

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN  
Y MEDIO AMBIENTE

**13409** *Resolución de 5 de octubre de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Aeródromo deportivo en Tinajeros, término municipal de Albacete.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado d) grupo 7 del anexo II del Texto Refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la citada Ley, por decisión de la entonces Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 3 de agosto de 2009, por lo que procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización y descripción*

El promotor del proyecto es el Aeroclub de Albacete CDB, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la adecuación y equipamiento, para su uso como aeródromo privado, de la parcela 224 del polígono 6 de Albacete, una parcela rústica de 14,08 hectáreas, localizada a 3,7 km de la pedanía de Tinajeros, perteneciente al término municipal de Albacete. Sus coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (ED 50) y cota son:

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
39°5'59"N	1°43'10"W	610.728	4.328.702	677

El acceso a la parcela se realizará a través del camino existente, que parte del punto kilométrico 12,350 de la carretera CM-3218. En la parcela se realizará un vial, de 5 m de ancho y 178 m de longitud, que permita el acceso último al campo de vuelos.

La actividad del aeródromo será la aviación deportiva, recreativa y privada de vuelos no regulares, principalmente durante los fines de semana. El promotor estima que el número de vuelos al año será de unos 1.200. El código de referencia del aeródromo será 1-B, según la clasificación de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). El estudio de impacto ambiental aporta una lista de aeronaves, como flota potencial del campo de vuelos. Principalmente, las aeronaves que volarán serán: ultraligeros, que pueden volar, como máximo, a 300 metros sobre el terreno, y avionetas normales, cuya altura de vuelo depende de la Autoridad Aeronáutica competente.

La pista de aterrizaje/despegue, con orientación 11-29, tendrá una longitud de 1.000 m y una anchura de 18 m, y se pavimentará con una capa de 25 cm de zahorra artificial compactada. La franja de pista tendrá 1.060x60 m, con el mismo pavimento. La pista tendrá un sistema de drenaje, para que no se produzca encharcamiento.

El aeródromo contará con una plataforma para estacionamiento de aeronaves, de 190x40m, con 16 puestos de estacionamiento, distribuidos en tres hangares de 480 m<sup>2</sup> cada uno. La mayor parte de la planta de los hangares será diáfana, con 5-6 m de altura libre interior. En uno de los hangares, se proyecta ubicar un futuro Museo de la aviación. Además, se dispondrá de una zona pavimentada de 20x20 m, para el lavado y mantenimiento rutinario de las aeronaves, y de un depósito de doble pared enterrado, para el abastecimiento de combustible. Para la extinción de incendios, se dispondrán dos extintores manuales en el interior de los hangares, y una plaza de aparcamiento junto a la zona pavimentada para lavado de las aeronaves, siempre que el campo de vuelos se encuentre operativo. Se observará el cumplimiento del Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.

Por razones de seguridad, en el aeródromo se instalará un vallado perimetral, de 2.486 m de longitud, que impida el acceso de animales al recinto. La malla tendrá 2 m de altura, y se enterrará 20 cm desde el nivel del suelo, para evitar la entrada de fauna, como los conejos existentes en la zona.

En cuanto al suministro de agua, dada la ubicación del campo de vuelos, y hasta que se pueda disponer de acometida a la red general, el suministro de agua potable y de saneamiento se realizará desde aljibes, situados en las proximidades de los puntos a servir. Se instalará un depósito de 5.000 litros para limpieza de las aeronaves, y otro de 200 litros, para usos higiénicos. Se instalará un aseo químico en uno de los hangares. El saneamiento de esta instalación se conectará a una fosa séptica, para cuya construcción se pedirá la correspondiente autorización a la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Los residuos que genere la actividad en el aeródromo, serán tratados por un gestor de residuos, autorizado por la correspondiente Consejería de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Las instalaciones contarán con un grupo electrógeno para el suministro de energía, existiendo la posibilidad futura de instalar paneles fotovoltaicos en los tejados de los hangares. La pista no requiere iluminación de aproximación, ya que su utilización será siempre diurna.

## 2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

La zona de estudio se sitúa al norte de la provincia de Albacete, siendo sus rasgos geográficos más significativos el río Júcar, que discurre por su zona norte, y la sierra de Monte Aragón, que ocupa todo el ángulo sureste. La parcela objeto de la actuación es de clase rústica, y su uso principal es agrario de tierras arables. Se encuentra a 3,7 km al nordeste de la pedanía de Tinajeros, en el municipio de Albacete. El siguiente núcleo de población más cercano es la localidad de Valdeganga, situada a unos 5 km, y está a 10,9 km de la capital de la provincia, en dirección nordeste, con la que conecta por las carreteras CM-3218 y CM-332.

Las distancias de la parcela a infraestructuras y espacios naturales cercanos son:

Carretera CM-3218, a 2,5 km hacia el sur.

Ferrocarril: Línea Madrid-Levante, a 14,76 km hacia el suroeste.

Base Aérea de los Llanos, situada a más de 20 km hacia el suroeste.

LIC y ZEPA: Hoces del Río Júcar, a más de 8 km hacia el noreste.

Río Júcar, a 5 km hacia el norte.

Canal de María Cristina, a 2,8 km hacia el sur.

Laguna de Tinajeros, a 3 km hacia el sureste.

Vías pecuarias: Cañada Real de los Serranos, a 5,9 km hacia el este.

La parcela de ubicación no coincide con ningún hábitat de interés comunitario incluido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, ni con ningún espacio incluido en la red Natura 2000. Sin embargo, dista unos 8 km del espacio de la red Natura 2000 Hoces del Río Júcar (ZEPA ES0000387 y LIC ES4210001). Las inaccesibles paredes de este lugar constituyen un importante refugio para especies

rupícolas: el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (CR-CLM); y el águila real (*Aquila chrysaetos*) y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), ambos vulnerables según el CR-CLM. A 15 km, se encuentra el Área Importante para la conservación de las Aves (IBA) n.º 158 Hoces del Cabriel y del Júcar, zona montañosa en torno a los valles encajonados de dichos ríos, que en parte coincide con el espacio anterior, y en donde destacan, entre las rapaces de montaña, el águila culebrera, el águila perdicera, el halcón peregrino y el búho real.

Tal como informó la entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en su respuesta a las consultas previas realizadas, la zona es pseudoesteparia, por lo que es un hábitat propicio para numerosas aves esteparias como, entre otras, el sisón común (*Tetrax tetrax*) y la ganga ibérica (*Pterocles alchata*). Otras especies destacables, presentes en la zona, son el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) o el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). Todas estas especies están incluidas en el CR-CLM como vulnerables, y en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (CNEA) como de interés especial; excepto el aguilucho cenizo, catalogado como vulnerable. Además, a 3 km de distancia de la pista proyectada, se encuentra la laguna de Tinajeros, con una buena representación de avifauna de medios palustres, destacando el pájaro moscón (*Remiz pendulinus*), el escribano palustre (*Emberiza schoeniclus*), el rascón (*Rallus aquaticus*) y el aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*).

Respecto a la hidrología, el curso de agua más cercano (2,8 km) es el canal de María Cristina, que fue construido para la desecación de una serie de lagunas que rodeaban Albacete, y posteriormente pasó a conducir las aguas residuales de Albacete hacia el río Júcar. En esta zona, las aguas del canal se desbordan y dan origen a la laguna de Tinajeros. Con el paso del tiempo, se ha ido generando un denso carrizal en la zona oeste de la laguna, dejando aguas abiertas al este. Miles de aves utilizan este carrizal como lugar de descanso en los pasos migratorios, y otras, en época de reproducción, para sacar adelante sus nidadas.

La vegetación de los alrededores del futuro aeródromo se corresponde con zonas de cultivos de secano, barbechos, y zonas de vegetación de pequeño porte. También existen zonas de cultivo de maíz con pivots de regadío. Como consecuencia de esta degradación, la vegetación arbórea se instala en las laderas que vierten al río Júcar, con pinares con sotobosque de herbáceas y algunas leñosas.

Tras el informe de intervención arqueológica en relación con el proyecto, elaborado por el promotor y supervisado por la Delegación en Albacete de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se constata que la zona afectada por el proyecto no presenta bienes del patrimonio cultural. La vía pecuaria más cercana que discurre por la zona es la Cañada Real de Los Serranos, que no se ve afectada.

En la pedanía de Tinajeros y sus zonas de inmediata influencia no se encuentran instalaciones industriales. El paisaje se consideraría periurbano, ya que está formado por núcleos urbanos dentro de un contexto rural, en donde dominan las casas bajas, de tonos sobresalientemente blancos.

### 3. Resumen del proceso de evaluación

3.1 Fase de consultas previas y de determinación del alcance del estudio de impacto ambiental:

3.1.1 Entrada de la documentación inicial. Con fecha 27 de noviembre de 2008, tuvo entrada en el Departamento el documento ambiental del proyecto Establecimiento de un aeródromo privado en Tinajeros en el término municipal de Albacete. Con fecha 30 de diciembre de 2008, se solicitaron al promotor copias del documento para realizar las preceptivas consultas, las cuales se recibieron con fecha 28 de enero de 2009.

3.1.2 Consultas previas. Con fecha de 10 de febrero de 2009, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe:

Organismos	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Confederación Hidrográfica del Júcar.	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.*	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	--
Organismo Autónomo de Espacios Naturales de Castilla-La Mancha de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	--
Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Transportes de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	--
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.**	X
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Diputación Provincial de Albacete.	--
Ayuntamiento de Albacete.	X
Ayuntamiento de Valdeganga.	--
WWF/ADENA.	--
Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO).	X
Greenpeace.	--
Ecologistas en Acción de Albacete.	--
Amigos de la Tierra España.	--

\* Contesta la Subdelegación del Gobierno en Albacete, que no realiza observaciones sobre el proyecto.

\*\* Contesta la Delegación de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía en Albacete.

Los aspectos ambientales más relevantes de las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

La entonces Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino indicaba que la zona de emplazamiento de la pista es eminentemente pseudoesteparia, siendo un hábitat propicio para numerosas aves adaptadas a las condiciones de cultivos de secano, barbechos y zonas de vegetación baja. Algunas especies existentes en la zona, como el sisón común (*Tetrax tetrax*), la ganga ibérica (*Pterocles alchata*) y la ganga ortega (*Pterocles orientalis*), resultan especialmente sensibles a las alteraciones y molestias de origen antrópico, pudiendo además ser causa de muerte el tránsito de personal y de vehículos y la colocación de vallas. Para otras especies, como el aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*) o el amenazado aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), además

de la pérdida de hábitat que representará este aeródromo, existirá un mayor riesgo de colisión en los aterrizajes o despegues de las aeronaves.

Por otra parte, la zona se encuentra en un área de nidificación de otras especies amenazadas, como el águila perdicera (*Hieraaetus fasciatus*) o el águila real (*Aquila chrysaetos*), en el espacio protegido LIC Hoces del río Júcar. Al ser una zona atractiva para visitar en vuelo, podría existir afección por las posibles molestias que se pudieran ejercer en estos cortados, y sus alrededores, considerados su área de campeo.

Bajo el principio de precaución, al considerarse un tipo de actuación con afecciones de especial relevancia sobre numerosa avifauna amenazada, y puesto que dichas afecciones deben ser estudiadas detalladamente, esa Dirección General estimó necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. El estudio de impacto ambiental deberá incluir datos sobre las características de uso del aeródromo, y un estudio de la avifauna presente en el área de influencia del aeródromo, tanto en época de invernada como de nidificación, en el que se deberá determinar la existencia y afección a las especies protegidas que menciona su informe. Se señalará cartográficamente la existencia de zonas de *leks*, primillares, lagunas y cursos de agua, basureros, pasillos migratorios, zonas de nidificación, reposo y alimentación, y zonas de formación de térmicas que sean utilizadas por dichas aves. El estudio deberá determinar la afección por colisión y molestias en las zonas señaladas, estimando de esta forma la compatibilidad del proyecto con la conservación de los valores existentes.

