

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

- 1800** *Resolución de 30 de enero de 2018, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Modificación aeródromo El Manantío, en el término municipal de Badajoz.*

Antecedentes de hecho

Las instalaciones del aeródromo El Manantío (pista, hangar, accesos, cerramientos y caminos perimetrales) se encuentran construidas desde el año 1973, y estuvieron en explotación hasta 1993. Actualmente el aeródromo se encuentra sin actividad debido a un largo litigio judicial.

Con fecha 17 de julio de 1999, se publica en el Diario Oficial de Extremadura, número 83, la Resolución del 28 de junio de 1999, de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, por la que se hace pública la declaración de impacto favorable sobre el proyecto Puesta en funcionamiento del aeródromo de El Manantío, en el término municipal de Badajoz.

El plan de explotación del aeródromo, de acuerdo con la citada Resolución de 28 de junio de 1999, incluía realizar 2 vuelos al día durante 90 días al año en los meses de enero y febrero para labores de abonado y los meses de julio, agosto y septiembre para las actividades de extinción de incendios. El aeródromo sería utilizado como base de estancia de los aviones durante los periodos en los cuales no se realizaran trabajos aéreos.

El 13 de febrero de 2002, se publica en el «Boletín Oficial del Estado», número 38, la Resolución de 17 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del aeródromo privado de El Manantío, en Badajoz, en el que considera el proyecto ambientalmente viable, siempre que se cumpla el condicionado establecido por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura en su Resolución de 28 de junio de 1999, así como en su informe de fecha 9 de julio de 2001, por el que se modificaba una de las medidas correctoras establecidas en la citada Resolución.

El 5 de diciembre de 2002, el Ayuntamiento de Badajoz, emite informe según el cual la localización del aeródromo se ajusta a la normativa urbanística que le es de aplicación, clasificando dicho suelo como no urbanizable de admisibilidad específica de aeródromo.

El 17 de diciembre de 2002 la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) concede el permiso y fija las condiciones para poder realizar cualquier actividad aérea.

El 30 de enero de 2003 la Dirección General de Aviación Civil concede la autorización de reinicio de actividades aéreas en el aeródromo privado El Manantío de Badajoz.

El 5 de mayo de 2006 el Ayuntamiento de Badajoz emite la resolución por la que deniega la licencia municipal de instalación, apertura y funcionamiento del aeródromo y la instalación del hangar solicitada por el promotor del proyecto.

El 18 de julio de 2006 la empresa Trabajos Aéreos Extremeños, S.L. interponía recurso contencioso-administrativo contra la resolución del Ayuntamiento de Badajoz, de 5 de mayo de 2006.

El 5 de mayo de 2009 el juzgado contencioso-administrativo número 1 de Badajoz emite sentencia número 94 por la que desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por Trabajos Aéreos Extremeños, S.L.

El 30 de noviembre de 2009 el Tribunal Superior de Justicia de Extremadura Sala Contencioso-Administrativo de Cáceres dicta sentencia número 330 por la cual se desestima el recurso de apelación interpuesto por la empresa Trabajos Aéreos

Extremeños, S.L., contra la sentencia del juzgado Contencioso Administrativo número 1 de Badajoz, de 5 de mayo de 2009.

Con fecha 22 de diciembre de 2014, el Ayuntamiento de Badajoz, da traslado a Trabajos Aéreos Extremeños, S.L., de los siguientes informes del Servicio de Protección Ambiental y Servicio de Control y Disciplina Urbanística:

El Servicio de Control y Disciplina Urbanística, sin valorar cuestiones medioambientales, indica que la actividad prevista es compatible con el planeamiento vigente, si bien se excluye la posibilidad de construcción de nueva planta de edificios e instalaciones, aunque admite la reforma o rehabilitación de las existentes que estén destinadas a usos compatibles.

El Servicio de Protección Ambiental concluye que, de acuerdo con los resultados del estudio de la contaminación acústica aportado por el promotor, no se superarían, en principio, «los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes» establecidos para «sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial» en la reglamentación vigente de aplicación, concretamente, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y por consiguiente, entiende que la actividad pretendida a desarrollar en el aeródromo El Manantío, no presentaría problemas de compatibilidad en orden a su implantación en el emplazamiento pretendido en cuestión.

El 26 de febrero de 2016, Trabajos Aéreos Extremeños, S.L., registra en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una solicitud de inicio de un nuevo proceso administrativo de autorización, debido a un cambio de actividad en el aeródromo que pasará a ser de uso privado destinado al transporte aéreo y al movimiento comercial o deportivo de aeronaves y que ya no incluirá vuelos con un objetivo fitosanitario o agrícola.

El 30 de marzo de 2016, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el documento ambiental del proyecto Modificación aeródromo El Manantío en T.M. de Badajoz junto con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental simplificada, por entender el promotor que se trata de una modificación de un proyecto ya evaluado y autorizado que podría cumplir con lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

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

El objeto del proyecto es modificar la actividad a la que se va a destinar el aeródromo El Manantío ya existente, disminuyendo en número de operaciones previstas en el proyecto original y eliminando los vuelos de fumigación, para destinar el aeródromo a la aviación ligera y deportiva.

