

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

11169 *Resolución de 26 de abril de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo Fresno de la Losa (Burgos)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 5 de agosto de 2016, tiene entrada, escrito de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de solicitud de inicio de procedimiento de evaluación simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Con fecha 14 de octubre de 2016, se inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental, tras el cual es dictada Resolución de 26 de julio de 2018, de la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto Aeródromo de uso restringido de Fresno de Losa, Valle de Losa (Burgos), publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de agosto de 2018.

Con fecha 1 de abril de 2019, don José María Ibargüen Pérez, como promotor, solicita la formulación de documento de alcance del estudio de impacto ambiental a esta Dirección General, el cual es emitido con fecha 8 de julio de 2019.

Con fecha 23 de mayo de 2022, tiene entrada en esta Dirección General solicitud de inicio de procedimiento de evaluación de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo Fresno de la Losa (Burgos)», del citado promotor, a través de la AESA del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como órgano sustantivo.

Alcance de la evaluación

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Aeródromo Fresno de la Losa (Burgos)», y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye, asimismo, en la evaluación, el proceso de participación pública y consultas.

No comprende el ámbito de la evaluación de seguridad y salud en el trabajo, ni otros, que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

1. Descripción y localización del proyecto

Se proyecta la implantación de un aeródromo de uso restringido en la ubicación de otro preexistente, que estuvo operando durante más de 30 años. A principios de los años 90, el aeródromo contó con autorización para operar por parte de la Dirección General de Aviación Civil del actual MITMA; sin embargo, su uso se abandonó.

De ese aeródromo, perduran las siguientes instalaciones:

- Pista de vuelos en dirección 100° - 280° de asfalto de 200 m de largo por 5,5 m de anchura y unos 300 m de pista adicionales sobre tierra de, al menos, 10 m de ancho.
- Calle de rodaje de asfalto de 100 m de longitud y 4 m de anchura y otros 90 m curvilíneos sobre tierra.

- Almacén o hangar de 16 m de longitud, 10 m de anchura y unos 6 m de altura máxima, de estructura metálica.
- Solera de hormigón de un antiguo hangar que fue desmontado.
- Explanada o plataforma de tierra para la puesta a punto y preparación de las aeronaves.

La finalidad es regularizar la situación del antiguo aeródromo conforme al Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, lo que requerirá ciertas modificaciones a las infraestructuras existentes, para adaptarlo.

Así, el futuro aeródromo estará conformado por:

- Pista de vuelo con dos cabeceras operativas, la 10 y la 28 (rumbos magnéticos 100° y 280°, igual a los del aeródromo preexistente). Sus dimensiones serán de 300 m de longitud y 15 m de anchura. Se ubicará sobre la pista de vuelo de asfalto y la antigua calle de rodaje de hormigón y asfalto existentes, y estará constituida principalmente de tierra, al igual que la franja que la bordea, por lo que se considerará de tipo mixto. Las pendientes de esa superficie presentan en algunos puntos ligeras variaciones respecto a lo establecido por la normativa para aeródromos de uso restringido, por lo que será necesario nivelar una banda de unos 10 m de ancho por unos 100 m de largo junto al principal tramo asfaltado de la pista del antiguo aeródromo. Para la adecuada nivelación del terreno se extraerán hasta 20 cm de tierra de la franja norte de la pista para distribuirlos en la franja sur de la misma zona, lo que supone un volumen aproximado de unos 200 m³ de movimientos de tierra.
- Plataforma rectangular de aproximadamente 70 m de longitud y 40 m de anchura junto al hangar existente. En la plataforma existe una parte ya hormigonada, de 16 x 16 m aproximadamente.
- Indicador o manga de viento en el extremo oeste de la pista, que se instalará.
- Balizas, que también se instalarán.

El acceso se realiza a través de la carretera secundaria BU-V-5525 que conecta con la BU-552 al sur. No resulta necesario construir ningún nuevo vial de acceso adicional.

La duración de las obras se calcula en 1 o 2 jornadas.

En fase de funcionamiento, sólo se permitirán operaciones en el aeródromo en horario de orto a ocaso. Las aeronaves que operarán serán ultraligeros motorizados (ULM); tienen peso máximo al despegue inferior a 495 kg y velocidades máximas características del orden de 180 km/h. Por ello, se trata de un aeródromo con número y letra clave 1A.

En cuanto a la altura de vuelo de los ULM, el ESIa indica que se sitúa en torno a los 150-200 m sobre el terreno (AGL), aunque la legislación permite que se alcancen alturas de hasta 300 m (1000 ft AGL). En cualquier caso, con carácter general deberán volar entre los 150 y los 300 m de altura (AGL).

A este respecto, el Real Decreto 765/2022, de 20 de septiembre, por el que se regula el uso de aeronaves motorizadas ultraligeras, permite que se superen los 300 m de altura para el vuelo de este tipo de aeronaves. Según la norma, pueden operar hasta 10.000 ft, 3.000 m y volar entre 3.000 y 4.000 m durante un periodo inferior a 30 minutos durante todo el vuelo.

