

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO**

- 1060** *Resolución de 14 de enero de 2021, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto Aeródromo de Don Benito (Badajoz).*

Antecedentes de hecho

Con fecha 6 de mayo de 2019, tuvo entrada en la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, del Ministerio para la Transición Ecológica, un escrito de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación ambiental simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Una vez revisado el documento ambiental presentado por el promotor «Aeroclub Vegas Altas de Don Benito», se consideró que existían algunos aspectos que precisaban ser ampliados y mejorados, por lo que, con fecha el 25 de junio de 2019, se requirió del promotor la subsanación de la documentación ambiental. El 11 de noviembre de 2019, Aeroclub Vegas Altas de Don Benito envió un nuevo documento ambiental con la información complementaria requerida.

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

El objeto del proyecto consiste en la construcción de un aeródromo permanente, que estará dedicado a realizar vuelos de aviación general y ultraligeros, por parte del promotor y sus socios. El Aeródromo que se pretende establecer será de uso restringido, con operativa de vuelo visual diurno (VFR).

El ámbito de las actuaciones se enmarca dentro de la Comunidad Autónoma de Extremadura, en la provincia de Badajoz, en los términos municipales de Don Benito y La Haba.

El promotor del proyecto es el Aeroclub Vegas Altas de Don Benito y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil y Protección al Usuario de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con fecha 27 de noviembre de 2019, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició 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 21/2013 de evaluación ambiental.

Con fecha 20 de febrero de 2020, se requirió a la Consejera para la Transición Ecológica y Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, como órgano jerárquicamente superior de la Dirección General Sostenibilidad, la solicitud de contestación a las consultas, teniendo en cuenta que su informe se consideraba esencial para disponer de elementos de juicio suficientes para emitir una resolución.

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:

Consultados*	Respuestas recibidas
*La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	
Asociación para Defensa Naturaleza y Recursos de Extremadura - ADENEX.	NO
Ayuntamiento de Don Benito.	NO

Consultados* *La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la original debido a cambios realizados por ellos mismos.	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Haba (La).	NO
Ayuntamiento de Villanueva de La Serena.	NO
Confederación Hidrográfica del Guadiana - Badajoz. Ministerio para la Transición Ecológica.	SÍ
D.G. de Agricultura y Ganadería. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	SÍ
D.G. de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Junta de Extremadura.	SÍ
D.G. de Biodiversidad y Calidad Ambiental. S.G. de Biodiversidad y Medio Natural. Ministerio para la Transición Ecológica.	NO
D.G. de Emergencias, Protección Civil e Interior. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	NO
D.G. De Política Forestal. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura.	SÍ
D.G. de Sostenibilidad. Consejería para la Transición Ecológica. Junta de Extremadura (*).	SÍ
D.G. de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Territorio. Junta de Extremadura.	SÍ
Delegación del Gobierno en Extremadura.	SÍ
Diputación Provincial de Badajoz.	NO
Ecologistas en Acción de Extremadura.	NO
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.	SÍ
SEO/BIRDLIFE.	NO
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	NO

(*) Emite informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas y del Servicio de Prevención y Calidad Ambiental

Las aportaciones más relevantes de los organismos consultados que han servido para motivar la presente resolución se reflejan en el apartado «c». De forma global, los organismos que han emitido contestación manifiestan no identificar impactos ambientales significativos, así como que no es probable que la actividad tenga repercusiones significativas sobre los valores naturales presentes, y no tener cuestiones medioambientales relevantes que aportar.

Únicamente la Dirección General de Sostenibilidad de la Consejería para la Transición Ecológica y Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, en su informe de 2 de octubre de 2020, pone de manifiesto que, aunque no es probable que la actividad tenga impactos significativos, sí considera necesario adoptar una serie de medidas correctoras.

Como consecuencia del análisis realizado por el órgano ambiental y del informe emitido por la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Extremadura, con fecha 9 de octubre de 2020 se solicita al promotor del proyecto que se manifieste si procede o no la adopción de las medidas correctoras señaladas por el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas.

Con fecha 21 de octubre, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el escrito del promotor en el manifiesta que acepta las medidas señaladas, que se detallan en el apartado C) de la presente Resolución.

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 consiste en la construcción de un aeródromo permanente, dedicado a realizar vuelos de aviación general y ultraligeros, por parte del promotor y sus socios. El Aeródromo será de uso restringido, con operativa de vuelo visual diurno (VFR) y un máximo de 20 operaciones diarias.

Las infraestructuras a construir, son las siguientes:

1. Pista de vuelo y franja de rodadura. Se ha definido una longitud de pista de vuelo de 950 m y 15 m de anchura, comprendida dentro de una franja de rodadura con dimensiones de 7,5 metros a cada lado del borde de la pista de vuelo y con una longitud de 1.000 m. La orientación geográfica de la pista de vuelo 130°-310° respecto al norte geográfico, y la designación aeronáutica de las cabeceras de pista será 13-31.

2. Plataforma de estacionamiento de aeronaves sobre suelo de aglomerado asfáltico con unas dimensiones de 100 x 80 m.

3. 10 hangares modulares para el albergue y mantenimiento de las aeronaves que ocuparán una superficie 8.000 m².

4. Aparcamiento de vehículos.

5. Señalización y ayudas visuales y de iluminación para las condiciones de operación establecidas: Dadas las características de operación del aeródromo, definido para vuelo visual diurno (VFR diurno), no es necesario instalar un sistema de iluminación.

6. Infraestructuras de saneamiento. Se colocará una tubería enterrada de PVC liso de 200 mm de diámetro para saneamiento. Además, existirá una única una fosa séptica construida in situ de 90 x 180 x 135 cm de medidas interiores.

El abastecimiento de agua, necesario tanto para la fase de obras como para la fase de funcionamiento, se realizará mediante cisternas de uso industrial a razón de cisternas de 10 m³ de agua, que serán suministradas por el Ayuntamiento de Don Benito.

El promotor señala que no se realizará el suministro de combustible dentro de las instalaciones que conforman el aeródromo proyectado. Tampoco se realizarán labores de mantenimiento de las aeronaves, si bien se realizará un mantenimiento preventivo comprobando que no existan derrames de combustible procedente de las mismas.

Se dotará al aeródromo de medidas contra incendios suficientes para una respuesta rápida ante el inicio de un incendio de aeronave en pista o en plataforma de estacionamiento.

Está previsto que en el aeródromo puedan operar, por lo menos las siguientes aeronaves: BM Land África, Piper Sport, Tecnam P2002 Sierra, Eurofox, Quicksilver GT500, Tecnam P2008, Eurostar EV-97, Rans S6 Coyote II, Tecnam P928 Echo, Flight Design CT2K, Rans S12 XL, TL Ultralight TL-96, Pioner 200, Storm Century 04, TL Ultralight TL-2000, Pioner 300, Storm RG, Znair H601 XL.