El aeródromo El Manantío se ubica en la parcela 6 del polígono 278 del término municipal de Badajoz, en las proximidades del núcleo urbano secundario NUS-10 El Manantío, aproximadamente a 12 km al sur de la ciudad de Badajoz, en la Comunidad Autónoma de Extremadura.

El aeródromo tendrá un uso privado destinado a la aviación ligera y deportiva, el cual no incluye vuelos con un objetivo fitosanitario o agrícola. El aeródromo se utilizará sólo en horario diurno durante la totalidad del año.

La superficie ocupada es de aproximadamente 10,72 ha, accediéndose al aeródromo desde el p.k 9+500 de la carretera EX-310 Badajoz-Valverde de Leganés. Las coordenadas geográficas ETRS 1989 UTM zona 29 del aeródromo son las siguientes:

X (m)	Y (m)
674.456,905	4.293.970,520

Las instalaciones constan de una pista y de un hangar para las aeronaves.

El campo de vuelo dispone de una pista de orientación 05-23 de 600 m de longitud y 16 m de ancho. Las operaciones de aterrizaje y despegue se realizarán siguiendo una senda coincidente con el eje de la pista, llevándose a cabo por ambas cabeceras de pista, 23 y 05:



Operaciones realizadas por la cabecera 23.



Operaciones realizadas por la cabecera 05.

Fuente: Documentación ambiental.

El hangar es una nave realizada en estructura metálica con una superficie total en planta de 1.015,45 m², con una altura libre de 5,25 m y una altura total de 8,75 m. La actividad principal que se desarrollará en las instalaciones del hangar será el aparcamiento de aeronaves. No se llevará a cabo ninguna operación de mantenimiento ni se realizarán arranques de motor en su interior.

El establecimiento de las zonas de vuelo así como los horarios y días permitidos para los vuelos se establecen en la Carta Operacional ATS número 2 entre la Base Aérea de Talavera la Real (Badajoz) y el aeródromo de El Manantío, de 8 de octubre de 2014.

El promotor del proyecto es Trabajos Aéreos Extremeños (TAEX), S.L., y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

Con fecha de 24 de mayo, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA).	No
Confederación Hidrográfica del Guadiana.	Si
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	No
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.	Si
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura.	Si
Dirección General de Transporte, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura.	No
Secretaría General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura.	Si
Consejería de Sanidad y Políticas Sociales de la Junta de Extremadura.	No
Dirección General de Administración Local, Justicia e Interior de la Consejería de Administración Pública de la Junta de Extremadura.	Si
Diputación Provincial de Badajoz.	No
Ayuntamiento de Badajoz.	Si
SEO/BirdLife.	No
WWF-España.	No
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	No

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

La Confederación Hidrográfica del Guadiana señala que la actividad proyectada no ocuparía el dominio público hidráulico (DPH) del Estado, constituido en este caso por los cauces de dos arroyos tributarios del Regato del Pozo del Manantío, perteneciente a la Masa de Agua Superficial (MASp) 20.664 Embalse de Alqueva, si bien, se establece en la zona de servidumbre y/o policía de dichos cauces, por lo que se deberá solicitar la pertinente autorización para la ocupación, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento del DPH (Real Decreto 849/1986, de 11 de abril).

Por otro lado, indica que la actuación proyectada se localiza sobre la Masa de Agua Subterránea (MASb) 041.017 Tierra de Barros y señala la ausencia de un área de riesgo potencial significativo de inundación.

En relación con la zona de flujo preferente (ZFP), definida en el artículo 9.2 del Reglamento del DPH, sólo podrán ser autorizadas aquellas actuaciones no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de su capacidad de desagüe.

Respecto al consumo de agua, informa que el promotor no cuantifica las necesidades hídricas totales de la actividad, las cuales provienen de un pozo existente en la parcela, siendo necesaria la instalación y mantenimiento de un dispositivo de medición de volúmenes o caudales de agua captados realmente (contador o aforador), según lo dispuesto por la Orden ARM/1312/2009, de 20 de mayo.

Por último, y de acuerdo con la documentación aportada, no se contemplan vertidos al DPH, pues se instalará una fosa séptica estanca para contener las aguas residuales que

se produzcan en las instalaciones, estableciendo las siguientes condiciones a cumplir para garantizar la no afección a las aguas subterráneas:

El depósito para el almacenamiento se ubicará a más de 40 m del DPH y de cualquier pozo.

Se debe garantizar la completa estanqueidad de la citada fosa séptica.

En la parte superior del depósito se debe instalar una tubería de ventilación con objeto de facilitar la salida de gases procedentes de la fermentación anaerobia.