Asimismo, consideraba necesario que se adopte, como medida preventiva contenida en el Manual de Operaciones del Aeródromo, la prohibición de sobrevuelo a baja altitud de los valores naturales existentes en las inmediaciones del proyecto (ej.: LIC/ZEPA Hoces del río Júcar incluyendo una zona periférica de protección, laguna de Tinajeros, primillares, etc.), así como de acercarse a bandadas de aves. Otra medida a adoptar podría ser el incremento de zonas de barbecho o cultivos de secano en zonas propicias, pero alejadas del área de influencia del aeródromo. La plantación de retama y otros arbustos de porte medio/alto autóctonos que se consideren adecuados, se planificará para disminuir la afección paisajística y el posible riesgo de colisión de la avifauna. Se estudiará la posibilidad de realizar otra tipología de construcción de los hangares, que se integre más en el medio. Se deberá complementar el drenaje perimetral con un filtro o balsa de separación de hidrocarburos/aceites, en las zonas más sensibles de dispersión de estos contaminantes. Puesto que el terreno deberá ser despedregado, se deberá determinar el tipo de gestión de estas piedras más conveniente, como la creación de majanos. Si se estimase necesario, se desarrollarán medidas en función del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, respecto a los niveles de emisiones establecidos en el artículo 14.4 del citado Real Decreto. Recomendaba que las necesidades energéticas de los hangares y alumbrados se cubran con energía solar desde un principio, y no en segunda opción. También se contemplarán las medidas que desarrolla el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior. Se deberá llevar a cabo un programa de vigilancia ambiental, en el que todos los datos que se recaben de los estudios faunísticos y los seguimientos de las colisiones deberán estar a disposición del personal y usuarios de las instalaciones, mediante anuncios, carteles u otros medios, y poner en práctica las medidas preventivas que se estimen oportunas.

La entonces Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, considerando que el proyecto podría abrir nuevos usos al espacio rural, al ser soporte de actividades de recreo que pueden contribuir a su mejora económica, aportaba comentarios sobre varios aspectos, como el aumento de los niveles de polvo como consecuencia de la actividad de las aeronaves y los vehículos que se dirijan al aeródromo, la necesidad de utilizar grandes cantidades de herbicida en el caso de pavimentar la pista con zahorra, el posible uso de las piedras

extraídas en el despedregado en la construcción de vallas u otras construcciones, y la integración en el paisaje existente (una zona agrícola con pueblos blancos), para lo que no bastaría con pintar de ocre los hangares, pudiendo plantearse un contraste atractivo para los habitantes de la zona, compatible con la ordenación urbanística prevista. También consideraba recomendable el uso de las instalaciones, aún parcialmente, con un fin recreativo de los habitantes de la zona (excursiones en globo, demostraciones aéreas, merenderos, etc.). Concluía que, si son aclarados los extremos relacionados con el polvo, el paisaje y el uso social de las instalaciones, no consideraría necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

La Confederación Hidrográfica del Júcar daba, entre otras, las siguientes indicaciones: se garantizará en todo momento el drenaje superficial de las aguas hacia los cauces; se deberá reducir en lo posible la plataforma de trabajo de la maquinaria y de los accesos, afectando únicamente al terreno estrictamente necesario. Se garantizará la no afección a cursos de agua superficiales y subterráneos, por rellenos o vertidos contaminantes que puedan realizarse durante la fase de construcción, así como una vez finalizadas las obras. Por otro lado, señalaba que las actuaciones previstas deberán cumplir la legislación de aguas vigente, y deberán solicitarse las correspondientes autorizaciones administrativas para realizar obras en el dominio público hidráulico y/o dentro de la zona de policía, para realizar captaciones de agua superficial o subterránea, así como para el vertido de las aguas, tanto residuales como pluviales.

La entonces Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en respuesta recibida el 12/08/2009, indicaba que, en el entorno del ámbito de actuación, se encuentran poblaciones de aves esteparias, entre las que destacan avutardas (*Otis tarda*), sisones (*Tetrax tetrax*), gangas ibéricas (*Pterocles alchata*), aguiluchos cenizos (*Circus pygargus*), cernícalos primillas (*Falco naumanni*) y ortegas (*Pterocles orientalis*), estando estas especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998, de 5 de mayo) en la categoría vulnerable. Además, señalaba que la implantación del vallado perimetral dificultará el tránsito de fauna, aislando una superficie del orden de 14 ha. También hacía hincapié en que, en la documentación aportada por el promotor, no se especificaban las necesidades hídricas del proyecto, ni la procedencia de las aguas necesarias, ni se contemplaba como impacto ambiental el incremento de los niveles sonoros en el entorno, durante la fase de explotación del aeródromo. Asimismo, la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente de Albacete manifestaba su preocupación por la posibilidad de accidentes aéreos.

También indicaba que el informe del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, de 27 de mayo de 2009, consideraba que, con las medidas propuestas en el proyecto, y cumpliendo con la restricción de no afección a los ejemplares ni a sus lugares de nidificación, la afección inducida sobre las especies vulnerables es moderada, y el proyecto no requiere ser sometido a evaluación de impacto ambiental según la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

A pesar de ello, consideraba demasiado genérica la medida propuesta, de ceder unas 50 horas de vuelo al servicio de la Administración para reconocer áreas naturales por parte de técnicos ambientales, y consideraba que debería ser concretada, o quizá sustituida por alguna otra más factible, como la realización de censos al inicio de la actuación y periódicamente, dentro del programa de vigilancia ambiental.

En caso de ser necesarias, las operaciones de descuaje, desbroce y corta de matorral o arbolado requerirán autorización de la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, según lo dispuesto en el artículo 49.2 de la Ley 3/2008. Los dispositivos planteados para el escape de la fauna que se introduzca en el interior del recinto, deberían ser incrementados en número, para facilitar la salida de los animales.

En la documentación aportada no se contemplaba la necesidad de vertederos para el material sobrante. De ser éstos necesarios, los materiales se podrán emplear, de forma coordinada con la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente, para la restauración de las antiguas zonas de vertederos colindantes con la carretera. Deberá contemplarse el cumplimiento de las distancias mínimas conforme a la normativa vigente (Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas), y la distancia a suelo urbano o urbanizable.

Como conclusión, la citada Dirección General de Evaluación Ambiental informaba que el proyecto debe incorporar un sistema que permita garantizar la seguridad de no efectuarse vertidos contaminantes en el terreno, mediante una serie de cunetas perimetrales de la pista, plataformas de estancia y demás zonas que sean utilizables por los aviones y depósitos de combustible, acompañado de un sistema de desbaste, desarenado y desengrasado. Se deberá efectuar un seguimiento exhaustivo del estado de la avifauna esteparia, antes de iniciar los trabajos, durante su ejecución y durante su funcionamiento. Si se adoptan las medidas preventivas y correctoras detalladas en su informe, consideraba que no sería necesario someter la actuación al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

La Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señalaba que la instalación debe tener en cuenta los aspectos urbanísticos del ámbito en el que se pretende implantar. Consideraba, así, asegurar el cumplimiento del artículo 47 del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística, aprobado por Decreto Legislativo 1/2004, de 28 de diciembre; y del artículo 5 y, especialmente, de la disposición adicional segunda del Decreto 242/2004, de 27 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Suelo Rústico, para, en función de la clasificación del suelo recogida en el planeamiento municipal de Albacete, así como las servidumbres derivadas de esta instalación, la posterior recalificación de estos terrenos como Suelo Rústico No Urbanizable de Especial Protección de Infraestructuras.

La Delegación en Albacete de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remitió dos escritos. En el primero de ellos, recibido el 11 de marzo de 2009, informaba que la zona se encuentra en un área de alta susceptibilidad de afección al Patrimonio Histórico, de probada utilización del territorio por parte del poblamiento histórico de la comarca, pudiendo resultar afectadas evidencias patrimoniales arqueológicas, debido a su situación topográfica coincidente con el patrón de asentamiento de época ibérica y romana constatado en el municipio, así como a su proximidad al trazado de vías de comunicación históricas. Todos estos datos justifican la necesidad de aplicar de manera preventiva el artículo 21 de la Ley 9/2007, de 29 de marzo, por el que se modifica la Ley 4/1990, de 30 de mayo, de Patrimonio Histórico de Castilla-La Mancha, para poder identificar, describir y valorar los efectos de dicho proyecto de obra civil sobre el Patrimonio Histórico, evaluando su correspondiente viabilidad/compatibilidad y medidas correctoras.

En el segundo escrito, recibido con fecha 19 de agosto de 2009, el citado organismo, visto el informe de intervención arqueológica elaborado por el promotor (trabajos arqueológicos de prospección sin sondeos), y el informe emitido por la Sección de Patrimonio de la Delegación Provincial de Albacete, resolvió informar favorablemente el proyecto.

La Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha señalaba que, desde el punto de vista sanitario, el proyecto debe considerar medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, con un sistema de saneamiento y tratamiento de aguas residuales, y, con respecto al sistema de abastecimiento de agua para higiene, deberá cumplir con las disposiciones del Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano. Asimismo debe considerar, en la fase de

obras, medidas y dispositivos en maquinaria y equipos, para disminuir al máximo la contaminación acústica y las emisiones de polvo y partículas contaminantes; y, en la fase de funcionamiento, un plan de aislamiento acústico para evitar molestias a las poblaciones cercanas. En cuanto a la gestión de residuos peligrosos, deberán ser almacenados en contenedores específicos, y entregados a gestor autorizado, conforme a la normativa vigente y al Plan Regional de Residuos Peligrosos de Castilla-La Mancha. La gestión de los residuos sólidos asimilables a urbanos se hará siguiendo las directrices marcadas por el Plan de Gestión de Residuos Urbanos de Castilla-La Mancha. Finalmente, señalaba que el proyecto deberá contar con un Programa de Vigilancia Ambiental, que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras, y que el desarrollo de las actividades debe atenerse a las recomendaciones establecidas en la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales.

La Sociedad Albacetense de Ornitología (SAO) exponía que el documento ambiental carece de un estudio de la fauna, en especial avifauna, presente en la zona y que se verá afectada por el proyecto. El proyecto pretende ubicarse en una zona con presencia de aves esteparias, como alcaraván (*Burhinus oedicephalus*), sisón (*Tetrax tetrax*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), y a unos 500 m de una zona con una importante presencia de avutarda (*Otis tarda*), incluidas todas ellas en el anexo IV de la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, como especies que serán objeto de medidas especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su reproducción en su área de distribución. Además, están catalogadas de interés especial en el anexo II del Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo), y como vulnerables en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Real Decreto 33/1998, de 5 de mayo).

En el documento ambiental, se pretende reforestar con una plantación perimetral una superficie de tan sólo 0,24 ha, en lugar de las que marca el Decreto 242/2004, además de dos propuestas que no favorecen a la flora del lugar, como son la puesta del aeródromo a disposición del servicio de extinción de incendios, y la disponibilidad de 50 horas de vuelo al servicio de la Administración, para el reconocimiento de áreas naturales específicas.

