



OPCIÓN B

El operador aeroportuario de Madrid, AENA, se dirigió al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (en adelante, Ministerio) a fin de que le ayude a elaborar una estrategia de control de avifauna en el entorno del Aeropuerto de Madrid - Barajas Adolfo Suárez (en adelante, aeropuerto), ante la incidencia de las aves en la seguridad de los aviones.

El aeropuerto dispone de cuatro pistas, paralelas dos a dos, que funcionan como ocho, ya que se pueden adoptar dos configuraciones: norte y sur. Cada una de las configuraciones supone que dos pistas paralelas actúan de aterrizaje, mientras que las otras dos paralelas actúan de despegue. La configuración se adopta en función de los vientos dominantes de tal forma que los aviones se encuentren ralentizados por los vientos en su aterrizaje; por ello es predominante la norte, aunque esto suponga que en el despegue también se vean ralentizados. Hay que señalar que el periodo de funcionamiento prioritario del aeropuerto es de 7:00 a 23:00 horas, restringiéndose el uso nocturno a determinados vuelos, pasando solo a ser operativas dos pistas: una para despegue y otra para aterrizaje.

El gestor aeroportuario ha proporcionado al Ministerio los corredores de tráfico aéreo utilizados en ambas configuraciones. Éstas permiten determinar las curvas de frecuencia de altura de vuelo de los aviones tanto en operaciones de despegue como en aterrizaje, a diferentes altitudes. Se pueden agrupar en tres tipos de corredores: 1) uno en el que la altura de vuelo de la aeronave está entre 0 y 400m, 2) un segundo corredor en la que la altura es superior a 400m, llegando a 1000m, y 3) un tercer corredor en el que la altura es de 1000 a 1600m. Los corredores exceden con mucho el recinto aeroportuario.

El aeropuerto cuenta con unidades de control de fauna dentro del recinto aeroportuario, y tanto éstas como los pilotos de las aeronaves, han de comunicar los avistamientos de las aves que se producen en las operaciones de aterrizaje y despegue.

Durante el periodo 2009 a 2016 la distribución de los avistamientos y las colisiones permite determinar que la mayoría de los primeros se producen en el área que rodea el aeropuerto por el norte.

Por otro lado, la mayoría de los avistamientos y las colisiones, un 69,4% de los casos, se han producido cuando los aviones volaban a alturas inferiores a los 400 metros; un 28,2% de los casos cuando los aviones se situaban entre 400 y 1000 m de altitud; y un 2,4 % cuando los aviones estaban a más de 1000 m de altitud. La mayor parte de los incidentes se produjeron en las horas centrales del día, entre las 11:00 y las 15:00, y entre los meses de abril y octubre, en el periodo de mayo a agosto prioritariamente.

Las especies identificadas involucradas tanto en los avistamientos como en los accidentes han sido mayoritariamente buitres, tanto negros como leonados, aunque hay un 27% de las colisiones y un 13% de los avistamientos que se refieren a aves grandes sin identificar.



Los datos de seguimiento, tanto mediante censos por itinerarios como por radiomarcaje de algunos buitres efectuados por el Ministerio, permitieron analizar los patrones de vuelo y desplazamiento de los buitres en el entorno del aeropuerto y las áreas sensibles llegando a las siguientes conclusiones:

La procedencia de los buitres leonados que se aproximan al aeropuerto es heterogénea y corresponde a movimientos de gran envergadura, realizados por individuos provenientes de distintas colonias ibéricas, no necesariamente las más próximas al aeropuerto. De hecho, ninguno de los ejemplares radiomarcados de buitre leonado en las inmediaciones del aeropuerto se ha localizado asentado en las colonias de cría de la Comunidad de Madrid, y sólo dos en las colonias de Guadalajara.

Por el contrario los buitres negros observados corresponden en su mayor parte a ejemplares asentados en las colonias de la Sierra de Guadarrama, siendo individuos adultos los que realizan los desplazamientos de campeo y búsqueda de cadáveres de conejo desde las áreas de cría a las zonas inmediatas al aeropuerto.

Las necrófagas planeadoras encuentran como fuente de alimento principalmente una elevada abundancia de conejo de monte y de otras especies presa, tanto de liebres y palomas torcaces como perdices. Es especialmente significativa la presencia de conejo tanto en el recinto aeroportuario como al sur del mismo, haciendo que haya itinerarios de vuelo para conseguir ese alimento en el caso del buitre negro.

No se han detectado, en cambio, en estas zonas inmediatas, comederos o muladares de ganado doméstico donde los buitres hayan acudido a alimentarse.

No obstante se han detectado en la zona de tránsito de aeronaves del aeropuerto dos áreas que acogen una importante actividad cinegética: el Monte del Pardo (perteneciente a Patrimonio Nacional) y el Soto de Viñuelas (de propiedad particular), ambos casi en su totalidad en el municipio de Madrid. En ellos existen dos muladares de depósito de cadáveres o subproductos de ungulados silvestres cinegéticos, en los cuales se ha observado la presencia de buitres alimentándose.

En cuanto a los vertederos de residuos sólidos urbanos, de los cinco que hay en la Comunidad, tiene especial incidencia el de Colmenar Viejo, ubicado en el Norte de la Comunidad, donde se ha observado la presencia continua tanto de buitres leonados como de buitres negros alimentándose. Este vertedero se encuentra dentro de una ruta de despegue de aviones en el norte de Madrid.



A la vista de esta descripción de los problemas se pide al opositor:

1.- Que elabore un informe sobre actuaciones de gestión para reducir el riesgo de colisión por necrófagas con las aeronaves que despegan y aterrizan del aeropuerto de Madrid, y las separe entre:

- **Medidas preventivas**
- **Medidas mitigadoras, incluyendo entre éstas la de gestión de las fuentes de alimento, la gestión de las poblaciones de buitres, el manejo del hábitat en su caso, y la disuasión de las rapaces planeadoras**

En el diseño de estas actuaciones prestará especial atención a la titularidad en su caso de los terrenos, y a las competencias de las administraciones.

2.- Por otro lado se ha detectado un segundo problema que es la concentración de palomas torcaces en un coto particular aledaño al recinto aeroportuario (coto de Belbis del Jarama, en el término municipal de Paracuellos del Jarama). Los cultivos del girasol se utilizan para la caza de la paloma torcaz al paso en agosto y septiembre, ocasionando que los grandes bandos de palomas que se desplazan a los comederos invadan las zonas de tránsito de los aviones. El término de Paracuellos del Jarama está dentro de las servidumbres aeronáuticas y por ello, AENA cuenta con la posibilidad de limitar las actuaciones que puedan estimular la actividad en la fauna en la zona de servidumbre aeroportuaria.

El opositor definirá en virtud de ello una estrategia y un coste de la actuación que se ha de adoptar en el caso del coto de Belbis. Todas las unidades de precio y producciones y rendimientos económicos serán en su caso justificadas.

3.- El opositor deberá justificar cuándo debería haberse previsto la problemática a que ahora se enfrenta el aeropuerto. También deberá determinar cuáles son aquellos objetivos que, dentro de las Metas del Plan Estratégico del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, habría que potenciar para evitar que situaciones como la que se presenta sean evitadas previamente.