

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**7024** *Resolución de 9 de junio de 2015, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Aeródromo de uso restringido de Cáceres, término municipal de Cáceres.*

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto Aeródromo de uso restringido de Cáceres T. M. Cáceres, se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado d), construcción de aeródromos de la Ley de evaluación ambiental.

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

#### 1. *Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo*

El proyecto consiste en la construcción de un aeródromo de uso restringido, con operaciones relacionadas con la aviación deportiva y privada, estando fuera de su alcance las actividades comerciales con pasajeros.

Se prevé la construcción de una pista de vuelo de 1.600 metros de longitud y 30 metros de anchura, una franja de pistas de 80 metros de anchura, una calle de rodaje perpendicular a la pista que conecta con una plataforma de aproximadamente 35.000 m<sup>2</sup>, donde se establecerá una zona para el estacionamiento de aeronaves a la intemperie, y espacios comunes y, por último, otra zona para la construcción de hangares.

Estos hangares se han previsto de dos tipos, por un lado, los hangares pequeños de 10 × 40 metros para el alojamiento de aeronaves particulares y, por otro lado, un hangar de mayores dimensiones, de 30 × 70 metros. Las alturas máximas de estos hangares serán de 5 y 9 metros respectivamente.

El perímetro del aeródromo estará cerrado con un vallado perimetral de seguridad que asegure la estanqueidad a las instalaciones.

La superficie total aproximada de las instalaciones será de 165.000 m<sup>2</sup>.

Las operaciones serán visuales, es decir no contarán con ningún tipo de radioayuda ni instrumento para facilitar el despegue o el aterrizaje y tendrán un horario de operación de orto a ocaso, estando restringido el vuelo nocturno.

Está previsto que el campo de vuelos se utilice de manera regular por unas 15 aeronaves como máximo, recibiendo de manera ocasional la visita de aeronaves similares provenientes de otras instalaciones. El uso de la instalación será principalmente de recreo y, por lo tanto, los días normales para su disfrute serán aquellos con una buena climatología y festivos.

En la documentación ambiental, se estima un volumen de operaciones anuales del orden de 2.500, lo que significa que la media diaria será de 4 o 5 movimientos de aeronaves, con picos puntuales de actividad de 10 a 15 operaciones/día los fines de semana y cuando las condiciones de climatología sean favorables.

El tipo de aeronave que hará uso de la instalación serán avionetas de pequeño peso, es decir, aviones que no superen los 5.000 kilogramos de peso al despegue. Dadas las

características del tipo de aeródromo, uso restringido, no podrá ser usada por aeronaves de mayor tamaño utilizadas para otro tipo de actividades como el transporte de pasajeros. La altitud normal de vuelo de estas aeronaves en crucero se estima entre los 100 y 300 metros sobre el nivel del terreno.

Está previsto que el aeródromo cuente con una acometida exterior de luz (línea eléctrica a instalar) y agua tanto para las zonas comunes, como para los hangares.

Los accesos al aeródromo se realizarán por caminos existentes en la actualidad y que parten del actual Hotel Los Arenales localizado en la carretera N-521, tras pasar la A-66.

El área de implantación del aeródromo se encuentra al oeste de la ciudad de Cáceres, coincidiendo con las siguientes coordenadas:

Geográficas (ETRS 89)		UTM (ED-50, Huso 29)	
Latitud	Longitud	X	Y
39° 28'25,43"	6° 26'34,14"	719.970,88	4.372.545,16

El promotor del proyecto es la Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura, siendo el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 16 de febrero de 2015 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 18 de febrero de 2015 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una <X> aquellos que han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	X
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .	-
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento. . . . .	X
ADIF, Dirección General de Explotación de la Infraestructura del Ministerio de Fomento. . . . .	-
Red Eléctrica de España. . . . .	X
Ayuntamiento de Cáceres. . . . .	X
Ayuntamiento de Casar de Cáceres. . . . .	X
Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres. . . . .	
Ayuntamiento de Arroyo de la Luz. . . . .	X
Diputación Provincial de Cáceres. . . . .	-
Subdelegación del Gobierno en Cáceres. . . . .	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura. . . . .	-