Por ello, la citada Sociedad solicitaba un estudio de la avifauna presente en la zona antes de la ejecución del proyecto y proponía, como medida ante la pérdida de hábitat natural de las aves esteparias, la adquisición por parte del promotor de una parcela de superficie igual a la ocupada por el proyecto, para dedicar el 50% al cultivo tradicional de cereal y leguminosas; y el resto, revegetarlo en bandas paralelas y al tresbolillo, con el fin de maximizar las zonas de borde, que son las más utilizadas para alimentación y nidificación de esteparias, con arbustos de porte bajo (romero, tomillo, espliego, aliaga, etc.) y con gramíneas (esparto y albardín); y que esta zona sea declarada como refugio de fauna, excluyéndola del coto de caza, si éste fuera el caso. No se debe eliminar la vegetación espontánea de las zonas revegetadas. Además, planteaba que, en el cerramiento perimetral y debido a su longitud, se construyan cuatro rampas de escape de fauna, y que se señalice, con cintas de colores llamativos, el vallado en toda su longitud, para evitar la muerte de aves por colisión.

El Ayuntamiento de Albacete informaba que las obras de instalación del aeródromo son compatibles con el régimen establecido para el suelo objeto de actuación, que se clasifica como suelo no urbanizable protegido, categoría CP-3 Suelo de interés agrícola y ganadero, donde se permiten las edificaciones complementarias para determinados usos, según el Plan General de Ordenación Urbana de Albacete, entre los que figuran las instalaciones o establecimientos de carácter industrial y aquéllos otros que, por su carácter, no sea aconsejable su implantación en suelo urbano.

Consultada la información de espacios sensibles de Castilla-La Mancha, resulta que la construcción no afecta a ningún espacio protegido o zona sensible para la fauna o la flora. Las aguas residuales procedentes de la limpieza de aeronaves y sanitarios se recogen en una fosa séptica, debiendo, en todo caso, al no evacuarse el agua residual a la red de alcantarillado público, obtenerse, de conformidad con lo establecido en el

artículo 368 de la Ordenanza Municipal de Medio Ambiente, la dispensa de vertido en los términos que se establecen en su artículo 383, justificándose, en caso de vertido al medio, el cumplimiento de las concentraciones máximas que se establecen en el artículo 392, sin perjuicio de las condiciones que el organismo de cuenca establezca para dicho vertido.

El vallado perimetral de la instalación no cumple los criterios aprobados por el Pleno Municipal del Ayuntamiento de Albacete en sesión de 27 de diciembre de 2007, sobre concesión de licencias de vallados en suelo rústico, respecto a la forma de ejecución, dimensiones y características de la valla; si bien puede autorizarse, atendiendo a las razones de seguridad de la instalación, ya que en todo caso, dispone de rampas de escape para la salida de animales que puedan quedar atrapados. Dado que se trata de un vallado que se encuentra incluido en el anexo 2, grupo 10, letra i) de la Ley 4/2007, de Evaluación Ambiental en Castilla-La Mancha, su proyecto debe someterse al trámite previsto en dicha Ley.

Finalmente, señalaba que, de conformidad con lo establecido en el artículo 64.2.2.º del Decreto Legislativo 1/2004, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística y en el artículo 38.1.2.º del Decreto 242/2004, por el que se aprueba el Reglamento del Suelo Rústico, la superficie de terreno objeto de replantación no podrá ser inferior a la mitad de la superficie total de la finca proyectada, y en el proyecto no se alcanza dicho objetivo. Por ello, con independencia de las acciones que propone el promotor, consideraba la plantación con especies de secano autóctonas, en una zona libre de la parcela, a la derecha de los hangares; resultando adecuada la plantación perimetral con especies aromáticas.

3.1.3 Traslado al promotor de la amplitud y nivel detalle del estudio de impacto ambiental. Analizada la documentación aportada por el promotor, así como las contestaciones a las consultas previas, el 10 de agosto 2009, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, realizó el consiguiente traslado al promotor, notificándole la decisión de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y comunicando los aspectos más relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental. En dicho escrito, se consideraba que el desarrollo de la actividad aeronáutica puede afectar a los valores faunísticos del entorno, en especial a las aves esteparias, y que estas afecciones no habían sido estudiadas de forma adecuada en el documento ambiental del proyecto, de acuerdo con los organismos consultados.

Con fecha 6 de octubre de 2009, se dio traslado, al promotor y al órgano sustantivo, de dos contestaciones a consultas que se recibieron posteriormente: la de la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente, y el segundo informe (favorable) de la Delegación en Albacete de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía, ambas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 24 de mayo de 2011, se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, el expediente resultante del trámite de información pública del proyecto Aeródromo deportivo y futuro museo de aviación en Tinajeros, Albacete; incluyendo su estudio de impacto ambiental, realizado por CEMAT, S.A., así como el resultado del trámite de información pública y de consulta a entidades interesadas. Con fecha 21 de noviembre de 2011, se recibe, procedente de la AESA, una contestación recibida en ese órgano sustantivo con posterioridad a la remisión del expediente, correspondiente a la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, junto con la respuesta del promotor a la misma.

3.2.1 Información pública. El estudio de impacto ambiental del proyecto fue sometido a información pública, mediante anuncio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea publicado en el Boletín Oficial del Estado, número 28, de 2 de febrero de 2011. Durante el proceso de información pública, no se presentaron alegaciones.

3.2.2 Consultas a las administraciones afectadas. Con fecha 1 de febrero de 2011, el estudio de impacto ambiental fue enviado a los organismos que fueron consultados en la fase de consultas previas. Además, como había sugerido en dicha fase la entonces Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se consultó a la Secretaría General Técnica de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, como autoridad de gestión del Programa de Desarrollo Rural 2007-2013 de Castilla-La Mancha.

Los aspectos más destacables de las contestaciones recibidas, y de las respuestas dadas por el promotor, son:

La Delegación Provincial de la Consejería de Educación, Ciencia y Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa que fue realizado un estudio de impacto sobre el Patrimonio Histórico-Arqueológico del proyecto, del que derivó Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural, con fecha 6 de agosto de 2009, autorizando el proyecto, por lo que no son necesarias más actuaciones al respecto.

La Confederación Hidrográfica del Júcar comunica que el informe emitido en respuesta a las consultas previas sigue siendo válido.

El promotor, en su respuesta a esta alegación, señala que en el estudio de impacto ambiental se tratan todos los puntos de dicha alegación: descripción de las obras e instalaciones previstas, descripción de la gestión de las aguas (abastecimiento y vertido), estudio hidrogeológico de la zona, y los factores a tener en cuenta según dicha alegación, y la protección de los mismos (drenaje superficial, no afección a cursos de aguas superficiales y subterráneos, etc.).

La entonces Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino señala que presentó sus comentarios en la fase de consultas previas, que han sido parcialmente tenidos en cuenta para la elaboración final del estudio. Concretamente, se solicitaba aclaración sobre los aspectos relacionados con el polvo, el paisaje y el uso social alternativo de las instalaciones, habiéndose evaluado los dos primeros puntos en el estudio de impacto ambiental. Sin embargo, no se detalla nada sobre la recomendación de usar las instalaciones con orientación socio-recreativa. Otros comentarios, que se han tenido en cuenta sólo parcialmente son la reutilización de piedra proveniente del despedregado, y la prevención y manejo de contaminación de aguas subterráneas por el vertido accidental de hidrocarburos, o herbicidas usados en la pista.

El promotor, respecto al uso social alternativo del aeródromo, indica que, en un futuro próximo, y debido a la creación del museo de la aviación, se organizarán eventos lúdico-deportivos (paseos en globo, demostraciones aéreas, etc.). En lo referente a reutilización de la piedra proveniente del despedregado de la parcela, señala que, en el estudio de impacto ambiental, se indica que se utilizarán en el propio cercado perimetral, o para la construcción de majanos, donde se colocarán cajas nido para mochuelos. En lo referente a la prevención de la contaminación de las aguas subterráneas, indica que en el estudio de impacto ambiental se citan las medidas a tomar para evitar dicha contaminación, y, en caso de que accidentalmente ocurra, cómo hay que manejar la situación.

La Gerencia Municipal de Urbanismo de Albacete señala que el interesado deberá solicitar la licencia urbanística integrada (licencia de obras y de actividad); así como la correspondiente calificación urbanística, al estar el proyecto ubicado en un suelo rústico de especial protección por alto valor agrícola (CP-3), de acuerdo con el artículo 64 de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanizadora, cuyo texto refundido fue aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, y el artículo 37 del Reglamento de suelo rústico (Decreto 242/2004, de 27 de julio). La calificación urbanística deberá fijar la superficie de terrenos que deba ser objeto de replantación para preservar los valores naturales o agrarios del suelo y de su entorno, de acuerdo con el artículo 64.2.2.º de la citada LOTAU. Esta norma establece una medida compensatoria, por el mero hecho de ubicar una instalación en suelo rústico, con independencia de que la misma deba ser sometida o no a evaluación de impacto ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone una plantación perimetral como actuación paisajística, con una ocupación de 0,24 ha, respecto a la que no existe objeción alguna; y, para el resto de superficie de plantación obligatoria, propone la implantación de barbecho o cultivos de secano de cereal y leguminosas. Pero, teniendo en cuenta que la actividad proyectada es incompatible con la presencia de aves esteparias (muchas de ellas con algún grado de protección), tanto por las aves como por la seguridad de la actividad, la implantación de barbecho o cultivos se debería efectuar lo más alejada posible del aeródromo, dentro del área de ocupación de las aves esteparias, de forma que efectivamente se compense el terreno quitado al hábitat de las aves, favoreciendo su hábitat en otra ubicación que no afecte a su seguridad y tranquilidad, ni pueda ocasionar accidentes aéreos en el aeródromo o en sus inmediaciones. También considera que, entre las medidas preventivas, se incluirán inspecciones previas a la ejecución de las obras, debiendo condicionar su ejecución al período de cortejo y de cría de los pollos, en caso de que en dichas inspecciones se detecte presencia de algún ejemplar de especies catalogadas. Excepcionalmente, si fuera de dicho período se observara que la ejecución de las obras pudiera afectar negativamente a la cría, se deberán interrumpir las mismas, hasta que se tenga constancia de que no causarán ningún perjuicio.

En cuanto a los vuelos, se presentará un documento con el Plan de Vuelos del aeródromo, en el que se detallen las entradas y salidas previstas para vuelo de aeronaves, definiendo las rutas de entradas y salidas, acompañadas de su representación gráfica. Así mismo, se indicará la restricción de altura en los espacios protegidos (LIC Hoces del río Júcar y Laguna de Tinajeros), prohibiendo realizar vuelos sobre espacios naturales protegidos a menos de dicha altura, así como a cualquier altura en la época de cortejo y de cría de las especies que los habitan. Propone, dentro del programa de vigilancia ambiental, un estudio durante cinco años, en el que se realice el seguimiento y se analice la incidencia del aeródromo en la fauna del LIC Hoces del río Júcar y en la Laguna de Tinajeros (presencia, índices de biodiversidad, tasas de nidificación y de cría).

Finalmente, incluye una serie de recomendaciones, referidas a la protección del suelo, la gestión de residuos y sustancias peligrosas, la recogida y gestión de las aguas residuales generadas en el aeródromo, y la inclusión de la solicitud de dispensa de vertido, además de las licencias urbanísticas, entre las autorizaciones municipales a tramitar.

El promotor, en su respuesta a esta alegación, indica que se solicitarán las licencias municipales y la dispensa de vertido, en el momento en que se formule la Declaración de Impacto Ambiental. En cuanto a la replantación/reforestación a realizar, en el apéndice 2 del estudio de impacto ambiental se menciona la posibilidad de realizarla en otra parcela de superficie similar a la afectada. Se intentará llegar a un acuerdo con algún ayuntamiento para repoblar una finca de su propiedad, en un hábitat similar, para regenerarla y hacer un seguimiento de la citada regeneración.

En cuanto a la protección de la avifauna, indica que la inspección de la zona, antes del inicio de las obras, para comprobar que no existen nidos o áreas de concentración de fauna que puedan resultar afectados, ya se encontraba entre las medidas preventivas propuestas en el estudio de impacto ambiental.