En relación a las operaciones de vuelo, el documento ambiental informa que la Zona Normal de Operaciones (ZNO) consistirá en un círculo de 2 km de radio con centro en el A.R.P del aeródromo, mitad de la pista de vuelo. Dicha ZNO tendrá unos límites verticales que se delimitaran en su parte inferior por la superficie del terreno (GND) y por la parte superior por una altura de 300 metros (1.000 pies) sobre el terreno (AGL). Para las entradas y salidas de la zona ZNO de aeronaves entrando o abandonando el circuito, se seguirá el pasillo reflejado en el Circuito de Tránsito Aéreo. La altura por mantener en este pasillo será como máximo de 300 metros (1000 pies), y la separación lateral máxima con respecto a la referencia será de 1 km.

El promotor ha planteado las siguientes alternativas, además de la alternativa 0:

– Alternativa 1. El aeródromo se ubicaría a 1 km al sureste del municipio de Rena (provincia de Badajoz). En esta ubicación, a una distancia de 1,6 km al este, se localiza la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA): «Arrozales de Palazuelo y Guadalperales». Por otro lado, en el entorno inmediato donde se emplaza esta alternativa, existen varios Hábitats de Interés Comunitario: 5330 «Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos», al norte; y el HIC 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*», al sur, en las proximidades del río Rueda.

– Alternativa 2. La ubicación discurre por los términos municipales de Don Benito y La Haya, situados en la provincia de Badajoz. La finca donde se emplaza el proyecto, y sus infraestructuras asociadas, es una zona de actividad agrícola en un 90 %, ya que casi toda el área está constituida por terrenos de cultivos. Este emplazamiento no afecta a ningún espacio incluido en la Red Natura 2000.

La alternativa 2 es la elegida por el promotor, al suponer un menor impacto sobre los espacios incluidos en la Red Natura 2000, por constatar un menor impacto sobre la vegetación natural y una menor alteración de los perfiles del terreno. Por otro lado, según informa el documento ambiental, en el caso de la alternativa 2 los circuitos de aproximación y despegue interfieren en menor medida sobre las zonas urbanizadas ya que la alternativa 1 se localiza a tan sólo 1 km al sureste del municipio de Rena.

b. Ubicación del proyecto:

El proyecto para establecer el «Aeródromo de Don Benito» se localiza en la finca La Gamosa, parcela catastral polígono 612 parcelas 10049 y parcela 20049 del polígono 512, al sur-este del término municipal de Don Benito y al noroeste de La Haba, en la provincia de Badajoz, con coordenadas UTM: X: 255.736; Y: 4.314.785.

Aproximadamente el 90% del terreno donde se localiza el proyecto está dedicado a la actividad agrícola y cuenta con una superficie total aproximada de 19,8 ha.

El acceso principal al ámbito de estudio puede hacerse desde varios caminos agrícolas en buen estado, que surgen a partir de un camino principal que discurre entre la localidad de Don Benito y Villanueva de La Serena.

El emplazamiento se encuentra próximo a varios núcleos urbanos: a 2.300 m al noreste de Villanueva de La Serena, a 2.600 m al noroeste de Don Benito y a 2.900 m al sureste de La Haba. El promotor señala que no existen otros aeródromos, helipuertos o aeropuertos cercanos a esta localización, siendo el más próximo el aeropuerto de Badajoz, ubicado a 80 km de distancia en Talavera La Real.

Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni Zona Especial de Conservación (ZEC), ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000. Tampoco la localización del proyecto se encuentra incluida en ningún espacio de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura (RENPEX). No obstante, a 1,5 km al sureste del punto de referencia del aeródromo se encuentra la IBA 285 «Don Benito-Guareña», a unos 4 km al sur del proyecto la ZEPA - ZEC «La Serena y Sierras Periféricas» y a 7 km al noroeste la ZEC «Río Guadiana Alto-Zújar».

Durante las prospecciones de campo realizadas, no se ha registrado en el área de estudio la presencia ningún hábitat de interés comunitario (HIC). En el entorno próximo al proyecto (5 km de radio desde el punto de referencia del aeródromo en proyecto) se localizan los siguientes hábitats:

– A 4 km al suroeste del lugar de emplazamiento del Aeródromo de Don Benito se encuentra Hábitat de Interés Comunitario (HIC): 6220 (*) «Zonas Subestépicas de Gramíneas y anuales del *Therobrachypodietae*».

– A 4,7 km al suroeste el HIC 6310 «Dehesas *perennifolias* de *Quercus spp* – dehesas».

El inventario faunístico presentado en el documento ambiental, se ha centrado fundamentalmente en el censo de aves, de forma que se ha cubierto visualmente el terreno a prospectar en un radio aproximado de 1 km alrededor de las infraestructuras en proyecto. Del total de individuos avistados (N=467) durante las prospecciones de campo, el grupo más numeroso de aves registrado ha sido el de las palomas y tórtolas con un porcentaje del 47% con respecto al total. Las especies de paseriformes constituyen el 25% de las observaciones registradas, las aves esteparias representan el 18%, seguido del grupo de los córvidos y aves rapaces con el 6 y el 2%, respectivamente.

Entre las especies censadas cabe destacar la avutarda común, el aguilucho cenizo, el cernícalo primilla, la canastera común, el águila culebrera y el buitre leonado.

En relación a los planes de manejo, recuperación y conservación de especies amenazadas, el documento ambiental cita aquellos que son ámbito de aplicación en la zona de implantación del proyecto y/o en sus proximidades:

– Plan de Conservación del Hábitat del Buitre negro (*Aegypius monachus*) en Extremadura, (Orden de 25 de mayo de 2015), aunque el ámbito de aplicación incluye todo el territorio de la comunidad autónoma, la zona de estudio no se localiza en ningún área de reproducción para la especie.

– Plan de Conservación del Hábitat del Águila azor perdicera (*Aquila fasciata*) en Extremadura. (Orden de 25 de mayo de 2015) el área de estudio es ámbito de aplicación del plan de conservación del hábitat de esta especie, aunque no se ha podido constatar, con los recursos bibliográficos disponibles, si la zona de estudio se engloba dentro de áreas de nidificación, dispersión o recolonización de la especie.

– Plan de Manejo de la Grulla Común (*Grus grus*) en Extremadura, (Orden de 22 de enero de 2009). La zona de actuación del proyecto se encuentra declarada como Sector Zona Centro.