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura. . . . .	-
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura. . . . .	-
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. . . . .	-
Dirección General de Carreteras y Obras Hidráulicas de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura. . . . .	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y Recursos de Extremadura (ADENEX). . . . .	X
WWF/Adena. . . . .	-
SEO/Birdlife. . . . .	-
Ecologistas en Acción de Extremadura. . . . .	-
Inversiones Tirema S.L. . . . .	X

Dado que en la toma de decisión debe conocerse si la nueva infraestructura interfiere con otras presentes en la zona o que se planean desarrollar en la misma, se reitera petición de informe a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a la Dirección General de Carreteras y Obras Hidráulicas de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo de la Junta de Extremadura, a Red Eléctrica de España y a ADIF de la Dirección General de Explotación de la Infraestructura del Ministerio de Fomento.

Asimismo, no habiendo recibido contestación se reitera petición de informe a la Confederación Hidrográfica del Tajo a través de la Dirección General del Agua, a la Dirección General de Patrimonio Cultural a través de Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Extremadura, a la Dirección General de Desarrollo Rural y a la Dirección General de Medio Ambiente a través de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura y a los Ayuntamientos de Cáceres, del Casar de Cáceres, de Arroyo de la Luz y de Malpartida de Cáceres.

### 3. *Análisis según los criterios del anexo III*

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.

Incidencia sobre la fauna:

La Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura, promotora del proyecto, previo a la solicitud de evaluación ambiental, solicitó informe a distintos organismos del Gobierno de Extremadura.

El 27 de junio de 2014, la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura, emite informe en dicha consulta, para que se tenga en cuenta en la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En el mismo se señala, que el área de ubicación del futuro aeródromo es zona de alimentación de numerosas especies de ardeidas, anátidas, limícolas y rálidos en el Complejo Lagunar de Los Arenales, destacando entre todas ellas, la espátula (*Platalea leucorodia*), especie catalogada como vulnerable según Decreto 37/2001, de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura. Esta especie emplea este complejo de pequeños humedales como lugar de parada migratoria en sus desplazamientos pre y postnupciales. Es destacable también un importante dormitorio de garcilla bueyera (*Bubulcus ibis*) en esta zona.

En el mismo lugar, existen áreas de cría de diversas especies protegidas, catalogadas como de interés especial según la legislación mencionada, entre las que se destacan el zampullín chico (*Tachybaptus ruficollis*), Somormujo lavanco (*Podiceps cristatus*), Cigüeñuela común (*Himantopus himantopus*) y chorlitejo chico (*Charadrius dubius*).

Asimismo, el área es zona de campeo/alimentación de varias especies de aves protegidas, entre las que destacan Milano Real (*Milvus milvus*), catalogada como especie en peligro de extinción, el buitre negro (*Aegypius monachus*) y el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), como especies sensible a la alteración de su hábitat, la carraca (*Coracias garrulus*) especie vulnerable y el buitre leonado (*Gyps fulvus*), el milano negro (*Milvus migrans*) o el busardo ratonero (*Buteo buteo*), como de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura.

Por último existen varias zonas de uso intensivo y/o reproducción de especies esteparias como sisón (*Tetrax tetrax*), avutarda (*Otis tarda*), ganga ortega (*Pterocles orientalis*), ganga ibérica (*Pterocles alchata*), cernícalo primilla (*Falco naumanni*) milano real (*Milvus milvus*), milano negro (*Milvus migrans*), alcaraván (*Burhinus oedipnemus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), incluidas en el anexo del Decreto 37/2001, de 6 de marzo, que regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, y/o en el Anexo I de la Directiva 2009/147/CE.

En el informe remitido por la Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en contestación a las consultas previas, se indica que el área de actuación engloba el Área de Importancia para las Aves (IBA 294) Malpartida de Cáceres-Arroyo de la Luz y que según los datos de la SEO/Birdlife, esta zona tiene cifras poblacionales importantes: unas 100 parejas de avutarda, alcaraván y aguilucho cenizo cada especie, unas 50 de águila calzada, 20 de cernícalo primilla, 50 de milano negro y concentraciones relevantes de garcilla bueyera, garceta común y cigüeña blanca.

