

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**3584** *Resolución de 25 de febrero de 2022, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo de La Lera (Cantabria)».*

## Antecedentes de hecho

Con fecha 20 de julio de 2021, tiene entrada en este Ministerio, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Aeródromo de La Lera (Cantabria)», acompañada del correspondiente documento ambiental del proyecto.

La actuación consiste en la implantación de un aeródromo de uso restringido y dedicado a la operación de aeronaves junto a Villasevil, entre los términos municipales de Santiurde de Toranzo y Corvera de Toranzo, en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El promotor de la actuación es don Eduardo José Fernández Pérez y el órgano sustantivo es la AESA, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Este proyecto tiene dos antecedentes:

– Procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Aeródromo de La Lera en Villasevil (Cantabria)», código 20190001AER, con fecha de entrada de 7 de febrero de 2019, que fue archivado por desistimiento implícito del promotor, al no haber dado respuesta en plazo a la subsanación al documento ambiental solicitada.

– Procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Aeródromo de La Lera. (Cantabria)», de código 20190116AER, cuya solicitud de evaluación ambiental simplificada fue inadmitida por falta de calidad del documento ambiental con fecha 22 de julio de 2019.

Con fecha 10 de septiembre de 2021, se realizó, por parte de este órgano ambiental el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, según establece el artículo 46.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). MITECO.	Sí
Confederación Hidrográfica del Cantábrico (CHC). MITECO.	Sí*
Delegación del Gobierno en Cantabria.	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria.	No

\* Tras reiteración.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica. Vicepresidencia y Consejería de Universidades Igualdad, Cultura y Deporte. Gobierno de Cantabria.	Sí*
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria.	Sí*
Dirección General de Interior. Consejería de Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior. Gobierno de Cantabria.	Sí*
Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Gobierno de Cantabria.	No
Ayuntamiento de Corvera de Toranzo.	No
Ayuntamiento de Puenteviesgo.	No
Ayuntamiento de Santiurde de Toranzo.	No
Ayuntamiento de Villafufre.	No
Instituto Internacional de Derecho y Medio Ambiente (IIDMA).	No
Ecologistas en Acción – CODA (Confederación Nacional).	No
WWF España.	No
Seo BirdLife.	No
Greenpeace España.	No
Plataforma para la Defensa del Sur de Cantabria.	No

\* Tras reiteración.

Transcurrido el plazo para la emisión de informes, se habían recibido dos informes procedentes de la Oficina Española de Cambio Climático del MITECO y de la Delegación del Gobierno en Cantabria.

Vistos los informes recibidos y dado que el documento ambiental presentaba importantes carencias, este órgano ambiental consideró que no contaba con los elementos de juicio suficientes para emitir una resolución acerca de los impactos que podrían derivar de la actuación.

Con fecha 25 de octubre de 2021, de acuerdo con el artículo 46.3 de la Ley 21/2013, se realizaron requerimientos a órganos del Gobierno de Cantabria, para que, como órganos jerárquicamente superiores, ordenasen a los respectivos órganos competentes la emisión y remisión de los informes solicitados en un plazo de 10 días, a partir de la recepción del requerimiento, en concreto:

- Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, como órgano superior de la Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático.
- Vicepresidencia y Consejería de Universidades Igualdad, Cultura y Deporte como órgano superior de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica.
- Consejería de Presidencia, Interior, Justicia y Acción Exterior como órgano superior de la Dirección General de Interior.
- Consejería de Sanidad como órgano superior de la Dirección General de Salud Pública.

Asimismo, se realizó un nuevo requerimiento de informe a la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

Tras los citados requerimientos, se recibió respuesta de la Dirección General de Interior, de la Dirección General de Salud Pública y de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Memoria Histórica, así como de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico.

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:

Se proyecta la instalación de un aeródromo de uso restringido, que se utilizará como base de las aeronaves. Se efectuarán actividades de ocio, deportivas, y, puntualmente, transporte sanitario y lucha contra incendios, entre otras. Sólo se contemplan operaciones de día, de orto a ocaso.