El depósito debe ser vaciado por un gestor de residuos debidamente autorizado, con la periodicidad adecuada para evitar el riesgo de rebosamiento.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, en su respuesta de 7 de octubre de 2016, informa que los impactos detectados seguramente no podrán ser evitados con las medidas propuestas por el promotor. Concretamente detecta una posible afección relevante del proyecto en relación con la contaminación acústica derivada de la actividad, que con las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor, seguramente no sería evitada, teniendo en cuenta el escaso grado de desarrollo de dichas medidas.

Las instalaciones del proyecto no se encuentran incluidas en la Red Natura 2000 ni en ningún Espacio Natural Protegido, si bien, se encuentra a 1 km de distancia, aproximadamente, del Árbol Singular Pinos de Tienza, incluido dentro de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura.

La actividad propuesta podría afectar a las siguientes especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001, de 6 de marzo), como de interés especial: milano negro, por la proximidad a un área de cría, y grulla común, por la existencia de un dormitorio en el embalse Las Merinillas (a 8 km al sur). Asimismo, también se podría afectar al hábitat prioritario 2270* Pinares de *Pinus pinea* o *Pinus pinaster* plagioclimáticos de dunas, existente en el entorno de la ubicación del aeródromo.

Dicho organismo señala que el documento ambiental aportado presenta numerosas deficiencias y errores; el estudio de alternativas presentado resulta bastante deficiente, ya que no se proponen alternativas ambientalmente viables; no se detallan la totalidad de actividades a desarrollar en el hangar, las dotaciones e instalaciones existentes (pozo de suministro de agua, canalizaciones y fosa séptica, suministro eléctrico, etc.) ni la gestión de residuos o vertidos; en los planos se identifican infraestructuras antiguas o no existentes; y el análisis de impactos sobre el medio ambiente, especialmente sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, los bienes materiales y el patrimonio cultural, resulta insuficiente.

En relación con las medidas correctoras propuestas sobre el ruido, deberían detallarse algunas de ellas, ya que no quedan claras e incluso podrían resultar contradictorias. Señala que no se desarrolla la propuesta de la implantación de una gran cobertura vegetal en todas las zonas posibles del aeródromo, desconociendo por tanto su posible efectividad.

Considera necesario evaluar con detenimiento y mayor grado de detalle el estudio de la contaminación acústica, ya que se parte de una potencia acústica de 75 dB, y únicamente en determinadas zonas de la pista, no en su totalidad, dada la presencia entre otras, de viviendas junto al aeródromo.

Respecto a la afección a la avifauna, realiza las siguientes consideraciones:

La presencia del Ecoparque de Badajoz, a 1 km aproximadamente de distancia de las instalaciones del aeródromo, puede suponer un problema para la aviación por la querencia de las aves por esas zonas.

Con relación a la ZEPA Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera, situada a unos 2,5 km al sureste del aeródromo, en caso que los planes de vuelo alcancen la citada ZEPA, se deberá solicitar informe de afección a la Red Natura 2000, de acuerdo al Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Natura 2000 en Extremadura. En todo caso, se establece no volar a menos de 200 m de altura por encima de dicha ZEPA durante todo el año.

No se deberá volar sobre el pequeño embalse de La Merinillas, situado a 8 km al sur del aeródromo El Manantío, durante todo el año y a cualquier altura, ni en un radio de 300 m alrededor del mismo, para no afectar al dormitorio de grullas existentes, ni a las especies de aves acuáticas nidificantes en primavera.

Las medidas ambientales definitivas deberán exponerse en un panel en la zona del hangar, y se harán extensivas a todos los usuarios del campo de vuelo.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura comunica la no afección del proyecto sobre vías pecuarias.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura informa favorablemente al proyecto, condicionado al estricto cumplimiento de la siguiente medida: si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa de la misma paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura.

Por otro lado, señala que la Carta Arqueológica no recoge en la parcela de referencia la presencia de ningún yacimiento arqueológico, no se conocen incidencias sobre el patrimonio etnológico conocido en la citada parcela, y el hecho de tratarse de una construcción ejecutada en parte impide cotejar posibles afecciones patrimoniales no conocidas.

El Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Badajoz señala que, de acuerdo con los resultados del estudio de la contaminación acústica aportado por el promotor, no se superarían, en principio, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes establecidos para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial en la reglamentación vigente de aplicación, concretamente, el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y, por consiguiente, entiende que la actividad pretendida a desarrollar en el aeródromo El Manantío no presentaría problemas de compatibilidad en orden a su implantación en el emplazamiento pretendido en cuestión.

Concluye que la actividad solicitada no causará impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras propuestas por el promotor en la documentación ambiental.

Como consecuencia de las respuestas recibidas, con fecha 17 de febrero de 2017 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita información complementaria al promotor en relación con la selección de alternativas de explotación y su justificación de acuerdo a criterios ambientales, y la ampliación tanto de la descripción del proyecto como de la identificación de algunos posibles impactos relativos a la calidad acústica, hidrología, espacios protegidos, fauna y paisaje, entre otros aspectos.