El aeródromo cuenta con un circuito de tránsito al norte a 500 pies (ft), unos 150 m, sobre el nivel del suelo.

Se prevé realizar un máximo de 10 vuelos al día, 3 días a la semana de media anual. El máximo de vuelos anuales será de 1.560.

El aeródromo se encuentra al norte del pequeño núcleo urbano de Fresno de Losa, casi en paralelo y a menos de 300 m de la carretera BU-552, principal vía de comunicación que atraviesa todo el Valle de Losa de sureste a noroeste. Se encuentra dentro del término municipal de Valle de Losa, en la provincia de Burgos, perteneciente a

la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Concretamente, en la finca rústica «La Revilla», en las parcelas 45029 y 55028 del polígono 504 del catastro, del mencionado término municipal.

2. Tramitación del procedimiento

A los efectos de lo previsto en el artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y en la legislación sectorial se publica en el «Boletín Oficial del Estado» (BOE) de 27 de diciembre de 2021, anuncio de la AESA, como órgano sustantivo, relativo a la información pública del proyecto.

Por otra parte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37.1 de la Ley 21/2013, el órgano sustantivo da traslado de la información correspondiente a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas. El resultado de la tramitación de estas consultas se encuentra resumido en la tabla del anexo I de la presente resolución.

Durante el periodo de información pública, no se reciben alegaciones.

Recibido en esta Dirección General el expediente para inicio de evaluación de impacto ambiental ordinaria y, tras el análisis formal, se requiere la subsanación de informes preceptivos del artículo 37.2 de la Ley de evaluación ambiental, con fecha 16 de junio de 2022, en virtud del artículo 40.1 de la citada norma. Los informes requeridos son aportados el 19 de septiembre de 2022 tras lo que se procede a realizar el análisis técnico del expediente.

3. Análisis técnico del expediente

a. Análisis de alternativas.

El EsIA valora, en primer lugar, la alternativa 0 o de no realización del proyecto, que consiste en el mantenimiento y continuación del estado actual del aeródromo. Únicamente, se evitaría la nivelación de las franjas de tierra que bordean 100 m de la existentes asfaltada. No supone, según el EsIA ninguna ventaja ambiental frente a su realización y sí el incumplimiento de objetivos y normativa, por lo que se descarta.

Además, se valoran 3 alternativas para la pista que, en todos los casos, tiene 300 m de longitud. La alternativa 1 la sitúa en la posición más oriental de las 3. Los 300 m totales de pista aprovechan los 200 m de la actual y otros 100 sobre tierra. La calle de rodaje estaría compuesta por unos 200 m de recorrido, 100 de los cuales serían de tierra y el resto sobre del tramo actualmente ya asfaltado. Esta alternativa presenta el inconveniente de que a unos 50 m al este de la carretera que da acceso al aeródromo desde la BU-552, hay una pequeña línea aérea paralela, por lo que parte de la pista del aeródromo en esta configuración entra en la denominada superficie de protección contra obstáculos, lo que reduce la parte aprovechable de la pista, u obliga a desplazar su parte útil hacia el oeste. Así surgen las otras dos opciones.

En la alternativa 2, de los 300 m de pista proyectada, 170 m aprovecharían parte de la actualmente asfaltada; los restantes 130 m se solapan con la actual pista de tierra. La calle de rodaje se alarga en relación a la anterior alternativa, para una longitud total de 240 m, 140 de los cuales estarían ya asfaltados, y 100 serían de tierra. Esta configuración aprovecha al máximo la superficie actualmente asfaltada sin que se produzcan interferencias con obstáculos durante las operaciones de despegue y aterrizaje, al tiempo que dispone de una cómoda y aprovechable calle de rodaje.

La alternativa 3 se desplaza aún más hacia el oeste y permite disponer de una mayor longitud de calle de rodaje, de hasta 300 m de longitud, de los cuales 200 m estarían ya asfaltados en la actualidad y los restantes 100 serían de tierra. Por su parte, de los 300 m de pista, unos 190 m utilizarían parte de la actual pista de tierra, mientras que los restantes 110 m aprovecharían parte de la actual pista asfaltada.

Según el EsIA, teniendo en cuenta que el objetivo del proyecto es la regularización de un aeródromo ya existente y no la construcción de uno nuevo, ni parcial ni totalmente, y que las alternativas definidas se corresponden fundamentalmente a configuraciones de

la pista de vuelos y de la calle de rodaje entre ésta y las demás instalaciones del aeródromo (comunes a las 3 alternativas), desde el punto de vista estrictamente medioambiental, no hay diferencias significativas entre las 3 opciones. Por ello, se selecciona la alternativa 2 por ser más adecuada técnicamente.

b. Tratamiento de los principales impactos del proyecto.

A la vista del EsIA y del resultado de la información pública y de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, se reflejan a continuación los impactos más significativos del proyecto y su tratamiento.

b.1) Población y salud humana.