Se prevé un número normal de 3 operaciones al día, con un máximo diario de 20. Teniendo en cuenta que la mayoría de las operaciones se realizarán los fines de semana y considerando el número medio de días al año que por cuestiones meteorológicas es posible realizar la actividad, el promotor calcula que se realizará un número normal de 750 operaciones al año, y un máximo anual de 950.

El aeródromo contará con una pista de 700 m de longitud y 15 m de anchura, que es emplaza sobre una franja de 735 m de longitud y 30 m de anchura. También se proyecta una calle de rodadura de 700 m de longitud y 12 m de anchura. El pavimento de estos elementos será de hierba compactada. La pista tendrá una orientación 18-36. Por la orografía de la zona, los despegues, tanto en dirección norte como sur, deben ser rectos en rumbo de pista hasta una altura de 4000 pies. Igualmente, los aterrizajes deben seguir una trayectoria recta en rumbo de pista.

Se construirá una plataforma de estacionamiento de aeronaves de 2.630 m<sup>2</sup>, hangares modulares que ocuparán una superficie de 4.125 m<sup>2</sup>, un edificio de servicios de 3.000 m<sup>2</sup> y una zona destinada al abastecimiento.

En el documento ambiental aportado por el promotor, se han detectado ciertas carencias en la descripción del proyecto, entre las que destacan las siguientes: no se ha definido el objeto del proyecto de forma clara; no se concretan las actuaciones necesarias para la realización del proyecto en cada una de las fases; en particular, se afirma que se considera necesaria la construcción de un taller, que no aparece descrito en el documento ambiental ni ubicado en la cartografía. Además, existe ambigüedad en cuanto a las aeronaves que van a operar en el aeródromo. Tampoco se define la toma del suministro agua necesaria en los edificios y servicios, y para la limpieza en hangares; ni se detalla el saneamiento en fase de explotación. Por último, los residuos generados, algunos de ellos catalogados como peligrosos (aceites, grasas, baterías), no han sido cuantificados.

b) Ubicación del proyecto:

La actuación proyectada se emplazará entre los términos municipales de Santiurde de Toranzo y Corvera de Toranzo, en la Comunidad Autónoma de Cantabria. Aunque existe ambigüedad en el documento ambiental respecto al término municipal afectado.

La parcela de ubicación es limítrofe con el río Pas y tendrá una superficie de unos 37.000 m<sup>2</sup>. El vial de acceso a la finca se realizará por la carretera CA-602 (Alceda-Iruz).

c) Características del potencial impacto:

A continuación, se resume la información aportada por el promotor en su documento ambiental, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Vegetación y fauna. El documento ambiental describe conjuntamente estos dos elementos, y afirma que el área de actuación está notablemente antropizada, con presencia de núcleos urbanos y vías de comunicación. La vegetación actual está constituida por matorral de tipo bajo, con un cierto estado de degradación de zonas agrícolas. También aparecen cultivos de herbáceas, maíz, trigo y leguminosas, así como pastos.

Las riberas del río Pas, arroyos y regatos, cuentan con una banda lineal más o menos estrecha de vegetación, formada por saucedas arbustivas y arbóreas. Aparte de los bosques de ribera, en el área de estudio existen escasos ejemplos de bosques

autóctonos; las formaciones arbóreas corresponden generalmente a pequeños rodales o bosquetes sin continuidad, normalmente próximos a los cauces. Las comunidades vegetales presentes en la zona condicionan la existencia de las distintas unidades faunísticas. Las más importantes son: comunidad fluvial y de ribera, comunidad de bosques isla y matorrales, comunidad de prados y cultivos, y zonas urbanas e infraestructuras. La comunidad fluvial y de ribera es la que presenta mayor interés según el documento ambiental.