En lo referente al Plan de Vuelos, dado que la actividad del aeródromo previsto es la de aviación deportiva, recreativa y privada de vuelos no regulares, no hay rutas establecidas para los vuelos que se efectúan desde el mismo. Sin embargo, el promotor puntualiza que la mayor parte (más del 60%) de los vuelos que se efectuarán desde el aeródromo serán vuelos de instrucción, y, por lo tanto, circunscritos al llamado circuito de tráfico del aeródromo, una zona muy cercana al campo de vuelo y alejada de las zonas protegidas. Por otro lado, los practicantes del vuelo en el Aeroclub son aficionados, y el aeródromo no es comercial, ni lo puede ser. El tráfico para el que está diseñado es el de avionetas y ultraligeros, no teniendo capacidad para acoger turbohélices, reactores o aviones pesados.

En cualquier caso, el Aeroclub informará a los pilotos de la necesidad de no sobrevolar a baja altura las zonas protegidas (LIC Hoces del río Júcar y Laguna de Tinajeros),

mediante charlas informativas periódicas, aviso en la oficina de preparación de vuelos junto con un mapa de la zona, donde se explicita claramente la zona protegida y las altitudes mínimas de sobrevuelo. El mismo aviso se incluirá en la ficha del aeródromo que se publique en la web del Aeroclub, que constituye la fuente de información de la que se valen los pilotos que llegarían al aeródromo, procedentes de otros lugares.

Dentro del programa de vigilancia ambiental, el promotor señala que se establecerá un convenio con un organismo/asociación en aras a realizar un estudio, durante 5 años, en el que se realizará un seguimiento y se analizará la incidencia del aeródromo en la fauna del LIC Hoces del río Júcar y en la Laguna de Tinajeros.

En lo referente a la protección del suelo, el promotor señala que no es necesaria la ejecución de acceso alguno fuera de la parcela, ya que, para acceder a ésta, existe un camino («Pie Gallo») que se encuentra en perfectas condiciones. Las medidas de protección y recuperación de los suelos están propuestas en el estudio de impacto ambiental, igual que las de gestión de residuos y de sustancias peligrosas. Respecto a las aguas residuales, el promotor indica que se instalarán canaleras con rejillas como sistema de recogida de pluviales o de aguas de limpieza y que las aguas procedentes de estas superficies, tras un proceso de desarenado y desengrasado, se recogerán en un depósito, hasta su recogida por gestor autorizado. Como se cita en el estudio de impacto ambiental, las reparaciones y mantenimiento de las aeronaves se procurarán llevar a cabo en talleres independientes y retirados del aeródromo.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera viable el proyecto Establecimiento de un aeródromo privado en Tinajeros definido en el estudio de impacto ambiental. Se sugieren una serie de medidas, para que sean incorporadas al proyecto mediante la declaración de impacto ambiental. La medida propuesta en el estudio de impacto ambiental, relativa a ceder el uso del aeródromo al Servicio de Defensa contra Incendios Forestales en la campaña de extinción de incendios, no tiene el carácter de tal, porque se trata de un imperativo legal. En cuanto a la cesión de horas de vuelo a favor de la administración de medio ambiente, la Dirección General de Política Forestal sugiere la adopción de otras medidas más directas sobre los recursos naturales que puede afectar el proyecto, tales como la realización de censos de aves esteparias.

En la alegación se incluye un informe de la Dirección General de Áreas Protegidas y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, que cita el espacio de la Red Natura 2000 Hoces del río Júcar (LIC ES4210001 y ZEPA ES0000387), así como las siguientes especies amenazadas de Castilla-La Mancha (Decretos 33/1998 y 200/2001): águila perdicera, halcón peregrino, águila real, avutarda, sisón, ganga ibérica, ortega, cernícalo primilla, gavilán, autillo, mochuelo, lechuza común, comadreja, turón, culebra bastarda, culebra de escaleras, sapo de espuelas, sapo corredor y sapillo moteado.

Según esa última Dirección General, las instalaciones originarán un impacto paisajístico en un medio predominantemente agrario. También supondrán una pérdida de una superficie de, aproximadamente, 23.700 m<sup>2</sup> de suelo; no obstante, dicha superficie se corresponde con suelos de calidad agrológica media. El proyecto se ubicaría sobre una parcela no incluida dentro de ningún espacio natural protegido, que no alberga hábitats ni elementos geomorfológicos de protección especial, ni de interés comunitario. Tampoco se prevén afecciones sobre especies de flora amenazada. El área elegida no está incluida dentro de ninguna de las zonas sensibles definidas en el artículo 54 de la Ley de Conservación de la Naturaleza, no previéndose que durante la ejecución del proyecto se vayan a generar afecciones medioambientales negativas sobre las mismas, ni sobre los recursos naturales que motivaron su declaración.

En el ámbito de actuación se encuentran poblaciones de aves esteparias, entre las que destacan especies como la avutarda (*Otis tarda*), el sisón (*Tetrax tetrax*), la ganga ibérica (*Pterocles alchata*) y la ortega (*Pterocles orientalis*), incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (Decreto 33/1998) en la categoría vulnerable. La construcción del aeródromo supondrá para estas especies, especialmente sensibles a las alteraciones y molestias de origen antrópico, una pérdida directa de hábitat superior a las

14,08 hectáreas. Con respecto a las afecciones que se pueden generar sobre otros grupos de fauna (rapaces nocturnas, mesomamíferos, reptiles y anfibios), tras estudiar la idoneidad de las medidas expuestas por el promotor en el estudio de impacto ambiental, que serán de obligado cumplimiento, y las características ecológicas y etológicas de las distintas especies, no se prevé la generación de impactos que puedan influir sustancialmente en sus poblaciones. En conjunto, considera moderada la afección prevista sobre el medio natural.

Esa Dirección General de Áreas Protegidas y Biodiversidad considera suficientes las medidas expuestas en la documentación presentada por el promotor en su conjunto, para evitar o corregir los posibles impactos derivados de la futura instalación, en sus distintas fases. No obstante, para asegurar que no se generen afecciones significativas a recursos naturales protegidos, considera necesario completarlas mediante la adopción de las medidas:

Respecto la pérdida de hábitat que supone la construcción del aeródromo para la fauna y, muy especialmente, para las aves esteparias, se considera necesaria la adquisición y posterior revegetación en bandas paralelas y al tresbolillo de una superficie igual a 14 hectáreas, con especies arbustivas de porte bajo (romero, tomillo, espliego, aliaga) y con gramíneas (esparto y albardín), y que ésta sea declarada como refugio de fauna, excluyéndose del coto de caza si fuera el caso. Estas actuaciones se deberán ejecutar en terrenos que no estén incluidos en la parcela que albergará el aeródromo, preferentemente a una distancia superior a 1.000 m, y que no esté situada en los pasillos que utilizarán habitualmente las aeronaves para las maniobras de aterrizaje y despegue.

Dada la cercanía de las instalaciones a la ZEPA ES0000387 Hoces del río Júcar, el alto atractivo paisajístico que suscitan estas zonas, y la exclusividad del área como lugar de nidificación de aves rupícolas, para garantizar la tranquilidad de las poblaciones y su éxito reproductor, se cree imprescindible, durante la fase de explotación del aeródromo y especialmente durante el período reproductor, establecer como medida preventiva un área de exclusión al vuelo de aeronaves, durante los meses de enero a julio (ambos incluidos), que abarque como mínimo el territorio incluido dentro de la ZEPA ES0000387 Hoces del río Júcar. Dichas limitaciones, así como para todas aquellas zonas húmedas que puedan servir como hábitat de invernada, reproducción o alimentación para aves acuáticas, deberán quedar reflejadas en el Manual de Operaciones del Aeródromo, junto con las limitaciones ya recogidas en la documentación para la Laguna de Tinajeros.

Para poder sobrevolar aquellas áreas declaradas como espacios naturales protegidos, se deberá solicitar autorización al servicio provincial con competencias en la gestión del espacio natural.

En la respuesta del promotor a la alegación de la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se indica que:

Se llevarán a cabo aquellas medidas que sean incorporadas en el proyecto mediante la declaración de impacto ambiental.

El Aeroclub de Albacete se compromete a realizar censos de aves esteparias.

Se intentará llegar a un acuerdo con un Ayuntamiento para adquirir una finca de su propiedad, para repoblarla tal cual viene indicado en el informe de la Dirección General de Áreas Protegidas y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y que ésta sea declarada como refugio de fauna, excluyéndola del coto de caza si fuera el caso. Se adjunta copia del documento, con fecha 23 de septiembre de 2011, de solicitud de convenio con el Ayuntamiento de Albacete para repoblar una parcela municipal, preferiblemente en la zona norte del término.

El Aeroclub de Albacete se compromete a incluir, en su Manual de Operaciones, una disposición mediante la cual se obligue a los pilotos de sus aeronaves a no sobrevolar durante los meses de enero a julio, ambos incluidos, las áreas indicadas en el informe de la Dirección General de Áreas Protegidas y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Asimismo, se informará de dichas limitaciones a todos los pilotos transeúntes que visiten las instalaciones.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto ambiental. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental.

Con fecha 21 de octubre de 2011, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor del proyecto una aclaración sobre el horario previsto de las operaciones, dado que en el Apéndice 4 del Estudio de Impacto Ambiental se recoge un número de 451 despegues al año en el período noche (22-07 h).

El promotor responde, con fecha 22 de noviembre de 2011, que el horario previsto de las operaciones es del orto al ocaso, por lo que hay un período del año en que a las 06 h, aproximadamente, ya ha amanecido. Esto implica que los despegues que se realicen entre las 06-07 h están incluidos, a efectos de estudio acústico, en el período noche que establece la Directiva 2002/49/CE; aunque los usuarios del Aeroclub no tienen permitido volar de noche, pues el equipamiento necesario está al alcance sólo de aeropuertos comerciales.

Con fecha 5 de marzo de 2012, la Subdirección General de Evaluación Ambiental solicitó al promotor la siguiente información complementaria:

Dimensionamiento del alcance de la explotación del aeródromo: previsión del número de vuelos en las distintas épocas del año, y en relación con los días de la semana. Datos de entrada al modelo INM.

Concretar cómo se realizará el control efectivo de las posibles zonas de exclusión de sobrevuelo, o de altitud restringida de sobrevuelo, teniendo en cuenta que la mayor parte de los vuelos que se efectuarán desde el aeródromo serán vuelos de instrucción.

Información complementaria al estudio de fauna realizado.

Con fecha 10 de abril de 2012, el promotor envía un CD con los archivos de entrada al modelo INM, y responde que el número de operaciones (despegues más aterrizajes) anual estimado es de 2.352, es decir, un número de vuelos de 1.176. Estima, asimismo, que los días con mayor número de vuelos serán los sábados y domingos, con unas medias aproximadas de 6 vuelos cada día del fin de semana, y 2 vuelos en días laborables. La media de vuelos es baja, teniendo en cuenta el factor climatológico, que impide efectuar vuelos con aviones ligeros o ultraligeros en condiciones de lluvia, niebla o neblina, viento fuerte e incluso moderado (20 km/h de viento pueden impedir el vuelo), calor excesivo (aunque pudiera asociarse mayor actividad a épocas veraniegas o primaverales, las turbulencias asociadas al calor reducen la actividad), etc.

Respecto a la zona normal de operaciones, el promotor indica que los ultraligeros son aeronaves completamente autónomas, plenamente maniobrables y navegables, con un radio de acción superior a los 100 km, en el peor de los casos. Los aeródromos en los que conviven aeronaves de aviación general con ultraligeros no diferencian las operaciones de unos y otros. En el circuito de tráfico, las operaciones de ULM se rigen por las mismas normas que las operaciones de aviación general, y ésta es la intención del Aeroclub de Albacete, con respecto al aeródromo de Tinajeros.