Aparte de la pérdida directa de hábitats, se señala como impacto a tener en cuenta la fragmentación que supone la ejecución del proyecto para el cinturón de formaciones herbáceas abiertas que bordea el área metropolitana de la ciudad de Cáceres y que tiene una importante función de conectividad entre los espacios de la Red Natura 2000 presentes en el área. Esta fragmentación conllevaría un efecto barrera para muchas especies de fauna, especialmente las que tienen menos movilidad en sus desplazamientos para alimentarse.

Además la Subdirección General insta a analizar el riesgo de colisión de las aeronaves con las aves, por lo que se deberían estudiar los siguientes extremos:

Los riesgos de colisión en las maniobras de aterrizaje, despegue y aproximación, analizando qué especies de aves se sitúan en las cercanías de las cabeceras de pista, a qué altura vuelan y a lo largo de qué distancia las aeronaves estarán volando dentro del rango de altitud de dichas aves.

Los riesgos de que se produzcan colisiones con aves durante los vuelos en todo el espacio aéreo que se pretende utilizar. Para ello, será necesario analizar las altitudes a las que vuelan las especies de aves presentes en el espacio aéreo (especialmente las identificadas como sensibles) y compararlas con las altitudes medias a las que volaran las aeronaves en todo el espacio aéreo que se vaya a utilizar.

La capacidad del personal de servicio del aeródromo o de los pilotos de las aeronaves para detectar durante el vuelo la presencia de un ave que se va a cruzar con su trayectoria (grande o pequeña, en bandada o en solitario) y esquivar la colisión con ella.

De la información anterior se debe extraer cuáles son las especies que más riesgo tienen de colisionar, cuáles son las zonas del espacio aéreo más peligrosas para la colisión con aves y cuáles son los rangos de altitud en los que se produce mayor conflicto. En función de ello se deben proponer medidas preventivas o correctoras orientadas a los resultados obtenidos.

Asimismo, el informe establece que se realizará el análisis de los impactos que todos los elementos del proyecto y sus alternativas, pueden generar por la fragmentación de los ecosistemas y se detallará la afección de cada alternativa a los corredores ecológicos de la región, a las rutas migratorias, a los movimientos dispersivos y de campeo de las aves, así como a los movimientos de los principales mamíferos de la zona.

Por último, la Subdirección General de Medio Natural indica que aunque se ha realizado un estudio detallado de avifauna, no se ha evaluado correctamente otros grupos taxonómicos presentes en el área de actuación.

Otros de los principales impactos del proyecto, se produce sobre una colonia de cría de cigüeña blanca, ubicada junto al Hotel Palacio de los Arenales, a un kilómetro de la pista de vuelo. Tal y como se indica en la documentación ambiental, debido al riesgo de colisión con estas aves, los nidos y las plataformas de nidificación deben ser trasladados al interior de la ZEPA Complejo lagunar de los Arenales.

Según señala en su informe la Subdirección General del Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se debe considerar como un impacto residual y por tanto el traslado propuesto como una medida compensatoria, junto con la creación de un hábitat adecuado de alimentación de la especie mediante el mallado perimetral en los humedales de la finca de el Cintado y la restauración de una vieja mina ubicada en la finca con aportes de tierra vegetal excavada en la explanada del aeródromo. El informe hace notar que el éxito del traslado dependerá principalmente de su ubicación, que no ha sido definida en la documentación ambiental presentada, debiendo evitarse que se sigan produciendo en dicha ubicación los impactos que obligan al traslado, dado que el área elegida está ubicada a tan sólo unos 600 metros de la zona de actuación.

Al respecto, la Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX) señala en su contestación a la consulta realizada por esta Subdirección, que no se ha realizado un análisis de la afección a la colonia en el sentido en el que se expresa el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Extremadura se tiene constancia que la colonia de cigüeñas del Palacio de los Arenales tiene un carácter emblemático en la zona y en Extremadura, por lo que deberá evaluarse la afección de su desplazamiento a efectos turísticos entre otros, como paisaje e imagen reconocida de Extremadura.