Con fecha 27 de junio de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural información complementaria, en la que el promotor da respuesta a las diferentes cuestiones planteadas y cuyo contenido se incluye en el apartado 3, análisis según los criterios del anexo III.

Con fecha 27 de julio de 2017 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita a la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura que informe si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos sobre la calidad acústica, los espacios protegidos y la biodiversidad, y en especial sobre la fauna protegida existente en el ámbito de actuación, teniendo en cuenta la información complementaria aportada por el promotor.

Con fecha 12 de septiembre de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural informe de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, de 30 de agosto de 2017, en el que considera que teniendo en cuenta el documento ambiental y la documentación complementaria presentada por el promotor, el proyecto no causaría impactos ambientales significativos sobre el medio

ambiente, debiendo cumplir además para ello, lo establecido en el citado informe, así como en el anterior emitido con fecha 7 de octubre de 2016.

Indica que la documentación complementaria subsana buena parte de las deficiencias y errores incluidos en el documento ambiental inicial.

Respecto al hábitat 2270*, señala que se encuentra en el entorno próximo al aeródromo, pero fuera de la parcela, por lo que en principio no se vería afectado por el sobrevuelo de las aeronaves.

Considera necesario que el promotor aclare el tipo de ultraligero a utilizar en el aeródromo, ya que existen diferencias entre la información complementaria, el estudio acústico y el documento ambiental.

Durante la fase de explotación del proyecto, y principalmente en las viviendas situadas junto al aeródromo, se garantizará que no se superan los niveles de ruido establecidos en la legislación vigente, la cual deberá cumplirse en todo momento. El programa de vigilancia ambiental podría incluir mediciones periódicas, puntuales, etc., al objeto de garantizar que se cumplan los niveles de ruido establecidos en la normativa, y así evitar cualquier tipo de impacto o molestia a las citadas viviendas.

Considera que la pantalla vegetal propuesta debería alcanzar una altura no inferior a los 2 m y ser lo suficientemente tupida o densa. Las especies propuestas (jara pringosa, retama amarilla y coscoja) seguramente no alcanzarían el objetivo, y de hacerlo no sería de carácter inmediato, ya que por ejemplo la coscoja tardaría bastantes años en alcanzar esa altura. Por tanto, se debería contemplar otras alternativas, como pantallas vegetales con cupresáceas, o pantallas vegetales no naturales, o incluso artificiales, teniendo en cuenta dispositivos empleados en otro tipo de infraestructuras (autovías, etc.). En el caso de implantarse una pantalla vegetal, deberá contemplarse en toda su extensión, es decir, hasta su total implantación y cumplimiento del objetivo perseguido (pantalla de 2 m de altura y suficientemente densa o tupida), por lo que debería establecerse un calendario de labores (de mantenimiento, reposiciones de marras, posibles riegos los primeros años, etc.), hasta conseguir su total establecimiento, así como incluirse su seguimiento en el programa de vigilancia ambiental.

Con objeto de identificar la posible presencia de colonias de cría o zonas de concentración de aves próximas al aeródromo, se deberá aportar anualmente:

Estudio similar al presentado en la documentación ambiental complementaria, donde aparezcan los datos de especies de aves avistadas en el entorno del aeródromo.

Ficha con especies encontradas muertas en el entorno del aeródromo: localización con coordenadas, especie y posibles causas de la muerte.

Ubicación de las colonias detectadas sobre cartografía. Especies y tamaño aproximado de la colonia.

Comparativa de porcentajes de presencia, con respecto al estudio presentado en la información complementaria.

Colisiones o impactos de aeronaves con especies de avifauna, identificando a ser posible la especie.

Cualquier incidencia a destacar referida al aeródromo y a las especies de fauna silvestre.

En caso de sobrevolar alguna zona incluida dentro de la Red Natura 2000, se necesitará informe de afección a la Red Natura 2000, de acuerdo al Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Natura 2000 en Extremadura.

Respecto a la medida de no sobrevolar espacios de la Red Natura 2000, de difícil de seguimiento, se podría solicitar al promotor un documento firmado por los usuarios del aeródromo con este compromiso en concreto. Además, se expondrán por escrito las medidas preventivas y correctoras establecidas en la zona de hangares-boxes del campo de vuelo.

Con fecha 11 de octubre de 2017 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural solicita al promotor completar la documentación aportada dando

respuesta a todas las cuestiones planteadas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, en su informe de 30 de agosto de 2017.

Con fecha 25 de octubre de 2017 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural respuesta del promotor en el que realiza las siguientes consideraciones:

El modelo de ultraligero deportivo a operar en el aeródromo es Eurostar EV-67.

Durante la fase de explotación del aeródromo no se superarán, en todo momento, los niveles de ruido establecidos por la legislación vigente, llevándose a cabo mediciones acústicas de forma puntual, al objeto de garantizar que se cumplen los niveles de ruido y así evitar cualquier tipo de impacto o molestia a las viviendas existentes.

