicitar la autorización pertinente.

3. Se deberá realizar un estudio de alternativas reales de ubicación realizándose una descripción detallada de las diferentes alternativas en relación con la utilización, diseño (orientación y longitud de pista), construcción y explotación de todas las instalaciones del

proyecto. Todas las alternativas propuestas deben ser viables para cumplir con los objetivos del proyecto y se deberá realizar un análisis comparativo de las alternativas propuestas en las que se estudie la incidencia ambiental de cada una, y en particular las afección a la fauna (prestando especial atención a las poblaciones de aves), los espacios naturales protegidos (incluida la Red Natura 2000) y las poblaciones humanas (por ruido y otras molestias).

4. Se aportará información sobre las áreas de vuelo preferentes de las aeronaves, estimación de alturas de vuelos y de trayectorias de despegue o aterrizaje. Una vez conocidas las áreas de vuelo preferentes de las aeronaves, se podrán establecer limitaciones temporales de vuelo para zonas concretas.

5. Se incluirá un estudio específico del comportamiento de las aves ante la presencia de las aeronaves a diferentes alturas de vuelo, especialmente en periodo reproductor y/o durante concentraciones.

6. Se tendrán en cuenta las indicaciones que realiza en su informe la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, las cuales han de ser aceptadas de manera expresa e incorporadas al proyecto.

7. Se incluirá una descripción detallada de los movimientos de tierra para nivelaciones, explanaciones, rellenos, desmontes, accesos, etc. necesarios para la construcción de la pista.

8. De acuerdo con los apartados anteriores, se hará, si es preciso, una propuesta de medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente, durante la fase de explotación.

Con fecha 19 de octubre de 2016, se recibe la documentación complementaria en respuesta a dicha solicitud, aportando la siguiente documentación:

1. Como resultado de los muestreos específicos de campo, se aportan fichas informativas de las especies de flora afectadas, delimitando la superficie afectada y una descripción de las especies propiamente dichas: *Quercus ilex* (Encina); *Cistus ladanifer* (Jara pringosa); *Cistus monspeliensis*, *Retama sphaerocarpa*; *Lavanda stoechas*; *Thymus vulgaris*; *Daphne gnidium* (Torvisco); *Quercus coccifera* (Coscoja) y *Asparagus sp.* Asimismo se presenta cartografía de la zona afectada por el proyecto, indicando el detalle de zonas con masas forestales, tanto en superficie como en especies que los conforman.

Se informa que, para el inventario faunístico, se han realizado visitas de campo en el mes de junio y en el mes de septiembre. Se destaca la escasa presencia de conejo en la zona y se incorpora un listado de especies de fauna que se han podido observar en las diferentes visitas de campo, tanto por avistamiento y excrementos, huellas, etc., como por lo descrito por los guardas residentes en la zona.

2. En relación a las especies recogidas en el Listado de Especies Silvestres de Régimen de Protección Especial y en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, el promotor señala que, de acuerdo con el inventario de flora realizado, no se afecta a ninguna planta, hongo o alga recogida en el citado Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial.

En cuanto al inventario de fauna, se concluye que la única especie sobre la que se podría producir molestias es el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*).

El promotor ha recabado información de la Instrucción técnica específica para elaborar estudios de riesgos de impacto con fauna en aeropuertos (AESAs), con el fin de determinar anualmente si los riesgos identificados se mantienen en niveles suficientemente bajos y para comprobar la eficacia de las medidas implantadas y del procedimiento de control de fauna, adaptándolo o incluyendo más medidas mitigadoras si se detectase que no son eficaces o que son insuficientes.

En relación a la posibilidad de que el aeródromo suponga un incremento en el riesgo de colisión con las aves informa que, según los datos reflejados en la Memoria Anual 2013 Sistema de Notificación de Sucesos (AESAs), para aeródromos de similares características en cuanto a número de vuelos anuales, época de los mismos (se prevé un máximo de 4 vuelos semanales solamente de los meses de octubre a febrero, época que no afecta al

periodo reproductivo de las aves) y emplazamientos análogos, las afecciones a la fauna (en especial a la avifauna) han sido prácticamente nulos. A modo de ejemplo, señala que por cada 100.000 operaciones en un mes como Diciembre (mes en el cual se prevé un máximo de 4 vuelos semanales) se producen 114 sucesos por causas externas (entre ellas colisiones con aves) lo que supone, en todo el territorio nacional, un suceso (que pueda ser colisión con ave) cada 877 operaciones. Asimismo se aporta un gráfico en el que se observa que en 2013 se produjeron 88 golpes de aeronaves con aves por cada 100.000 operaciones, lo que hace presagiar que estos sucesos tienen una probabilidad casi nula de que ocurran.

También informa que se solicitó a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales, de la Junta de Castilla-La Mancha, datos históricos de los últimos 15 años sobre mortalidades (causas y número de ejemplares afectados) del Águila imperial ibérica. En los informes recabados se constata que no se ha observado ninguna colisión con aviones, avionetas o similar en las provincias de Castilla y La Mancha (Ciudad Real, Albacete y Toledo) y en las de Andalucía (Jaén y Córdoba).

Finalmente, con los datos anteriormente citados, el promotor justifica la no vulneración de las prohibiciones recogidas en el artículo 57 de la Ley 42/2007.

3. El promotor reconoce que, en el estudio de impacto ambiental, no se ha desarrollado debidamente la descripción de las alternativas, y en la documentación aportada se realiza un nuevo análisis de las Alternativas 1,2 y 3, concluyendo que el rechazo de las alternativas 1 y 2 se realizó, no por motivos de viabilidad constructiva, sino por las siguientes razones:

Aumento de los impactos sobre la Fauna, la Flora y la Hidrología.

Aumento de los tiempos de ejecución en fase constructiva que incrementarían temporalmente los impactos en la zona.

Para disminuir de los riesgos asociados a posibles accidentes, y buscando la máxima seguridad en las operaciones.

Aumento de los costes constructivos.

4. En relación a las áreas de vuelo preferentes de las aeronaves, estimación de alturas de vuelos y de trayectorias de despegue o aterrizaje, se aportan cartografía y planos a escala 1:5000 y 1:10000 de las sendas de entrada y salida de las aeronaves y se realiza una descripción detallada de las maniobras de acercamiento previstas para las aeronaves. Se recuerda que los vuelos se producirán desde el mes de octubre al mes de febrero, con un máximo de cuatro vuelos semanales, respetando así la época de reproducción de las especies presentes en el entorno y se evitará cualquier afección sobre las mismas.

5. En cuanto a la realización de un estudio específico del comportamiento de las aves ante la presencia de aeronaves, se señala que el principal efecto de las aeronaves son los niveles de ruido. En este sentido el promotor ha estimado una isófona máxima en el aterrizaje de 89 dB (frente a los 92,5 dB en despegue), magnitud suficiente para generar un potente efecto rechazo en la fauna del entorno de la pista, siendo efecto especialmente notable durante la época reproductora. Sin embargo, se insiste en que los vuelos se realizarán fuera de la época reproductora de las especies que conforman este hábitat, por ello no se esperan afecciones ambientales en este sentido.

6. En el caso de afectar a la zona de influencia de Dominio Público Hidráulico (DPH) del Arroyo de Las Peñas, el promotor se compromete a tramitar la correspondiente solicitud de autorización ante la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

7. En relación a los movimientos de tierras previstos, el promotor aporta cartografía del Perfil longitudinal del terreno en el eje de la pista, de los perfiles transversales de la obra y una tabla de movimiento de tierras por secciones. El movimiento de tierras estimado, para la totalidad de la obra (pista de aterrizaje, franja y estacionamiento), será de 210.000 m<sup>3</sup> de desmonte, 283.500 m<sup>3</sup> de terraplén y además se retirarán 164960 m<sup>2</sup> de tierra vegetal que, posteriormente, se emplearán para recubrir los taludes y con ello facilitar el crecimiento de la vegetación autóctona.