La normativa aeronáutica que rige el vuelo en ultraligeros (Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero) no establece zonas exclusivas para el vuelo de ultraligeros, salvo la prohibición de vuelos en espacios aéreos controlados, restringidos, prohibidos, peligrosos, zonas urbanas y aglomeraciones de personas, y la prohibición de vuelos a altura superior a 300 m sobre el terreno. Ahora bien, el piloto de cualquier aeronave deberá atenerse a la normativa de carácter medioambiental que le aplique, y, en este caso, deberá respetar las altitudes mínimas, o incluso la prohibición de sobrevuelo de las áreas que indique la Resolución sobre la evaluación de impacto ambiental. Los pilotos al mando de las aeronaves serán los responsables de mantener su navegación fuera de los espacios protegidos, lo cual será sencillo, dado que se encuentran bastante alejados (la ZEPA, a unos 10 km al noreste) del aeródromo, en términos de maniobrabilidad de las aeronaves potenciales usuarias, las cuales tienen un radio de viraje inferior a los 500 m. El Aeroclub de Albacete reitera su disposición a informar, a los pilotos del Club y a los posibles visitantes, de las zonas de protección o sensibles para las aves.

En relación con el estudio de fauna realizado, el promotor informa que los observadores que realizaron todas las visitas fueron un ingeniero agrónomo y un ingeniero técnico forestal, y, en algunas ocasiones, también un ingeniero técnico de minas con un *master* en evaluación de impacto ambiental; todos ellos, nacidos en la zona y conocedores de la misma. Las observaciones se hicieron desde puntos fijos, situados en un círculo a 2 km máximo desde el centro de la parcela donde se pretende ubicar el aeródromo, y también se hicieron recorridos a pie por la zona de la laguna. En cada visita se censaban alrededor de 30 hectáreas. También se recibe un plano de las zonas de alimentación próximas a la ubicación de las instalaciones, indicando las especies de fauna (avutardas, golondrinas, avefrías, moscones, gangas ibéricas, aguilucho lagunero, aguilucho cenizo, perdicés, sisones).

Con fecha 22 de mayo de 2012, se realizó una visita de campo a la zona, junto al promotor del proyecto. En primer lugar, se visitó la parcela donde se proyecta ubicar el aeródromo privado, constatándose que se trata de una finca agraria, actualmente en desuso, rodeada de zonas de cultivos de secano (cebada, avena), barbechos, viña y zonas de cultivo de maíz en regadío.

Respecto a la pista, el promotor informa que en ningún caso se asfaltarán. La longitud de la pista proyectada, 1 km, responde más al tamaño de la parcela que a las necesidades reales de un ultraligero, ya que con 300-400 m de pista sería suficiente para aterrizar y despegar.

También se visitó la laguna de Tinajeros, ubicada a unos 2.700 m al sureste de la parcela del aeródromo, que constituye un desbordamiento del canal de María Cristina, constatándose su reducido tamaño y carácter estacional, y la existencia de otros encharcamientos cercanos, también asociados al canal de María Cristina. Se aprecia la presencia de una bandada de patos y una garcilla en la lámina de la laguna. El promotor insiste en que está dispuesto a aceptar la eventual condición de no sobrevolar a baja altura las zonas protegidas, poniendo a disposición de los pilotos los mapas de la zona, donde se marquen claramente dichas zonas protegidas, y las altitudes mínimas de sobrevuelo de las mismas.

La mayor parte de los vuelos que se efectuarán desde el aeródromo serán vuelos de instrucción de ultraligeros, por lo tanto, circunscritos al circuito de tráfico del aeródromo, sin grandes desplazamientos, y evitando la concentración de aparatos en vuelo. El promotor informa que actualmente el Aeroclub cuenta con una veintena de socios, por lo que el número de vuelos será reducido.

#### 4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el estudio de impacto ambiental se señala que, para la elección de la ubicación del aeródromo, se realizó un estudio teniendo en cuenta las posibles restricciones, tales como el actual Plan General de Ordenación Urbana de Albacete, el mapa de aproximaciones de aeronaves al aeropuerto de Albacete, la zona aérea reservada para el posible aeropuerto de La Roda BB (Albacete), las zonas de aerogeneradores del sureste, y otras zonas ecológicas y paisajísticas sensibles de protección.

También se estudió la alternativa cero, de no actuación, y se plantearon varias alternativas técnicas en cuanto a las características del firme de la pista (asfalto o tierra compactada), el tipo de hangares (prefabricados o contruidos), y el uso del aeródromo (uso particular exclusivamente, o combinado con el uso contra incendios y urgencias). El promotor considera que, estando contemplado en la normativa de montes el uso recreativo de los espacios naturales arbolados y no arbolados, la construcción de un aeródromo conllevará un uso social del monte, con los consiguientes beneficios a la sociedad.

Finalmente, el promotor decide la construcción del aeródromo en la parcela 224 del polígono 6 del término municipal de Albacete. La pista del aeródromo tendrá el firme de tierra compactada, y contará con hangares de estructura metálica y tabiquería de obra. El principal uso del aeródromo será privado; no obstante, se habilitará para su uso en la campaña contra incendios forestales, en el caso de que falte espacio para aterrizar en los demás aeródromos cercanos.

En el estudio de impacto ambiental se considera esta parcela como la más adecuada, porque no se ubica en ningún espacio natural protegido y se encuentra alejada de los núcleos urbanos. Además, ya tiene un camino de acceso definido, y la orografía del terreno es idónea, ya que sólo hará falta un leve movimiento de tierras para explanar la parcela. Se halla rodeada por fincas agrícolas de gran extensión, tanto de secano como de regadío, con los cultivos habituales de la zona, y, salvo una pequeña cantidad de encinas dispersas, no existen zonas de vegetación autóctona en un radio de 5 km. Las rutas de aterrizaje y despegue están libres de obstáculos, naturales o artificiales (líneas de alta tensión, aerogeneradores, montañas, etc.). Asimismo, la pista proyectada se encuentra fuera de la zona de control de tráfico del aeropuerto de Albacete y base aérea de Los Llanos.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. Seguimiento ambiental:

4.2.1 Afecciones sobre espacios protegidos o ambientalmente sensibles. El promotor, en el estudio de impacto ambiental, señala que las zonas más sensibles presentes en el ámbito de estudio son las Hoces del río Júcar y la laguna de Tinajeros, considerando que se mantienen al margen de la influencia del aeródromo. En especial, el LIC y ZEPA Hoces del río Júcar, por la distancia de más de 8.000 m en planta, además de por la difícil accesibilidad de su ubicación.

El estudio de impacto ambiental contempla la prohibición de sobrevuelo a baja altitud en las zonas más sensibles, especialmente el LIC y ZEPA mencionado, y la laguna de Tinajeros. El promotor señala que se contará con un programa de vigilancia ambiental, que garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental. Dentro de dicho programa, se encuentra el seguimiento y control de la no interferencia con las rutas de vuelo usuales de la avifauna. Se comprobará que, cuando se realicen vuelos por las cercanías de las hoces del río Júcar, no se vuele a baja altura, para evitar, en lo posible, la colisión de aves con las aeronaves.

4.2.2 Afecciones sobre la vegetación. El estudio de impacto ambiental contempla una serie de medidas de protección de la vegetación, y de prevención y protección contra incendios. Los árboles y arbustos cercanos a la zona de obras se protegerán, evitando cortar ramas y seccionar raíces importantes, y dejar raíces sin cubrir en las zanjas o desmontes, tratándose adecuadamente las heridas importantes producidas. Se evitará encender fuegos cerca de las zonas de vegetación natural, así como apilar materiales, almacenar o verter cualquier tipo de residuo en las superficies de vegetación o de raíces, y estacionar la maquinaria en la proximidad de los árboles.

Se plantea una revegetación de todo el perímetro de la parcela, por la parte exterior al vallado, con plantas aromáticas (50% *Thymus vulgaris* y 50% *Retama sphaerocarpa*), con una anchura mínima de 1 m, abarcando una superficie total de 0,24 ha, en la que se respetarán los límites de los caminos. Las plantas que se utilizarán estarán certificadas y procederán de un vivero autorizado. Se realizará la instalación de un sistema de riego por goteo, con agua procedente del depósito que se habilitará en las instalaciones, para el lavado de las avionetas.

Según los artículos 37 y 38 del Decreto 242/2004, de 27/04/2004, por el que se aprueba el Reglamento de Suelo Rústico de la Ley 2/1998, de 4 de junio, de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha, la superficie de terrenos que deba ser objeto de replantación para preservar los valores naturales o agrarios de éstos o su entorno, no podrá ser inferior a la mitad de la total de la finca, en casos de establecimientos industriales o terciarios. Puesto que la parcela para la ubicación del aeródromo tiene una superficie de 14,08 ha, el promotor señala que se procederá a replantar una superficie total de 7,04 ha, en la superficie libre a la derecha de los hangares, con una mezcla de avena, cebada y centeno, a partes iguales, en bandas paralelas. En las zonas de borde, la mezcla de semillas estará formada por leguminosas y arbustos de porte bajo y gramíneas, sin eliminar vegetación espontánea de las zonas revegetadas. Posteriormente, en la fase de abandono, esta zona será declarada como refugio de fauna, excluyéndola del coto de caza, si éste fuera el caso. Además, el estudio

de impacto ambiental indica que se está estudiando la posibilidad de adquirir otra parcela de superficie similar a la afectada, en un hábitat similar, para regenerarla y hacer un seguimiento de la citada regeneración.

El estudio de impacto ambiental propone, durante los tres años siguientes a la puesta en servicio la infraestructura, la realización de inspecciones mensuales de los espacios revegetados, para hacer un seguimiento de la vegetación implantada, su estado vegetativo y sanitario, así como de las marras que vayan ocurriendo, y del éxito en relación con los objetivos de la restauración vegetal (proteger contra los procesos erosivos, facilitar la infiltración del agua, disminuir la escorrentía, e integrar paisajística y ecológicamente el aeródromo en su entorno). Se tendrán en cuenta criterios de prevención de la contaminación ambiental, como la posibilidad de sustitución de plantaciones, frente a la directa aplicación de productos fitosanitarios. El estudio de impacto ambiental considera como porcentaje admisible de marras el 15%. Asimismo, se vigilará la aparición de fenómenos erosivos, como formación de regueros y cárcavas, para su inmediata corrección, así como la deposición de arrastres en pies de taludes, cunetas y fondos de arquetas.

4.2.3 Afecciones sobre la fauna. Durante la fase de construcción, se podrían producir molestias sobre la fauna, como consecuencia de los movimientos de tierra y del tránsito de vehículos y maquinaria. Asimismo, durante esta fase, se podría producir eliminación, reducción o fragmentación de hábitats, que pueden ocasionar el desplazamiento de individuos o poblaciones, así como la modificación de su comportamiento. Durante la fase de explotación, se podría producir efecto barrera, riesgo de atropellos de los animales que accedan al interior del cerramiento, así como afección a la tranquilidad de la fauna o riesgo de colisiones con las aeronaves.

En el estudio de impacto ambiental se incluye, como Apéndice 3, un estudio de la avifauna presente en el área de influencia del aeródromo, tanto en época de invernada como de nidificación, determinando la existencia y afección a las especies incluidas en categorías de protección igual o superior a «vulnerable», incluyendo cartografía de la laguna y cursos de agua. La metodología empleada para la obtención de datos sobre la abundancia y distribución de la comunidad de aves se ha basado en consultas bibliográficas, recopilación de datos existentes sobre las poblaciones objeto de estudio, y trabajo de campo.