Se indica que en las riberas se encuentra una elevada diversidad de aves ligadas a los sotos. Destacan taxones especialistas y forestales. Sin embargo, se afirma que, en el margen anexo al aeródromo, no existe una vegetación de ribera muy desarrollada, por lo que la presencia de este tipo de especies queda comprometida. Asociadas al río Pas aparecen numerosas aves acuáticas, tanto nidificantes como invernantes, así como especies típicamente marinas que remontan los ríos en busca de alimento. En el río Pas se detectan especies de gran interés: *Salmo salar* (salmón), *Galemys pyrenaicus* (desmán) y *Lutra* (nutria). Sin embargo, el promotor afirma que la ictiofauna no se verá afectada en absoluto, pues las actividades previstas no interfieren de ninguna forma con los cauces, ni la vegetación de ribera existente. Asimismo, considera que los mamíferos como desmán y nutria, de marcado comportamiento nocturno, tampoco se verán afectadas habida cuenta de que las actividades se desarrollarán únicamente en período diurno (orto-ocaso).

Este órgano ambiental estima que se ha minimizado la importancia de la presencia de estas especies en el documento ambiental y no se han estudiado adecuadamente las repercusiones que sobre ellas puede ocasionar el proyecto, a pesar de las indicaciones realizadas en los procedimientos antecedentes. En este sentido, cabe destacar que la nutria y el salmón se consideran especies vulnerables a las presiones antrópicas; y que el tramo de río afectado es un área de distribución potencial del desmán ibérico, cuyo estado de conservación actual se clasifica como «desfavorable».

Por otra parte, el documento ambiental incluye un anexo con un estudio de avifauna y quirópteros, en el que se enumeran 55 especies de aves y 5 de murciélagos que se han inventariado.

Los principales impactos identificados en el documento ambiental, en fase de construcción, son: el cambio de uso del suelo en la parcela de implantación, lo que supone pérdidas en la cubierta vegetal; y la afección directa e indirecta a la fauna por la destrucción de sus hábitats, su degradación o la pérdida de sus cualidades naturales. Además, la comunidad faunística puede experimentar molestias por ruidos de la maquinaria de obra o sufrir atropellos durante la ejecución.

Respecto a la fase de explotación, el documento ambiental identifica como posibles impactos las molestias por ruido y los choques entre aves y aeronaves. Sin embargo, en opinión del promotor, la experiencia previa muestra que las colisiones son muy poco frecuentes en los aviones privados y de extinción de incendios. Además, considera suficiente la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave para evitarlos.

Todos los impactos sobre fauna y vegetación se han considerado compatibles en el documento ambiental, si bien las medidas propuestas para paliarlos son de carácter general y no tienen suficiente desarrollo.

Este órgano ambiental considera que el documento ambiental realiza una descripción muy somera de fauna y vegetación, de la incidencia del proyecto sobre esos factores ambientales y de las medidas propuestas para paliarlos. El anexo de avifauna no cubre un ciclo anual, requisito que había sido solicitado al promotor en los expedientes descritos como antecedentes.

La Dirección General de Biodiversidad, Medio Ambiente y Cambio Climático de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria no ha emitido informe durante el procedimiento, por lo que no ha aportado elementos de juicio adicionales que puedan ser tenidos en cuenta por el órgano ambiental en su resolución.

Espacios protegidos. Las actuaciones son limítrofes con la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES1300010 «Río Pas».

El documento ambiental identifica la cercanía de la ZEC e incluye una ficha con sus características más importantes. No prevé, sin embargo, que haya afecciones relevantes directas ni indirectas sobre la ZEC, pues no destaca entre sus valores la presencia de aves, el grupo faunístico que más impactos puede sufrir por la construcción de un aeródromo.

El documento ambiental incluye un anexo III, denominado «Documento Técnico del espacio acuático continental Natura 2000 - Río Pas», mera exposición de sus valores, si bien, no analiza su relación con el aeródromo ni las repercusiones que la actuación pueda tener sobre el espacio. Este órgano ambiental considera insuficiente el contenido de este apartado.

Agua. El documento ambiental señala que el emplazamiento pertenece a la cuenca hidrográfica del Cantábrico y destaca que, a unos 30 m de las actuaciones, se encuentra el río Pas, además de otros cauces de menor entidad. Afirma, no obstante, que se respetarán las zonas de policía y de servidumbre.

El anexo I incluye un estudio hidrológico, que calcula que el terreno objeto de estudio no se encuentra en zona inundable para periodos de retorno de 10 y 100 años, pero si para el periodo de retorno de 500 años. No obstante, el estudio concluye que la actuación es acorde a la normativa.