8. En el documento aportado se incluyen una serie de medidas preventivas y correctoras, en la fase de explotación, para la adecuada protección del medio ambiente y que se recogen en el correspondiente apartado.

Además el promotor puntualiza los siguientes aspectos:

La zona de afección del proyecto será de 16,5 ha. Luego, se ocupa un 0,0538% del territorio del ZEC, que tiene una extensión de 30.678,00 ha, lo que implica una mínima parte del mismo. Se considera prácticamente nula la fragmentación del territorio, que debilitaría la permeabilidad de zonas de campeo, cría, etc., de las especies que conforman este ecosistema.

La zona de implantación de este proyecto se encuadraría en la zonificación denominada Zona de Uso Compatible dentro del ZEC. La actividad propuesta no está tipificada expresamente en el apartado de regulación de usos y actividades de esta zona del ZEC por lo que se consideraría como un uso autorizable, una vez que su viabilidad sea evaluada.

Existe una tendencia actual de incremento poblacional del Águila imperial ibérica, la cual se debe en buena medida a los esfuerzos de gestión (tanto de la Administración competente como de los gestores de fincas privadas que suponen un 86% de la superficie total del ZEC) y al manejo del hábitat de la especie.

Actualmente la Sociedad Agroperdiz S.L., cuenta con más de 30 trabajadores fijos en plantilla y alcanza unos jornales anuales entre los 7.000 y 8.000 en una sola temporada. La realización de esta inversión proyectada podría suponer lógicamente un aumento significativo de estos puestos de trabajo fijos y de los jornales anuales, no sólo en la fase construcción, sino en fase de explotación.

Con fecha 13 de enero de 2017 se dio traslado de dicha información complementaria, para conocimiento y, en su caso, observaciones a los siguientes organismos: a la Subdirección General de Medio Natural (MAPAMA), a la SEO/BirdLife y a la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha.

De las contestaciones recibidas se consideró que seguían existiendo algunas carencias en el análisis realizado, por ello la Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha 23 de mayo de 2017, solicita al promotor completar la documentación aportada con los estudios que se indican a continuación:

1. Aclarar si existe intención de futuras ampliaciones y su alcance, debiendo incluir en su caso el estudio de repercusiones.

2. Incluir un capítulo, separado e independiente, que contenga un estudio específico de posible afección a la Red Natura 2000, y concretamente a la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz (ES4210016)», siguiendo las Directrices para la elaboración de la documentación ambiental necesaria para la evaluación de impacto ambiental de proyectos con potencial afección a la Red Natura 2000, estudiando con atención los siguientes aspectos:

Los Hábitats de Interés Comunitarios potencialmente afectados, las afecciones a los principales objetivos de conservación de la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, presentado especial atención a las repercusiones directas e indirectas sobre las siguientes especies:

Águila Imperial Ibérica (*Aquila adalberti*): En relación al inventario de fauna, la Subdirección General de Medio Natural destaca en su informe que se consideran insuficiente las dos visitas de campo realizadas, ya que estas se han efectuado en los meses de junio y septiembre de 2016, siendo esas fechas poco apropiadas para el muestreo de fauna, al obviar las especies invernantes y por la dificultad de detectar especies cuyo periodo máximo de actividad se da en primavera.

Por ello, el inventario de fauna debía ser completado realizando una nueva prospección faunística en la zona, coincidiendo con el periodo reproductor de las especies de interés, que figuran en el Plan de Gestión de la Sierra de Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, y

se debía indicar la abundancia, singularidad, el estado de conservación, el estatus reproductor o el uso del espacio de las poblaciones afectadas del águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), del águila real (*Aquila Chrysaetos*) y del águila perdicera (*Aquila fasciata*).

Lince ibérico (*Lynx pardinus*), analizar el estado de conservación de las poblaciones afectadas y proporcionar datos relativos a su singularidad, grado de aislamiento con otras poblaciones, etc.

Otras especies de interés: realizar una evaluación del impacto del proyecto a dos especies que gozan de una alta protección y que, por sus requerimientos ecológicos, es altamente probable su presencia en el área que ocuparía el aeródromo. Se trata del milano real (*Milvus milvus*), catalogado en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), y observado por el promotor en la zona de actuación, y del topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*) incluido en los anexos II de la Directiva 92/43/CEE y de la Ley 42/2007.

Completar el inventario de especies de flora incluyendo datos de especies herbáceas o de comunidades florísticas.

3. Completar el estudio del ruido generado por el aeródromo y por las aeronaves que lo utilicen, incluyendo la huella de ruido correspondiente a la máxima capacidad de la infraestructura proyectada, a la simulación del peor escenario previsto y a la del día medio, empleando el método establecido para la evaluación de ruido ambiental de origen industrial por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y analizar los posibles impactos del ruido sobre las especies de fauna anteriormente estudiadas.

4. En relación a las medidas compensatorias, que se recogen en el Estudio de Impacto Ambiental, se debía completar la información con los siguientes datos:

Informar sobre la titularidad de los terrenos en donde se ubicarán los 160 majanos propuestos y definir los mecanismos que se van a articular para su ejecución.

Como medida para minimizar la afección por electrocución o colisión de grandes rapaces se propone la ejecución de un proyecto de adecuación de tendidos eléctricos peligrosos para la avifauna, calculándose un presupuesto de 30.000 euros, para la adaptación de aproximadamente 3 km de línea y unos 250 perfiles salvapájaros. Para completar esa información deberá definirse los apoyos a corregir, la titularidad de los mismos y los mecanismos que se van a articular para su ejecución.

5. Asimismo, entre las medidas preventivas y correctora, en el Estudio de Impacto Ambiental se propone revegetar las zonas libres y trasplantar las encinas. La Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha considera que el trasplante de encina es una operación costosa, técnica y económicamente, y compromete la persistencia de los pies trasplantados, aun ejecutándose con las máximas garantías. Por ello, considera que si los pies no sobrevivieran al trasplante, se repoblará con varios ejemplares de la misma especie, procedentes de vivero acreditado, cuya suma de diámetros normales sea equivalente a la del ejemplar perdido. En este sentido, en el proyecto se debe definir la ubicación de las encinas trasplantadas y/o repobladas, así como el presupuesto estimado para la ejecución de estos trabajos.

6. Se deberá justificar la no vulneración del artículo 57 de la Ley 42/2007, todas y cada una de las especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE), que se encuentren en el ámbito del proyecto.

Con fecha 7 de julio de 2017 se recibe la información complementaria solicitada, en la que se incluye.

1. Una aclaración sobre la nula intención del promotor de realizar futuras ampliaciones.

2. Un capítulo específico de la posible afección a la Red Natura 2000, que incorpora: un inventario de especies de fauna y flora, incluyendo datos de especies herbáceas; un estudio específico del águila imperial y otras rapaces; un estudio de la

presencia de lince ibérico mediante fototrampeo; un estudio de la abundancia del conejo de monte; un estudio de los Hábitats de Interés Comunitario potencialmente afectados y un informe relativa a las afecciones a los principales objetivos de conservación de la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, presentado especial atención a las repercusiones directas e indirectas sobre las especies: Águila Imperial Ibérica (*Aguila adalberti*), Lince ibérico (*Lynx pardinus*), Milano real (*Milvus milvus*) y Topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*).

A la vista de estos estudios, el promotor concluye que, dados los estudios de campo, inspecciones realizadas por un equipo de científicos, bibliografía consultada y de la experiencia de otros aeródromos de parecidas características, que el proyecto aeródromo de uso restringido de «La Cuesta» no producirá impactos significativos en la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz ES4210016 y que el proyecto no afecta a los elementos claves descritos en el Plan Gestor de la ZEC, ni a las especies ni a los hábitats que los integran.