Se realizó un estudio en un ciclo anual completo (consistente en una visita mensual), desde noviembre de 2008 hasta octubre de 2009. Inicialmente, las visitas se realizaban, simultáneamente, en la parcela donde se pretende ubicar la pista y en el cinturón vegetal que rodea la laguna de Tinajeros; aunque, a partir de julio, se trasladó todo el equipo a la zona de la laguna, por presentar mayor interés en cuanto a especies y número. Se realizó por observación directa (contacto visual o sonoro directo), utilizando telescopios de observación terrestre y prismáticos. Los itinerarios se realizaron por la mañana, entre las 10:00 y las 14:00 en invierno, y entre las 9:00 y las 13:00 en el periodo reproductivo.

En el trabajo de campo se observaron distintos ejemplares de aves: en la zona de la laguna, águila azor-perdicera (*Hieraaetus fasciatus*), rascón europeo (*Rallus aquaticus*), aguilucho lagunero (*Circus aeruginosus*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), avutarda (*Otis tarda*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*), alcaraván (*Burhinus oedicephalus*), sisón (*Tetrax tetrax*), escribano palustre (*Emberiza schoenoides*), moscón (*Remiz pendulinus*), entre otras. En la zona de la pista, se observó una avutarda (el 20 de junio de 2009). También se observó el paso de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

La abundancia de aves fue máxima en noviembre, y mínima en marzo. La menor diversidad específica se presentó en enero-febrero. La comunidad mostró una estabilidad moderada durante el verano (junio-septiembre) y el invierno (diciembre-marzo), pero en primavera y otoño se producen altas tasas de reemplazamiento específico.

En el estudio de la avifauna se afirma que en la zona de estudio no hay *leks* (zonas de reunión de machos reproductores de avutarda en un área concreta del territorio, que se usa año tras año para las paradas nupciales), aunque sí se ha detectado su presencia en Valdeganga.

Para minimizar las afecciones sobre la fauna, el estudio de impacto ambiental propone una serie de medidas preventivas y correctoras, tales como:

Calendario de obras en función de los periodos sensibles (cría y reproducción) de la avifauna presente en el área de actuación. Antes del inicio de las obras, inspección de la zona para comprobar que no existen nidos o áreas de concentración de fauna que puedan resultar afectados.

Incluir en el Manual de Operaciones del Aeródromo la prohibición de sobrevuelo a baja altitud en las zonas más sensibles del entorno del proyecto, especialmente el LIC/ZEPA Hoces del río Júcar incluyendo una zona periférica de protección, la laguna de Tinajeros o los primillares existentes, así como medidas que eviten interferir en las rutas de vuelo usuales de la avifauna en la zona.

Utilización de las piedras obtenidas en las labores de despedregado para la configuración de la pista, en el propio cercado perimetral o en la construcción de majanos donde se colocarán cajas nido para mochuelo, lechuza y murciélagos. La Sociedad Albacetense de Ornitología llevará el seguimiento de dichas cajas.

Señalización del vallado en toda su longitud, para evitar la muerte de aves por colisión con el mismo. Se propone la introducción de elementos reflectantes disuasorios para la fauna.

El cerramiento será impermeable para la entrada de fauna. Para el caso en que los animales queden atrapados en las instalaciones, se habilitarán cuatro rampas de escape para facilitar su salida, dos en cada lado más largo del cerramiento, que estarán cubiertas por tierra vegetal y serán de tipo paralelo al vallado, según diseño propuesto por la Sociedad Albacetense de Ornitología.

Dentro de las actuaciones previstas en el programa de vigilancia ambiental, se comprobará que efectivamente no haya maquinaria ni trabajos que produzcan ruido durante los periodos críticos, realizándose inspecciones periódicas para ver que se cumple con el calendario marcado.

En la fase de funcionamiento, se comprobará periódicamente que el vallado no se ha deteriorado, y sigue siendo impermeable a la fauna para su entrada al recinto del aeródromo, y permeable para su salida. Se estudiará la eficacia los elementos reflectantes como elementos disuasorios para la fauna, al menos los dos primeros años de explotación del aeródromo. Se llevará a cabo un seguimiento de la mortandad de vertebrados por atropello en el aeródromo, y se realizarán informes semestrales donde se especifique la cantidad, el lugar y la especie atropellada.

Se comprobará que, en la realización de vuelos por las cercanías de las hoces del río Júcar, no se vuela a baja altura, para evitar en lo posible la colisión de aves con las aeronaves. Se realizará un control del registro del número de colisiones.

4.2.4 Afecciones sobre la hidrología. Tanto las aguas superficiales como las aguas subterráneas podrían verse afectadas, por la alteración de los drenajes naturales, alteraciones ocasionadas por la eliminación de la cubierta vegetal, movimientos y depósito de tierras, etc., que podrían dar lugar a arrastre de sustancias, disueltas o en suspensión. Determinadas actividades, como los cambios de aceite de la maquinaria, el lavado de hormigoneras o el acopio de sustancias peligrosas, pueden dar lugar a la generación de una serie de residuos que, en caso de vertidos accidentales, podrían alcanzar los acuíferos presentes en la zona, afectando negativamente a su calidad.

Según el estudio de impacto ambiental, se ha diseñado la pista a dos aguas con pendientes transversales del 1,5% y arcenes de un 1 m con pendiente del 2%, con el objeto de facilitar el drenaje hacia el exterior. Durante la explotación del aeródromo, las sustancias arrastradas de la pista por la escorrentía y llevadas por el sistema de drenaje, pueden incluir elementos tóxicos (metales pesados, hidrocarburos, grasas, aceites, gas-oil, etc., procedentes de los motores de los vehículos o depositados sobre la pista). Para evitarlo, se procurará llevar a cabo las reparaciones y mantenimiento de las aeronaves en talleres independientes y retirados del aeródromo (quizá sea el grupo electrógeno la única máquina que requiera un mantenimiento más regular en el aeródromo).

Los aceites o combustibles generados en las operaciones de limpieza y mantenimiento de la maquinaria, se verterán en depósitos apropiados para tal fin, y serán controlados o recogidos por gestores autorizados de residuos tóxicos y peligrosos. En cualquier caso, si se realizan los cambios de aceite a pie de obra, en la zona de mantenimiento de maquinaria, se dispondrá un sistema de separación de los aceites y grasas, de las aguas de limpieza del suelo. En caso de vertido accidental al suelo de alguno de esos productos contaminantes, se procederá, con la mayor rapidez posible, a la descontaminación del suelo afectado, retirando la tierra contaminada y gestionándola como un residuo peligroso: almacenamiento en contenedores adecuados y etiquetados, los cuales estarán bajo techado y en zona impermeabilizada, conforme dispone la Orden 21-01-2003 de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, por la que se regulan las normas técnicas específicas que deben cumplir los almacenes temporales de residuos peligrosos en centros de producción.

Los puntos de limpieza de cubas de hormigoneras se dispondrán en terrenos llanos, sin riesgos de inestabilidad o erosión intensa, situados en las inmediaciones de los caminos de acceso, y siempre en el ámbito de la propia obra, alejados de la red de drenaje natural, así como de redes de saneamiento o abastecimiento de agua, y convenientemente señalizados. La limpieza de las cubas tendrá lugar siempre en los puntos delimitados con este objeto, evitando el desagüe del agua turbia a la red pública. Una vez finalizadas las obras, se procederá a la retirada de los residuos contenidos en el punto de limpieza, gestionándose como residuos de hormigón.

Para el seguimiento ambiental, se realizarán inspecciones del parque de maquinaria, prestando especial atención al adecuado funcionamiento y cuidados de la maquinaria de obra (cambios de aceite y lubricantes empleados en los motores de combustión y en los sistemas de transmisión, reglaje de motores, manejo de combustibles) y al correcto funcionamiento de los sistemas de impermeabilización de estas áreas, y de los sistemas de recogida de efluentes. Se realizará el control de la contaminación de las aguas, control del estado de funcionamiento y mantenimiento de la fosa séptica, y control de las aguas sanitarias.

4.2.5 Afecciones sobre el suelo. El terreno en el que se pretende construir el aeródromo es llano, y los movimientos de tierra son reducidos. Según el estudio de impacto ambiental, se prevén 12.055 m<sup>3</sup> de excavación, y 6.780 m<sup>3</sup> de terraplén. Las necesidades de zorra para la construcción de la pista son de 6.900 m<sup>3</sup>. El estudio de impacto ambiental no prevé la apertura de préstamos para la obtención del material, y señala que el volumen necesario de los materiales más apropiados procederá de canteras próximas y autorizadas.

La ocupación por la pista y los hangares asciende a 23.658 m<sup>2</sup> de suelos de Calidad III, que el promotor considera pobres, con usos marginales y cultivos abandonados. El promotor señala que las superficies ocupadas por la obra, tanto directamente asociadas a la construcción del aeródromo y elementos permanentes (explanación de la plataforma, caminos de acceso...), como a las actividades auxiliares durante la construcción, serán las estrictamente necesarias. Se minimizará la ocupación temporal de los suelos más fértiles y productivos, evitando la extracción de materiales y el vertido de sobrantes sobre ellos. Las áreas donde se ubiquen las instalaciones auxiliares de obra serán debidamente jalonadas, como medida de seguridad para evitar la afección a las zonas colindantes. Se restringirá el tránsito de vehículos, y por lo tanto la compactación del suelo, a zonas previamente estudiadas y acotadas. Dicha señalización será verificada mensualmente, durante la fase de construcción, y será retirada una vez finalice la fase de obras. Además, se controlará que durante la obra no se realice la apertura de nuevos caminos, utilizándose los ya existentes. Al finalizar las obras, se procederá a la limpieza y restauración de las zonas ocupadas. Asimismo, se realizará un laboreo de alzado en los terrenos que hayan resultado compactados.

En el estudio de impacto ambiental se prevé la retirada, conservación y reutilización de la capa de tierra vegetal de todas las superficies (con un volumen de 8.000 m<sup>3</sup>), manteniéndola en las condiciones adecuadas mientras duren las obras, hasta su extendido sobre las zonas a restaurar y revegetar. También se propone que estos suelos

se entremezclen con la vegetación destruida, lo que aumenta el contenido de materia orgánica y supone un banco de semillas de las especies propias de la zona, facilitando las labores de revegetación posteriores.

Las medidas propuestas para evitar la contaminación del suelo coinciden con las indicadas para la protección del medio hidrológico. En las zonas de instalaciones auxiliares, y especialmente en aquellas en que se realicen operaciones de mantenimiento de la maquinaria y/o estén en funcionamiento plantas y equipos fijos, se adoptará un Plan de Gestión de Residuos. Se cuidará, especialmente, que no se produzcan vertidos al suelo de sustancias tóxicas y contaminantes, que pudieran afectar al mismo. Todo lo relacionado con el manejo de residuos, tanto urbanos y asimilables a urbanos, como peligrosos, se ajustará a lo dispuesto en la normativa vigente a nivel estatal, Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, desarrollada reglamentariamente por los R.D. 833/1998 de 20 de julio y 952/1997 de 20 de junio, y a lo establecido en los planes regionales de Gestión de Residuos urbanos y peligrosos de Castilla-La Mancha.

El recinto de las obras deberá disponer de un sistema de puntos limpios, donde se depositarán, separadamente y de forma segura, los materiales sobrantes, residuos sólidos y residuos líquidos de obra, así como basuras generadas por el personal. Los contenedores que alberguen residuos potencialmente contaminantes serán estancos, y deberán situarse sobre terrenos impermeabilizados. La situación de los puntos de recogida deberá estar perfectamente señalizada, y en conocimiento de todo el personal de obra. Existirá un servicio de recogida periódico y selectivo, de forma que todos los residuos sean gestionados por gestor autorizado.