En fase de ejecución, las acciones proyectadas para regularizar el aeródromo (leve nivelación de terreno e instalación de balizas y manga de viento), no suponen afección ni molestia alguna para la población según el EsIA, dada la escasa duración prevista para los trabajos.

En fase de explotación, el EsIA señala que se podrán producir molestias sobre la población por ruido generado por el vuelo de los ULM, así como por las emisiones de gases a la atmósfera.

Estos aspectos se analizan en el punto dedicado a atmósfera de esta resolución.

Por otra parte, el EsIA afirma que las actividades propias del funcionamiento del aeródromo no suponen ningún riesgo para la salud humana, salvo el que corren los propios pilotos de las aeronaves. El promotor añade que se produce un efecto positivo en el entorno por la implantación de una actividad con beneficios económicos. Por último, apunta que la actividad correspondiente a «Campo de Vuelo de Ultraligeros» se considera compatible con el planeamiento municipal de Valle de Losa (Burgos), municipio de emplazamiento, aspecto que es corroborado por el informe del propio consistorio.

b.2) Flora y vegetación. Hábitats de Interés Comunitario (HIC).

De acuerdo con el EsIA, la zona de ocupación del aeródromo presenta, en los lugares no artificializados de antemano (elementos del aeródromo preexistente), una cobertura de pasto arbustivo, que se mantiene mediante siegas regulares. El entorno inmediato del aeródromo tiene fundamentalmente uso agrícola (tierra arable y pasto arbustivo).

El EsIA añade que no se han observado ni constan citas de taxones de flora protegida en el entorno del aeródromo. Dentro de su entorno de 10 km, se identifican 3 árboles singulares, todos ellos quejigos: Roble de Barriga, Quejigo de Valdeteja y Quejigo de la Ermita de Nuestra Señora de Ahedo. No coinciden espacialmente con las actuaciones. Además, el promotor señala que de acuerdo con la cartografía de los HIC del Anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, MITECO, ni en la superficie del aeródromo ni en su entorno inmediato consta ninguno.

El EsIA identifica, en fase de ejecución, una posible incidencia sobre la vegetación por eliminación directa para la implantación de las nuevas infraestructuras. Sin embargo, destaca que la pista proyectada aprovecha la mayor parte de la asfaltada existente en la actualidad y, los 130 m a añadir, se solapan con los de la actual pista de tierra; para la calle de rodaje de 240 m, 140 m ya estarían asfaltados y los restantes 100 m seguirán siendo de tierra, como en la actualidad. Por tanto, la puesta en marcha del proyecto únicamente requiere del mantenimiento de la vegetación herbácea que forma parte de la propia superficie de tierra de la pista actual y de la franja de ésta, que ya se realiza en la actualidad, junto con la nivelación de terreno en los puntos donde las pendientes superan los valores límite establecidos por la normativa vigente para aeródromos de uso restringido. Para esta última acción, no será necesario aportar tierra del exterior, ni extraerla o almacenarla en el aeródromo, ya que son ajustes de unos cm de altura y para

los que se estima un volumen muy bajo de movimientos de tierra. Por ello, la única vegetación que se verá afectada será la herbácea que cubre aquellas zonas que serán objeto de nivelación, aunque el elevado contenido en semillas que presenta esta capa superficial de tierra vegetal permitirá una rápida recuperación en unos meses. No se requiere, en ningún caso, la eliminación del arbolado de la zona. Por todo ello, no se consideran impactos relevantes sobre la vegetación durante las obras, teniendo además en cuenta su corta duración. El EsIA añade que, durante esta fase, se evitará afectar a otras zonas de suelo y, fundamentalmente, vegetación situada fuera del área de nivelación descrita. Además, durante las labores de cualquier actividad que implique un riesgo de provocar incendios (uso de maquinaria capaz de producir chispas), se habilitarán los medios necesarios para evitar la propagación del fuego, como la disposición de extintores, especialmente entre el 15 de junio y el 15 de septiembre. Asimismo, se prohíbe la realización de hogueras, fogatas, abandono de colillas y, en definitiva, cualquier tipo de actuación que conlleve riesgo de incendios.

En fase de explotación, no se han considerado afecciones sobre la vegetación en el EsIA por lo que tampoco se prevén medidas.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León corrobora que proyecto no coincide con HIC ni taxones de flora protegida y añade que no consta la presencia de árboles notables en su entorno. Además, señala que el proyecto habrá de dar cumplimiento a las disposiciones del Plan de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales (INFOCAL) que sean de aplicación. El promotor se muestra de acuerdo con el informe y cumplirá normativa indicada.

b.3) Fauna. Espacios protegidos. Red Natura 2000.