– El proyecto, además, se sitúa en el ámbito de aplicación de las zonas de protección para la avifauna establecidas en la Resolución de 14 de julio de 2017, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, alimentación, dispersión y concentración de las especies de aves incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Extremadura.

– En relación a los planes de manejo, recuperación y conservación de especies amenazadas, a 1 km al sur de la zona de implantación del proyecto, y según la Orden de 5 de mayo de 2016 por la que se aprueba el Plan de Recuperación del Lince Ibérico (*Lynx pardinus*) en Extremadura, existe un área crítica para esta especie.

En cuanto a la hidrología, la zona de estudio se sitúa en la cuenca hidrográfica del Guadiana. En el ámbito de estudio hay diferentes arroyos con cauces de carácter estacional y temporal condicionados a fuertes precipitaciones. Estos cauces son: el Arroyo del Campo, que discurre a lo largo de la vertiente este del proyecto y cuyo cauce se solapa con la zona de actuación; un arroyo tributario de este último sin denominación que atraviesa el campo de vuelo y la pista de aterrizaje; el Arroyo de la Gamonosa que discurre a lo largo de la vertiente oeste del proyecto a unos 500 m y el Arroyo de la Higuera, aproximadamente a 1,4 km al sur de las infraestructuras.

El promotor indica que no existe ningún elemento patrimonial, del que se tenga constancia, que pueda verse afectado por el aeródromo y queda alejado de cualquier vía pecuaria.

c. Características del potencial impacto:

El documento ambiental del proyecto y la documentación adicional presentada por el promotor incluyen un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente y proponen las medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. La información más relevante aportada por el promotor, junto las consideraciones realizadas por los organismos consultados que han motivado la presente resolución, se resumen a continuación.

Suelo y relieve: en el documento ambiental se informa que el terreno donde se va a ejecutar la infraestructura se compone en su totalidad de tierras de labor de secano y

presenta una pendiente media de entre el 0 y el 3 %, con un relieve plano y suavemente ondulado, con una fisiografía de superficies cóncavas y rocosidad escasa, en el que los impactos vendrán derivados de las acciones necesarias para la construcción de las nuevas instalaciones y, en la fase de explotación, del riesgo que se produzca algún tipo de vertido accidental.

La afección total del suelo mediante movimientos de tierra será de unos 80.000 m³. El promotor informa que, para la adecuación del terreno se producirán 21.000 m² de desbroces y excavación (apertura de zanjas, canalizaciones, etc.). El promotor cuantifica en 19.435 m³ los trabajos de desmonte de tierras para ejecución de explanada para pista, taludes de pista, plataforma de hangares y taludes de plataforma. Por otro lado, el terraplén para la ejecución de explanada para pista y plataforma, se realizará con productos procedentes del desmonte y se han cuantificado igualmente en 19.435 m³.

La Dirección General de Agricultura y Ganadería, de la Consejería de Agricultura, Medio Rural, Población y Territorio, señala que el «aeródromo de Don Benito» ocupa una superficie en su mayoría calificada con uso Tierra Arable (37,6 ha), la actividad agrícola es un 90% en tierra de labor en secano donde destaca el cultivo de cereales y cultivos de barbecho. Asimismo, señala que las parcelas propuestas para la ubicación del aeródromo se encuentran en Suelo no Urbanizable común, que no gozan de valores agrícolas, paisajísticos o ecológicos que requieran una protección especial. Por ello, se informa que no hay inconvenientes derivados de la ejecución del proyecto en la ubicación propuesta en los T.M. de Don Benito y La Haba.

La Dirección General de Política Forestal, de la Consejería de Agricultura, Medio Rural, Población y Territorio, señala en su informe que la ubicación del recinto aeronáutico se localiza en parcelas que mantienen un uso agrario con labor de secano, no existiendo superficie forestal o de monte, por lo que no se aprecia afección forestal del proyecto.

La Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio, informa que a los efectos de ordenación del territorio no se detecta afección sobre ningún Plan Territorial ni Proyecto de interés Regional con aprobación definitiva. Asimismo, se informa que no se detecta afección sobre ningún instrumento de ordenación territorial general (Plan Territorial), de ordenación territorial de desarrollo (Plan de Suelo Rústico, Plan Especial de Ordenación del Territorio) ni de intervención directa (Proyecto de Interés Regional).

El promotor propone medidas de buenas prácticas de obra para la protección de los suelos.

Calidad del aire y cambio climático: el documento ambiental analiza los impactos sobre la calidad del aire tanto en la fase de obras como en la de explotación, y concluye que en ambas fases el impacto sobre la calidad del aire es muy bajo. En la fase de explotación se producirán afecciones puntuales en el momento de despegues y aterrizajes y debido al movimiento de los vehículos terrestres que van hasta el aeródromo, pero los cálculos realizados dan valores muy bajos de emisión de todos los tipos de contaminantes atmosféricos. Sobre el cambio climático, el documento ambiental realiza una estimación de las emisiones de CO₂ que resultarían en la fase de explotación del proyecto, que también resultan despreciables.

El promotor considera que todos los impactos sobre la calidad del aire serán directos, reversibles, temporales y de aparición a corto plazo. Además, señala que el impacto es compatible, puesto que basta con que cese la actividad para que el medio recupere su calidad primitiva y no precisa de prácticas protectoras o correctoras.

La Oficina Española de Cambio Climático en su informe señala que el impacto del proyecto desde la consideración del cambio climático no es relevante.

Por otro lado, el Servicio de Prevención y Calidad Ambiental, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, señala en su informe que deberá cumplirse la normativa correspondiente en materia de contaminación lumínica.

En el documento ambiental se proponen medidas de buenas prácticas de obra para minimizar las afecciones sobre la calidad del aire en el entorno.

En relación a las medidas en la fase de explotación, el documento ambiental propone controlar el mantenimiento periódico de las aeronaves, como garantía indispensable para la seguridad aérea y para minimizará la emisión de gases de combustión a la atmósfera, así como el riesgo de goteos y derrames accidentales de lubricantes, combustibles, etc.

Ruido: El documento ambiental incluye un estudio de ruido, en el que cual se calcula la huella del ruido equivalente para el periodo de día y tarde, mediante la utilización de la versión 2d software AEDT (Aviation Environmental Design Tool) distribuido por la FAA (Federal Aviation Administration), que cumple con las directrices descritas en el Documento n.º 29 de la ECAC.CEAC.

El promotor informa que para la realización del estudio del ruido se ha aplicado lo establecido en el Real Decreto 1367/2007, 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 en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y se han tomado como referencia para el estudio acústico los índices acústicos considerados en las tablas A1 y A2 del anexo III: «valores límites de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias», del citado Real Decreto 1367/2007.

