

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN  
Y MEDIO AMBIENTE**

**9400** *Resolución de 29 de julio 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 Campo de vuelo de ULM de Taragudo (Guadalajara).*

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 1.<sup>a</sup> del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto de Campo de vuelo de ULM de Taragudo (Guadalajara) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II de la Ley de evaluación ambiental. En concreto en el grupo 7 proyectos de infraestructuras, d) Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

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

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

El objeto del proyecto consiste en la construcción de un campo de vuelo privado de ULM, con una superficie total del aeródromo de 94.900 m<sup>2</sup> teniendo en cuenta todas las instalaciones auxiliares que conlleva, y que contará con los siguientes elementos:

Dos hangares para aeronaves, situando en uno de ellos un aula para clases teóricas y una zona para preparación de planes de vuelo.

Dos pistas de vuelo (cubiertas con hierba natural) de 362 y 268 m de longitud y 15 m de anchura.

Una pista de rodadura.

Una plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Una zona de aparcamiento de automóviles.

Un pozo para suministro de agua.

Acondicionamiento de accesos rodados.

El aeródromo se empleará para las acciones que se realizarán durante la actividad del aeródromo son: Hangaraje de aeronaves, vuelos privados de ULM y vuelos de escuela.

Se prevé una capacidad para 25 aeronaves privadas con una media de 50 horas de vuelo al año y una aeronave de escuela de 300 horas de vuelo al año. Los vuelos nocturnos sobre poblaciones estarán prohibidos.

El proyecto será construido a 2 km al oeste del casco urbano en el término municipal de Taragudo, provincia de Guadalajara.

El promotor es Mydair, S.L.U., y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea (AESA).

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 14 de enero se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 3 de marzo 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 de consultados  | Respuestas recibidas * |
|--|------------------------|
| Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . . | X                      |
| Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. . . . .  | X                      |
| Subdelegación del Gobierno en Guadalajara. . . . .   | –                      |
| Diputación Provincial de Guadalajara. . . . .  | –                      |
| Dirección General de Infraestructura y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .                                    | –                      |
| Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .   | –                      |
| Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .   | –                      |
| Agencia del Agua de Castilla-La Mancha de la Consejería de Fomento de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .   | X                      |
| Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . . .   | –                      |
| Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . .                          | –                      |
| Ayuntamiento de Taragudo. . . . .  | X                      |
| Ayuntamiento de Alarilla. . . . .  | –                      |
| Ayuntamiento de Hita. . . . .  | –                      |
| Ayuntamiento de Torre del Burgo. . . . .   | –                      |
| Ayuntamiento de Espinosa del Henares. . . . .  | –                      |
| Ayuntamiento de Humanes. . . . .   | X                      |
| Ayuntamiento de Mohernando. . . . .  | –                      |
| Ayuntamiento de Cañizar. . . . .   | –                      |
| Ayuntamiento de Torija. . . . .  | –                      |
| WWF/ADENA. . . . .   | –                      |
| SEO/BirdLife. . . . .  | –                      |
| Ecologistas en Acción/ACMADEN. . . . .   | –                      |

## 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.

3.1 Características del proyecto. Se realizarán dos pistas de vuelo. La pista 1 tendrá una longitud total de 362 metros y una anchura total de 15 metros. La orientación de la pista 17/35 esta girada unos 20º con los vientos dominantes. Como existe terreno suficiente se ubica una pista cruzada para los días que sople viento cruzado superior a 15 KTS o

bien para operación de aeronaves con límite de viento cruzado inferior a 15 KTS. La longitud de la pista secundaria será 268 m y una anchura total de 15 metros, y su orientación 04/22.

Asimismo se construirán dos hangares para aeronaves de tipo desmontable, con estructura metálica y revestimiento en chapa perfilada. La cimentación se realizará con pequeñas zapatas bajo los pilares.

El aparcamiento se realizará mediante compactación y cubrimiento con grava que puede también ser reversible.

Las operaciones de repostaje se realizarán en el área pavimentada, a la entrada de los hangares, zona de hormigón pulido impermeable.

El acceso a la pista se realizará a través de un camino de 200 m desde la carretera de acceso al pueblo de Taragudo (GU175) desde la GU 183 en el punto kilométrico 11,6 en el paraje denominado Las Zanjas.