En relación al impacto del proyecto sobre el hábitat de interés comunitario 9340 Bosque de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, se estima que dicho hábitat ocupa en la ZEC una cobertura de 8.215,91 ha de las 30.772,92 ha totales de la ZEC. La superficie afectada de este hábitat por el proyecto es de 1,1 ha, lo que implica en un 0,0133% relativo al área total del Hábitat. Además la información complementaria indica que, el hábitat que se ve afectado por las actuaciones se encuentra en un estado de conservación degradado con una composición florística pobre, escasa cobertura y evidentes signos de sobrepastoreo y nitrificación.

3. Un estudio del ruido generado por el aeródromo y por las aeronaves que lo utilicen, incluyendo la huella de ruido correspondiente a la máxima capacidad de la infraestructura proyectada, a la simulación del peor escenario previsto y a la del día medio.

Los datos de partida que se han utilizado para esta modelización son los siguientes:

El número de aterrizajes/día y número de despegues/día, (un máximo de 4 vuelos semanales solamente de los meses de octubre a febrero).

Los vuelos operarán en horario diurno.

En los cálculos para dicho estudio del ruido se incluye el uso esporádico del aeródromo del trirreactor de negocios Dassault Falcon 900, así como el del Cessna 5255-Citation CJ4.

Se concluye que, debido a la baja frecuencia de vuelos, las isófonas calculadas tanto para el escenario promedio como para el escenario pico, cumplen con los objetivos de calidad acústica (OCA) establecidos por la legislación vigente en todos los puntos del territorio situados en el exterior del perímetro de parcela, ya que no sobrepasa los 55 dB (A).

4. Una descripción detallada de las medidas compensatorias (adecuación de tendidos eléctricos para la avifauna, construcción de majanos y revegetación de zonas libres y trasplantes de encinas y depósito de agua-espumante-retardante contra incendios dentro de la delimitación del aeródromo). El promotor destaca, en el informe, que dichas medidas no se recogen porque existan impactos significativos sino porque en la zona existen riesgos potenciales que podrían alterar estos hábitats y las especies que habitan en ellos, a causa de factores independientes a este proyecto, tales como los riesgos producidos por los incendios forestales y la alta mortalidad de aves a causa de colisión y/o electrocución en los tendidos eléctricos que no están adaptados. Se aporta un borrador de Convenio de colaboración entre la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural y el propietario de la finca para el desarrollo de estas actuaciones.

5. En relación a la justificación de no vulneración del artículo 57 de la ley 42/2007, se realiza una revisión del inventario de fauna y flora, observado en la zona del proyecto y zonas limítrofes, que pertenecen al Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE), diferenciando si se han observado fuera o dentro de la ZEC. Este estudio ha sido realizado por el equipo de científicos del Instituto de Investigación en Recursos Cinegéticos (IREC) mediante visitas a campo y fototrampeo.

6. Finalmente se aporta un Informe Jurídico-Técnico, en el que se analizan y rebaten las alegaciones presentadas por la SEO/ Birdlife y se argumentan los siguientes aspectos:

La viabilidad medioambiental de proyecto desde el punto de vista de la administración autonómica responsable de la gestión del espacio ZEC.

La inexistencia de afecciones directas o indirectas sobre las especies de águila imperial ibérica y lince ibérico.

La no vulneración de las prohibiciones el art. 57 de la Ley 42/2007.

La adecuación del proyecto a los objetivos de la ley 45/2007, de 13 de diciembre, de desarrollo sostenible del medio rural.

La compatibilidad del aeródromo con la legalidad urbanística.

Con fecha 18 de julio de 2017 se dio traslado de dicha información complementaria, a los siguientes organismos: a la Subdirección General de Medio Natural (MAPAMA), a la SEO/BirdLife y a la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha.

El 30 de octubre de 2017 la Subdirección General de Medio Natural envía informe, en relación a esta nueva documentación complementaria, concluyendo que teniendo en cuenta el estudio específico de afecciones sobre la Red Natura 2000 y las medidas preventivas, correctora y compensatorias previstas en la documentación complementaria elaborada por el promotor, no es probable que el proyecto tenga efectos adversos significativos sobre la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones del Alcaraz ni sobre la integridad de la Red Natura 2000.

Asimismo la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales, de la Viceconsejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla-La Mancha informa, con fecha 6 de noviembre de 2017, sobre el estudio específico de afecciones a la Red Natura 2000 (ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones del Alcaraz), realizando un repaso a los aspectos que, según el art. 6.3 de la Directiva 92/43 CE de Hábitat, deben contemplarse para realizar una adecuada evaluación de aquellos planes, programas y proyectos que pueden afectar de forma apreciable a la Red Natura 2000. Asimismo enumera las fases que, según la Guía metodológica sobre las disposiciones de los apartados 3 y 4 del artículo 6 de la Directiva Hábitat 92/3/CEE, deben realizarse en este proceso de evaluación y señala lo siguiente:

Que en la ejecución del proyecto no habrá interacción con los Planes de Recuperación y conservación, ya que no se producirá una alteración de las zonas de campeo y alimentación de las mismas, ni de las zonas de expansión de la especie, tampoco se producirá una destrucción de los hábitats propicios para el desarrollo de las especies presa (conejo), y que constituyen su principal fuente de alimentación.

Que el informe aportado por el promotor ha identificado dos elementos claves para la gestión del espacio Natura 2000 Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz:

1. Especies prioritarias de monte mediterráneo (lince ibérico y águila imperial ibérica). El objetivo final, para este elemento clave, es el mantenimiento de un estado de conservación favorable. Para ello se considera imprescindible controlar al menos los siguientes factores:

Mantenimiento de una estructura del suelo que combine adecuadamente las zonas de monte, matorral, pastizales y cultivos, favoreciendo la superficie de ecotonos.

Mantenimiento de corredores naturales que unen las diversas superficies dentro la ZEC y a ésta con Sierra Morena, Cazorla y la sierra de Alcaraz.

Potenciación del conejo en las zonas en las que éste no alcance una densidad adecuada para la pervivencia de sus predadores prioritarios (lince, águila imperial, águila perdicera, etc).

Control y corrección de los puntos negros que se detecten en cuento mortandad de fauna por atropello, electrocución en tendidos eléctricos o control de predadores.

Sin embargo, no se ha detectado la presencia de águilas imperiales ni de lince en la zona donde se proyecta la construcción de la pista y la baja densidad de conejo observada hacen que la zona no sea adecuada como áreas de reproducción ni de alimentación.

2. Vegetación rupícola.—El Decreto 237/199, de 14 de diciembre de 1999, por el que se aprueba el Plan de Recuperación de la especie de flora *Coincya rupestris*, establece medidas precisas para garantizar su conservación y favorecer la expansión de esta especie. Sin embargo, el proyecto no se encuentra incluido en la zona con presencia de esta especie.

Por ello, la Viceconsejería de Medio Ambiente considera que no se afectará de manera significativa la integridad de la ZEC Sierra de Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz, considerando como efecto significativo la alteración de carácter permanente o de larga duración de los elementos que motivaron la designación de la Red Natura 2000 y de sus objetivos de conservación. Por tanto, la evaluación de las repercusiones sobre la Red Natura 2000 termina en esta fase, no siendo necesario evaluar soluciones alternativas al proyecto.

En relación a los Hábitats de interés comunitario afectados, señala que el proyecto únicamente afecta a pies aislados del hábitat 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, que se encuentran en un estado de conservación degradado debido a la carga ganadera existente en la zona, y supone un porcentaje del 0,0133% de este tipo de hábitat en el total de la superficie del ZEC, con lo que se espera que no se produzca una afección significativa sobre la integridad del Espacio Natura 2000.

En relación al impacto producido por el ruido de las aeronaves en las maniobras de despegue y aterrizaje, de acuerdo con el estudio presentado, y dado que los vuelos se producirán desde el mes de octubre al mes de febrero con una frecuencia máxima de cuatro vuelos semanales, considera que no se producirá ninguna afección sobre la avifauna.