Incidencia sobre la Red Natura 2000: Aunque no existen espacios incluidos en Red Natura 2000, protegido por la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (Directivas 2009/147/CE y 92/43/CEE), coincidentes con la ubicación del proyecto, si que se ven afectados de forma indirecta las siguientes zonas:

Las zonas de Especial protección para Aves (ZEPAs):

Complejo Lagunar de los Arenales (ES0000410), situada a unos 625 metros del área de ubicación del aeródromo.

Colonias de Cernícalo Primilla de la Ciudad Monumental de Cáceres (ES000422), a 5,5 km de la zona de afectación del proyecto.

Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes(ES0000071), la nueva infraestructura se encontraría a 5,75 km de los límites de este espacio.

Lugar de Importancia comunitaria (LIC): Embalse del Lancho (ES4320064), a unos 5 km de la ubicación del proyecto.

Señalar que el área dónde se ejecutará la nueva infraestructura, coincide con un Área de Importancia para las Aves (Inventario de IBA, SEO/BirdLife, 1999), denominado Malpartida de Plasencia-Arroyo de la Luz (Código 294), compuesta por estepas cerealistas, dehesas de encinas y charcas temporales, importante por las poblaciones de aves esteparias y rapaces.

La necesidad de realizar una estimación apropiada de las consecuencias negativas sobre la Red Natura 2000, fue asimismo señalada en el informe previo elaborado a petición del promotor por la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía de la Junta de Extremadura. En el mismo se señala que ha de determinarse las posibles afecciones a los valores por los que fue declarada ZEPA el Complejo Lagunar de los Arenales, ya que el punto más próximo de la nueva infraestructura al límite de esta área protegida se encuentra a poco más de 400 metros, en la zona de la Charca Grande de Majón.

En el mismo se indica que la ZEPA Llanos de Cáceres y Sierra de Fuentes, goza de la figura de protección Zona de Interés Regional (ZIR) y que según el Plan Rector de Uso y Gestión (P.R.U.G.) de la misma, en las zonas de uso restringido (áreas con mayor calidad biológica), se considera incompatible sobrevolar su espacio aéreo por debajo de la cota de 1000 metros durante la época de celo y reproducción (1 marzo-15 de julio, ambos inclusive) y en esa misma época las zonas de uso limitado (aquellas áreas donde el medio natural mantiene una alta calidad), requerirán autorización de la Dirección General de Medio Ambiente los vuelos por debajo de la cota de los 1000 metros.

En Extremadura se ha optado por el desarrollo de un Plan Director como instrumento básico para la gestión de la Red Natura 2000, el cual establece para las ZEPAs designadas por su importancia para la conservación de las aves acuáticas, entre las que se encontraría el Complejo Lagunar de los Arenales, la incompatibilidad sobrevolar el espacio aéreo de las mismas por debajo de la cota de los 1.000 metros en cualquier momento del año, no será de aplicación dicha limitación, solamente a los vuelos para la extinción de incendios, acciones de salvamento y seguridad, acciones de tratamientos fitosanitarios o acciones de gestión del lugar por parte de la Dirección General competente en materia de conservación de la naturaleza y áreas protegidas de Medio Ambiente.

La Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Medio Ambiente, recoge en su informe la conveniencia de que el promotor realice una evaluación adecuada de las repercusiones del proyecto sobre los LICs y ZEPAs señalados y determinar si dichas repercusiones causarán perjuicio a la integridad de cada lugar y a la coherencia de la Red Natura 2000 conforme a lo establecido en el art. 45.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (art. 6.3 de la Directiva 92/43).

Según señala dicha Subdirección General, en el caso de que las conclusiones de la evaluación de las repercusiones sobre Red Natura 2000 fueran negativas, el promotor deberá buscar alternativas técnica y ambientalmente viables y si no las hubiera, implantar medidas compensatorias para garantizar que la coherencia global de la red se mantendrá según el art. 45 apartado 5 de la Ley 42/2007, debiéndose comunicar su implementación a la Comisión Europea. Se debe argumentar justificadamente la falta de soluciones alternativas y las razones imperiosas de interés público de primer orden que promueven la ejecución del proyecto.