El estudio señala que la aeronave más frecuente en uso de la pista será la Raytheon / Beechcraft – A36. Sin embargo, este modelo no se encuentra incluido en la base de datos del programa AEDT, por lo que todos los cálculos han sido realizados teniendo en cuenta un modelo de aeronave de características parecidas, en concreto se ha empleado el Cessna 172 (CNA172).

Por indicación de los técnicos de AESA, el promotor realiza una doble simulación, considerando tanto la configuración en la cual los despegues se hacen por parte de la pista RE2-1 que equivale a la nomenclatura 310 y las llegadas por la parte de la pista RE1-1 que equivale a la nomenclatura 130, así como la configuración teniendo en cuenta que los despegues se hacen por parte de la pista RE1-1, que equivale a la nomenclatura 130, y las llegadas por la parte de la pista RE2-1, que equivale a la nomenclatura 310.

En ambos casos, el estudio del ruido concluye lo siguiente:

- No se prevén en las zonas pobladas valores por encima de los 55 dBA en los índices L_d/L_e .
- Ningún valor promedio del año supera los valores fijados de la tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.
- Ningún valor diario supera en 3 dBA los valores fijados de la tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.
- La estimación del índice L_{Amax} en zonas pobladas no supera, en ninguno de los receptores calculados, el valor máximo permitido en sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial de 85 dBA según la tabla A2, del anexo III 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.
- Asimismo, la estimación del índice L_{Amax} en la zona hospitalaria no supera, en ninguno de los receptores calculados, el valor máximo permitido en sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural de 80 dBA según la tabla A2, del anexo III del citado Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Las medidas propuestas en el documento ambiental para actuar sobre la fuente de emisión, son entre otras, las siguientes:

- Evitar el sobrevuelo de los asentamientos urbanos próximos al aeródromo.
- Se realizará una adecuada definición de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo, que serán de aplicación a todos los modelos de aeronaves que operarán en el aeródromo. El procedimiento de salida seguirá la ruta preestablecida, ascendiendo directamente hasta la altitud de crucero en el menor tiempo posible, para minimizar el impacto acústico en el entorno del aeródromo, hasta su techo máximo sobre el terreno.
- Con el fin de atenuar el ruido, se exigirá a todas las aeronaves el cumplimiento del mantenimiento periódico de la unidad propulsora. Se prestará especial atención al sistema de escape, para garantizar la menor emisión de ruido posible. Así mismo, se controlará

periódicamente el estado de las hélices, para su perfecto estado de conservación, que garantice la mínima emisión de ruido.

En relación con la contaminación acústicas, el Servicio de Prevención y Calidad Ambiental, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, señala en su informe que, tanto en la fase de construcción como de funcionamiento, se cumplirá la normativa vigente en la materia, el Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones de Extremadura y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y normativa de desarrollo de dicha Ley.

Agua: la pista se situará en zona de policía de un arroyo innominado tributario del Arroyo del Campo, por lo que el promotor informa que se ha solicitado la correspondiente autorización de ocupación de zona de policía a la Confederación Hidrográfica del Guadiana (CHG). Asimismo, señala que, tras conversaciones mantenidas con los técnicos de Gestión de Dominio Público Hidráulico, para el caso particular de este arroyo, se ha concluido que debe realizarse el cubrimiento del cauce mediante marcos prefabricados de hormigón, de forma que quede totalmente integrado en el entorno.

Por su parte, la zona sur de la pista, aunque no afecta directamente a la zona de policía de DPH del Arroyo del Campo, se localiza muy próxima a la misma.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana confirma en su informe que por el interior de la zona de actuación planteada discurre un arroyo tributario del arroyo del Campo, que constituye el Dominio Público Hidráulico (DPH) del Estado. Por ello señala que cualquier actuación que se realice en el DPH requiere autorización administrativa previa de acuerdo con los artículos 53, 54 y 126 del Reglamento del DPH, aprobado por el R.D. 849/1986, de 11 de abril. Señala que en ningún caso se autorizará dentro de DPH la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea de carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 77 del Reglamento de DPH. Por último, informa que el promotor ya ha solicitado autorización administrativa para la realización de obras sobre el DPH del arroyo del Campo pero que, en cualquier caso, se estará a lo dispuesto en la resolución del expediente de autorización.

En relación con el consumo de agua, y según la documentación aportada «durante la fase del funcionamiento del aeródromo, el ayuntamiento de Don Benito proveerá de forma periódica, y a petición, de cisternas para uso industrial de 10 m³ de agua cada una, para el mantenimiento adecuado de las instalaciones». A este respecto se indica que cuando el abastecimiento de agua se realiza desde la red municipal, la competencia para el suministro es del propio Ayuntamiento, siempre y cuando disponga de los derechos de uso suficientes.

En relación con la fosa séptica para contener aguas residuales, y al objeto de garantizar la no afección a las aguas subterráneas, el informe de la Confederación Hidrográfica señala una serie de condiciones que se deberán cumplir:

- El depósito para almacenamiento de aguas residuales debe ubicarse a más de 40 m del DPH y más de 40 m de cualquier pozo.
- Se debe garantizar la completa estanqueidad de la referida fosa.
- En la parte superior del depósito se debe instalar una tubería de ventilación al 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 del mismo.

Por otro lado, el documento ambiental indica que «las aguas pluviales se recogerán sobre el terreno evacuando a los cauces naturales», y la Confederación Hidrográfica recuerda que conforme a lo dispuesto en el artículo 245 del Reglamento del DPH queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del DPH, salvo que se cuente con la previa autorización. Por ello, dado que las aguas de escorrentía son susceptibles de contaminarse con hidrocarburos, se deberá realizar un tratamiento

depurador previo, así como solicitar la pertinente autorización de vertido tal y como detalla en su informe.

Espacios Naturales protegidos. Red Natura 2000: La ubicación de la actuación proyectada no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni Zona Especial de Conservación (ZEC), ni Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000. Tampoco la localización del proyecto objeto de estudio se encuentra incluida en ningún espacio de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura (RENPEX). Las áreas más próximas son las siguientes:

– ZEPA - ZEC «La Serena y Sierras Periféricas»: situada a unos 4 km al sur del proyecto, que cuenta con poblaciones de aves esteparias, además de constituir lugar habitual de campeo de especies como la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), el águila azor perdicera (*Hieraeetus fasciatus*), el águila real (*Aquila chrysaetos*), el buitre leonado (*Gyps fulvus*) y el alimoche común (*Neophron percnopterus*).