En cuanto a los residuos peligrosos generados en la obra (lubricantes usados y sus envases, envases de combustible, líquido hidráulico, disolventes y anticongelantes, baterías, filtros de aceite, puntas de electrodos de soldadura, pinturas, pegamentos, grasa, PCBs de los transformadores, explosivos, herbicidas, tubos fluorescentes, combustibles degradados, trapos de limpieza contaminados, etc.), se cumplirá lo que establece la normativa en relación a su separación adecuada, no mezclar los residuos peligrosos, envasar y etiquetar los recipientes que los contengan, llevar un registro, informar inmediatamente a la autoridad competente en caso de desaparición, pérdida o escape de residuos peligrosos, etc.

En el programa de vigilancia ambiental, se contempla un seguimiento y control quincenal de la ubicación de zonas de vertido y acúmulo de materiales, préstamos y extracción de materiales de obra, y de la correcta gestión de los residuos asimilables a urbanos, de los residuos peligrosos y de las aguas residuales que se generen en la obra, comprobando el destino final de estos residuos, y exigiendo un certificado del lugar de destino o gestor autorizado. En caso de vertidos accidentales, el estudio de impacto ambiental indica que se procederá al desmantelamiento inmediato de la instalación auxiliar, y a la recuperación del espacio afectado.

4.2.6 Impactos sobre la atmósfera. Para evitar la generación de polvo, el estudio de impacto ambiental propone el riego periódico de la zona en donde se va a realizar la excavación y movimiento de tierra, y el riego y cobertura de las tierras transportadas en los camiones. Además, las operaciones de carga y descarga, el vertido de tierras, escombros, gravas, etc., se realizarán desde una altura lo más baja posible. También, se comprobará, al inicio de la obra, que la maquinaria de obras ha pasado las Inspecciones Técnicas correspondientes, y se informará a los operarios de las medidas a tomar para minimizar las emisiones. Se limitará a 20 km/h la velocidad de circulación en las pistas y caminos de acceso a la obra.

Se programarán las actividades de obra de forma que se eviten niveles sonoros elevados, durante periodos prolongados de tiempo y durante la noche. Asimismo, en las zonas habitadas donde sea imprescindible la realización de alguna actividad ruidosa cercana a la población, será comunicado al ayuntamiento responsable, limitando el horario de trabajo (entre las 7 y las 23 horas), salvo autorización expresa del ayuntamiento. En caso de superación de los niveles de inmisión previstos en la legislación vigente, se reducirán las actividades molestas o se instalarán pantallas antirruído, temporales o permanentes.

Según el promotor, para el estudio acústico se ha tenido en cuenta el Documento N.º 29 de la ECAC (European Civil Aviation Conference) Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports (1997), método que recomienda, como metodología de referencia, la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de Junio de 2002, sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental. Se ha tenido en cuenta la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, así como el Modelo tipo de Ordenanza Municipal sobre normas de protección acústica (Resolución de 23-04-2002, de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente) para municipios de Castilla-La Mancha.

Según la rosa de los vientos del periodo 1983-1992 para Albacete, las direcciones hacia las que predominantemente sopla el viento son noroeste y sureste, coincidiendo, prácticamente, con la dirección de la pista. En el ámbito de estudio, en un radio de 55 km, se presentan algunas construcciones y municipios, de entre los que se pueden destacar como más próximos a la parcela: Villa Avelina, al norte de la parcela, una antigua casa de campo de grandes dimensiones, la más próxima a la zona de estudio; Casa Manuel, una construcción abandonada; Granja Bleda; Granja Padilla; Tinajeros y Miralcampo, pedanías pertenecientes al municipio de Albacete, situadas a 3,7 km y 4,9 km del aeródromo, respectivamente, y Valdeganga, situada a unos 5 km.

Para el estudio predictivo de la situación post-operacional, se ha utilizado el programa de simulación acústica Integrated Noise Model (INM, versión 7.0) de la FAA (Federal Aviation Administration de Estados Unidos), herramienta de análisis estandarizada que permite calcular el impacto total del ruido alrededor de los aeropuertos. Es necesario definir el aeródromo, las rutas de aterrizajes y despegues, el porcentaje habitual/medio de utilización de cabeceras (80% por la cabecera 11L y 20% por la cabecera 29R), una descripción de las aeronaves, y un número estimado de vuelos al año. El estudio de impacto ambiental propone un número de 1.176 vuelos al año. Se han diferenciado tres periodos: periodo día (07-19 h), periodo tarde (19-23 h) y periodo noche (23-07 h). La distribución de operaciones/año para el escenario de cálculo viene reflejada en la siguiente tabla:

Período	07-19 h	19-22 h	22-07 h
Despegues . . . . .	725	0	451
Aterrizajes. . . . .	974	202	0

En el estudio de impacto ambiental se han realizado los correspondientes mapas de ruido, comparando con los límites legales establecidos, con el fin de distinguir las zonas que sufrirán niveles superiores a los admisibles. De acuerdo con la simulación, los núcleos de población más cercanos, Tinajeros, Miralcampo y Valdeganga, que tienen predominio de suelo de uso residencial, estarían sometidos a niveles inferiores a los exigidos para cada uno de los periodos establecidos en el citado Real Decreto 1367/2007 para nuevas infraestructuras aeroportuarias, para dicho tipo de área acústica: período día,  $L_d = 60$  dBA; período tarde,  $L_e = 60$  dBA, y período noche,  $L_n = 50$  dBA.

4.2.7 Afecciones sobre el patrimonio cultural. El promotor ha realizado un Estudio de valoración de afecciones al patrimonio histórico, en el que, tras las prospecciones de campo efectuadas, no se ha localizado ningún resto arqueológico de superficie que haya sido objeto de excavación, no documentándose posible patrimonio arqueológico susceptible de desaparecer en el terreno afectado. Tampoco se ha detectado ningún asentamiento o posible actividad humana, exceptuando la agrícola. Tras la exploración de la parcela, no se han detectado indicios de yacimientos arqueológicos, o cualquier otro vestigio de interés etnográfico, histórico, hidrográfico ni paleontológico. No afecta a vías de carácter pecuario. En las proximidades de la parcela se encuentra un «cuco», construcción en piedra seca que servía a las gentes del campo para cobijarse de las inclemencias del tiempo en tierras deforestadas, perteneciente a la casa de labor cercana

Villa Avelina, que no se verá afectado por el proyecto, y que se conserva restaurado y en buen estado, con una declaración de intenciones para su protección.

Dicho estudio arqueológico ha sido informado favorablemente por la Delegación Provincial en Albacete de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, con fecha 12/08/2009, sin perjuicio de que, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (deber de comunicación a la administración competente en materia de patrimonio histórico), y, antes de continuar con la ejecución de dicho proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico. Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil así autorizado, deberá contar con el visado y la autorización de la Dirección General de Cultura, Turismo y Artesanía.

En todo caso, el estudio de impacto ambiental señala que se cumplirá la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, el Real Decreto 111/1986, de desarrollo parcial de la Ley, la normativa autonómica al respecto, y la normativa municipal, cuando exista, sobre yacimientos arqueológicos. Se contará con un arqueólogo cualificado a pie de obra y, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se comunicará el hallazgo a la Administración competente en materia de patrimonio histórico.

4.2.8 Impactos sobre el paisaje. El promotor manifiesta que, al tratarse de paisajes llanos, no se requieren desmontes grandes y visibles, ni terraplenes prolongados. Por otro lado, las paredes exteriores de los hangares se pintarán en colores terrosos y ocres, para integrarlos en el paisaje. Además, las plantaciones que se realicen deberán integrar el aeródromo en el paisaje circundante, por lo que se utilizarán especies autóctonas, y se distribuirán en el espacio con patrones que procuren una biodiversidad semejante a la del entorno.

Una vez finalizado el periodo de vida útil del aeródromo, o en caso de cierre, el medio se acondicionará al estado en que se encontraba antes de la implementación del proyecto.

4.2.9 Impacto sobre el medio socioeconómico. El estudio de impacto ambiental indica que, para mantener la permeabilidad territorial, se repondrán todos los servicios, viales e infraestructuras afectadas por las obras, en coordinación con las administraciones y ayuntamientos afectados. Asimismo, señala que, para las labores de construcción y mantenimiento del aeródromo, se contratará mano de obra y personal de la zona, fomentando así la economía local. Por último, señala que el establecimiento de un museo de aviación también repercutirá positivamente sobre la población.

4.2.10 Prevención y extinción de incendios. El estudio de impacto ambiental establece que el contratista de las obras presentará un Sistema de Gestión Medioambiental, en el que se recojan las instrucciones y medidas de prevención y extinción de incendios forestales que pudieran generarse, como consecuencia de las obras. Entre las medidas que se consideren figurarán:

Durante el periodo de riesgo máximo de incendios forestales en la zona, en la obra se dispondrá, al menos, de una cisterna de agua de capacidad no inferior a 6.000 litros.

La maquinaria y vehículos de obra transcurrirán por los viales preparados al efecto, sin salirse de los mismos. Este viario tendrá, durante toda la obra, una franja limpia de matorral, así como de vegetación herbácea, en un ancho de 1 m a ambos lados.

La zona de instalaciones auxiliares dispondrá de una zona de protección, sin vegetación herbácea ni arbustiva o semiarbustiva, en una banda perimetral de 15 m de ancho.

Se colocarán señales de advertencia y prohibición de cualquier tipo de llama en aquellas zonas donde exista riesgo. Los líquidos o materiales inflamables no deberán almacenarse en zonas donde pueda haber riesgo de incendio.

El equipo contra incendios en las áreas de trabajo deberá estar estratégicamente localizado.

Cuando se suelde con arco eléctrico, o mediante soplete, se dispondrá de un extintor químico seco.

El transporte de cualquier material inflamable se prohibirá durante todas las operaciones en que exista riesgo de fuego o explosión.

## 5. Condiciones al proyecto

Tras el análisis de las medidas preventivas, protectoras y correctoras recogidas en el estudio de impacto ambiental, las alegaciones e informes recibidos de las administraciones competentes, que serán de aplicación, y la documentación adicional aportada por el promotor, se establecen las siguientes condiciones al proyecto, a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos:

5.1 Espacios protegidos o ambientalmente sensibles. Se establecerá la prohibición de sobrevolar, durante los meses de enero a julio, ambos incluidos: el LIC y ZEPA Hoces del río Júcar, la laguna de Tinajeros y los encharcamientos cercanos, asociados al Canal de María Cristina. El resto del año, se prohibirá sobrevolar dicha zona de restricción a alturas inferiores a 200 m sobre la cota vertical del terreno, para evitar afectar a las aves que pudieran utilizar esos espacios.

Se evitará el empleo de flora ornamental, especies exóticas o invasoras, así como de taxones que no sean propios de la zona o que presenten carácter híbrido, que posibilite su cruzamiento con las poblaciones de flora autóctona.

5.2 Avifauna. Se designará un área de, al menos, 14 hectáreas, que se deberá revegetar con especies adecuadas, para que quede como hábitat para la avifauna esteparia. Dicha área se situará fuera la parcela del aeródromo y de los pasillos que utilicen las aeronaves para el aterrizaje y despegue, preferentemente a más de 1 km del aeródromo, y se intentará que su ubicación permita el desplazamiento de fauna, entre ella y el área de ocupación de las aves esteparias.

Durante la explotación del aeródromo, se llevará un registro de uso del mismo, incluyendo las rutas de las aeronaves que lo hayan utilizado, y su documentación técnica, que sea consultable por las autoridades competentes, en caso de afecciones significativas a la avifauna o posibles colisiones con las aves.