En cuanto a las medidas compensatorias propuestas por el promotor la Viceconsejería de Medio Ambiente considera correcto y conveniente el cambio de ubicación de las parcelas de instalación de los majanos, a fin de atraer y evitar afecciones sobre las especies amenazadas que dependen del conejo para su alimentación y que el mecanismo que va a articular su ejecución es mediante un Convenio, propuesto de manera bilateral entre la autoridad ambiental gestora de la ZEC y el propio promotor.

Por otro lado, en relación a la adecuación de tendidos eléctricos, Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales corrobora la alta siniestralidad y peligrosidad por electrocución para el águila imperial del tendido que discurre en un tramo prácticamente paralelo a la CR-6112 (carretera que conecta Torrenueva y Cózar en la provincia de Ciudad Real) entre los puntos kilométricos 13,000 y 15,000. La propiedad de dicha línea es perteneciente a Unión Fenosa.

En cuanto a las medidas relativas al trasplante y revegetación con encina, la citada Dirección General considera que se debería elegir, entre las dos opciones presentadas, la opción de repoblación, dada la poca efectividad en persistencia de los pies trasplantados de encina.

Finalmente concluye que, en relación vulneración al art. 57 de la Ley 42/2007, y a la vista del estudio presentado por el promotor, que incluye un estudio de afecciones a las especies incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) presentes en el ámbito del proyecto, y de acuerdo con el resultado del estudio, de la información relativa a dichas especies que obra en la Dirección General de Política Forestal y Espacios Naturales y a las características y ubicación del proyecto, se considera que no se producirá vulneración al art. 57 de la Ley 42/2007.

### C.3. Análisis ambiental para selección de alternativas.

En la documentación ambiental aportada por el promotor se plantean 4 alternativas:

La alternativa 0, o «no realización del proyecto». Esta opción no supone ninguna afección directa al suelo, ni al terreno forestal y supone ahorro económico a corto plazo.

Como desventajas el promotor expone que, según el Plan de Emergencias por incendios forestales de Castilla-La Mancha, esta zona está caracterizada como de Alto Riesgo y que la zona no dispone, en este punto estratégico de la Sierra del Relumbrar, de equipamiento para medios aéreos de extinción de incendios en caso de emergencias, por ello considera que la no realización del proyecto implicaría la no ejecución del depósito de agua-espumante-retardante contraincendios. Asimismo no se implantaría la medida propuesta por el promotor de adaptar un tramo de línea eléctrica para evitar colisiones y/o electrocuciones de aves. Por otro lado, supondría un efecto negativo frente a la creación de empleo en la comarca, dada la importancia que tiene en la zona el sector cinegético en cuanto a los ingresos que éste ofrece a la población activa.

Alternativa 1. Se plantea la construcción del aeródromo en una parcela cercana al municipio de La Puebla del Príncipe. Una vez estudiada esta alternativa, se observó que la huella de ruido influía en las viviendas cercanas, pudiendo ocasionar molestias en la población y llevar a incumplir los niveles acústicos establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Por otro lado, del análisis topográfico de la zona se concluyó que la construcción del aeródromo implicaría un gran volumen de movimiento de tierras para conseguir la pendiente necesaria para la viabilidad de la pista, originando unos sobrecostes en la construcción del aeródromo y un aumento en los tiempos de ejecución del mismo. Asimismo este emplazamiento supondría la afección de dos caminos públicos (Camino de Santiago y Camino Real de Andalucía). Por otro lado, la parcela elegida para esta alternativa, aunque esta fuera de los límites de la ZEC Serranía del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz, si está incluida dentro de las zonas de importancia del águila imperial ibérica, del buitre negro y del lince.

Finalmente, al tener que adquirir la propiedad individual de todas las parcelas a las que se afecta supondría un aumento del coste del proyecto y retrasos en la ejecución del mismo.

Alternativa 2. A fin de minimizar el impacto acústico sobre el municipio de La Puebla del Príncipe, se alejó el emplazamiento del aeródromo. Sin embargo, la masa forestal afectada era casi el 80% de la superficie del aeródromo, que es de unos 16,5 ha.

Además, en la zona elegida para la alternativa 2 se pudo observar gran cantidad de conejo, presa fundamental para las especies como el Águila imperial y el Lince ibérico, toda vez que esta Alternativa 2 también está dentro de zonas de importancia del águila imperial ibérica, del buitre negro y del lince. Por ello, esta alternativa supondría un aumento considerable en el impacto sobre la fauna ya que esta zona se considera una zona potencial de campeo de especies que se alimentan del conejo.

Por otro lado, el proyecto en este emplazamiento afectaría al dominio público hidráulico del Arroyo de La Higuera, ya que el aeródromo lo atravesaría, lo que implicaría un impacto severo sobre la hidrología de la zona.

La alternativa 2 también implicaría un gran movimiento de tierras, para que fuese viable la modelización de la pista y cumpla las normas aeronáuticas, lo que supone un aumento de los costes de construcción y de los tiempos de ejecución, que a su vez incrementarían temporalmente los impactos en la zona.

Finalmente se decide rechazar este emplazamiento con una orografía complicada para evitar la producción de accidentes y los posibles obstáculos en las maniobras de aterrizaje y despegue.

Alternativa 3. Es la alternativa elegida y se ubica en una parcela en el paraje de Espantalobos, en el término municipal de Montiel (Ciudad Real) y dentro de los límites de la Zona de Especial Conservación (ZEC) Sierra del Relumbrar y estribaciones de Alcaraz (ES4210016) perteneciente a la Red Natura 2000.

Para la elección de este emplazamiento se han contemplado, entre otros, los siguientes aspectos:

Por el tipo de avión a emplear se requiere como mínimo un terreno entre 1900 y 2000 metros de largo y 10 m de ancho, lo más llano posible y con una pendiente longitudinal que no excediese el 2%.

La pista debe estar orientada Este-Oeste ya que el eje longitudinal de la pista de aterrizaje debe estar alineado a la dirección de los vientos dominantes de la zona para evitar la necesidad de construir una segunda pista cruzada.

Que la elección de un terreno no implique un movimiento de tierras inaceptables para construir la pista de aterrizaje.

La ubicación elegida debe ser compatible con los planes urbanísticos del Ayuntamiento. En este caso la ubicación seleccionada cumple perfectamente este objetivo.

Por otro lado se ha intentado que el proyecto produzca los mínimos impactos ambientales posibles: que el movimiento de tierras sea el mínimo, que la obra interfiera lo menos posible con la hidrología natural, y que afecte lo menos posible a la flora y fauna del emplazamiento.

Finalmente se ha ponderado la viabilidad económica.



Figura 1. Análisis de Alternativas.

C.4. Tratamiento de los impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas, correctoras y/o compensatorias.

A la vista del estudio de impacto ambiental, los informes recibidos en los trámites de consulta e información pública, y posteriores, la información complementaria aportada por el promotor y el análisis técnico del expediente a continuación se reflejan los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

C.4.1. Efectos sobre la calidad del aire.

Contaminación del aire: Según se señala en el estudio de Impacto ambiental, durante la fase de construcción del aeródromo aumentará el nivel de polvo en suspensión en la parcela y en zonas adyacentes, debido al uso de maquinaria para el movimiento de tierras. Para minimizar las afecciones generadas sobre la atmósfera y la vegetación circundante con partículas en suspensión, el promotor propone regar los viales con una periodicidad suficiente como para evitar que estas partículas afecten a la vegetación y a la fauna.

Ruido: en la fase de construcción aumentará el nivel sonoro debido al uso de maquinaria para el movimiento de tierras. Como medidas protectoras y correctoras en estudio de impacto ambiental se señala que se mantendrá en condiciones óptimas los sistemas de escape de toda la maquinaria y se regarán los viales.