– ZEC «Río Guadiana Alto-Zújar», a 7 km al noroeste donde destacan los Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*, así como de Galerías ribereñas termomediterráneas. Prácticamente todas las especies de peces están bien representadas, existiendo además importantes poblaciones de *Lutra lutra*, *Emys orbicularis* y *Mauremys leprosa*.

El promotor considera que, debido a la distancia que separa estos espacios de las actuaciones, el impacto será de escasa importancia.

El informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Junta de Extremadura, señala que la actividad no se encuentra incluida dentro de la Red de Áreas Protegidas de Extremadura. Sin embargo, recuerda que en Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) no se podrá sobrevolar a menos de 1000 m de altura sin informe de afección a Red Natura 2000, tal como se indica en el anexo I del Decreto 110/2015, de 19 de mayo por el que se regula la red ecológica europea Natura 2000 en Extremadura.

Entre las medidas propuestas por el promotor figura la definición de procedimientos que eviten en la medida de lo posible que las aeronaves sobrevuelen áreas críticas o hábitats de la fauna protegida, minimizando así las molestias por ruido a la fauna protegida. Los procedimientos de vuelo serán de aplicación a todos los modelos de aeronaves que operarán en el aeródromo.

Fauna. De acuerdo con el documento ambiental, el tráfico aéreo puede provocar colisiones con las poblaciones de aves que sobrevuelan las inmediaciones del aeródromo y a su vez generan un peligro para la seguridad aérea.

Durante las prospecciones de campo se han avistado 467 aves. Algunas de las especies censadas se encuentran incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura. Concretamente se han registrado un total de 21 ejemplares de avutarda (*Otis tarda*) en parcelas de cultivo de olivar y/o cultivo de cereal recogido (rastrojo). Todos estos avistamientos han sido registrados dentro del área de influencia de 1 km de radio desde el punto de referencia del aeródromo, pero en el exterior del lugar de emplazamiento de las infraestructuras proyectadas, concretamente el avistamiento más cercano de avutarda común ha sido localizado a unos 600 m al suroeste de la pista del aeródromo.

Las observaciones de los dos ejemplares de aguilucho cenizo (*Circus pygargus*). se han localizado uno sobre el arbolado correspondiente a vegetación ornamental en las proximidades del recinto del aeródromo, y el segundo posado sobre cultivo de cereal recogido (rastrojo).

Asimismo, se han identificado sobrevolando el recinto del aeródromo y su área de influencia, dos cernícalo primilla (*Falco naumanni*), dos ejemplares de águila culebrera (*Circaetus gallicus*) y, a unos 5 km al sur del aeródromo proyectado, tres individuos de buitre leonado (*Gyps fulvus*).

El documento ambiental señala que, del total de las especies avistadas durante los censos de campo, las aves que conllevan un mayor riesgo potencial de colisión son: el buitre leonado, con una tasa de impacto histórica con el daño (FAA) del 67%, el águila

culebrera con el 38%, la paloma torcaz con el 20% de tasa de impacto y los cernícalos con el 11%.

El promotor analiza los focos de atracción de avifauna existentes en el ámbito de estudio y señala que lo conforman las masas de agua, constituidas por los diferentes arroyos que están presentes, así como la Charca de la Plata (ubicada aproximadamente a 1 km al noreste desde el punto de referencia de aeródromo) y el Embalse el Pantanillo (situado a 4 km al sureste), que constituyen una fuente de alimento, refugio, descanso o nidificación para algunas de las especies de aves presentes en el entorno de estudio.

Asimismo, el documento ambiental analiza las zonas de concentración de aves. Las formaciones de aves durante la época de migración e invernada, y las apariciones repentinas de grupos o concentraciones de aves, suponen un especial riesgo de impacto en la aeronáutica. El área de estudio se encuentra una zona importante de invernada de grulla común. Se trata de la IBA 285 «Don Benito-Guareña», localizada a 1,5 km al sureste del punto de referencia del aeródromo. Además de ser una zona importante para la invernación de la grulla común (*Grus grus*), cuenta con una importante población de sisón común (*Tetrax tetrax*) y avutarda (*Otis tarda*), por lo que se deberá tener en cuenta la posible afección a este grupo de aves por parte de la operatividad del aeródromo. Las migraciones se desarrollan entre febrero y marzo y entre octubre y noviembre, con una altura preferente de 3.000 m aproximadamente.

Además, a unos 4 km al sur del proyecto en la ZEPA-ZEC «La Serena y Sierras Periféricas» se localizan importantes poblaciones de aves esteparias y es lugar habitual de campeo para diversas especies de mayor envergadura como la cigüeña negra y rapaces.

El documento ambiental señala que en las proximidades de la zona de estudio se encuentran representados otros hábitats apropiados para aves esteparias, ya que el lugar de implantación del proyecto y su entorno están constituidos por una zona de relieve llano con suaves ondulaciones dominadas principalmente por campos de cultivo de cereal. En este sentido, el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET) indica que en la zona se ha constatado la presencia del sisón común (*Tetrax tetrax*); de la avutarda común (*Otis tarda*), de ganga ortega (*Pterocles orientalis*) y ganga común ibérica (*Pterocles alchata*) y el aguilucho cenizo mencionado anteriormente.

El Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas señala que los parajes del entorno al proyecto en los que es más habitual encontrar las aves esteparias antes citadas son: «Cerro Cabezuelas», «Jarilla / Gamonosa», «Peñas Blancas y entorno del Cerro Bermejo». Por ello, y con objeto de reducir el riesgo de mortalidad no natural, así como las molestias derivadas de actividades recreativas en épocas sensibles (reproducción) de las aves esteparias, recomienda que en la zona sur de la Zona Normal de Operación (ZNO) en el paraje «La Jarilla/Gamosa» entre los meses de marzo a julio (ambos incluidos) no se sobrevuele en cotas inferiores a 100 m y señala que la zona ambiental sensible dentro de la ZNO queda delimitada al norte por la línea eléctrica de alta tensión y por las carreteras Ex -346 y Ex -347 en las márgenes este y oeste.

