

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 11475** *Resolución de 13 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Campo de aeronaves ultraligeras Cortijo Puerto, en el término municipal de Mérida (Badajoz).*

#### Antecedentes de hecho

Con fecha 19 de julio de 2016, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

El promotor incluye, junto con el documento ambiental del proyecto: Carta operacional entre la Base Aérea de Talavera La Real y el campo de vuelo ULM de Cortijo Puerto, (donde se establecen las condiciones y requisitos que se deben cumplir para garantizar la seguridad de las aeronaves bajo la responsabilidad de la torre de control de la base); Certificado del Ayuntamiento de Mérida de compatibilidad urbanística e informe de la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura sobre la Viabilidad del proyecto respecto al impacto sobre el Patrimonio Cultural de la instalación del Campo de vuelo en la Parcela 1157 del polígono 37 en el término municipal de Mérida.

No obstante, revisada la documentación se detectan una serie de carencias en el contenido del documento ambiental presentado. Por ello, con fecha 1 de agosto de 2016, se solicita a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que requiera al promotor del proyecto que subsane la documentación ambiental, previamente al inicio de la evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 4 de octubre de 2016, se recibe en el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea adjuntando el documento ambiental subsanado.

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, esta Subdirección General ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

El proyecto consiste en la construcción de un campo de vuelo de aeronaves ultraligeras (ULM), mediante la adecuación de una parcela de labor de secano en una pista de despegue y aterrizaje para aeronaves ultraligeras. La pista tendrá una longitud de 200 m, con franjas de seguridad practicables a ambos lados de 25 m utilizables como zonas de aceleración y parada en ambos sentidos.

Las obras de adecuación consistirán en la explanación y uniformado mediante máquina motoniveladora y posterior compactado mediante rodillo vibrador. Mediante lechada de cal se marcará el límite de la pista y las cabeceras. No hay previsto ningún otro tipo de obra o instalación. Tampoco está previsto la construcción de naves o hangares.

El aeródromo está ubicado en el término municipal de Mérida, en el paraje El Majadal, concretamente en el interior de una parcela propiedad del promotor (Parcela 1157 del Polígono 37). Es una zona agrícola ganadera, de olivar y de cereal de secano, existiendo a unos 150-200 metros una granja de ganado porcino.

El acceso a la pista se realiza desde la carretera N-V-A, antigua N-V, en el km 334 a través del camino de acceso a la zona de Los Cañuelos próximo al municipio de Trujillanos. La pista se encuentra a 1000 m de la carretera N-V-A y de la Autovía. Las coordenadas del centro de la parcela son 38° 56' 16,7" N y 006° 15' 58,9" O siendo su elevación de 280 msnm.

Las aeronaves que harán uso del campo de vuelo son muy ligeras, para uso particular y de ocio. Las horas de uso son muy restringidas y atendiendo a las directrices que el promotor ha firmado con la Base aérea de Talavera la Real. Por ello, la frecuencia de vuelos será 1 o dos días a la semana, principalmente en los fines de semana, y alrededor de 2 o 3 vuelos al día. El número de operaciones de despegues y aterrizajes anuales previstos será aproximadamente de 180. El aeródromo operará de orto a ocaso (condiciones VFR) quedando la operación limitada al periodo diurno.

El tipo de aeronave es el Tango GT II. Estas aeronaves tienen un peso máximo al despegue es de 320 kilogramos y velocidades máximas características del orden de los 100 km/h.

El promotor del proyecto es don Florencio José Crispín Ledo y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

Con fecha 8 de noviembre de 2016, 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.

El 2 de febrero de 2017 la Subdirección General de Evaluación Ambiental reitera solicitud de informe a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura y de la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA). Con fecha 9 de marzo de 2017 se recibe informe de la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura y el 26 de abril de 2017, el informe de la Subdirección General de Medio Natural del MAPAMA.

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
Ayuntamiento de Mérida. . . . .	No
Ayuntamiento de Trujillos. . . . .	No
Ayuntamiento de Valverde de Mérida. . . . .	No
WWF/Adena. . . . .	No
SEO/Birdlife. . . . .	No
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura. . . . .	Sí
Secretaría General de Cultura de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura. . . . .	Sí
Diputación Provincial de Badajoz. . . . .	No
Subdelegación del Gobierno en Badajoz. . . . .	Sí
Ecologistas en Acción de Extremadura. . . . .	No
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	Sí
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 Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura. . . . .	Sí
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	Sí
Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Economía e Infraestructuras de la Junta de Extremadura. . . . .	Sí
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	Sí

A continuación se resumen los aspectos más relevantes de las contestaciones de aquellos organismos que han emitido informe:

La Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente indica con fecha 19 de diciembre de 2016 que, debido a la limitada área de afección (<12.000 m<sup>2</sup>), así como el escaso tratamiento que hay que aplicar al terreno y su ubicación, no se producirán afecciones relacionadas con el Cambio Climático, concluyendo que desde la perspectiva del Cambio Climático no se produce ninguna interacción relevante en el medio.

La Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, con fecha 20 de diciembre de 2016, informa favorablemente el proyecto ya que se ha comprobado que se ha respetado la V.P. Cordel de Casaherrera o de la división del T.M. con Trujillanos, con el que es colindante.