El drenaje de la infraestructura, y para evitar la erosión del terreno debido a acumulaciones puntuales de caudales de agua de escorrentía procedente de aguaceros intensos, se llevará a cabo mediante la canalización del excedente de las aguas pluviales con tubo subterráneo de hormigón desde la parcela, a lo largo del camino que linda al sur de la parcela, hasta el enlace con la carretera GU-175 donde tiene su inicio la Reguera Sangrera perteneciente a la Red de Hidrografía Natural.

El abastecimiento de agua, saneamiento y riego de zonas verdes se realizará mediante un depósito donde se recogen las aguas de lluvia procedentes de las cubiertas de los hangares recogidas mediante canalones. En caso de no ser suficiente durante las épocas secas estivales, se ha previsto la construcción de un pozo ubicado en la zona sur-este de la parcela.

En el documento ambiental, la descripción de las características del proyecto no está adecuadamente estructurada y la información sobre el mismo se encuentra dispersa en los diferentes capítulos. Se deberá mejorar la redacción de este apartado describiendo de la forma más exacta posible los diversos elementos de que consta el proyecto y sus acciones.

3.2 Ubicación del proyecto. El proyecto será construido a 2 km al oeste del casco urbano en el término municipal de Taragudo, provincia de Guadalajara, a unos 500 m de la carretera GU 183. Las coordenadas del centro de la pista son: 03° 05' 37,00" W y 40° 49' 14,00" N y su elevación es de 780 msnm.

3.3 Características del potencial impacto. Según la documentación ambiental y las contestaciones a las consultas realizadas cabe destacar los siguientes aspectos:

Incidencia sobre la Red Natura: La Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural de este Ministerio, en contestación a las consultas previas, informa que el proyecto se localiza a menos de 3 km del LIC Riberas del río Henares (ES4240003). Dicho LIC es una banda de 100 m de anchura centrada en el eje fluvial del río Henares y en el bajo Bornova, ampliándose en determinadas zonas al objeto de englobar rasgos geomorfológicos significativos, tales como cerros testigo (Muela de Alarilla) o cortados fluviales, importantes para la nidificación de avión zapador (*Riparia riparia*), búho real (*Bubo bubo*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y Martín pescador (*Alcedo atthis*), azor común (*Accipiter Gentilis*), alcotán europeo (*Falco subbuteo*).

El documento ambiental no evalúa adecuadamente los potenciales impactos tanto directos como indirectos que pudiera tener el proyecto sobre este espacio y para las especies que lo habitan, especialmente en fase de funcionamiento, teniendo en cuenta los objetivos de conservación del espacio (art. 45 d) de la Ley 21/2013).

Incidencia sobre la fauna: Por otro lado, el documento ambiental carece de un inventario ambiental de fauna, limitándose a mencionar de una forma general las especies que habitan en páramos y estepas de la provincia de Guadalajara. En este sentido, se considera que la documentación aportada por el promotor es muy escasa y poco concisa puesto que no incluye un inventario detallado basado en datos obtenidos durante el trabajo de campo. Por ello, sería conveniente la elaboración de un nuevo inventario que deberá realizarse con literatura técnica o científica y con datos obtenidos en muestreos en el

terreno. Dicho inventario deberá centrarse en la avifauna más susceptible de colisión como son las grandes rapaces, cigüeñas, aves gregarias, aves esteparias (avutarda, sisones), aves acuáticas (anátidas, ardéidas, limícolas,...) etc. Para cada especie es importante registrar el uso que hace del terreno, su comportamiento y el número de ejemplares avistados.

La citada Subdirección General de Medio Natural informa asimismo que sería conveniente evaluar de forma concisa la afección de las aeronaves a las aves presentes en la zona de actuación para lo que se tendrá que analizar, si existen en el ámbito geográfico del proyecto, rutas migratorias, colonias de aves, zonas importantes de reproducción, descanso o dormideros, etc., analizando los riesgos de colisión en las maniobras de aterrizaje, despegue y aproximación, y estudiando además que especies de aves se sitúan en la cabecera de pista, a qué altura vuelan y a lo largo de qué distancia las aeronaves están volando dentro del rango de altitud de dichas aves.

De la información anterior se debe extraer cuales son las especies que más riesgo tienen de colisionar, cuáles son las zonas del espacio aéreo más peligrosas para la colisión de las 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.

No se especifica si el recinto estará vallado en todo su perímetro para evitar el paso de animales y personas.

Toda aquella información generada que esté referida a entidades geográficas, vendrá acompañada con su correspondiente cartografía. Esta cartografía se aportará además como cartografía digital compatible con ArcGis.