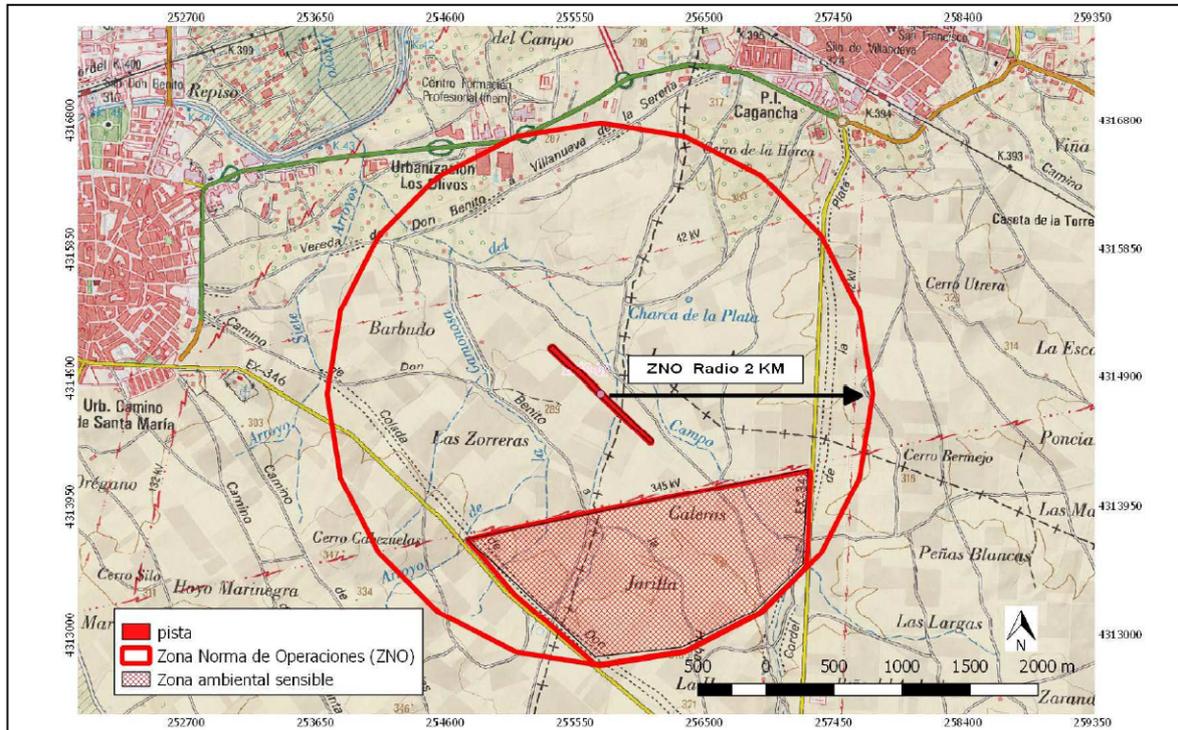


Figura 8. Zona ambiental sensible dentro de la Zona Normal de operaciones (ZNO).

El promotor ha manifestado su compromiso de no sobrevolar la zona sur de la ZNO (Zona Normal de Operaciones) paraje «Jarilla/Gamosa», entre los meses de marzo a julio (ambos incluidos), en cotas inferiores a 100 m.

Además, el documento ambiental prevé la aplicación de las siguientes medidas protectoras/correctoras para limitar el riesgo de colisión con las aves:

- A la hora de planificar rutas y áreas de máxima actividad aérea por parte de las aeronaves deberá tenerse en cuenta el inventariado de ejemplares existentes en los alrededores, así como sus hábitos de vuelo. Se contará con la colaboración del Organismo Ambiental Autónomo para la localización de las zonas sensibles (zonas de parejas reproductoras, zonas de alimentación, zonas de nidificación) a fin de establecer un radio de 1.500 metros alrededor de estas para evitar molestias por ruidos, pudiendo establecerse una ZNO alternativa para evitar molestias a la avifauna.

- Dadas las características de comportamiento de la avifauna sensible en algunas zonas próximas, como las zonas de invernada de grulla común o las poblaciones de aves esteparias de alto valor de conservación, no se sobrevolará a alturas inferiores a 1000 pies (300 m) sobre la cota vertical del terreno, las zonas protegidas, y se informará de dicha prohibición al personal afectado.

- Se definirán procedimientos que eviten que las aeronaves sobrevuelen áreas críticas o hábitats de la fauna protegida, minimizando así las molestias por ruido a la fauna protegida.

- Se realizará una adecuada definición de los procedimientos de salida y llegada al aeródromo. Los procedimientos de vuelo serán de aplicación a todos los modelos de aeronaves que operarán en el aeródromo.

- Se realizará un informe sobre cualquier afección a la avifauna por colisión, redefiniendo las rutas de vuelo si fuera necesario. En él se recogerán todos los datos posibles, la altitud a la que se ha producido la colisión, la especie y su envergadura, así como posibles cambios de comportamiento de las aves, etc.

Vegetación. Las actuaciones propuestas por el promotor se ejecutarán sobre una parcela con un área de 198.000 m², que en la actualidad presenta una vegetación

predominante de cultivos de cereal y terrenos en barbecho. También se distinguen algunas manchas de vegetación de ribera asociadas a diferentes arroyos que discurren en el lugar de emplazamiento o en sus proximidades. Además, al sur de la parcela hay zonas de pastizal, árboles ornamentales (olmos, palmeras, pinos, olivos, plátanos, arces o moreras) y un olivar en el entorno exterior del lugar donde se emplazará el aeródromo.

El documento ambiental informa que no se prevé afecciones directas a Hábitats de Interés comunitario (HIC), puesto que se encuentran fuera de los límites del aeródromo.

El promotor concluye que con la construcción de las nuevas instalaciones no se producen afecciones sobre formaciones vegetales de interés, ya que sólo se verá afectado el estrato herbáceo de los terrenos.

Durante la ejecución de la obra de cubrimiento del cauce del arroyo innominado tributario del Arroyo del Campo, que se realizará bajo la plataforma que albergará la pista de aterrizaje, se procederán a retirar pequeños restos de vegetación, con la finalidad de facilitar la evacuación de las aguas recogidas por dicho cauce. Como medida correctora a esta actuación, el documento ambiental propone integrarla en el entorno para que quede lo más naturalizado posible, mediante la siembra de vegetación.

Residuos. El documento ambiental analiza el tipo de residuos que se producirá, tanto en la fase de construcción de las nuevas instalaciones, como en la fase de explotación. El promotor indica que todos los residuos serán retirados en el mismo día que se generen y trasladados al punto limpio del Ayuntamiento de Don Benito.

Se informa que durante la fase de explotación del proyecto los posibles vertidos de aceite de combustible por parte de los vehículos presentes en el parking o por las aeronaves que circulen en el aeródromo serán tratados por gestores autorizados.

El Servicio de Prevención y Calidad Ambiental, de la Dirección General de Sostenibilidad de la Junta de Extremadura, indica en su informe que en materia de residuos y su gestión, deberá cumplirse la normativa al respecto, debiendo gestionarse los distintos residuos que se generen conforme a la normativa correspondiente de aplicación.