**Incidencia sobre el patrimonio cultural:** Según informa la Consejería de Educación y Cultura de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Gobierno de Extremadura, en un informe fechado el 25 de julio de 2014, en respuesta a la consulta previa realizada por parte de la Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo, en las proximidades de la zona de actuación, se localizan abundantes yacimientos arqueológicos de diversa cronología y numerosos elementos de interés etnográfico.

Indican que existen afecciones indirectas al yacimiento YAC79608 compuesto por 8 sepulcros excavados en la roca natural de granito, con forma rectangular o rectangular trapezoidal y a una zona donde se ha encontrado material romano tanto constructivo (tégulas y ladrillo macizo), como alguna sigillata y cerámica común.

Por lo tanto dada la presencia de dichos elementos y en previsión de que durante la ejecución de las obras puedan aparecer otros elementos patrimoniales no catalogados, señalan que será obligatorio un control y seguimiento arqueológico permanente y a pie de obra durante la fase de ejecución del proyecto y se procederá a la paralización inmediata de las obras si se confirmara la existencia de restos arqueológicos que pudieran verse afectados.

El promotor en el Documento Ambiental no ha realizado un estudio de estas cuestiones, señalando que considera que no hay impacto sobre el patrimonio histórico-artístico y arqueológico, por lo que ni en las medidas correctoras, ni en el Plan de Vigilancia Ambiental diseñado se ha contemplado la obligación de un control y seguimiento arqueológico permanente, impuesta por la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura.

ADENEX señala que en el Documento Ambiental se confunden los elementos patrimoniales como son las tumbas excavadas en la roca, con bebederos artificiales. Además, indica que se deberá valorar el efecto de las micro-vibraciones que producen los motores de las aeronaves sobre el patrimonio histórico de la ciudad de Cáceres, ya que el futuro aeródromo estará situado a tan sólo unos 7 km de la misma.

A la vista de todos estos hechos, el EsIA deberá incorporar un estudio exhaustivo de las afecciones del proyecto al patrimonio cultural. A tenor de lo dispuesto en la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura y del Decreto 93/1997, Regulador a la Actividad Arqueológica en Extremadura, se adoptarán todas las medidas cautelares y preventivas de control y seguimiento del proyecto, con el fin de evitar la destrucción o deterioro de los bienes integrantes del Patrimonio Histórico, incluso en aquellos casos en que, aun no estando formalmente declarados de interés cultural o inventariados.

**Incidencia sobre el medio hídrico:** Según el Documento Ambiental el aeródromo no contará con instalaciones para abastecer de combustibles las aeronaves, por lo que ADENEX señala que no habiendo otra infraestructura en la zona de estas características, debe aclararse la manera en que las aeronaves que hagan uso del futuro aeródromos conseguirán el combustible.

Si finalmente se construyen servicios para el suministro y almacenamiento de combustible u otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico, se deberá adoptar las medidas establecidas por el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo al respecto: depósitos y redes de distribución debidamente sellados y estancos, pruebas periódicas de estanqueidad, impermeabilización de la zona de suministro de combustible mediante una capa impermeable de al menos 5 cm de espesor, red de recogida de posibles fugas de combustible, así como todas aquellas medidas de control encaminadas a evitar la contaminación difusa de las aguas subterráneas.

**Incidencia sobre el paisaje y la edafología:** Los posibles impactos no han sido evaluados, dado que según se ha podido comprobar con la información facilitada por ADENEX, el Documento Ambiental recoge las características de otro paraje cercano denominado Monumento Natural de Los Barruecos, situado a varios kilómetros de la zona de actuación, haciendo referencia a bolos graníticos, colonia de cigüeñas blancas sobre rocas, restos prehistóricos, villa romana y embalses de construcción humana, siendo por tanto imprescindible que en el EsIA se determine la afección que sufriría tanto el paisaje, como el medio edáfico, del área dónde se desarrollará la futura infraestructura.