Según indica el EsIA, el aeródromo y la totalidad de su zona de influencia, definida por el órgano ambiental como el área incluida en un radio de 5 km a partir de él, se encuentran fuera de los espacios que conforman la Red Natura 2000. No obstante, la presencia de varios de estos a partir de los 6 km de distancia alrededor del Valle de Losa y, en particular, el movimiento de aves entre los mismos a través de esta zona de influencia, hacen necesario analizar los posibles efectos sobre algunas de las especies consideradas objetivos de conservación por la Red Natura 2000. De acuerdo con el DA, se han tenido en cuenta: la Zona Especial para las Aves (ZEPA) y Zona de Especial Conservación (ZEC) «Montes Obarenes (ES4120030)», la ZEPA y ZEC «Monte de Santiago» (ES4120028), la ZEPA y ZEC «Valderejo-Sobrón-Sierra de Árcena» (ES2110024), la ZEPA «Sierra Sálvada» (ES0000244) y la ZEC «Arkamu-Gibillo-Arrastaria» (ES2110004). Se identifican en el EsIA los objetivos de conservación y elementos clave de cada uno de estos espacios. Por las características del proyecto, el EsIA señala que el efecto que ocasionará sobre los espacios del entorno derivará la incidencia que produzca sobre la comunidad animal y, particularmente, sobre la avifauna, aspecto en el que incide el documento de alcance.

En fase de ejecución, el EsIA no identifica impactos sobre la fauna, más allá de las posibles molestias por presencia humana y maquinaria. Se estiman poco relevantes, dada la corta duración de las obras.

En fase de explotación, el principal impacto vendrá derivado del riesgo de colisión entre aves y aeronaves, tanto en las maniobras de aterrizaje, despegue y aproximación como durante los vuelos en todo el espacio aéreo que puede utilizarse. Otro impacto analizado por el EsIA durante esa fase será el derivado de las molestias a las aves en vuelo y efecto barrera al desplazamiento de avifauna entre las sierras situadas al norte, al sur y al oeste del Valle de Losa. También se consideran en el EsIA posibles molestias para la nidificación de diversas especies.

Dado que la fauna ornítica es el grupo más afectado por la actuación, el EsIA incluye como anexo I un estudio de avifauna de un ciclo anual con trabajos de campo realizados entre los meses de agosto de 2019 y agosto de 2020. Las principales especies tenidas en cuenta son las consideradas objetivo de conservación y/o elementos clave de los espacios de la Red Natura 2000 de los alrededores; en concreto, águila real (*Aquila*

chrysaetos), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), búho real (*Bubo bubo*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), chova piquigualda (*Pyrrhocorax graculus*), chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*), cuervo (*Corvus corax*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), milano real (*Milvus milvus*), quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y vencejo real (*Apus melba*). Durante los muestreos en campo, se han avistado ejemplares de todas las especies anteriores salvo de búho real, chova piquigualda, chova piquirroja, quebrantahuesos y vencejo real. Por ello, aunque no puede descartarse directamente la presencia de estas últimas, no se dispone de datos cuantitativos sobre ellas.

El total de especies detectadas en los trabajos de campo en el entorno inmediato del aeródromo es de unas 40. Por su protección, el EsIA señala que la especie más destacada es el milano real, incluido en la categoría de «En peligro de extinción» en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA). No obstante, según las observaciones, su presencia en el entorno del aeródromo parece ser «de paso», y limitada al período invernal; los ejemplares se congregan por las tardes en diversos puntos de la ladera sur del Valle de Losa para, posteriormente y en grandes grupos, dirigirse hacia el sur y suroeste, dentro del término municipal de Valdegovia. Es muy posible que tengan sus dormideros en los bosques de ese municipio o en Valderejo.

El EsIA también indica que el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET) de 2007 señala el entorno del proyecto como área reproductora de aguilucho cenizo, «Vulnerable» en el CEEAA; además, existen 4 citas entre 2004 y 2018 en la zona, por lo que es probable que esta rapaz se reproduzca ocasionalmente dentro del área de influencia del aeródromo, dado que en los alrededores abundan cultivos de cereal que constituyen su hábitat principal. Sin embargo, el taxon ha sido avistado únicamente en dos ocasiones durante los muestreos realizados por el promotor, ambas al norte de la actuación, en los alrededores del río Nabón; por ello, el EsIA considera que el número reducido de avistamientos hace suponer poco probable que el aguilucho cenizo haya nidificado en la zona, al menos en el periodo correspondiente al estudio de campo desarrollado, teniendo a demás en cuenta el hecho de que suele criar en colonias. Además, según el informe del organismo competente en biodiversidad Junta de Castilla y León emitido durante la fase potestativa, en las proximidades de la Peña de Hozarillo anidan el alimoche y el halcón peregrino. No obstante, en los estudios de campo no se observa tal comportamiento en esta zona y únicamente se avistan estas especies en vuelo, sobre el risco. En todo caso, de aplicando el principio de precaución, el EsIA no descarta la reproducción en esa zona, aunque añade que esta cima se sitúa a 2 km al sur del aeródromo y de las rutas de aproximación y circuito para el aterrizaje, que se ha establecido hacia el norte, por lo que todas las operaciones se realizan a suficiente distancia para no suponer molestia alguna al entorno de la Peña de Hozarillo.

El EsIA considera que la especie más conflictiva para el funcionamiento del aeródromo es el buitre leonado (*Gyps fulvus*), por su abundancia y tamaño corporal. Se han detectado en el estudio anual cerca de 140 trayectorias de vuelo, con un total de casi 800 individuos.