El Área de Agricultura de la Subdelegación del Gobierno de Badajoz, señala con fecha 21 de diciembre de 2016 que, de acuerdo con sus competencias, especialización y ámbito de actuación, el proyecto no puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por su promotor.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, señala en su informe de fecha 9 de marzo de 2017, que las instalaciones del proyecto no se encuentran incluidas en la Red Natura 2000 ni en ningún Espacio Natural Protegido. Si bien, a unos 6 km se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves Parque Natural de Cornalvo, y a unos 8 km el Parque Natural de Cornalvo, incluido dentro de la Red de Espacios naturales Protegidos de Extremadura.

Además señala que la actividad podría afectar a aves de la Directiva Aves (2009/147/CE), a las especies incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001) o a los hábitat del Anexo I de la Directiva de Hábitat (92/43/CEE).

Entre las especies de aves destacables del entorno se menciona:

Aguilucho cenizo (*Circus Pygargus*), catalogado sensible a la alteración de su hábitat.  
Avutarda (*Otis tarda*) catalogado sensible a la alteración de su hábitat.

Buitre leonado (*Gyp fulvus*), catalogado de interés especial.

Milano negro (*Milvus migrans*) y busardo ratonero (*Buteo buteo*), catalogados de interés especial.

Otras especies de aves como garcilla o córvidos.

En este sentido, el informe señala la necesidad de respetar el sobrevuelo de las Áreas Protegidas de Extremadura, tal y como se indica en el Decreto 110/2015, de 19 de mayo, por el que se regula la Red Ecológica Europea Natura 2000 de Extremadura.

En relación con la Red Natura 2000, en su informe concluye que no es probable que la actividad tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la citada Red y que no existirán impactos significativos siempre que se cumplan las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en su documento ambiental, así como las incluidas en su informe técnico, que se detallarán más adelante.

Sin embargo, considera que el documento ambiental presenta ciertas deficiencias respecto a las posibles afecciones a cursos de agua, ya que la pista atraviesa un curso de agua discontinuo denominado Arroyo del Tejar. Por ello, deberá contarse con la autorización emitida por el órgano de cuenca correspondiente.

Por otro lado, se indica que existe un riesgo potencial de contaminación de aguas superficiales y subterráneas por el empleo de carburantes y aceites, debiendo plantearse como evitar o minimizar dicha afección.

La Dirección General de Medio Ambiente considera que el documento ambiental no analiza con suficiente grado de detalle algunos aspectos como: posibles afecciones, principalmente por ruido en la fase de explotación, posible afección a vías pecuarias,

caminos públicos, etc., así como aquellas afecciones de carácter privado como la explotación porcina cercana al proyecto. Señala, asimismo, que se evitará causar cualquier tipo de afección a la vía Pecuaría Este, denominada Corcel de Casa Herrera.

La Subdirección General de Medio Natural, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAPAMA, en su informe de fecha 26 de abril de 2017, considera que la información aportada en la documentación ambiental es insuficiente ya que no están bien definidas las características del proyecto y que no están correctamente identificados los espacios de la Red Natura 2000 próximos a la actuación: LIC/ZEPA Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja (ES0000069), LIC Rio Guadiana alto Zújar (ES4310026), ZEPA Embalse de Montijo (ES0000328), LIC rio Aljucén bajo (ES4310017). Además deberían evaluarse los impactos potenciales que el proyecto podría tener sobre sus valores naturales, fundamentalmente en fase de explotación teniendo en cuenta las trayectorias de vuelo previstas por las aeronaves.

Asimismo, señala que se debería elaborar un inventario de fauna, que se centre especialmente en las aves planeadoras, como rapaces y cigüeñas, en las aves acuáticas y las aves esteparias y analizar los Hábitats de interés comunitario ubicados en el entorno de la zona del proyecto y, en su caso, valorar la superficie afectada y el estado de conservación de los hábitats afectados.

La Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, de la Junta de Extremadura informa, con fecha 19 de diciembre de 2016, que en las proximidades de la zona de actuación se localizan abundantes yacimientos arqueológicos de diversas cronologías y numerosos elementos de interés etnográfico. Se ha detectado afección en grado indirecto, por su cercanía a los siguientes yacimientos arqueológicos:

1. La Doñas de Trujillanos (YAC75918). Al sur de Trujillanos. Pequeño asentamiento de uno 75 metros de diámetro situado en una elevación formada en una cuenca fluvial.
2. Queseras (YAC7931). Asentamiento Calcolítico localizado en una loma, puede alcanzar un diámetro de aproximadamente 100 metros. Se encuentra próximo a Las Doñas, en una posición más baja. Al oeste del Arroyo Tejar a 50 m. Cuenta con abundante cerámica calcolítica y de tipología variada.

Dada la cercanía de la instalación respecto a numerosos elementos de naturaleza arqueológica y a la amplia superficie abarcada por la zona de estudio, y de cara a la protección del patrimonio arqueológico no detectado en superficie que pudiera verse afectado durante el transcurso de las obras, la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural considera que, con carácter previo a la ejecución de la obra, se deberá llevar a cabo una prospección arqueológica intensiva por técnicos especializados en toda la zona de afección, así como áreas de servidumbres, zona de paso para la maquinaria, acopios y préstamos para localizar, delimitar y caracterizar los yacimientos arqueológicos, paleontológicos o elementos etnográficos que pudieran localizarse a tenor de estos trabajos.