Se ejecutará una pantalla vegetal de cupresáceas para minimizar el impacto acústico, incluyendo en el programa de vigilancia ambiental un calendario de labores hasta conseguir su total implantación y cumplimiento del objetivo perseguido por la misma.

Se entregará una memoria anual con un estudio de avifauna similar al presentado en la documentación ambiental complementaria, el cual incluirá todas las consideraciones realizadas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Los pilotos del aeródromo de El Manantío firmarán un escrito donde se comprometerán a no sobrevolar los espacios de la Red Natura 2000. En el hangar se colocará un mapa con la cartografía de los espacios de la Red Natura 2000 así como el resto de medidas preventivas y correctoras establecidas, las cuales serán consultadas por los pilotos antes de iniciar el vuelo.

En caso de necesidad de sobrevolar algún espacio próximo de la Red Natura 2000, se procederá a solicitar Informe de Afección a Red Natura 2000, de acuerdo al Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Natura 2000 en Extremadura.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

a) Características del proyecto:

El proyecto tiene como objeto autorizar la explotación del aeródromo El Manantío, ya existente, y que dispone de una pista de aterrizaje y despegue de aeronaves y de un hangar para las mismas. La principal actividad del aeródromo será uso privado destinado a la aviación ligera y deportiva, sin realizarse trabajos agrícolas o fitosanitarios.

El campo de vuelo dispone de una pista de orientación 05-23 de 600 m de longitud y 16 m de ancho. Las operaciones de aterrizaje y despegue se realizarán siguiendo una senda coincidente con el eje de la pista, ejecutándose por ambas cabeceras de pista.

El modelo de ultraligero empleado en aviación deportiva a operar en el aeródromo es el Eurostar EV-67.

El promotor contempla la realización de 1.300 vuelos deportivos anuales. El horario permitido dentro de la Zona Normal de Operaciones (ZNO), de radio 2 millas náuticas, será desde las 15:30 h hasta el ocaso los días laborables, y desde las 8:00 hasta el ocaso sábados, domingos y festivos, siempre y cuando no haya actividad militar área en la zona.

No se prevé el uso de la pista ni de las instalaciones para otros usos diferentes a la aviación ligera y deportiva, excepto en caso de emergencias para situaciones comprometidas o como base operativa para la prevención y extinción de incendios.

Al ser un aeródromo ya construido, y dadas las dimensiones de la parcela y la presencia de construcciones existentes y la proximidad a un núcleo urbano, el promotor considera inviable otras alternativas de orientación de la pista. Respecto a la explotación, al ser un aeródromo de uso privado, y por tanto, restringido, el promotor sólo contempla la alternativa de realización de vuelos deportivos.

b) Ubicación del proyecto:

El aeródromo existente se ubica en el término municipal de Badajoz, en las inmediaciones del núcleo urbano secundario NUS-10 El Manantío, a 12 km al sur de la ciudad de Badajoz. El aeródromo se localiza sobre Suelo no Urbanizable de Especial Protección Supraplan del tipo Estructural y subtipo Dehesas (SNU-EPS-ED), compatible con el planeamiento vigente de acuerdo al Ayuntamiento de Badajoz.

La parcela del aeródromo se localiza dentro de la cuenca hidrográfica del Guadiana, pudiendo ocupar la zona de servidumbre y/o policía de los cauces de dos arroyos tributarios del Regato del Pozo del Manantío.

Debido a que las instalaciones ya se encuentran construidas en la actualidad, la vegetación existente dentro de los límites del aeródromo está compuesta principalmente por especies herbáceas, propias de pastos de secano, aunque en ambas cabeceras pueden encontrarse algunos pies de encina (*Quercus ilex subsp. rotundifolia*).

De acuerdo con la documentación ambiental no aparece ningún tipo de especie de flora protegida en el ámbito del aeródromo que se encuadre dentro del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.

La parcela donde se ubica el aeródromo no se localiza dentro de espacios incluidos en la Red Natura 2000 ni en ningún Espacio Natural Protegido, si bien, se encuentra a 1 km de distancia, aproximadamente, del Árbol Singular Pinos de Tienza, incluido dentro de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura.

En relación con la presencia de espacios de la Red Natura 2000, a unos 2,2 km al sureste se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES0000398 Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera, mientras que la ZEPA ES0000393 Azud de Badajoz, se localiza a aproximadamente 10 km al norte del aeródromo.

La zona de actuación es próxima a un área de cría de milano negro y se sitúa a unos 8 km al norte de un dormitorio de grulla común existente en el embalse Las Merinillas, ambas especies catalogadas de interés especial según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.

En el entorno inmediato de la parcela del aeródromo se localiza el hábitat de interés comunitario 6310 Dehesas perennifolias de *Quercus spp.* Por otro lado, en la zona de Pinar de Tienza, también se ubica el hábitat prioritario 2270* Pinares de *Pinus pinea* o *Pinus pinaster* plagioclimáticos de dunas.