Además de para la identificación de aves, el promotor también utiliza las visitas de campo para el estudio de la fauna terrestre del aeródromo. Se observan diversos ejemplares y se registran rastros de paso y/o actividad de especies terrestres generalistas.

Para valorar la magnitud del principal impacto detectado, la colisión entre aves y aeronaves, el EsIA analiza la probabilidad temporal y espacial de que se produzca una colisión entre los ULM y la avifauna dentro de la zona de estudio (unos 80 km²), con una metodología que se desarrolla entre sus páginas 119 y 130. Los cálculos se centran en el buitre leonado, debido a que se trata del taxón más conflictivo, por los motivos expuestos. Así, se estima la probabilidad de que coincidan un ultraligero y un individuo de esa especie en un mismo punto del territorio (de 10x10 m) y en la misma ventana temporal de 2 segundos (se contempla así la posibilidad de colisión o de grave molestia al individuo por proximidad extrema con la aeronave). El resultado muestra que esa

probabilidad es, como máximo, del 0,000000000886%. Será mucho menor para el resto de las especies que se han tenido en cuenta.

Las bajas cifras obtenidas son un reflejo de las densidades que presentan tanto aeronaves (equivalente a 4,28 vuelos diarios, o entre 0,28 y 0,47 vuelos/hora, según duración del día a lo largo del año) como las aves de la zona (máxima de 9,15 buitres/hora) y la dilución de estas cifras en un ámbito de estudio de casi 80 km², unido al hecho de que las zonas con mayor presencia de rutas registradas de aves en el entorno del aeródromo están muy alejadas de él.

Por otra parte, el EsIA señala que con cifras tan bajas no se hace necesario profundizar en variables como la altitud, condiciones meteorológicas, visibilidad de las aeronaves, ni la capacidad de maniobra de ULM y ave. Estos factores, aplicados al conjunto, reducirían aún más la probabilidad de colisión.

Para estimar el riesgo de molestias, se utiliza en el EsIA un procedimiento similar al usado para el riesgo de colisión y que se desarrolla entre sus páginas 131 y 134. Nuevamente, se calcula para el buitre leonado y se obtiene una probabilidad de ocurrencia del 0,0000000432%. Por ello, se concluye que este impacto es prácticamente nulo para todas las especies de interés de las que se dispone de datos en la zona.

En cuanto a las perturbaciones en la nidificación, se han tenido en cuenta la posible cría de aguilucho cenizo, alimoche y halcón peregrino, a pesar de no haberse verificado.

Para paliar los impactos detectados, el EsIA señala que, de manera previa a la ejecución de las obras, antes del desbroce o siega, se revisarán las áreas a afectar ante la posible existencia de nidos, en particular de aguilucho cenizo o individuos de la especie, así como de madrigueras. En caso de detección de un nido, será retirado previo al uso del campo de vuelo, con la colaboración de personal del organismo autonómico con competencias en medio ambiente.

En fase de explotación, el EsIA señala que el mantenimiento de la vegetación se realizará por medios mecánicos, no mediante compuestos herbicidas. Además, se mantendrá la vegetación herbácea del entorno de la pista lo más corta posible, para evitar la nidificación de aguilucho cenizo y otras especies esteparias y se revisará la presencia de posibles nidos y madrigueras, del mismo modo que en la fase de ejecución.

Por otra parte, el promotor plantea la posibilidad de llevar a cabo restricciones o limitaciones al vuelo para paliar las posibles colisiones, efecto barrera y molestias que pueden tener lugar sobre la avifauna durante la fase de explotación. Argumenta que el control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo es competencia exclusiva del Estado, en virtud del artículo 149 de la Constitución Española y la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea atribuye al Gobierno la competencia para fijar las zonas prohibidas o restringidas al vuelo. Por ello, considera que ninguna medida que se introduzca al respecto en el EsIA tiene validez. El promotor añade que algunos de los espacios naturales, como los Montes Obarenes, Monte Santiago o Valderejo, disponen de un Plan de Ordenación de Recursos Naturales (PORN); el último de ellos en proceso de renovación, a fecha de redacción del EsIA. En muchos casos, los planes incorporan normas y regulaciones que pretender condicionar, limitar o prohibir el vuelo sobre la totalidad o parte de esos espacios naturales. En este sentido, existen antecedentes en los que las administraciones autonómicas han tenido que modificar parte de la normativa de los PORN o PRUG de espacios naturales protegidos, debido a que la competencia es estatal.

Dado que no es posible legalmente establecer restricciones ni limitaciones al vuelo, el EsIA incluye las siguientes recomendaciones, para minimizar las posibles molestias y afecciones a la avifauna:

- Los pilotos deberán prestar atención a la presencia de grupos de aves, tanto en el suelo como en el aire, que puedan suponer algún riesgo de colisión.
- Si es avistado algún ejemplar o grupo de aves, siempre y cuando la maniobra resulte segura, se tratará de evitar el acercamiento y la molestia a la avifauna.