Concluye que informa favorablemente la actuación, condicionado al estricto cumplimiento de la medida indicada con anterioridad.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana. En su informe de fecha 24 de enero de 2017 señala que, si bien la actividad proyectada no ocuparía el dominio público hidráulico (DPH) del Estado del Arroyo del Tejar, podría afectar a su zona de servidumbre y/o policía de dicho cauce.

Por ello recuerda que, según lo establecido en el artículo 9 del Reglamento de DPH, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces (que incluye también la zona de servidumbre para uso público) precisará autorización administrativa previa del organismo de cuenca, sin perjuicio de los supuestos especiales regulados en este Reglamento. Dicha autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las administraciones públicas.

En este sentido a la Confederación Hidrográfica del Guadiana no le consta que el promotor haya solicitado la pertinente autorización para la ocupación de la zona de policía

del cauce del arroyo del Tejar, por lo deberá solicitarla de inmediato a ese organismo de cuenca. Asimismo, señala que todas las instalaciones proyectadas se situarán fuera de la zona de servidumbre, es decir, a una distancia mínima de 5 metros del borde del cauce.

Una vez analizado el proyecto y su documento ambiental, y a la vista de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas, la Subdirección General de Evaluación Ambiental, con fecha 2 de junio de 2017, requiere al promotor del proyecto información adicional y le solicita que manifieste si procede o no introducir las modificaciones al proyecto señaladas por algunos de los organismos consultados.

Con fecha 22 de junio de 2017 se recibe escrito del promotor aportando parte de la información solicitada:

1. En relación a las características del proyecto, el promotor señala que las actuaciones que se van a realizar sobre el terreno son mínimas, solo se compactará el suelo para soportar el peso de las aeronaves, que en este caso son muy livianas. (Aeronave tipo TANGO GT II, peso máx. 320 kg).

2. Asimismo indica que el almacenaje no se realizará en el campo. Se dispone de una nave industrial en Trujillanos donde se almacenará el combustible y el repostaje se realizará con cambio de depósito del ultraligero al ser garrafas intercambiables. Se montará el ultraligero en el campo y se guardará en la citada nave de Trujillanos.

3. En cuanto a las maniobras de vuelo así como la zona de operaciones, el promotor aporta datos y gráficos tanto de las trayectorias de aproximación y salida como de las maniobras de aterrizaje y despegue. El promotor recuerda que se ha firmado un acuerdo con la Base Aérea de Talavera la Real, en el cual se define la zona normal de vuelo:

El horario de operaciones del Campo de vuelo ULM de Cortijo Puerto será de 15.30 LT hasta el ocaso los días laborales (siempre y cuando no haya actividad militar) y desde 08.00 LT hasta el ocaso los sábados, domingos y festivos, siempre y cuando no haya actividad militar aérea en la zona.

Zona Normal de Operaciones (ZNO): se establece una zona de operaciones delimitada por las siguientes referencias:

Norte: Autovía A-5.

Oeste: Municipio de Mérida.

Este: Municipio de Valverde de Mérida.

Sur: 4 millas náuticas al Sur de la Autovía A-5.

Los límites verticales de dicha zona de operaciones serán desde tierra (GND) hasta una altura de 300 m (1000 pies) sobre el nivel del terreno (AGL). Cumplirán todas las reglas de Vuelo Visual y operaran únicamente en la ZNO, quedando restringidas las operaciones aéreas en el resto de la Zona de Control (CTR) y la LER 86-A.

El promotor manifiesta que, con las medidas anteriores, se evita sobrevolar el Parque Natural de Cornalvo que se ubica a 8 km al Norte del Aeródromo, durante las maniobras de entrada y salida a la Zona Normal de Operaciones.

Si un piloto desea efectuar un vuelo desde el Campo de vuelo de ULM de Cortijo Puerto a un punto situado fuera de la CTR de Badajoz, procederá a abandonar la ZNO por su límite Este, nunca sobrevolando núcleo urbano.