El aeródromo se localiza dentro del Área Importante para las Aves (IBA) 276 Olivenza-La Albuera.

De acuerdo con la documentación ambiental, desde el punto de vista del patrimonio arqueológico y cultural no se ha detectado la presencia de ningún elemento catalogado en la zona de actuación ni vías pecuarias afectadas.

c) Características del potencial impacto:

Calidad atmosférica.

Según la documentación presentada por el promotor, el funcionamiento del aeródromo puede suponer un incremento de las partículas en suspensión y contaminantes atmosféricos debido a los gases de escape de las aeronaves, principalmente durante las operaciones de despegue y aterrizaje y cuando los motores funcionan en ralentí o en baja velocidad en las maniobras de estacionamiento, y de los vehículos terrestres que se utilicen dentro del aeródromo.

Como medidas de protección contempla la selección de modelos de aeronaves que incorporen inyectores de combustible, la utilización de vehículos auxiliares que produzcan un mínimo nivel de contaminación para el estacionamiento de las aeronaves, el control periódico y mantenimiento de las aeronaves y vehículos en buen estado, y el riego de la pista en la época estival.

Contaminación acústica.

Las emisiones acústicas derivadas de las aeronaves (las operaciones de despegue y aterrizaje, la rodadura por la pista, los motores en funcionamiento, etc.) y de los vehículos terrestres pueden suponer uno de los principales impactos asociados a la fase de funcionamiento del aeródromo, teniendo en cuenta la proximidad de viviendas aisladas pertenecientes al núcleo urbano secundario NUS-10 El Manantío.

La documentación ambiental incluye un estudio de la contaminación acústica producida por el aeródromo de El Manantío, de 29 de mayo de 2012, en el que se analiza el impacto acústico de las actividades inicialmente previstas de acuerdo a su operación media anual, indicador establecido por la legislación vigente para evaluar las repercusiones acústicas de este tipo de infraestructura. Para el cálculo del ruido generado en este estudio, se emplearon aeronaves de mayor potencia para trabajos aéreos, que las que finalmente utilizarán el aeródromo (ultraligeros Eurostar EV-67 para aviación deportiva).

El estudio de la contaminación acústica de 2012 concluye que en todos los casos hipotéticamente más desfavorables analizados, toda la extensión de la isófona de 65 dB(A) queda incluida dentro del recinto del aeródromo y, por tanto, en ninguno de los escenarios considerados se superan los objetivos de calidad fijados para los sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial descritos en la tabla A del anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Tras la información complementaria solicitada, el promotor anexa un segundo estudio acústico, de 23 de mayo de 2017, en el que se utilizan ultraligeros para aviación deportiva, cuya potencia y carrera de despegue son muy inferiores a las aeronaves empleadas en el estudio de 2012. Dicho estudio concluye que las isófonas de mayor valor, correspondientes a 40 dB(A), al igual que el estudio de 2012, quedan incluidas dentro del recinto del aeródromo, y por tanto, las edificaciones colindantes no se verán afectadas por las operaciones de despegue y aterrizaje, siendo éstas las fuentes sonoras de mayor entidad, con lo que se cumplirían los límites establecidos en la normativa vigente.

El promotor propone las siguientes medidas de protección frente al ruido:

No se realizarán operaciones en horario nocturno. El horario permitido dentro de la ZNO será desde las 15:30 h hasta el ocaso los días laborables, y desde las 8:00 hasta el ocaso sábados, domingos y festivos, siempre y cuando no haya actividad militar área en la zona.

Las aeronaves cumplirán con la legislación vigente y serán revisadas periódicamente, con objeto de mantener las emisiones y nivel sonoro dentro de los niveles establecidos.

Las labores de mantenimiento de las aeronaves no se llevarán a cabo en las instalaciones del aeródromo.

Se evitará el sobrevuelo continuado de poblaciones, viviendas aisladas y concentraciones de personas, manteniendo una distancia suficiente para evitar peligros y molestias. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo.

Se realizará un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación del aeródromo, con objeto de comprobar el cumplimiento de los límites establecidos en la normativa vigente. Para el seguimiento de los niveles de ruido, se llevarán a cabo mediciones en las viviendas más cercanas al aeródromo en los períodos y momentos de máxima intensidad de tráfico y en los períodos más críticos.

Por otro lado, el promotor ha aceptado la propuesta de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura de implantar una barrera vegetal de cupresáceas, de aproximadamente 1 km de longitud, a lo largo del límite norte de la parcela del aeródromo, paralela al eje de la pista, en la zona próxima a las viviendas existentes. El promotor establecerá un calendario de labores (de mantenimiento, reposiciones de marras, posibles riegos los primeros años y en época estival, labores de poda, etc.) hasta conseguir

su total implantación (pantalla de 2 m de altura y suficientemente densa o tupida), que permitirá reducir tanto la contaminación acústica fuera de los límites de la parcela del aeródromo, como el impacto visual desde el núcleo urbano colindante.

El Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Badajoz señala en su informe que, de acuerdo con los resultados del estudio de la contaminación acústica aportado por el promotor, no se superarían, en principio, los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes establecidos para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial en la reglamentación vigente de aplicación (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre).

Edafología e hidrología.

Durante la fase de explotación existe, según el documento ambiental, el riesgo potencial de contaminación del suelo y los cauces próximos por vertidos accidentales de aceites y combustibles procedentes de las aeronaves. En este sentido, el promotor señala que los cauces más próximos se encuentran a bastante distancia y que el mantenimiento de las aeronaves no se realizará en el hangar, sino en instalaciones autorizadas fuera del aeródromo.

El promotor señala que los posibles vertidos procedentes de las aeronaves dentro del hangar serán canalizados por los sistemas de recogida (canalizaciones subterráneas existentes) hasta una fosa séptica estanca, evitando su vertido al DPH, constituido en este caso por los cauces de dos arroyos tributarios del Regato del Pozo del Manantío, que normalmente se encuentran secos, y sobre los que se ha solicitado la correspondiente autorización de ocupación de la zona de policía.

La fosa séptica, consistente en un depósito soterrado completamente estanco, contará con una tubería de ventilación con objeto de facilitar la salida de gases procedentes de la fermentación anaerobia, cumplirá las distancias establecidas en el Reglamento del DPH (RD 849/1986, de 11 de abril), y será vaciada periódicamente por un gestor de residuos debidamente autorizado, con la periodicidad adecuada para evitar el riesgo de rebosamiento.

Dado el uso del aeródromo para únicamente aviación deportiva y que las labores de mantenimiento de las aeronaves se realizarán fuera del mismo, no se prevé la generación de residuos peligrosos. En caso de vertido accidental, se procederá a actuar de acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados. Los residuos sólidos urbanos serán gestionados y retirados por una empresa autorizada.

El suministro de agua para las instalaciones, del orden de 25.000 l/año, se realiza a través de 2 pozos privados, situados en la misma parcela del aeródromo, los cuales cuentan con autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadiana y que abastecen a un depósito interior de 30.000 l de capacidad, que cuenta con un contador para la medición del caudal según lo dispuesto por la Orden ARM/1312/2009, de 20 de mayo.

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

Fauna y espacios protegidos.

Según la documentación presentada por el promotor, durante la fase de explotación los principales impactos son las molestias a la avifauna por el tránsito de aeronaves y el incremento de la contaminación acústica, y el riesgo de mortalidad de aves debido a las posibles colisiones.

El promotor aporta un estudio de avifauna realizado en época primaveral, en el que se detecta la presencia de 50 especies diferentes de aves, 35 de las cuales catalogadas de interés especial según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, como es el caso del milano negro, garza real, águila calzada, etc. Las especies más comunes son golondrina común, estornino negro, gorrión común, gorrión moruno, tórtola turca y paloma bravía. Asimismo, señala la presencia de grulla en periodo invernal, fuera de la época en la que se realiza el inventario de avifauna.

De acuerdo con el promotor la mayoría de las especies vuelan a muy baja o baja altura y son poco susceptibles de colisión con las aeronaves durante las operaciones de despegue y aterrizaje. Además, el hecho de que los aparatos sean de hélice, el ruido y la velocidad permiten a las aves predecir el peligro y alejarse de su trayectoria.

Respecto a la presencia de milano negro, no se han localizado nidos en el entorno del aeródromo, considerando que se trata de una zona con alta presencia humana y con tráfico, por lo que supone que esta especie no nidifique en el entorno del mismo y, por tanto, no se ve influida por los despegues y aterrizajes de aeronaves.

El área de mayor riesgo de colisión con la avifauna por la altura de vuelo se produce dentro de la ZNO, si bien, dadas las características de las aeronaves que emplearán el aeródromo, con capacidad de ascender 500 m de altura/minuto, las alturas más bajas (inferiores a 200 m) se alcanzarán dentro de la propia parcela del aeródromo, incluso dentro de los límites de la pista.

El tráfico de entrada y salida del aeródromo evitará el Ecoparque de Badajoz, así como la altura de vuelo alcanzada por las aeronaves una vez salen de los límites de la pista está por encima de la altura de vuelo de las principales especies presentes en el Ecoparque, como es el caso de la cigüeña blanca.

Las aeronaves que utilizarán el aeródromo de El Manantío no podrán volar sobre el embalse de Las Merinillas, importante dormidero de grulla, ya que se encuentra dentro de los límites de la ZNO del ULM Patiño Club de Vuelo Ciudad de Badajoz, espacio aéreo restringido de dicho aeródromo.

El promotor con objeto de evitar la afección a la avifauna y espacios protegidos, asume como compromiso voluntario adoptar, entre otras, las siguientes medidas sugeridas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura en sus informes:

Se realizarán las entradas y salidas de las aeronaves por el suroeste, abandonando la IBA 276 Olivenza-La Albuera por el punto del perímetro exterior más cercano al aeródromo, alejándose de la ZEPA Llanos y Complejo Lagunar de la Albuera, la cual no se sobrevolará a cualquier altura.