El promotor señala que, en la fase de explotación del aeródromo, se producirá un incremento de la presión sonora en la zona, debido a las operaciones despegue y aterrizaje en la pista. Para valorar este impacto el promotor ha realizado un estudio del ruido, incluyendo la huella de ruido correspondiente a la máxima capacidad de la infraestructura proyectada.

Debido a que el aeródromo se encuentra ubicado en una zona especial de conservación, en un área crítica para lince ibérico, en un área crítica para águila perdicera, en una zona de importancia para buitre negro y en una zona de importancia para águila imperial ibérica, en el estudio del ruido elaborado por el promotor se ha considerado que la zona se encuentra clasificada acústicamente como *Área acústica de tipo g*, según lo establecido en el punto 3 del Anexo V del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Esta clasificación, Área acústica tipo g, incluye espacios naturales que requieran protección especial contra la contaminación acústica.

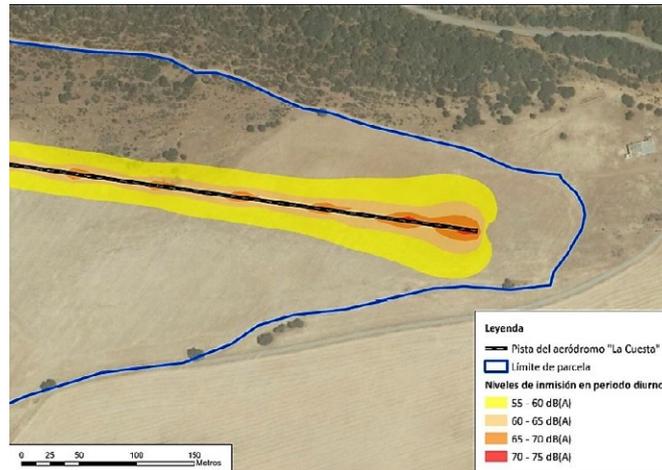
Por otro lado, tanto en el Plan de Gestión del ZEC Sierra del Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz como en los Planes de Recuperación de las especies susceptibles de verse afectadas por la implantación del aeródromo (lince ibérico, águila perdicera, buitre negro y águila imperial ibérica), no hay establecido ningún límite acústico específico. Por ello, el límite aplicable será el definido en el artículo 14.4 del citado Real Decreto 1367/2007, el cual establece como objetivo de calidad acústica (OCA), aplicable a las zonas tranquilas en campo abierto, 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.

El objetivo de calidad acústica, para el tipo de área acústica más restrictiva, es 60 dB(A) para el periodo día, único periodo en el que el aeródromo se encontrará en funcionamiento. Por tanto, según lo establecido en el citado artículo 14.4 del Real Decreto 1367/2007, los objetivos de calidad aplicables a la zona en la que se ubicará el futuro aeródromo La Cuesta sería de 55 dB(A) en periodo diurno.

En el estudio acústico se ha realizado teniendo en cuenta las aeronaves que se van a usar en este aeródromo, que serán: el Cessna 5255-Citation CJ4, para el cual se ha considerado 3 vuelos semanales (3 despegues y 3 aterrizajes) durante el periodo comprendido entre octubre y febrero y el Dassault Falcon 900, para el que se ha estimado 1 vuelo semanal (1 despegue y 1 aterrizaje), durante el periodo comprendido entre octubre y febrero.

A partir de la información recopilada, se ha realizado un modelo del aeródromo empleando el software INM (Integrated Noise Model) y como resultado del análisis, y a la vista de los mapas de isófonas obtenidos, se constata que no se produce superación de los OCA en ningún punto del territorio exterior al límite de la parcela en la que se ubicará el futuro aeródromo La Cuesta.

Por otro lado, el promotor ha estimado una isófona máxima en el aterrizaje de 89 dB (frente a los 92,5 dB en despegue), magnitud suficiente para generar un potente efecto rechazo en la fauna del entorno de la pista, siendo efecto especialmente notable durante la época reproductora. Sin embargo, se insiste en que los vuelos se realizarán fuera de la época reproductora de las especies que conforman este hábitat, por ello no se esperan afecciones ambientales en este sentido.



Detalle isófonas escenario pico.

#### C.4.2. Efectos sobre la geología, geomorfología y ocupación del suelo.

En el estudio de impacto ambiental se informa que, en la fase de construcción, se procederá a la retirada previa del suelo vegetal, que se acopiará en cordones tipo caballero. Esta tierra vegetal será restituida en los lugares afectados, restaurando así el espacio natural.

Se producirá alteración de la morfología del terreno debido a los movimientos de tierra previstos. El promotor estima un movimiento de tierras, para la totalidad de la obra (pista de aterrizaje, franja y estacionamiento), de 210.000 m<sup>3</sup> de desmonte, 283.500 m<sup>3</sup> de terraplén y además se retirarán 164.960 m<sup>3</sup> de tierra vegetal que, posteriormente, se emplearán para recubrir los taludes y con ello facilitar el crecimiento de la vegetación autóctona.

Cualquier necesidad adicional de aporte de tierras para los terraplenes, se tomará aumentando el desmonte en los primeros 200 metros de la senda correspondiente a la cabecera 10, pues con ello se aumentará la seguridad en vuelo, ya que en el proyecto el movimiento de tierras se ha minimizado para reducir costes e impacto ambiental, pero podría ser beneficioso aumentar la separación entre el terreno y la senda de aproximación con un incremento del desmonte.

Como medida preventiva en el estudio de impacto ambiental se señala que se llevará un control de los derrames que pudieran producirse en el terreno, procediéndose a eliminarlos en el momento que se produzcan mediante su absorción con celulosa o zahorra, que posteriormente se tratará como un residuo peligroso, tal y como establece en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

En la fase de explotación, la superficie de la plataforma, aparcamiento de automóviles, y cualquier otra superficie susceptible de ser contaminada, estará impermeabilizada con hormigón.

#### C.4.3. Efectos sobre la hidrología.

El proyecto se encuentra enclavado en la cuenca perteneciente al río Guadalquivir y la franja de protección y el vallado perimetral del proyecto afecta a la zona de policía del Arroyo de Las Peñas, en una superficie de unos 250 m<sup>2</sup>. Por ello se tramitará, por parte del promotor, en la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la correspondiente solicitud de autorización según establece el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Para evitar afecciones a las aguas, durante la fase de construcción, el promotor propone las siguientes medidas: instalación de barreras de sedimentos; impermeabilización de la zona de estacionamiento, que contará con una zanja que rodea el estacionamiento, dotada con una arqueta con esclusa aguas abajo para asegurar que, manteniéndola

cerrada mientras haya operaciones puntuales de aeronaves en el estacionamiento, quede retenido cualquier combustible o lubricante que pudiera derramarse accidentalmente y posteriormente achicarlo y transportarlo al correspondiente punto limpio.

En la fase de explotación, la calidad de las aguas superficiales puede resultar afectada por el agua procedente de la pista del aeródromo. Para minimizar estos impactos, se contemplará el pavimentado de todas las superficies exteriores del aeródromo susceptibles de contaminación, y su diseño con una pendiente de 2%.

#### C.4.4. Efectos sobre la Red Natura 2000.

El futuro aeródromo La Cuesta se encuentra ubicado en una zona declarada Zona Especial de Conservación (ZEC), según la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Concretamente se trata de la ZEC de código ES4210016 y denominación Sierra del Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz.

En el estudio de impacto ambiental se indica que el proyecto afectará a un total de 16,5 hectáreas. La ZEC en la que se ubica tiene una superficie total de 30.772,92 hectáreas, por lo que la superficie afectada supone 0,0035% de la superficie total de la ZEC.

Dentro del Plan de Gestión del ZEC Sierra del Relumbrar y Estribaciones de Alcaraz, se establece una zonificación del espacio protegido. La parcela en la que se ubicará el futuro aeródromo es una zona clasificada como Zona de Uso Compatible.