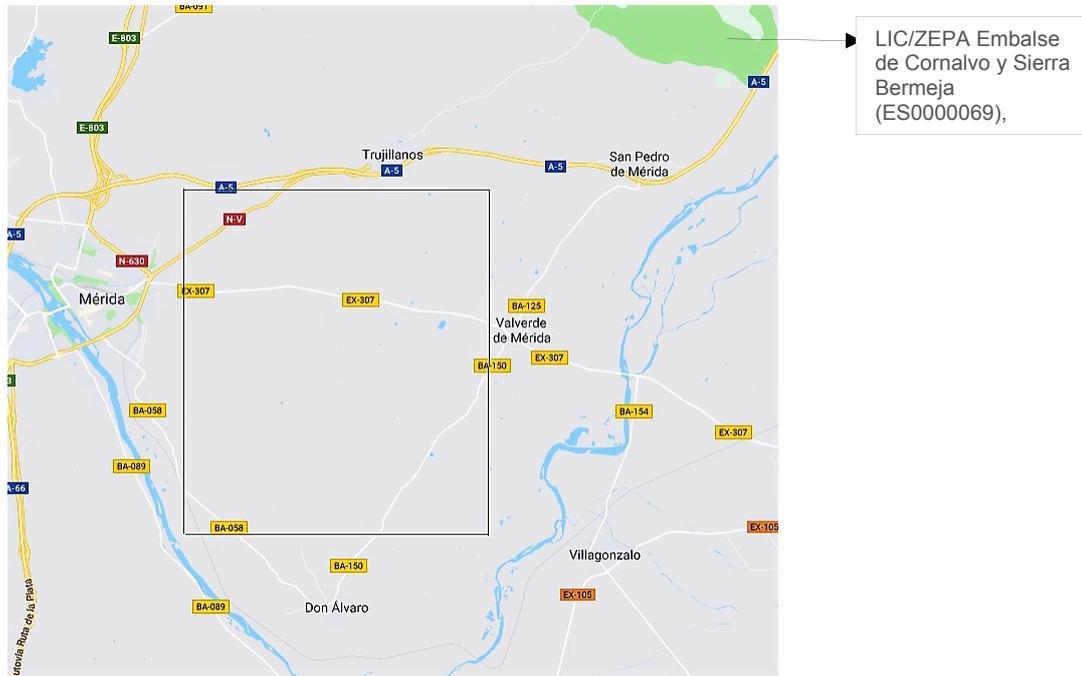


Figura 1. Zona Normal de Operaciones (ZNO)

4. En relación a lo señalado por la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural, de la Junta de Extremadura, sobre la necesidad de realizar, previamente a la ejecución de la obra, una prospección arqueológica intensiva que será llevada a cabo sobre el área objeto del proyecto, así como áreas de servidumbres, zona de paso para la maquinaria, acopios y préstamos, para localizar, delimitar y caracterizar los yacimientos arqueológicos, paleontológicos o elementos etnográficos, el promotor insiste que las actuaciones sobre el terreno son mínimas, solo se compactará el suelo para soportar el peso de las aeronaves. Por ello, el promotor se ha puesto en contacto con la citada Dirección General la cual le ha informado que no haría falta una prospección arqueológica intensiva si el promotor se compromete a no tocar el suelo de dicha pista.

5. En relación a la posible afección (DPH) del arroyo del Tejar, el promotor se ha puesto en contacto con la Confederación Hidrográfica del Guadiana en donde ha sido informado que debe presentar un escrito en donde justifique que el proyecto no afecta a la zona de policía del cauce del arroyo del Tejar. Posteriormente, con fecha 16 de noviembre de 2017, el promotor envía nueva documentación complementaria relativa al impacto acústico de la actuación, inventario de espacios protegidos, hábitats de interés comunitario, medidas preventivas y correctoras y Plan de vigilancia ambiental.

Con fecha 21 de marzo de 2018 se da traslado a la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura de la información complementaria aportada por el promotor, junto con una copia del oficio de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, de fecha 25 de enero de 2018, en el cual se recuerda el procedimiento que deberían seguir las comunidades autónomas para solicitar el establecimiento de zonas prohibidas o restringidas al sobrevuelo por motivos medioambientales, sin vulnerar el orden de distribución de competencias, ya que el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución, atribuye en exclusiva al Estado el control del espacio aéreo, de tránsito y transporte aéreo. Al mismo tiempo, se solicita informe sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en la documentación ambiental complementaria, así como sobre las condiciones en las que el órgano ambiental puede imponer a los sobrevuelos.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, con fecha 4 de junio de 2018 envía informe en el cual manifiesta que no es probable que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos dada la naturaleza y entidad del proyecto, si bien la documentación ambiental resulta de escaso rigor técnico. No obstante, señala que la documentación complementaria aportada por el promotor, en relación a la utilización del espacio aéreo asignado por la Base aérea de Talavera La Real de Badajoz, en la que se indica que la zona normal de operaciones (ZNO) se ubica al sur de la autovía A-5, no coincidiendo con ningún espacio protegido, resulta determinante para considerar que no es probable que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos. De igual manera tampoco se acercaría a la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja».

En relación al establecimiento de zonas prohibidas o restringidas al sobrevuelo por motivos medioambientales, informa que se tendrán en cuenta las indicaciones de la Dirección General de Aviación Civil para efectuar la solicitud correspondiente.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y la información adicional remitida por el promotor que se integra en la versión final del proyecto, 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 objeto del proyecto es la construcción de un campo de vuelo de aeronaves ultraligeras (ULM), en el término municipal de Mérida (Badajoz), mediante la adecuación de una parcela de labor de secano en una pista de despegue y aterrizaje para aeronaves ultraligeras. El uso que se destinará a la pista es para uso exclusivamente privado.

El proyecto constará de una pista de 200 m con franjas de seguridad practicables a ambos lados de 25 m. La superficie máxima ocupada podría ser de 12000 m<sup>2</sup>, en los que se incluiría tanto la pista como las zonas de seguridad. Las actuaciones que se van a realizar sobre el terreno son mínimas: explanación y uniformado con máquina motoniveladora y posterior compactado con un rodillo vibrador y finalmente, mediante lechada de cal, se marcarán el límite de la pista y las cabeceras. La finca ya cuenta con un vallado perimetral.