Las posibles afecciones identificadas por el documento ambiental sobre las aguas se deberán a vertidos accidentales procedentes de la maquinaria de obra y a una posible insuficiencia en el tratamiento de aguas sanitarias. Se podrían contaminar los flujos superficiales y los encharcamientos que pudiera haber en la parcela durante las épocas de lluvias, así como las aguas subterráneas. Se considera baja la probabilidad de que esto ocurra y la magnitud global del impacto se estima compatible. Se proponen medidas de carácter general para paliar estos efectos.

El informe de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico señala lo siguiente:

– De acuerdo con el Plan Hidrológico del Cantábrico Occidental (PHCOcc), este tramo del río Pas se corresponde con la masa de agua superficial denominada Río Pas III, muy modificada, con código ES090MAR000200, del tipo 32 «Pequeños ejes cántabro-atlánticos calcáreos», cuyo objetivo medioambiental es mantener el buen estado químico y ecológico alcanzado en el primer ciclo de planificación 2009-2015. Dicho tramo está incluido en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOcc, en la categoría de Zonas de captación de agua superficial para abastecimiento, código ES018ZCCM1801100020, y en la de Zonas de protección de hábitat o especies, la ZEC «Río Pas».

– El proyecto se encuentra en el ámbito de la masa de agua subterránea «Puerto del Escudo», código 012.017, cuyo objetivo medioambiental es mantener el buen estado químico y cuantitativo alcanzado en el primer ciclo de planificación 2009-2015. Dicha masa de agua subterránea se encuentra incluida en el Registro de Zonas Protegidas establecido en el PHCOcc en la categoría de zonas de captación de agua subterránea para abastecimiento, con código ES018ZCCM18001200017.

– El proyecto se ubica, de acuerdo con el Sistema de Información de Recursos Subterráneos del MITECO, sobre formaciones detríticas de permeabilidad muy alta. En relación con la inundabilidad de la zona, el proyecto se encuentra fuera del estudio realizado por la confederación para el Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), «ES018-CAN-7-2 Río Pas». No obstante, se ha elaborado una nueva cartografía de peligrosidad de inundación en tramos de la red fluvial situados fuera de las zonas declaradas como ARPSI, que se encuentran en consulta pública. Consultado el nuevo estudio Hidrológico-Hidráulico del tramo Pas-Miera-12-CAN, el proyecto se encuentra dentro de la zona delimitada por la inundación de media probabilidad T-100 y baja probabilidad T-500, con peligrosidad media y baja. Por ello, la confederación considera que el promotor debería tener en cuenta este estudio. Además, añade que el proyecto deberá cumplir lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (DPH) y el artículo 40 del PHCOcc.

– Aunque el documento ambiental no lo señala, el ámbito del proyecto se sitúa en la zona de policía del río Pas y de dos de sus afluentes por su margen derecha, el Regato Vaganocedo y un arroyo innominado. El aparcamiento de aeronaves se situará en su zona de servidumbre. Dado el uso que se pretende dar a esas instalaciones, se podría

afectar tanto a su morfología como a su régimen hidrológico. En virtud de lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento del DPH, la zona de servidumbre ha de reservarse expedita para, entre otros, el paso público peatonal y el desarrollo de los servicios de vigilancia. Con carácter general, no puede realizarse ningún tipo de construcción en esta zona, salvo que resulte conveniente o necesaria para el uso del DPH o para su conservación y restauración. En este sentido, cualquier cierre de parcela que, en su caso, se plantee en el ámbito, deberá disponerse exterior a la zona de servidumbre de cauces definida en el artículo 6 del Reglamento del DPH.

– El proyecto no define la toma del suministro de agua necesaria en los edificios y servicios, y para la limpieza en hangares. Tampoco detalla el saneamiento en fase de explotación. Se debería haber incorporado un análisis de las necesidades de saneamiento y depuración de la actuación. Asimismo, debería haberse completado la información cartográfica en la que se representen las redes de abastecimiento y saneamiento previstas que darán servicio a la instalación, así como la documentación cartográfica que permita analizar las escorrentías que genera la actuación, las medidas para su tratamiento y su destino final.