– No se perseguirá ni se volará al encuentro de ningún ejemplar o grupo de aves. Este aspecto se contempla en la normativa de los espacios de Red Natura 2000 del entorno.

– Se recomiendan las siguientes maniobras ante la presencia de buitres:

- No adelantar o cruzar nunca a los buitres por debajo, pues ante riesgo de amenaza, tienden a plegar las alas e iniciar un fuerte descenso. Para adelantarlos o al cruzarse con ellos, se recomienda hacerlo por encima.
- De encontrarse frontalmente con un buitre, la maniobra evasiva más segura es el ascenso, ya que los buitres tienden a evitar la situación realizando un descenso.

– En tanto en cuanto el Gobierno no establezca límites o restricciones al vuelo sobre los espacios protegidos, se recomienda sobrevolarlos a una altura de 300 m o 1.000 ft sobre el nivel del suelo (AGL) para minimizar las posibles molestias a la avifauna, especialmente en zonas de riscos y cortados donde anidan aves rupícolas de elevado interés y protegidas en diferentes categorías y catálogos de protección.

– Se recomienda informar a todos los usuarios del aeródromo de la existencia de esos espacios, de su riqueza faunística y grado de protección de las especies, así como de la recomendación de vuelo en el techo de los ULM.

– Dado que la mayor parte de las aves que vuelan en el entorno del aeródromo lo hacen a alturas bajas, por debajo de la altura mínima de vuelo de los ultraligeros (150 m o 500 ft AGL), se recomienda que durante los despegues las aeronaves alcancen dicha altura mínima lo antes posible.

Por otra parte, existen otras normas y regulaciones de los espacios protegidos del entorno, relativas a minimizar las molestias a las especies, fundamentalmente avifauna, como evitar emisiones sonoras con un «volumen que resulte molesto», a las que se hace referencia en el apartado de atmósfera de esta resolución.

Según el análisis anterior, y teniendo en cuenta las medidas previstas, el Esla concluye que el proyecto no conlleva afecciones significativas sobre los espacios o las especies de interés de la Red Natura 2000 de su entorno.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla-León corrobora que no existe coincidencia geográfica del proyecto con espacios de la Red Natura 2000 ni del Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León. Señala que puede existir una afección indirecta sobre ellos que, en opinión de ese Servicio, no causará perjuicio a su integridad, siempre que se tengan en cuenta las condiciones incluidas en su informe y que se detallan más adelante.

Insiste en la posible nidificación de halcón peregrino, alimoche y aguilucho cenizo en las zonas indicadas por el promotor. Añade que no existe coincidencia con especies que cuenten con planificación de protección vigente. No obstante, recuerda que en el documento de alcance se solicitó analizar las posibles afecciones que el vuelo de las aeronaves pudiera provocar en los territorios cercanos al aeródromo incluidos en la Red de Áreas Naturales Protegidas establecidas en el Ley 4/2015, de Patrimonio Natural de Castilla y León. Destaca la existencia de normativa reguladora de actividades de vuelo de aeronaves sobre algunos de los Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, como en el Parque Natural «Montes Obarenes-San Zadornil» o el ámbito de aplicación del «Plan de Conservación del Águila Perdicera en Castilla y León» que recogen las siguientes restricciones, de las cuales debe informarse a los usuarios del campo de vuelo:

– Prohibición del sobrevuelo del territorio que comprende el Parque Natural «Montes Obarenes-San Zadornil» a alturas inferiores a los 1.000 m sobre la cota vertical del terreno.

– En caso de sobrevolar área crítica definida por Plan de Conservación del Águila Perdicera de Castilla y León, se requerirá informe favorable del organismo autonómico competente en medio ambiente, previo a la concesión de la autorización, permiso o

licencia. No se podrá sobrevolar con ala delta, parapente o ULM durante el período crítico para la reproducción de la especie, entre el 1 de febrero y el 31 de julio.

Analiza el conflicto existente entre las competencias en el control del espacio aéreo, que son exclusivas del Estado, y las medidas que las comunidades autónomas pueden establecer para garantizar la conservación de la biodiversidad y teniendo todo en cuenta, considera pertinente informar y al menos recomendar prescripciones en cuanto a lugares sensibles y altura de riesgo en zonas con presencia de especies protegidas.

Teniendo en cuenta el resultado del estudio de avifauna, el informe señala la recomendación de no sobrevolar las inmediaciones de la Balsa de Mambliga de Losa, debido a que en este entorno se forma una de las térmicas más utilizadas por las rapaces. Asimismo, y según las alturas topográficas y de vuelo de avifauna y aeronaves, propone informar a los usuarios del aeródromo de las zonas más sensibles y de riesgo por colisión, como son los ascensos para cumplir con los rangos de vuelo de 150-300 m de altitud a la hora de encarar el sobrevuelo sobre las peñas y riscos que delimitan el Valle de Losa por el sur. Recalca el hecho de que en el Aeródromo de Oteo de Losa, situado a unos 16 km del aeródromo en evaluación y que no se ha tenido en cuenta, se han asumido importantes restricciones al vuelo para evitar sobrevolar las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA) cercanas (n.º 32) y lugares de la Red Natura 2000, así como limitación de vuelos en períodos de reproducción de la mayor parte de las especies de avifauna.