El promotor indica que la parcela del proyecto afecta a un único tipo de Hábitat de Interés Comunitario, incluido en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE: 9340 Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*. En concreto se afectaría una parcela de 2 ha con una densidad de 1,75 pies por cada 100 m<sup>2</sup>, así como a 15 ejemplares aislados con un diámetro de 40 cm, a 1 metro del suelo. Dicho hábitat ocupa en la ZEC una cobertura de 8.215,91 ha. La superficie afectada de este hábitat por el proyecto es de 1,1 ha, lo que implica en un 0,0133% relativo al área total del Hábitat.

En el Estudio de Impacto Ambiental se ha propuesto, como medida para contrarrestar el impacto, revegetar las zonas libres y trasplantar las encinas (*Quercus ilex ssp ballota*).

El promotor propone dos opciones para recuperar este hábitat:

1. La opción 1 (replantación + trasplante), en el Polígono 28 parcela 11, consistiría en el trasplante de los 350 ejemplares de la parcela de 2 ha aptas para esta operación así como la repoblación con 43 unidades procedentes de vivero, cuyo diámetro conjunto es equivalente al de los 15 ejemplares de mayor porte. Se realizaría en una parcela de 1 ha en una zona aledaña al proyecto y el presupuesto estimado es de 36.694,312 euros.

Dadas las características de las encinas de la zona de reforestación, se considera que el trasplante es una medida técnicamente viable, dadas las dimensiones de los ejemplares afectados.

2. La opción 2 (replantación), consistiría en plantar 493 encinas procedentes de vivero (800 pies por hectárea) en una superficie de 0,62 ha, siendo la suma de sus diámetros normales equivalente a la de los ejemplares perdidos. El presupuesto estimado de esta opción es de 45.244,53 euros.

En relación a las anteriores propuestas la Viceconsejería de Medio Ambiente considera que se debería elegir la opción 2 de repoblación, dado la poca efectividad en la persistencia de los pies trasplantados de encinas.

Por otro lado, el proyecto se emplaza, según la Viceconsejería de Medio Ambiente, en la zona de alto riesgo para incendios forestales Sierra del Relumbrar, por lo que deberán cumplir una serie de medidas de prevención de incendios:

Durante la época de peligro alto, definida en correspondiente Orden de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural, deberá prescindirse de la utilización de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rurales situadas en una franja de 400 m alrededor de aquellos.

Los restos de cortas/desbroces serán retirados en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en la época de peligro alto.

Para su autorización mediante quema deberá obtenerse autorización previa de la Dirección Provincial, estando prohibido este método en época de riesgo alto.

A fin de colaborar en las tareas de extinción de posibles incendios forestales, el promotor instalará, dentro del recinto del aeródromo, un depósito de agua (90 m<sup>3</sup>) y otros de espumante y retardante (20 m<sup>3</sup>) y una bomba, a fin de dotar al aeródromo de una estación de carga para aviones de carga en tierra y para otros medios terrestres utilizados en la extinción de incendios.

Los informes finales de la Subdirección General de Medio Natural (MAPAMA) y de la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha concluyen que, teniendo en cuenta el estudio específico de afecciones sobre la Red Natura 2000 y las medidas preventivas, correctora y compensatorias previstas en la documentación complementaria elaborada por el promotor, no es probable que el proyecto tenga efectos adversos significativos sobre la ZEC Sierra del Relumbrar y estribaciones del Alcaraz ni sobre la integridad de la Red Natura 2000.

#### C.4.5. Efectos sobre la fauna.

El promotor incorpora un estudio de fauna donde se han identificado y analizado las poblaciones de las principales especies de vertebrados existentes en la zona de actuación. El inventario se ha elaborado mediante:

Prospecciones desde estaciones fijas completadas con transectos desde vehículo en el área comprendida en un radio de 5 km en torno a la pista.

Instalación de 7 cámaras de fototrampeo, repartidas en torno a la ubicación de la pista, entre distancias medias de 0,8 km y de 2,9 km.

Observaciones en la zona de densidad de excrementos y de letrinas de conejo para establecer su abundancia.

Mediante un muestreo de campo, se estudiaron con detalle las especies de interés detectadas, y se valoraron las posibles afecciones de este proyecto sobre dichas especies, y especialmente sobre las especies que son objetivo de conservación en el Plan de Gestión de la ZEC, concluyendo lo siguiente:

#### Lince ibérico (*Lynx pardinus*):

Se conoce la presencia aislada del lince a 5 km de la zona del proyecto, sin embargo la ausencia de la especie en la zona del proyecto es motivo para concluir que la especie no se verá afectada por el mismo.

La baja densidad de conejo en la zona del proyecto hace esperar que el área no es viable para que se establezca un territorio de lince.

No hay afección sobre un hábitat potencial para la especie. En el caso de una expansión en la zona, el lince ibérico se vería beneficiado por la actuación de colocación de majanos, lo que supone una mejora del hábitat y conectividad de territorios que favorecería su expansión.

#### Águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*):

Hay una práctica ausencia de águilas imperiales en la zona donde se proyecta la construcción de la pista y se descarta la presencia de algún territorio de cría en sus cercanías, el nido más próximo está a 5 km.

La baja abundancia de conejo observada y la ausencia de árboles de porte (la vegetación natural dominante es matorral y monte bajo poco desarrollado), hacen que la zona no sea adecuada como áreas de reproducción ni de alimentación y, por tanto, no favorecen la instalación de nuevos territorios de cría.

Por ello, no es esperable ninguna afección significativa sobre el águila imperial ni sobre otras rapaces presentes.

Águila real (*Aquila chrysaetos*). Es la rapaz más abundante en la zona de proyecto con 4 observaciones, sin embargo la mayoría de las observaciones son en la zona norte, fuera de la ZEC. No se han detectado territorios de cría en la zona de influencia del proyecto, y por tanto, no es previsible que la especie se vea afectada por el proyecto. Esta especie se verá beneficiada por las dos actuaciones previstas para el águila imperial.

Águila perdicera (*Aquila fasciata*) En ninguna de las visitas de campo se ha detectado la especie. Sólo se detectó la presencia de una pareja en la ZEC, lejos de la zona del aeródromo. Por tanto, no es previsible que la especie se vea afectada por el proyecto.

En relación al topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*), dado que las características del terreno, donde se ubicaría el aeródromo, no cumplen con los estrictos requerimientos ecológicos de la especie, que necesita zonas de nivel freático superficial y ocupada por comunidades vegetales edafohigrófilas, es altamente improbable su presencia en el área que ocuparía el aeródromo.

Respecto al milano real (*Milvus milvus*), durante las prospecciones realizadas se ha detectado la especie en una ocasión, dos ejemplares avistados en febrero en la zona de vega entre la Puebla del Príncipe y Albaladejo, a más de 7 km de la zona del proyecto. No se ha observado ningún ejemplar durante las visitas realizadas entre marzo y mayo. Esta escasez de observaciones en el área de estudio indicaría que el uso que la especie puede hacer de la zona se limita a la presencia ocasional de algún individuo invernante en zonas cultivadas de la comarca, descartándose su reproducción en un entorno cercano.

Buitre negro (*Aegypius monachus*), especie muy dependiente de la carroñas de conejo, tan solo se han detectado dos ejemplares. Esta especie no cría en la zona ni en la ZEC. Su presencia es ocasional y debida a las grandes áreas de campeo que tienen los individuos. Por lo tanto, no es previsible que la especie se vea afectada.

Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y otras esteparias (ganga, ortega, sisón), están presentes en terrenos abiertos como áreas esteparias y cultivos, no siendo propicia la zona de proyecto. Así se concluye que no se verán afectadas.