Entre las medidas protectoras y correctoras incluidas por el promotor en el documento ambiental está:

- Si se generaran residuos calificados y codificados como peligrosos, como es el caso de los aceites usados o lubricantes, se cumplirán las normas establecidas para la gestión de los residuos peligrosos.
- Los contenedores de recogida de residuos peligrosos tendrán una doble cubeta de seguridad. Además, estarán cerrados continuamente, solo abriéndose en el momento de su uso.
- La gestión de los residuos peligrosos será realizada por empresas autorizadas por el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura, según las disposiciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Los residuos sólidos urbanos generados se dispondrán en contenedores hasta su posterior gestión, conforme a su normativa específica.

Patrimonio cultural. En el documento ambiental no se prevén impactos sobre el patrimonio arqueológico y cultural.

La Dirección General de Bibliotecas, Archivos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura en el informe remitido durante el trámite de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y personas interesadas, indica que el proyecto no presenta incidencias sobre el Patrimonio Arqueológico conocido. No obstante, y como medida preventiva de cara a la protección de dicho patrimonio arqueológico no detectado, se actuará según el art. 54 de la Ley 2/1999 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, de forma que si durante la ejecución de las obras se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor paralizará de inmediato los trabajos, tomara las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de 48 h. a la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes.

Vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes:

El documento ambiental analiza, en un apartado específico, la vulnerabilidad del proyecto frente al riesgo de accidentes graves y catástrofes.

Uno de los riesgos identificados es la posibilidad de incendios forestales. En este sentido el Plan de Prevención de Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura, clasifica la zona de emplazamiento del aeródromo proyectado que incluye dos términos municipales, Don Benito y La Haba, como de nivel 2 y 3 el peligro potencial de que se produzca un incendio forestal. El promotor considera la vulnerabilidad del ámbito de estudio como media, por la escasa presencia de especies forestales en la zona de la instalación.

En el caso de que se produzca un incendio, durante la fase de operatividad del aeródromo, sus efectos podrían ser perjudiciales para el desarrollo de la actividad, pudiéndose derivar en otros riesgos como la contaminación del aire por combustión de materiales, la contaminación de cursos de agua por parte de las aguas de extinción de incendios -en las que podrían ir disueltas sustancias contaminantes y aceites-, etc. Sin embargo, el conjunto de medidas de prevención y control de incendios diseñadas para el proyecto, junto con las labores de mantenimiento preventivo del aeródromo y el sistema de control del mismo permiten reducir al máximo la vulnerabilidad del proyecto ante un incendio forestal.

En relación a la ocurrencia de posibles inundaciones, el documento ambiental informa que, de acuerdo a los Mapas de Zonas Inundables asociadas a periodos de retorno del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la zona de implantación del aeródromo está cercana a zonas inundables de probabilidad baja o excepcional (periodo de retorno de 500 años), y no se encuentra en Áreas con riesgo potencial significativo de inundación, por lo que el promotor afirma que el riesgo de inundación en el emplazamiento del aeródromo es bajo.

El documento concluye que la vulnerabilidad del proyecto, tanto intrínseca como por exposición a amenazas externas, es muy baja. Además, la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras durante todas las fases del proyecto, así como de las tareas de mantenimiento del mismo, reducen el riesgo de accidente, con lo que queda minimizado la vulnerabilidad del entorno y todos los elementos analizados ante la ocurrencia de catástrofes o accidentes.

d. Vigilancia ambiental:

El documento ambiental contiene un programa de vigilancia ambiental cuyo fin es detallar las operaciones necesarias para llevar a cabo la vigilancia y el seguimiento de los impactos y de la eficacia del conjunto de indicadores y medidas preventivas y correctoras.

El programa de vigilancia ambiental se articula sobre el seguimiento de los aspectos ambientales analizados en el documento ambiental: protección de la calidad química del aire, prevención de la afección acústica, protección del suelo, gestión de residuos, protección de la calidad de las aguas y protección de la fauna.

Para cada uno de estos aspectos, y al objeto de verificar el cumplimiento de las medidas de protección asociadas a los mismos, se define una ficha de control compuesta por indicadores de realización, verificación, umbrales críticos y observaciones. Esto implicará la realización de una serie de comprobaciones que servirán como base para la redacción de los correspondientes informes periódicos que acrediten el cumplimiento del Programa.

La periodicidad de cada uno de estos controles será:

- Control de las emisiones de polvo y partículas: diariamente durante su uso.
- Control de emisiones acústicas: se realizará semestralmente.
- Control de la alteración del suelo: se revisará semanalmente que los parámetros de calidad del suelo no se han alterado.
- Gestión de residuos: todas las retiradas de residuos peligrosos se realizarán por medio de un Gestor Autorizado. Los documentos de control y seguimiento del residuo se guardarán durante el periodo de tiempo establecido en la legislación vigente de residuos.
- Protección de la calidad de las aguas: semanalmente.
- Afección a la fauna: anualmente y durante 3 años, se realizará un censo de nidificación y cría de las especies más sensibles del entorno.

– Choques con avifauna: se realizará un informe de afección a la avifauna en el caso de colisión con algún ejemplar. En estos informes se recogerá toda la información útil posible: ejemplar afectado, coordenadas del incidente, altura de vuelo, maniobra que se estaba realizando, además de acompañar dicho informe de la cartografía necesaria.

El promotor informa que, para garantizar el cumplimiento del Plan de Vigilancia Ambiental, se realizarán auditorías ambientales por parte de una empresa externa contratada que se encargará de la revisión.

e. 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 medidas incluidas en la documentación que ha sido presentada por el promotor a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental:

– Todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento propuestas por el promotor y las recogidas en este apartado, deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras, quedarán claramente integradas dentro del plan de obra, al igual que el resto de las actuaciones, e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

– Se desarrollará el procedimiento necesario para garantizar que no se sobrevuele la zona sur de la ZNO (Zona Normal de Operaciones) paraje «Jarilla/Gamosa», entre los meses de marzo a julio (ambos incluidos), en cotas inferiores a 100 m. Para ello, se informará a los usuarios del aeródromo de Don Benito de la importancia de evitar el sobrevuelo de dicho paraje en cotas inferiores 100 m en los meses mencionados. Se realizará un seguimiento constante en el marco del programa de vigilancia ambiental de que se cumple esta condición.

– El promotor deberá informar a los usuarios (pilotos) sobre la existencia de los espacios de Red Natura 2000 en el área de influencia del aeródromo, cuyo sobrevuelo a una altura de menos de 300 m debe evitarse.

– Se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del aeródromo en el que se representen las épocas y los espacios que los usuarios deben evitar sobrevolar, incluidos el paraje «Jarilla/Gamosa», la IBA 285 «Don Benito-Guareña» y los espacios de la Red Natura 2000 cercanos.