**Incidencia sobre otras infraestructuras presentes en la zona:**

Red Eléctrica de España, indica que el proyecto interfiere con la instalación denominada línea aérea de transporte de energía eléctrica a 220 kV, doble circuito, Jose María Oriol-Los Arenales, haciéndola completamente inviable si el aeródromo finalmente se construyera.

Esta línea aérea de transporte de energía eléctrica se encuentra contemplada en el documento denominado Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016. Desarrollo de las redes de transporte aprobado a propuesta del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio mediante Acuerdo del Consejo de Ministros, con fecha 30 de mayo de 2008. Habiéndose realizado los correspondientes procedimientos administrativos y ambientales, está pendiente de la obtención de las correspondientes resoluciones. Por todo lo expuesto Red Eléctrica España expresa su oposición al proyecto por interferir con el trazado de la línea aérea de transporte de energía eléctrica a 220 kV, doble circuito, Jose María Oriol-Los Arenales.

Además, señalar que en las inmediaciones discurre la carretera nacional N-521, pudiendo, las trayectorias de aproximación y despegue de las aeronaves que utilicen el aeródromo proyectado, interferir en el transporte rodado que discurre por la misma, hecho que ha sido consultado a la D. G. de Carreteras del Ministerio de Fomento, no habiéndose recibido ningún informe de pronunciación al respecto emitido por estos organismos en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el momento de redactar la presente resolución.

#### Estudio de alternativas:

Asimismo, cabe indicar que la descripción y evaluación comparativa de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución elegida, no se ha realizado con la descripción detallada requerida en relación con la ubicación, diseño, construcción y explotación de todas las instalaciones del proyecto. Todas las alternativas que el promotor propone, deben ser viables para cumplir con los objetivos del proyecto.

En esta descripción debería haber incluido, para cada alternativa, la localización de todas las infraestructuras que componen el proyecto, tanto temporales como permanentes, las cuales deben quedar claramente representadas en planos a escala adecuada para su identificación, así como las características de la operación asociadas a cada alternativa del aeródromo (rutas y alturas de vuelo; posibles zonas o períodos excluidos de vuelo por motivos ambientales, meteorológicos, distancias a núcleos edificados y vías de comunicación u otros) y las características de la fase de explotación del resto de instalaciones. Todo ello acompañado de planos en los que se reflejasen los parámetros que caracterizan la operación en cada alternativa. Se debería haber realizado un análisis comparativo de las alternativas propuestas en el que se estudiase la incidencia ambiental de cada una, y en particular las afecciones a la flora, la fauna (prestando especial atención a las poblaciones de aves, a la fragmentación causada por el proyecto y a la posible presencia de especies amenazadas o protegidas), los espacios naturales protegidos (incluida la Red Natura 2000), los hábitats de interés comunitario dentro y fuera de Red Natura, los suelos, el patrimonio histórico y cultural, las poblaciones humanas (por ruido y otras molestias), etc.

La Subdirección General de Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, indica que se debe argumentar justificadamente la falta de soluciones alternativas y las razones imperiosas de interés público de primer orden que promueven la ejecución del proyecto.

Finalmente, señalar que la alternativa seleccionada deberá ser compatible con la instalación que Red Eléctrica España ha informado que está proyectada en la zona, por lo que el análisis territorial de la implantación de las distintas alternativas de la infraestructura, deberá justificar que la ubicación propuesta es compatible con instalación eléctrica proyectada por Red Eléctrica España.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental simplificada practicada de acuerdo con lo previsto en la Sección 2.ª del Capítulo II, del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, es previsible que el proyecto Aeródromo de uso restringido de Cáceres, T.M. Cáceres, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley, para lo cual, el promotor elaborará un estudio de impacto ambiental conforme al artículo 35 de la Ley de Evaluación Ambiental. El promotor podrá solicitar al órgano ambiental el documento de alcance del estudio de impacto ambiental, en el que se delimitará la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener dicho estudio, de acuerdo a lo indicado en el artículo 34 de la citada ley.



Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 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, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 9 de junio de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.