Gato montés (*Felis silvestris*). Es una especie detectada en la zona mediante el fototrampeo. En cualquier caso, el proyecto no supone una barrera, ni pérdida de hábitat, riesgo de mortalidad, ni tampoco molestia. Al igual que con el lince, se vería beneficiado por la actuación de colocación de majanos.

Del estudio de abundancia de conejo de monte se concluye que:

La densidad de conejo estimada en la zona del proyecto (0,8 conejo/ha) estaría muy por debajo de los requerimientos mínimos para el mantenimiento de una población reproductora de lince, y hace que el establecimiento de territorios de cría de águila imperial sea improbable.

La especie se verá beneficiada por las medidas compensatorias, en concreto por la construcción de majanos para reforzar las poblaciones.

Por otro lado, en el estudio de fauna presentado por el promotor, se constata que el proyecto no altera la conectividad y la permeabilidad de las especies que lo integran, a consecuencia de la baja afección en cuanto a superficie del proyecto y, que una vez analizados los objetivos operativos que el Plan Gestor de la ZEC tiene definidos, se concluye que este proyecto cumple con todos y cada uno de estos objetivos, priorizando cada una de las actuaciones mediante la implantación de una serie de medidas preventivas, correctoras e incluso compensatorias.

En relación a la posible aplicación del artículo 57 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, modificada por la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, que establece las prohibiciones genéricas de cualquier actuación hecha con el propósito de dar muerte, capturar, perseguir o molestar a los animales incluidos en el listado LESRPE, así como la destrucción o deterioro de sus nidos, vivares y lugares de reproducción invernada o reposo, el promotor justifica el no incurrir en estas prohibiciones en base a los informes del organismo gestor de la ZEC y de la Dirección General de Política Forestal y Espacios Protegidos, ambos organismo de la Junta de

Comunidades de Castilla-La Mancha, así como por los resultados obtenidos en los informes realizados.

Como se ha indicado anteriormente, no se ha identificado que el proyecto vaya a afectar a la integridad de la Red Natura 2000, dada la escasa afección a los Hábitats de Interés Comunitario y a las especies. No obstante, debido a que el proyecto tendrá algunos impactos residuales, el promotor en coordinación con la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla-La Mancha, propone las siguientes medidas compensatorias:

a) Adecuación de tendidos eléctricos peligrosos para la avifauna, en el entorno inmediato del proyecto, de acuerdo con el Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión. Se ha calculado un presupuesto de 30.000 euros, lo que resulta de la adaptación de aproximadamente 3 km de línea y unos 250 perfiles salvapájaros.

Se ha considerado la posibilidad de adaptar unos 25 apoyos, que discurren prácticamente paralelos a la CR-6112 (carretera que conecta Torrenueva y Cózar en la provincia de Ciudad Real), entre los puntos kilométricos 13 y 15 que, según datos proporcionados por el Servicio de Política Forestal y Espacios Naturales en Ciudad Real, suponen índices de electrocución altos de especies como el Águila imperial. La propiedad de esta línea es de Unión Fenosa.

b) Para promover un hábitat favorable para la conservación y expansión del lince ibérico, en la documentación del proyecto se propone la instalación de majanos de conejos, unos 6 km al sur del proyecto, en una superficie de 16 ha. Superficie esta equivalente a la ocupada por el proyecto. La densidad de majanos para esta zona propuesta será de 10 unidades de majanos por hectárea, resultado así unos 160 majanos.

#### C.4.6. Efectos sobre la vegetación.

La vegetación que aparece en la zona de proyecto (16,50 ha) es fundamentalmente:

Zonas de uso agrícola. Cuenta con una superficie de 13,40 ha. Es un uso agrícola de secano destacando la siembra de avena y cebada.

Matorrales de monte bajo presididos por la encina con fuerte presión antrópica debida al pastoreo. Cuenta con una superficie de 3,10 ha. Gran parte de estas 3 hectáreas corresponden a una reforestación de hace 18 años (aproximadamente 2 ha). El resto, son zonas con pies aislados de *Quercus ilex* y jarales dominados por *Cistus ladanifer*. Se acompaña de otras cistáceas, entre las que destaca *Cistus monspeliensis*, buen indicador del carácter termófilo del territorio, así como algunas labiadas como *Lavandula stoechas*. También se han observado en esta zona otras especies arbustivas como *Thymus vulgaris*, *Retama sphaerocarpa* y *Daphne gnidium*.

Como medida preventiva en el estudio de impacto ambiental se indica que se jalonará la zona de ocupación estricta de las obras antes del inicio del desbroce. Las zonas fuera del vallado serán consideradas como zonas de exclusión, por las que no podrá circular vehículos ni personas, quedando terminantemente prohibida la utilización de estas zonas de exclusión de obras para cualquier acopio o actividad.

#### C.4.7. Efectos sobre el medio socioeconómico.

La información aportada por el promotor incide en la situación de despoblación y renta básica de la comarca del Campo de Montiel y considera que el proyecto, sin intervenir en los objetivos de conservación de la ZEC, contribuye de forma clara a los objetivos de desarrollo rural y fomento de los empleos previstos en la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, de Desarrollo sostenible del Medio Rural.

En este sentido el promotor aporta varios escritos de los ayuntamientos de la comarca mostrando su apoyo a la construcción de la pista, ya que estos municipios consideran que

el proyecto es una oportunidad para la creación de empleo y creación de riqueza en una zona depauperada, alejada de todos sitios y en la que el turismo cinegético supone una de las escasas actividades económicas que contribuyen a mantener renta y puestos de trabajo directos e indirectos.

Actualmente existen contratados 30 trabajadores en la finca con carácter fijo, y que en temporada de caza se dan cerca de 7000 jornales. La realización de esta inversión proyectada podría suponer un aumento de estos puestos de trabajo fijos y de los jornales anuales, no sólo en la fase construcción, sino en fase de explotación.

#### C.4.8. Efectos sobre el paisaje.

La zona se localiza en una colina de pendientes suaves (3-4%) por ello, tras la ejecución del proyecto, el efecto visual no será significativo.

El estudio de impacto ambiental informa que el paisaje es de monte bajo con pequeñas manchas boscosas de encina de baja-media edad, con escasas parcelas cultivadas con olivar de secano como monocultivo.

El estudio de impacto ambiental califica la obra como de baja incidencia visual, de tal manera que solo se percibe desde una cuenca visual reducida.

#### D) Programa de Vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental cuyos objetivos son verificar que las medidas protectoras y correctoras propuestas se desarrollan correctamente. Los elementos que se tienen en cuenta en este Plan son:

##### Durante la fase de construcción:

Correcto balizamiento y señalización de caminos por dónde circulen los camiones, para que se obedezca a sus indicaciones, tales como no circular a más de 30 km/h.

Almacenamiento de tierra vegetal en cordones de altura inferior a 2 metros, para su posterior utilización en la revegetación de la zona. Se comprobará que las condiciones iniciales de compactación y drenaje del suelo se mantienen iguales a las iniciales.

Riegos para el control de emisión de polvo a causa de la circulación de camiones.

Control de las emisiones de ruido de la maquinaria. ITV actualizadas de la maquinaria.

Envío de informes semanales a la Administración competente en materia de evaluación ambiental.

##### Durante la fase de explotación:

Restitución y acondicionamiento de caminos afectados.

Control de la posible erosión formada en los reducidos taludes de la pista.

Control de los posibles vertidos de aceites y combustibles en la pista (Almacenamiento de absorbentes como la sepiolita y estimar posible gestión del residuo peligroso que se pueda originar).

Seguimiento de enraizamiento de las zonas repobladas y/o trasplantadas (si se diese el caso, reposición de marras).

Seguimiento de la avifauna y otras especies incluyendo informe de seguimiento ambiental suscrito por un técnico competente en la materia.

Puntuales mediciones de ruido para controlar que se cumplen los niveles modelizados.