Reconoce que, ante la imposibilidad de imponer restricciones al sobrevuelo, por ser competencia exclusivamente estatal, es pertinente que sea el promotor el que asuma la limitación de no sobrevolar las zonas más sensibles para ciertas especies de avifauna protegida. Propone informar a los usuarios de las recomendaciones de vuelos señaladas anteriormente y evitar vuelos en las zonas sensibles en el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 31 de julio, manteniendo además una distancia de 500 m en la horizontal a la zona de la Peña de los Hozanillos, donde consta nidificación de alimoche y halcón peregrino. Añade además una serie de recomendaciones que se recogen en el condicionado de la presente resolución.

Salvo en las mencionadas zonas más sensibles, en el resto del espacio posible de vuelo, el informe no prevé un tráfico aéreo elevado que pueda suponer un alto riesgo para la ornitofauna.

Respecto a aguilucho cenizo, a la vista de que ya en la actualidad la pista se encuentra en su mayor parte asfaltada, considera suficiente realizar avistamientos de forma previa a cualquier desbroce para buscar nidos y en caso de encontrar algún nido, se contará con la colaboración de personal del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León para su retirada. Los desbroces, en cualquier caso, se tendrán que realizar fuera del período comprendido entre el 1 de abril y el 31 de julio. No es necesario realizar inspecciones periódicas si no se llevan a cabo ese tipo de trabajos.

La Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco se muestra de acuerdo con la baja probabilidad de afección a las especies de aves que son objetivo de conservación de los espacios de Red Natura 2000 más próximos al proyecto. No obstante, insiste en la necesidad de garantizar que en las épocas más sensibles los vuelos se alejen de las áreas de interés especial y áreas críticas de dichas especies. También señala que no se han considerado en el EsIA las disposiciones del Plan de Gestión del águila de Bonelli (*Aquila fasciata*) en Álava.

Solicita que se adopten medidas adicionales a las propuestas en el EsIA para minimizar las posibles molestias y afecciones a la avifauna y recomienda evitar vuelos de ultraligeros entre el 1 de marzo y el 1 de septiembre (período crítico para el alimoche) en las siguientes zonas:

- Zona a menos de 1000 m de altura y 250 m de distancia de los cortados de Sierra Sálvada hacia el norte.
- Zona más al sur de los pueblos de Lalastra y Lahoz, en Valdegovía.

– Zona a menos de 1000 m de altura y 250 m de distancia al salto del Delika, en la sierra de Gibijo.

La Diputación Foral de Vizcaya, por su parte, considera que el EsIA ha evaluado tanto la afección sobre los espacios naturales protegidos como sobre las especies amenazadas en lo que se refiere al territorio de Vizcaya; no manifiesta argumentos en contra el proyecto.

Sugiere que se establezcan zonas de exclusión de vuelo durante la época de reproducción del alimoche y el buitre leonado en un radio de 250 m de sus nidos al sureste y noreste de Sierra Salvada, Arkamo y Gibijo según el artículo 14.4 del Decreto Foral 83/2015, de 15 de junio, por el que se aprueba el plan conjunto de gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV).

El promotor responde al Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León que el proyecto del Aeródromo de Fresno de la Losa no especifica ningún radio de acción. La limitación al vuelo de las aeronaves dependerá exclusivamente de sus características técnicas y su propia autonomía. No obstante, tal y como se señala en el EsIA, en la mayoría de las ocasiones se realizan los denominados «vuelos de palomar», es decir, vuelos cortos tanto en distancia como en duración, de aproximadamente 1 hora, ya que, tanto por seguridad como por mejorar el comportamiento de la aeronave en vuelo, en raras ocasiones se llena completamente el depósito de combustible. El promotor añade que ha mostrado reiteradamente su compromiso de cumplir con la legislación vigente y las posibles restricciones de vuelo que la normativa en vigor establezca.

En cuanto a las condiciones que señala el organismo, el promotor señala que las que tratan de restringir y condicionar el uso del espacio aéreo no pueden ser de obligado cumplimiento, ya que las competencias al respecto son estatales. Por ello, se asumen como recomendaciones a la actividad del aeródromo, que se registrará en todo momento por la normativa en vigor relativa al uso del espacio aéreo.

En relación con la condición sobre el aguilucho cenizo, el promotor indica que está recogida en el EsIA.

Respecto a lo indicado por la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco, el promotor responde que no se han considerado las disposiciones del Plan de Gestión del águila de Bonelli en Álava debido a que ni el Documento de Alcance ni informes previos recibidos se incide en tal necesidad. En cualquier caso, considera que, según la vinculación de los espacios objeto del Plan con los espacios de la Red Natura 2000 en los que esta ave se incluye como especie objetivo de conservación, se estima que el EsIA sí ha tenido en cuenta las posibles afecciones sobre la especie en su apartado de «Evaluación de las repercusiones del Proyecto sobre la Red Natura 2000».