– En línea con lo anterior, los residuos generados, algunos de ellos catalogados como peligrosos (aceites, grasas, baterías), no se encuentran valorados cuantitativamente.

La Dirección General de Salud Pública del Gobierno de Cantabria, sugiere que se cumpla lo establecido en el Real Decreto 1341/2007, de 11 de octubre, sobre la gestión de la calidad de las aguas de baño, así como el Real Decreto 140/2003, de 7 de octubre, sobre los criterios higiénico-sanitarios de la calidad de las aguas de consumo humano. Estima fundamental que éstas no se vean afectadas por las actividades humanas en el medio, puesto que el mantenimiento de la calidad de las aguas redundará en la salud humana y también en beneficios socioeconómicos, y que se asegure que los vertidos se realicen de modo que no comprometan el desarrollo de actividades en las aguas receptoras.

Bienes materiales y patrimonio cultural. El documento ambiental indica que no existen catalogados Bienes de Interés Cultural, arquitectónico o arqueológico en la parcela en la que se pretende ejecutar el aeródromo. Tampoco en un entorno próximo que pudiera resultar afectado por las obras o explotación de la infraestructura. En caso de que las obras pusieran al descubierto materiales arqueológicos, el director de obra detendrá los trabajos y lo pondrá en conocimiento a la Consejería de Cultura, para que determine su valor y las posibilidades de continuación de las obras. En todo se cumplirá con el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

El Servicio de Patrimonio Cultural del Gobierno de Cantabria, considera incorrecto e insuficiente el documento ambiental, pues no ha tenido en cuenta los elementos de su competencia. En particular, no se han valorado los elementos arqueológicos situados en el área del proyecto. Señala que el aeródromo se pretende construir en una zona de terrazas cuaternarias del río Pas. Durante el Paleolítico Inferior, Medio y Superior, las poblaciones paleolíticas que habitaron en Cantabria acudían a estas zonas. También en los momentos más cálidos y templados entre las glaciaciones del Pleistoceno, se establecieron en terrazas campamentos y zonas de hábitat. A lo largo del curso del río Pas, se han localizado multitud de yacimientos en esas terrazas fluviales. El registro arqueológico del área ha sido dado a conocer a través de publicaciones científicas. Estos yacimientos han sido incluidos en el Inventario Arqueológico de Cantabria. Añade que, el artículo 89.2 de la Ley 11/1998, establece que «Todos los yacimientos arqueológicos incluidos en el Inventario Arqueológico Regional contarán con un régimen de protección idéntico a los Bienes de Interés Cultural, aunque formalmente no haya sido incoado el expediente para su declaración». En virtud de la legislación vigente, el organismo señala que se deberá realizar un estudio de impacto sobre el patrimonio cultural y arqueológico que incluya una prospección intensiva previa de todos los terrenos afectados por el aeródromo: pista de vuelo, hangares y edificio de servicio, que no se ha llevado a cabo. Estos trabajos arqueológicos serán efectuados por personal titulado y debidamente

autorizado por la Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte, en los términos establecidos en la Ley 11/1998 y el Decreto 36/2001, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de la Ley.

Por todo lo anterior, al haberse detectado múltiples carencias en el documento ambiental, y teniendo en cuenta las consideraciones contenidas en los informes recibidos, este órgano ambiental no puede concluir que el proyecto no vaya a producir impactos sobre la flora, la fauna, los espacios protegidos, la hidrología superficial y subterránea o el patrimonio cultural, ni que las medidas preventivas y correctoras propuestas sean suficientes para minimizarlos.

### Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Aeródromo de La Lera (Cantabria)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental. En concreto, se ubica grupo 7 «proyectos de infraestructuras» apartado d) «construcción de aeródromos (...)» del mencionado anexo II.

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 es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Aeródromo de La Lera (Cantabria)» ya que se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, que no han sido suficientemente analizados en el documento ambiental.

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](http://www.miteco.es)).

De conformidad con el apartado 5, 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, 25 de febrero de 2022.–El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.