Los pilotos del aeródromo de El Manantío firmarán un escrito donde se comprometerán a no sobrevolar los espacios de la Red Natura 2000. En el hangar se colocará un mapa con la cartografía de los espacios de la Red Natura 2000, que será consultado por los pilotos antes de iniciar el vuelo.

Se evitará el sobrevuelo, en cualquier momento del año, de colonias o bandos visibles de aves gregarias, respetando una distancia de seguridad suficiente. En caso de detectarse colonias de crías o zonas con concentraciones de aves se establecerán limitaciones de vuelo, de tal manera que el sobrevuelo será a más de 200 m sobre el nivel del suelo y en un radio de 600 m sobre las citadas zonas.

Las citadas restricciones de vuelo y las medidas preventivas y correctoras establecidas serán informadas a todos los usuarios del aeródromo y expuestas en el hangar.

En caso de necesidad de sobrevolar algún espacio próximo de la Red Natura 2000, se deberá solicitar Informe de Afección a Red Natura 2000, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Natura 2000 en Extremadura.

Se informará al órgano competente de la Junta de Extremadura sobre cualquier incidente o cambio de comportamiento de la avifauna como consecuencia de la actividad proyectada, con objeto de adoptar las acciones que sean necesarias. En este sentido, se presentará una memoria anual con un estudio de avifauna similar al incluido en la documentación ambiental complementaria, que recogerá:

Los datos de especies de aves avistadas en el entorno del aeródromo.

Ficha con especies encontradas muertas en el entorno del aeródromo: localización con coordenadas, especie y posibles causas de la muerte.

Ubicación de las colonias detectadas sobre cartografía. Especies y tamaño aproximado de la colonia.

Comparativa de porcentajes de presencia, con respecto al estudio presentado en la información complementaria.

Colisiones o impactos de aeronaves con especies de avifauna, identificando a ser posible la especie.

Cualquier incidencia a destacar referida al aeródromo y a las especies de fauna silvestre.

El hábitat 2270* se encuentra en el entorno próximo al aeródromo, pero fuera de la parcela, por lo que en principio no se vería afectado por el sobrevuelo de las aeronaves, tal y como afirma la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Tras realizar un estudio del campo, se comprobó la presencia de un pinar a aproximadamente 1 km al sur del aeródromo, donde destacan tres pinos piñoneros que conservan un porte natural para la especie, declarados Árbol Singular Pinos de Tienza. No obstante, el promotor no prevé ninguna afección sobre dicho pinar, dada la actividad del aeródromo, vuelos de ultraligeros deportivos, la dirección de la pista y los recorridos de despegue y aproximación (NE-SW).

Por último, el promotor afirma que se prestará especial atención a las labores de manejo de equipos que puedan provocar incendios, disponiendo de los medios de control adecuados.

Teniendo en cuenta todos los análisis previos y todas las medidas asumidas por el promotor, el informe final de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura concluye que el proyecto no causará impactos ambientales significativos sobre el medio ambiente.

d) Prescripciones adicionales derivadas del proceso de evaluación:

De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental:

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

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

Se evitará el sobrevuelo continuado de zonas pobladas, zonas residenciales, escuelas u hospitales viviendas aisladas, concentraciones de personas al aire libre y otras áreas sensibles, manteniendo una distancia suficiente para evitar peligros y molestias. A estos efectos, se informará de ello a los pilotos que operen en el aeródromo.

Los pilotos del aeródromo de El Manantío firmarán un escrito donde se comprometerán a no sobrevolar los espacios de la Red Natura 2000. En el hangar se colocará un mapa con la cartografía de los espacios de la Red Natura 2000, que será consultado por los pilotos antes de iniciar el vuelo.

Se realizará un estudio anual de avifauna de acuerdo a las consideraciones realizadas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, en su informe de 30 de agosto de 2017, el cual incluirá el registro y seguimiento de los incidentes de la fauna, identificando, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

Las labores de mantenimiento de las aeronaves no se llevarán a cabo en las instalaciones del aeródromo de El Manantío.

Se adoptarán todas las medidas preventivas necesarias para minimizar la generación de aguas residuales.

Se incluirá un plan de prevención y extinción de incendios de acuerdo con la legislación vigente, disponiendo de los medios de control adecuados dentro del aeródromo.

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

Todas las medidas preventivas y correctoras establecidas serán informadas a todos los usuarios del aeródromo y expuestas en el hangar.

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

Fundamentos de Derecho

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

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y, así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta en resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto Modificación Aeródromo El Manantío en T.M. de Badajoz» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2., apartado c), cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

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

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Modificación aeródromo El Manantío en T.M. de Badajoz, ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y condiciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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

Madrid, 30 de enero de 2018.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, Francisco Javier Cachón de Mesa.