No será necesaria la creación de nuevos viales o accesos, tampoco son necesarios tendidos eléctricos ni abastecimiento de agua, ni está prevista la construcción de hangares.

La parcela del aeródromo está clasificada, en el Plan General de Ordenación Urbana vigente del Ayuntamiento de Mérida, como suelo no urbanizable común, en el cual se consideran las Infraestructuras y Servicios Públicos como usos susceptibles de autorización.

El promotor indica que las aeronaves, que harán uso del campo de vuelo, son del tipo ultraligero para uso particular y de ocio. El promotor señala en su documento ambiental como tipo de aeronave a utilizar en este campo de vuelo el TANGO GT II. Este tipo de aeronaves tienen un peso máximo al despegue inferior a 320 kilogramos y las velocidades máximas características del orden de los 100 km/h.

Asimismo aporta copia de la Carta Operacional número 1 entre la Base Aérea de Talavera La Real y el Campo de Vuelo de ULM de Cortijo Puerto, fechada el 9 de octubre de 2015, con procedimiento y normas de actuación para coordinar las actividades aeronáuticas entre ambas instalaciones, y que ya han sido descritas brevemente con anterioridad.

De tal forma que las horas de uso del aeródromo son muy restringidas, según lo firmado con la citada Base Aérea de Talavera la Real (el aeródromo operará de 15,30 LT hasta el ocaso en los días laborables y desde las 8 LT hasta el ocaso los sábados, domingos y festivos). Las temporadas de uso serán abril, mayo y junio, y septiembre, octubre y noviembre. El número de despegues y aterrizajes anuales previstos es de 180

aproximadamente, siendo el número medio de vuelos previstos por día, en los meses de máxima actividad, de 3 vuelos.

#### B. *Ubicación del proyecto*

El proyecto se localiza en la provincia de Badajoz, dentro del término municipal de Mérida, concretamente en el paraje El Majadal, al suroeste del núcleo urbano de Trujillano y al oeste de la Colonia del Vivero, en el polígono 37, parcela 1157.

Las coordenadas geográficas del centro de la parcela son 38° 56' 16,7" N 006° 15' 58,9" O, y su elevación 280 msnm.

La parcela, donde se emplaza el aeródromo, dispone de un acceso desde la carretera N-V-A, antigua N-V, en el km 334 a través del camino de acceso a la zona de «Los Cañuelos» próximo al municipio de Trujillanos. El proyecto se encuentra a unos 4 km de Mérida y a 1,2 km de Trujillano. Además hay dos urbanizaciones aisladas que están 2,5 y 3 km aproximadamente que son la Colonia del Vivero, al oeste de la pista, y la de Santo Domingo, en el T.M. de Valverde de Mérida.

La actuación pretendida no se localiza dentro de ningún Espacio de la Red Natura 2000. Sin embargo en el entorno de la infraestructura se encuentran:

LIC/ZEPA Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja (ES0000069), a 8 km del proyecto.

LIC Rio Guadiana alto Zújar (ES4310026), a aproximadamente 8 km de la actuación.

ZEPA Embalse de Montijo (ES0000328), a 15 km.

LIC río Aljucén bajo (ES4310017) a 12 km del aeródromo.

El proyecto se encuentra próximo a la IBA 287 Sierra de Montánchez-Embalse de Cornalvo. La IBA 287 incluye 54.500 hectáreas de ecosistema de dehesas, las cuales se caracterizan por la eliminación humana de las capas bajas de matorral mediante roturación para aprovechar los pastos y dejando sólo como arbolado a la Encina.

La parcela donde se ubica el aeródromo es una zona de cultivo de cereal, olivar y almendros, aunque cercanos al proyecto pueden encontrarse los siguientes hábitats de interés comunitario:

6310 Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.

6220 Zona subestépicas de gramíneas y anuales de Thero-Brachypodietea.

92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos.

La actuación proyectada se sitúa en la cuenca hidrográfica del río Guadiana, y próximo a la misma se encuentra el Arroyo del Tejar, que está seco durante la casi totalidad del año.

La vía pecuaria Cordel de Casaherrera o de la división del T.M. con Trujillanos, es colindante con el proyecto pero no se ve afectada por el mismo.

Por otro lado, aunque no se tiene constancia sobre la existencia de ningún tipo de recurso arqueológico, histórico, arquitectónico o de cualquier otro tipo, en la ubicación del aeródromo, próximos al proyecto se encuentra, según informa la Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura, los siguientes yacimientos arqueológicos: La Doñas de Trujillanos (YAC75918), al sur de Trujillanos (pequeño asentamiento de unos 75 metros de diámetro, situado en una elevación formada en una cuenca fluvial) y Queseras (YAC7931), asentamiento calcolítico.

#### C. *Características del potencial impacto*

Espacios Naturales protegidos.