– 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, así como lo establecido en el Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones de Extremadura y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y normativa de desarrollo de dicha Ley.

– Si en el inicio o transcurso de la actividad se contrastara 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 su caso de que dicha medida no fuera suficiente, con la adopción de las medidas técnicas necesarias (silenciador de motores, hélices más silenciosas, etc.). Si aun así se siguieran vulnerando los niveles aceptables, deberán limitarse al máximo o prohibirse el uso de los aparatos infractores, e incluso limitar el número de operaciones hasta garantizar unos niveles acústicos que cumplan con la normativa.

– 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.

– Las obras necesarias para la ejecución de la infraestructura y el mantenimiento de la misma se realizarán fuera del horario nocturno (20 a 8 h).

– Se elaborarán protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes que produzcan el vertido de aceite, combustible, lubricantes, u otras sustancias

similares al terreno o a cursos de agua, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas.

– Para el mantenimiento de aeronaves se contará con todos los permisos exigidos (productor, poseedor y/o gestor de residuos), estando los residuos generados almacenados conforme a la normativa vigente y gestionados por gestores autorizados.

– Se desarrollará un procedimiento interno para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue y aterrizaje, como en vuelo, que suceda con aeronaves usuarias del aeródromo. 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. En caso de producirse algún incidente, se remitirán los datos al organismo competente en gestión de fauna de la comunidad autónoma para determinar las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias. Además, se deberá aportar anualmente un informe de seguimiento con las incidencias ocurridas.

– Como medida preventiva de cara a la protección del patrimonio arqueológico no detectado, se actuará según el art. 54 de la Ley 2/1999 de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, de forma que, 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 48 h Dirección General de Bibliotecas, Museos y Patrimonio Cultural de la Junta de Extremadura

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

La presente 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, o de existir la necesidad de modificar alguna medida preventiva, correctora o compensatoria, 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.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 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.

A efectos del cómputo de plazos, es de aplicación el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, que prevé en su Disposición Adicional Tercera la suspensión de los plazos administrativos. Esta disposición estuvo vigente hasta el 1 de junio de 2020, cuando fue derogada por la Disposición Derogatoria Única del

Real Decreto 537/2020, de 22 de mayo, fecha en la que se reanudó el cómputo de los plazos que habían sido suspendidos.

El proyecto «Aeródromo de Don Benito (Badajoz)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General, resuelve:

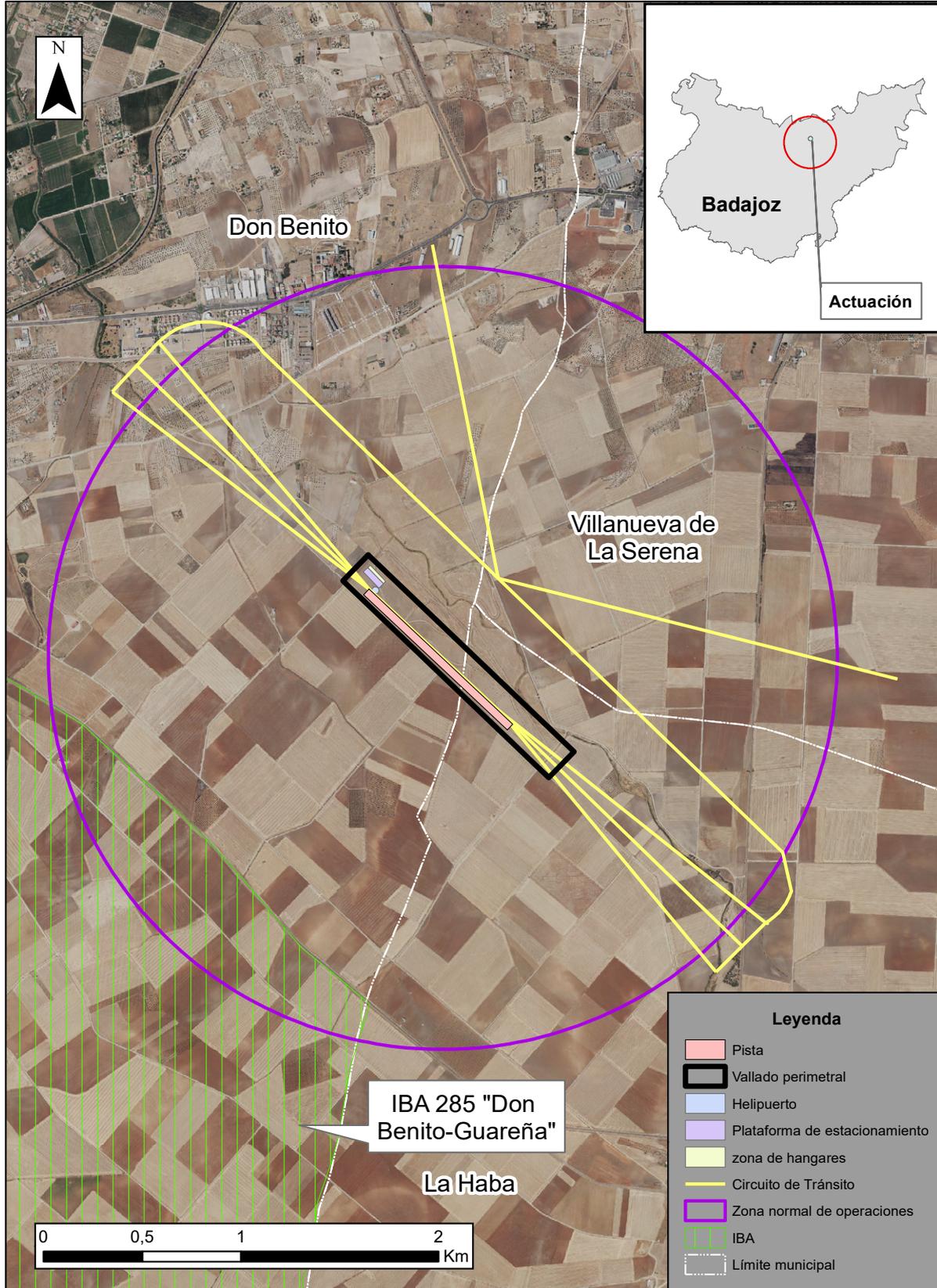
De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Aeródromo de Don Benito (Badajoz)» ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones 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 y el Reto Demográfico (www.miteco.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, 14 de enero de 2021.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

Aeródromo de Don Benito (Badajoz)



cve: BOE-A-2021-1060
Verificable en <https://www.boe.es>