En este sentido también es importante incorporar en estudio de impacto ambiental un estudio acústico en la fase de explotación, impacto para el cual es además necesario planificar su seguimiento ambiental a medio plazo mediante sonómetros homologados.

En cuanto a la explotación se deberán establecer las maniobras de aproximación y despegue, planteando en su caso, zonas de exclusión de sobrevuelo (espacios protegidos, núcleos urbanos, etc.), asimismo se deberá estimar el número de operaciones previstas (máximo, medio), datos necesarios para la realizar el estudio acústico.

Estudio de alternativa: El promotor ha contemplado únicamente una alternativa de localización del aeródromo, basándose en que, aunque se han estudiados varias ubicaciones en la zona norte de Guadalajara, por cuestiones de planitud, dimensiones y precios del terreno, la más adecuada a los requisitos de la actividad aeronáutica fue la seleccionada. Además el promotor considera que dicha ubicación es compatible tanto con los requisitos de operación de aeronaves como con la necesidad de no perturbar las zonas de especial protección para las aves y los lugares de interés comunitario, cumpliendo además con la normativa urbanística y uso del suelo en vigor en la zona seleccionada.

Cabe indicar que la descripción y evaluación comparativa de alternativas técnicamente viables y justificación de la solución elegida, se debe realizar mediante la descripción detallada en relación con la ubicación, diseño, construcción y explotación de todas las instalaciones del proyecto. Todas las alternativas que el promotor proponga, deben ser técnicamente 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.

Incidencia sobre el régimen hídrico: El riesgo de contaminación hídrica viene dado por el manejo del combustible y aceites. En el documento ambiental se informa que la operación de repostaje se realizará en el área pavimentada justo a la entrada de los hangares, en zona de hormigón pulido impermeable. No se especifica en el citado documento ambiental si está prevista la instalación de tanques de almacenamiento de combustible. Se estima un consumo anual es de 10.000 litros.

En relación al suministro de combustible se recuerda que debe aplicarse lo establecido en la Orden de 10 de marzo de 1988 sobre suministro de combustible de uso en aviación civil.

Por otro lado la Confederación Hidrográfica de Tajo, en su informe de fecha 27 de abril de 2015 elaborado en contestación a las consultas previa, realiza una serie de indicaciones, en el ámbito de sus competencias, a tener en cuenta en el proyecto y que deberán ser asumidas por el promotor:

Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

La zona destinada a suministro de combustible, deberá ser impermeabilizada mediante una capa de al menos 5 cm de espesor y se recomienda crear una red de recogida de posibles fugas de combustible.

Debido a que pueden producirse productos residuales susceptibles de contaminación difusa de las aguas subterráneas, como son agua de lavado de aeronaves y otras instalaciones, se recomienda tomar las medidas necesarias de control.

Si el abastecimiento de agua para la instalación se va a realizar directamente desde el dominio público hidráulico, debe contar con la concisión de agua cuyo otorgamiento es competencia de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

En cuanto a las aguas residuales, si éstas se van a verter directamente al dominio público hidráulico se debe solicitar autorización de vertido a la Confederación Hidrográfica del Tajo.

La Agencia del Agua de Castilla-La Mancha en su informe de fecha 16 de marzo de 2015, elaborado en contestación a las consultas previa, recomienda, en relación a la maquinaria para la construcción y explotación de las pistas y hangar, que tanto durante la fase de obras como durante la fase de explotación de las instalaciones, se deberá prestar especial atención a los vertidos líquidos procedentes de las labores de mantenimiento de la maquinaria empleada y concretamente de los aceites usados, que deberán ser almacenados en bidones, posteriormente recogidos y transportados para su tratamiento. En este sentido dicha Agencia solicita que se amplíe la información sobre las medidas adoptadas para evitar posibles contaminaciones, para el supuesto de vertidos o para derrames accidentales.

Asimismo, dada la afección a los cauces naturales de escorrentía y la previsible reducción de las condiciones naturales de permeabilidad, solicita que se describa detalladamente las soluciones técnicas adoptadas para paliar dichas afecciones, justificando su efectividad y garantizando la no producción de futuras inundaciones.

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 según 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

Campo de vuelo de ULM de Taragudo (Guadalajara) vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II de dicha Ley, para lo que 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 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)).

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, 29 de julio de 2015.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Pablo Saavedra Inaraja.