Según lo indicado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, las actuaciones previstas no coinciden con Espacios de la Red Natura 2000. Sin embargo, tal y como se ha comentado anteriormente, a 8 km al norte del proyecto, se encuentra la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Embalse de Cornalvo y

Sierra Bermeja (ES0000069). Esta ZEPA-LIC, acoge al menos a 50 especies incluidas en el anexo I de la Directiva de Aves, de las que más de 30 son nidificantes o sedentarias.

Otros espacios cercanos son:

LIC Rio Guadiana alto Zújar (ES4310026), a aproximadamente 8 km.

ZEPA Embalse de Montijo (ES0000328), a 15 km.

LIC río Aljucén bajo (ES4310017) a 12 km del aeródromo.

En la información complementaria, aportada por el promotor, se considera que el proyecto no supone un impacto potencial para estos espacios protegidos debido: a la distancia que los separa del proyecto, a los procedimientos de vuelo definidos en el documento ambiental, que evitan sobrevolar dichos espacios, y a las delimitación impuesta en la carta operacional que ha sido firmada por el promotor con la Base Aérea de Talavera la Real, donde la Zona Normal de Operaciones (ZNO) se ubica al sur de la autovía A-5, y el procedimiento para abandonar dicha ZNO está únicamente permitido por su límite Este, con lo que dicha operación evita sobrevolar la ZEPA Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja (ES0000069).

#### Vegetación.

El promotor señala que la zona donde se ubica el aeródromo es una zona de cultivo de cereal, olivar y almendros principalmente. Sin embargo, se observa en las cercanías algunas pequeñas dehesas con encinares y alcornoques. Todo el entorno son cultivos agrícolas con algunas zonas de quercus, escobillar y matorral mixto.

El documento ambiental considera que el impacto sobre la vegetación natural ya fue causado al haber sido transformado el espacio en áreas agrícolas-ganaderas, siendo la roturación o laboreo de los suelos de secano la práctica normal en la zona. Por ello considera que el impacto sobre la vegetación será bajo.

Como medida preventiva el promotor propone mantener la cubierta vegetal tanto fuera como dentro de la pista y evitar el uso intensivo de insecticidas, fungicidas y herbicidas.

#### Fauna.

En la documentación ambiental presentada por el promotor se relacionan las especies de fauna que habitan en las dehesas extremeñas pero puntualiza que, en las zonas agrícolas como es el caso de la parcela en donde se ubica el proyecto, es poco frecuente encontrarlas debido a los siguientes factores: al uso de maquinaria para la roturación de las parcelas, a la quema de rastrojos de material de poda, a la utilización masiva de herbicidas e insecticidas, que hace que desaparezcan los insectos que sirven de alimento a las aves, al movimiento de tractores, etc.

En el coto de caza del pueblo de Trujillano, que incluye la zona del aeródromo, pueden detectarse las siguientes especies: Cogujada común (*Galerida cristata*), Perdiz (*Perdix perdix*), Codorniz (*Coturnix coturnix*), Paloma torcaz (*Columba palumbus*), Paloma bravia (*Columba livia*), el Zorro (*Vulpes vulpes*), Conejos (*Oryctolagus cuniculus*) y Liebres (*Lepus granatensis*).

Sin embargo, el promotor informa que la perdiz al igual que la liebre han experimentado un descenso en sus poblaciones debido a la intensificación de productos fitosanitarios de los cultivos, a la concentración parcelaria, a la roturación indiscriminada de laderas y manchas de matorral y a la presión cinegética. Casi todas estas especies de la zona cerealista ocupan espacios de transición. Se trata de un territorio degradado por la acción del hombre como ecosistema faunístico, lo que está provocando la desaparición de algunas especies o la adaptación de otras a los hábitats colindantes.

Puntualmente aparecen las garcillas (*Bubulcus ibis*) y también las cigüeñas blancas (*Ciconia ciconia*).

Por otro lado, la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Rural, Políticas Agrarias y Territorio de la Junta de Extremadura, afirma que dada la cercanía de la ZEPA Embalse de Cornalvo y Sierra Bermeja, la actividad podría

afectar a aves de la Directiva Aves (2009/147/CE), especies incluidas en el Catalogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura (Decreto 37/2001) o hábitats del Anexo I de la Directiva de Hábitats (92/43/CEE). Entre las especies de fauna destaca el aguilucho cenizo (*Circus Pygargus*), la avutarda (*Otis tarda*), el buitre leonado (*Gyp fulvus*), el milano negro (*Milvus migrans*) y el busardo ratonero (*Buteo buteo*).

En la información complementaria aportada por el promotor se insiste en que emplazamiento del aeródromo no afecta a ningún área de especial interés para las aves, y está fuera de las zonas protegidas, separadas por barreras como pueden ser las vías de comunicación. Finalmente, insiste en que la utilización del espacio aéreo asignado por la Base Aérea de Talavera está fuera de estos espacios protegidos y se compromete a no sobrevolar ningún espacio protegido.

En la fase de explotación el principal impacto es el riesgo de colisión con aves en vuelo. En este sentido, el promotor informa que el número de operaciones será, en los meses de máxima actividad, de un máximo de tres vuelos al día, por lo que considera que la magnitud de este impacto será baja. Como medida preventiva el promotor señala que se prestara especial atención al cumplimiento de los procedimientos de vuelo, en las maniobras de salida y llegada al aeródromo, durante los meses de nidificación y cría. Además, se llevará un registro de los accidentes sobrevenidos con aves como consecuencia del tráfico aéreo.