#### E) Condiciones del proyecto.

Para la realización del proyecto, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, en el plan de restauración y demás documentación complementaria, en lo que no resulten contrarias a la presente declaración, así como las medidas adicionales especificadas en este apartado en respuesta a las alegaciones e informes recibidos en el procedimiento y al análisis técnico realizado. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto, en el plan de restauración, o en las adendas a los mismos.

En este sentido, respetará el siguiente condicionado que la Viceconsejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla-La Mancha, ha aportado en sus informes:

1. Se respetará, en la fase de construcción, la época de cría de las especies que revalorizan el potencial faunístico de la zona, obligándose el promotor a realizar las obras entre las fecha de octubre a enero.

2. Excepto los usos por casos de emergencia, los vuelos se concentrarán durante la temporada de caza (octubre-febrero) disminuyéndose así las posibles afecciones derivadas de las molestias en época de cría a las especies catalogadas presentes en la zona. La información relativa al uso del aeródromo quedará registrada en el plan de seguimiento y vigilancia, de forma que pueda comprobar la desviación excesiva respecto a lo marcado en el estudio de impacto ambiental sobre épocas e intensidad de uso.

3. Se deberán detectar bandos en migración mediante el radar y delimitarse los periodos, rutas y alturas que siguen las aves. Así como definir las rutas de aproximación y salida, pudiendo coordinarlas con las autoridades municipales o de medio ambiente, para disminuir cualquier afección percibida. En caso de producirse colisiones se estudiara la implantación de algún sistema que ahuyente las aves.

4. Las operaciones de llegada o salida del aeródromo serán directas sin sobrevuelos o pasadas turísticas a baja altura.

5. Se deberán controlar los nidos y los pollos de las especies de interés faunístico y medioambiental que se viesan afectadas y este control se llevará a cabo por la guardería de la finca cada año entre los meses de febrero a agosto. Las nidificaciones detectadas quedarán convenientemente registradas en la documentación para elaborar en el plan de seguimiento y vigilancia.

6. Se diseñarán trayectorias que eviten sobrevolar superficies arboladas y los puntos de nidificación.

7. La ubicación del aeródromo ha sido ligeramente desplazada respecto a la propuesta inicial, sin embargo parece que afectaría a la zona de policía del Arroyo de La Peñas, por lo que dicha ocupación estará a lo que establezca la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, por encuadrarse en los supuestos tipificados en el artículo 9 del Reglamento de DPH.

8. Con el desplazamiento de la pista, la infraestructura queda lindante al camino de Huebras. La afección a estos bienes de dominio público quedan condicionados a lo indique el órgano competente, en este caso el Ayuntamiento de Montiel.

9. El camino de la Huebras, constituye en el punto de cruce con la pista del aeródromo, el trazo de la vía pecuaria Vereda Alcaraz. Las ocupaciones de trazados de vías pecuarias están sujetos a los preceptos y autorizaciones marcados en el Título II Capítulo V de la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, por lo que se deberá solicitar dicha autorización ante la Dirección provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real.

10. Respecto al trasplante de encinas, señalado en el estudio de impacto ambiental, la Viceconsejería de Medio Ambiente indica que estas operaciones son costosas técnica y económicamente, y comprometen la persistencia de los pies trasplantados, aun ejecutándose con las máximas garantías. Por ello, si los pies no sobrevivieran al trasplante, se repoblará con varios ejemplares de la misma especie, procedentes de vivero acreditado, cuya suma de diámetros normales sea equivalente a la de los ejemplares perdidos. En caso de renunciar al trasplante, el número de pies equivalentes por la suma de diámetros deberá duplicarse.

11. Cualquier actuación que suponga afección a la vegetación natural de matorral o arbolado, o su roturación, requeriría autorización de la Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural. El artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Monte y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha, establece que las operaciones de descuaje de matorral o arbolado, y la roturación de los terrenos forestales, cuando no tengan por objeto su transformación para el cultivo agrícola, ni se deriven de actuaciones de iniciativa pública que hayan sido declaradas de utilidad pública o interés social requerirán, asimismo, autorización previa de la Consejería.

12. El vallado perimetral previsto en el estudio de impacto ambiental debe ser impermeable al paso de fauna de manera que se reduzca la intrusión de especies silvestres, en especial especies presa como conejos y se evite esta zona como punto de atracción para especies protegidas. El vallado carecerá de elementos punzantes, cortantes o de cualquier otra naturaleza lesiva y deberá ser visible para evitar posibles colisiones de avifauna.

13. Al emplazarse el proyecto en la Zona de Alto Riesgo para Incendios Forestales Sierra del Relumbrar, la actividad estará a lo dispuesto en el artículo 58.9 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha, en relación a las medidas a adoptar de autoprotección contra incendios y además, además se deberán contemplar las medidas de prevención de incendios que relaciona en su informe la Viceconsejería de Medio Ambiente.

14. En cuanto a prevención de riesgos se dará cumplimiento a los preceptos contemplados tanto en la Norma Básica de Protección Civil (Real Decreto 407/1992, de 24 de abril), así como en el actual Plan Territorial de Emergencias de Castilla-La Mancha (PLATECAM). Dada la actividad y el tipo de infraestructura que se pretende establecer, el promotor vendrá obligado a presentar, con carácter previo a su aprobación, el correspondiente Plan de Autoprotección, debidamente aprobado y registrado dentro del Archivo General de Planes de Autoprotección de Castilla-La Mancha (Real Decreto 393/2007, de 23 de marzo, del Ministerio del Interior).

15. Si la superficie cercada estuviera incluida en un coto de caza, el vallado proyectado, al ser su fin evitar accidente tendría la consideración de cerramiento especial. No podrá cazarse en el interior de estos cerramientos sin autorización extraordinaria y expresa de la Dirección Provincial de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural de Ciudad Real. Además, conforme al artículo 22 del Decreto 141/1996, de 9 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento general de aplicación de la Ley 2/1993, de 15 de julio, de caza de Castilla-La Mancha, el titular del coto tiene la obligación de comunicar la instalación del vallado a la citada Dirección Provincial de Ciudad Real.

Finalmente, se deberán cumplir las siguientes prescripciones adicionales:

16. Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales y en las condiciones más desfavorables para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2003 de 19 de octubre. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación. Si en el inicio o transcurso de la actividad se constatará la vulneración de los niveles de ruido aceptables según la normativa, se procederá a tomar las medidas necesarias para alcanzar los niveles satisfactorios, ya sea mediante la revisión del correcto estado y funcionamiento de las aeronaves o, en caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, modificarse las trayectorias de despegue y aterrizaje o incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

17. Se evitará realizar sobrevuelos continuados de zonas pobladas y de viviendas aisladas. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo. Cuando se deba sobrevolar alguna zona poblada, se deberá seleccionar la ruta que resulte menos sensible al ruido, salvo que ello produzca una condición insegura, a juicio del piloto.

18. 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.

19. Todas las aeronaves deberán ir equipadas con aquellos elementos que minimicen la emisión de ruido.

20. Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes de la fauna con las aeronaves, que deberá estar operativo en el momento en que el aeródromo entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

21. Si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento a la Consejería de Cultura.

22. En caso de finalización de las actividades y cierre del centro, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.

La presente declaración no cubre el posible cambio de categoría del aeródromo de uso restringido para convertirlo en otro tipo de aeródromo, en el que se desarrollen actividades distintas de las previstas en el proyecto y en la presente Resolución. Antes de realizar cualquier cambio de categoría será necesario consultar al órgano ambiental el procedimiento a seguir.

En virtud de lo expuesto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable para el proyecto «Aeródromo de La Cuesta en el Término Municipal de Montiel (Ciudad Real)», siempre y cuando se autorice en las condiciones y con las medidas señaladas en la presente Resolución, que resultan de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 41.3 de la Ley de evaluación ambiental, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

De acuerdo con el artículo 41.4 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 enero de 2018.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