Se realizará un estudio, durante cinco años consecutivos, en el que se analice la incidencia que pueda ejercer el aeródromo sobre la avifauna de su entorno, en especial la esteparia. Se remitirán informes anuales al órgano competente en temas de biodiversidad de la Comunidad Autónoma, en los que se notificará también cualquier choque o colisión con las aeronaves, indicando la altitud a la que se ha producido, así como cualquier incidencia que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas, posibles cambios de comportamiento de las aves, efectos en las épocas críticas, etc. En caso de que se produjesen afecciones, se estudiará, en coordinación con el órgano ambiental autonómico, la ampliación de la zona de restricción, la aplicación de restricciones temporales de las actividades, o la posible redefinición, permanente o estacional, de las rutas de aterrizaje y despegue, alturas de sobrevuelo, o de cualquier otro procedimiento aeronáutico.

No se utilizará alambre de espino en la parte superior del vallado perimetral, que pueda suponer un riesgo para la avifauna de la zona.

5.3 Fauna. Antes de las obras, se realizará una prospección en las inmediaciones de la zona de actuación y en las rutas previstas de despegue y aterrizaje, con objeto de identificar ejemplares que pudieran ser afectados, directa o indirectamente, así como nidos o madrigueras. Durante las épocas de cortejo, nidificación y cría de las especies de fauna detectadas en la zona, se evitarán los despejes y movimientos de tierra, las actividades como desbroces de matorral, podas o repaso de caminos, así como las actividades que impliquen presencia de maquinaria pesada, o sean generadoras de ruido.

Se pondrán a disposición del personal y usuarios de las instalaciones, mediante anuncios, carteles u otros medios, mapas que incluyan los espacios protegidos y zonas ambientalmente sensibles, y los resultados de los estudios faunísticos y seguimientos de colisiones.

Los majanos y las cajas-nido para murciélagos y rapaces nocturnas que prevé el estudio de impacto ambiental se dispondrán, preferentemente, en el área revegetada establecida de acuerdo con la condición 5.2 de la presente Declaración.

5.4 Aguas. Para evitar la afección a las aguas, se extremarán las medidas destinadas a prevenir el arrastre de sustancias procedentes de las superficies que vayan a acoger vehículos y aeronaves, o que sean susceptibles de sufrir derrames de combustible o aceites industriales. El depósito de combustible se alojará en un cubeto impermeabilizado, con capacidad suficiente para la totalidad del combustible que pueda ser derramado.

En caso de realizar el mantenimiento de la maquinaria en las zonas de actuación, se deberán gestionar todos los residuos (aceites, absorbentes utilizados para la eliminación de vertidos de hidrocarburos, tierras contaminadas, filtros de aceites, restos de materiales, etc.) según lo previsto en la legislación vigente en materia de residuos.

Se mantendrá una red separada de aguas pluviales y residuales. Se estudiará la posibilidad de recoger las aguas pluviales de las cubiertas de las edificaciones y conducirlas a los depósitos de agua previstos, para su reutilización en las instalaciones.

Se deberá contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Júcar, tanto para posibles captaciones de agua como para vertidos. El vertido de la fosa séptica deberá cumplir con los requisitos de vertido de la Ley de Aguas, y su limpieza será efectuada por un gestor autorizado.

En las actuaciones para el mantenimiento de la operatividad de la pista y para la restauración vegetal, se tendrá especial cuidado en evitar el riesgo de contaminación de las aguas, superficiales o subterráneas, por el uso de productos fitosanitarios o herbicidas.

5.5 Ruido y atmósfera. Durante el funcionamiento del aeródromo, en caso de registrarse superaciones de los valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras aeroportuarias, 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, se estudiarán medidas de protección para disminuir la presión acústica en las posibles edificaciones habitadas, en coordinación con la administración autonómica o local competente.

Se vigilará que las aeronaves, visitantes y locales, se encuentren al día en sus revisiones, sobre todo en lo referente al mantenimiento del motor y sistemas de escape, para minimizar las emisiones y el ruido. Las operaciones aeronáuticas se realizarán conforme a la normativa vigente, y los aparatos deberán cumplir con las especificaciones de nivel de ruido impuestas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

En caso de disponer de alumbrado nocturno, éste será de unas características que garanticen la no alteración a la fauna, y minimicen la contaminación lumínica, de acuerdo con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en las instalaciones de alumbrado exterior.

5.6 Paisaje. Siempre que la seguridad del aeródromo lo permita, los acabados de las instalaciones se realizarán en colores mates, acordes con las características del entorno, no dejando superficies de colores brillantes o que produzcan reflejos.

Para favorecer la integración ambiental del aeródromo, se promoverá la revegetación de accesos, taludes, caballones y desmontes, con especies autóctonas, herbáceas, arbustivas o arbóreas. Estas actuaciones se adaptarán a las exigencias de seguridad aeronáutica.

Durante la época de peligro alto de incendios, definida por la Comunidad Autónoma, los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados del monte, en el menor tiempo posible. En la época de peligro alto, no se realizará su eliminación mediante quema, y, en el resto de las épocas, deberá obtenerse la autorización previa del Servicio Periférico de Agricultura en Albacete de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, retirando los escombros según la normativa aplicable, y revegetando el terreno. La autoridad competente de la comunidad autónoma deberá comprobar que esas labores se llevan a cabo adecuadamente.

5.7 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El seguimiento ambiental será llevado a cabo por un especialista en Medio Ambiente, que verificará el cumplimiento de

las medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente Declaración de Impacto Ambiental; así como de aquéllas que se vayan incorporando a los proyectos de trazado y construcción.

Además de las buenas prácticas medioambientales para la fase de construcción, los principales aspectos a vigilar dentro del Programa de Vigilancia Ambiental serán:

Verificar que se respeta la zona de restricción establecida de acuerdo con la condición 5.1 de la presente Declaración, de prohibición de sobrevuelo entre enero y julio, ambos incluidos, y prohibición de sobrevuelo a alturas inferiores a 200 m el resto del año; así como las rutas y trayectorias recomendadas de aproximación y despegue.

Control de posibles afecciones a la avifauna, en especial la esteparia. En caso de que se detecte un impacto considerable sobre la avifauna en general, o sobre alguna especie o grupo en particular, se establecerá una campaña de control, con el fin de obtener más datos y caracterizar lo mejor posible el impacto.

Control de la colonización y el uso que hagan las aves esteparias del área revegetada establecida de acuerdo con la condición 5.2 de la presente Declaración.

Seguimiento periódico del estado del vallado perimetral y de sus medios disuasorios, reponiéndose si es necesario.

Para todos los depósitos que pudieran existir asociados al aeródromo y para el cubeto de retención que albergue el tanque de combustible, se llevarán a cabo pruebas periódicas de estanqueidad, cuyos resultados deberán quedar convenientemente registrados. Se comprobará el buen estado de la red de drenaje, para que se mantenga limpia de tierra y vegetación.

Mantenimiento periódico del desarenador y desengrasador. Revisiones periódicas del estado la fosa séptica, y control de su gestión. Verificar el cumplimiento de las condiciones de vertido.

Verificación del cumplimiento del Plan de Gestión de Residuos y del estado del sistema de extinción de incendios.

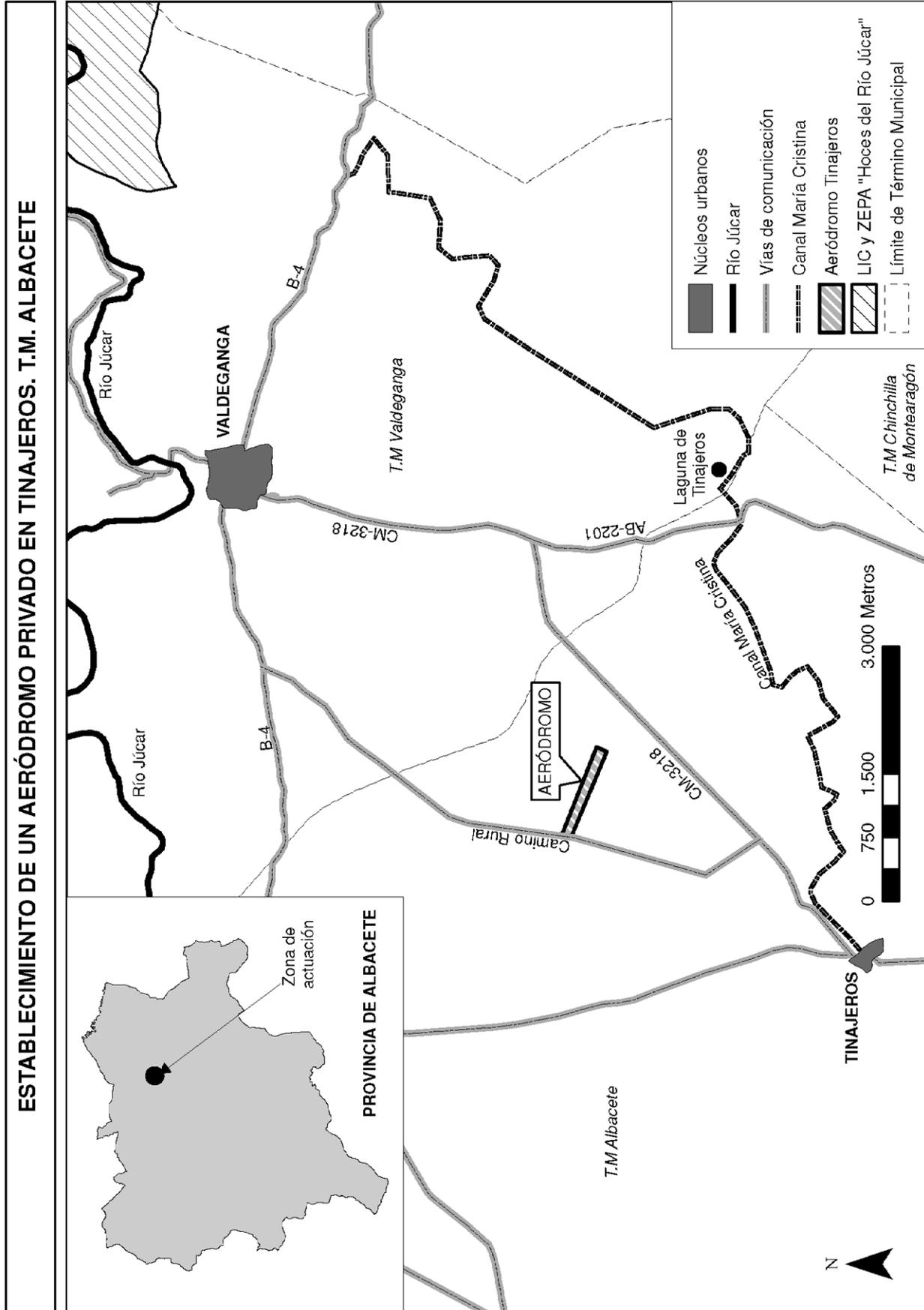
Todos los aspectos contemplados en el Programa de Vigilancia Ambiental se recogerán en informes anuales, que deberán remitirse al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma. En caso de detectarse algún tipo de incumplimiento de las condiciones recogidas en esta Declaración de Impacto Ambiental, o alguna afección de importancia sobre el medio natural (incidencias ocurridas durante los vuelos, choque o colisión con las aves, vertidos accidentales, sobrevuelos injustificados de zonas sensibles para la avifauna, afecciones a las aves esteparias), se elaborará un informe especial, dirigido al órgano ambiental autonómico. En caso de que éste lo estime conveniente, se realizarán las modificaciones del proyecto que procedan.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, y en un sitio visible de sus instalaciones, cuando estén en funcionamiento, el «Boletín Oficial del Estado» en el que se publica la presente declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Aeródromo deportivo en Tinajeros, en el término municipal de Albacete, al concluirse que, siempre y cuando se autorice en la alternativa elegida y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 5 de octubre de 2012.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2012-13409