En cuanto a la fauna cinegética y el ejercicio de la caza, se declarará como zona de seguridad el campo de vuelo y un entorno de 100 m alrededor del mismo, informando al coto de caza de esta declaración (artículo 14 y 15 del Decreto 17/2004 por el que se aprueba el Reglamento de Caza).

#### Atmósfera.

El impacto sobre la atmósfera estará básicamente producido por el incremento de emisiones a la atmósfera procedente de la combustión de los motores de las aeronaves y por las emisiones de polvo producidas por los vehículos agrícolas, que por la zona estén realizando sus labores, así como por el desplazamiento de vehículos hacia el campo de vuelo. Sin embargo el promotor considera dicho impacto moderado, dado que el aeródromo se utilizará de forma privada por un solo titular y, en todo caso, por algún otro piloto invitado. Además el número de vuelos previstos será bajo.

Como medida preventiva, el promotor señala que si fuera necesario se llevarán a cabo riegos ocasionales para evitar emisiones de polvo y la combustión de las aeronaves será debidamente controlada.

#### Ruido.

El ruido es el principal potencial impacto que puede causarse, en la fase de funcionamiento del aeródromo, sobre las edificaciones próximas y sobre la fauna. La principal fuente de impacto acústico será la operación de las aeronaves, siendo sus principales fuentes de ruido el sistema de escape, el motor y la hélice. El nivel de impacto acústico está directamente relacionado con la potencia de los motores y el nivel de vuelo de las aeronaves con respecto a la zona de sobrevuelo.

El documento ambiental informa que las aeronaves que se van a emplear en el aeródromo, de limitada potencia, no figuran en las bases de datos NPD para poder utilizar el software INM y calcular su impacto acústico, por lo que el promotor ha considerado como aeronave de operación, una PIPER PA-18 equipada con un motor Lycoming IO-320-L2A de 150 hp, que dispone de un motor mucho más potente y que produce mayor impacto acústico que las aeronaves que operaran en el aeródromo (ultraligero Tango GT II). Pese a ello, en los planos de la huella de ruido aportados por el promotor se puede observar que las isófonas de 55 dB se encuentran prácticamente en los límites del aeródromo (figura 2).

La zona de operaciones, de acuerdo con lo firmado con la Base Aérea de Talavera la Real, no sobrevuela ninguna zona urbana y los procedimientos para salida y aterrizaje

tampoco sobrevuelan zonas urbanas. La zona de operaciones asignada está al sur de la autovía de Madrid Badajoz N-V.

Se concluye que los niveles de ruido, en la fase de explotación, percibidos en las edificaciones más próximas (Trujillano a 1,2 km, la urbanización Colonia del Vivero a 2,5 km al oeste de la pista y la urbanización Santo Domingo en el T.M. de Valverde de Mérida a más de 3 km), estarán por debajo de lo establecido en la normativa de ruido vigente.

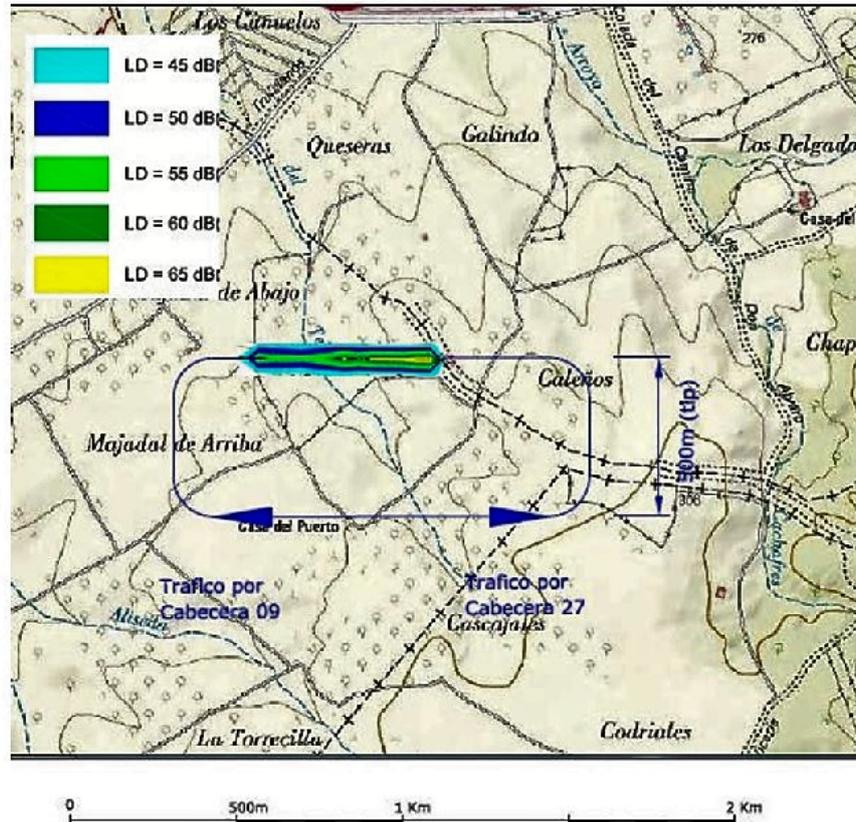


Figura 2.- Huella del ruido y maniobras de aproximación

Como medida preventiva el promotor señala que en la operativa del aeródromo, se evitará el sobrevuelo de las inmediaciones de los pueblos del entorno y se prestará especial atención a la correcta definición de los procedimientos de aproximación y despegue del aeródromo, a fin de minimizar el impacto acústico y la probabilidad de colisión con aves.

Además, se compromete a que todas las aeronaves cumplan con los niveles de ruido límites establecidos en el anexo 16 de OACI y no se utilizarán aeronaves, maquinaria y vehículos que muestren claros síntomas de mala combustión.

Residuos.

Respecto a los residuos que puedan generarse durante la fase de construcción el promotor indica que, debido a las características de este proyecto, no se producirán residuos que haya que tener en cuenta, ya que solo es necesario un rulo para compactar suficientemente el terreno y durante la fase de funcionamiento del aeródromo no se producirán vertidos contaminantes ya que no se llevarán a cabo labores de mantenimiento de las aeronaves.

Medio hídrico.

El documento ambiental señala que no existen corrientes superficiales de agua en las cercanías del nuevo aeródromo; tan sólo el Arroyo del Tejar que está seco durante casi la totalidad del año.

Según informa la Confederación Hidrográfica del Guadiana, la actuación proyectada si podría afectar a la zona de servidumbre y/o policía de dicho cauce del Arroyo del Tejar. En este sentido, la Confederación Hidrográfica recuerda que toda actividad susceptible de provocar la contaminación o degradación del dominio público hidráulico y, en particular, el vertido de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa, en cumplimiento del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril).

A este respecto, en la información complementaria enviada, se indica que el promotor ha presentado un escrito en la Confederación Hidrográfica del Guadiana, en el cual se justifica que el proyecto no afectara a la zona de policía del cauce del arroyo del Tejar.

Programa de vigilancia ambiental.

El documento ambiental incluye un Programa de Vigilancia Ambiental cuyos objetivos son verificar que las medidas protectoras y correctoras propuestas se desarrollan correctamente; controlar la evolución de los impactos residuales o la aparición de los no previstos e inducidos, para proceder en lo posible a su reducción, eliminación o compensación, y proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de las medidas protectoras y correctoras adoptadas.

Los elementos que se tienen en cuenta en dicho programa son:

Control de la emisión de partículas contaminantes producidas por los trabajos de explanación de la pista.

Control de los niveles de ruido de las aeronaves que deberán cumplir con los niveles de ruido límites establecidos en el anexo 16 de la OACI.

Control periódico de la ausencia de vertidos accidentales al suelo de aceites o combustibles.

Control de la adecuada gestión del mantenimiento de la cubierta vegetal.

Se prestará especial atención al cumplimiento de los procedimientos de vuelo en las maniobras de salida y llegada al aeródromo, durante los meses de nidificación y cría (marzo, abril y mayo).

#### D. *Prescripciones del órgano ambiental*

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, en tanto no contradigan lo establecido en la presente propuesta de resolución:

Se informará a los usuarios del aeródromo de la importancia de evitar el sobrevuelo de las Áreas Protegidas de Extremadura. Para ello se dispondrá paneles bien visibles con la cartografía de las áreas protegidas cercanas.

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 1367/2007 de 19 de octubre. Al tratarse de una nueva infraestructura aeroportuaria, y según se establece en el artículo 23 del Real Decreto 1367/2007, deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1 del anexo III. Asimismo no podrán transmitir al medio ambiente exterior, de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los establecidos como valores límite de inmisión máximos en la tabla A2 del anexo IV.

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. 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 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.

El gestor del aeródromo informará a todos los usuarios de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente.

El proyecto constructivo deberá incluir protocolos de actuación en caso de vertidos accidentales de sustancias contaminantes al suelo y aguas. En cualquier caso, ante un derrame accidental de combustibles o lubricantes, se actuará de forma que se restaure el suelo afectado, extrayendo la parte de suelo contaminado, que deberá ser recogido y transportado por gestor autorizado para su posterior tratamiento.

En caso de finalización de las actividades y cierre del aeródromo, se deberá devolver el terreno a su estado original, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertedero autorizado.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, el promotor debe presentar ante AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

## 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.<sup>a</sup> 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 el 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 Campo de Aeronaves Ultraligeras Cortijo Puerto en el T.M. de Mérida (Badajoz), se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado Se encuentra encuadrado en el grupo 7, del anexo II, apartado d) Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para 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, tras la modificación efectuada por el Real Decreto 595/2018, de 22 de junio, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, 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 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 Campo de Aeronaves Ultraligeras Cortijo Puerto en el T.M. de Mérida (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 para la Transición Ecológica ([www.mapama.es](http://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, 13 de julio de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

## CAMPO DE AERONAVES ULTRALIGERAS CORTIJO PUERTO T.M. MÉRIDA (BADAJOZ)