Para aumentar la protección de la avifauna se recogen las recomendaciones de los organismos respecto a las restricciones de vuelo en la condición 3 en la presente resolución.

b.4) Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Según el EsIA, en fase de ejecución podrá tener lugar una cierta afección a la topografía y a la estructura edáfica por movimientos de tierra. Sin embargo, la nivelación del terreno prevista será muy superficial, de unos 20 cm de profundidad como máximo, en una banda de 100 m de longitud y 100 m de anchura paralela a la pista, por lo que el volumen de tierra a movilizar es de aproximadamente 200 m³ totales. No se aporta tierra del exterior, ni se hace necesario retirar o acopiar tierra sobrante, simplemente se mueve y reutiliza en la superficie de la pista y su franja lateral. Por ello, no se esperan cambios significativos en la composición ni en la estructura del suelo, y menos aún en lo que respecta a la geología. También podrían producirse, según el EsIA vertidos accidentales de combustibles y otras sustancias, circunstancia que podría darse además y en mayor

medida en fase de explotación; este efecto se analiza en el apartado de aguas de esta resolución. Durante el funcionamiento del aeródromo también se generarán residuos asimilables a urbanos, de acuerdo con lo indicado en el EsIA.

El EsIA no incluye más medidas que las recogidas en el apartado dedicado a aguas de esta resolución.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León realiza comentarios de carácter general en cuanto a residuos y vertidos accidentales. Añade que, en caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, con demolición de las instalaciones, revegetación con especies autóctonas y retirada de escombros a vertedero autorizado.

El promotor toma razón del informe e insiste en que no se realizará el mantenimiento de las aeronaves en el aeródromo ni se almacenarán materias contaminantes como combustibles o similares. Por otra parte, señala que el proyecto parte de una situación original en la que ya existen una pista y otras instalaciones.

Para asegurar la restitución de los terrenos, se recoge la condición 4 en esta resolución.

b.5) Atmósfera y cambio climático.

Según el EsIA, en fase de ejecución, se prevé la emisión de gases de la maquinaria de obras para las acciones necesarias en las 2 jornadas de trabajo previstas como máximo, durante las que se empleará una excavadora pequeña. Se estima la emisión de entre 200 y 400 kg de CO₂ equivalente. También podrán elevarse los niveles de presión sonora, aunque será un efecto poco significativo, dada la distancia a las viviendas más próximas y a la corta duración de los trabajos.

En fase de explotación, el EsIA también señala que se producirán emisiones de gases a la atmósfera, por el funcionamiento de los ULM. Para los cálculos, se ha considerado el uso de motores ROTAX de gasolina, con una potencia de entre 50 y 80 CV, por ser los más usuales para ese tipo de aeronaves. Así se estiman unas emisiones de entre 30 y 40 kg de CO₂ equivalente por hora. El promedio de utilización será de 3 días por semana, con un máximo de 10 aeronaves por día de actividad; cada una estará en el aire aproximadamente una hora. Por ello, se calculan unas emisiones semanales de la actividad proyectada de entre 0,9 y 1,2 t CO₂ equivalente. Dado que la evolución tecnológica y las innovaciones están introduciendo también en el mercado de la aviación motores más eficientes, con menor consumo, con el tiempo, según el promotor, se disminuirán las emisiones. Además, la dispersión en el área se considera excelente. El EsIA añade que ninguna de las acciones desarrolladas por el proyecto o su explotación tienen extensión y capacidad suficiente para modificar los patrones microclimáticos de la zona.

Asimismo, en fase de explotación se producirá un aumento de la presión sonora por las aeronaves en vuelo. Según el EsIA, el proyecto se encuentra fuera de posibles áreas en las que existan usos residenciales, sanitarios, docentes o culturales. Tampoco aparecen viviendas aisladas en las inmediaciones del aeródromo, ya que la más cercana se encuentra a la entrada del núcleo de Fresno de Losa, a unos 800 m hacia el sur. Señala, además, que la clasificación urbanística de la zona tampoco identifica zonas tranquilas ni espacios naturales que requieran de una especial protección contra el ruido. El EsIA informa de que se ha realizado un análisis acústico con la modelización del aeródromo en funcionamiento. Se obtienen las isófonas (Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período de 12 horas, comprendido entre las 07:00 y 19:00 horas) para las operaciones desde ambas cabeceras (10 y 28), para los indicadores LA_{EQ} y LA_{MAX}; se consideran 10 operaciones por día de actividad.

Para evaluar la afección por ruido, se tienen en cuenta los valores límite de inmisión y los objetivos de calidad acústica establecidos en el 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, así como el Real

Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007. Dado que la actividad se realizará exclusivamente de orto a ocaso, y que las zonas urbanas del entorno (alejadas del proyecto) corresponden fundamentalmente a sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial «Tipo A» (núcleos urbanos de San Martín de Losa, Villacián, Villalambús, Fresno de Losa, Barriga de Losa, Villano, etc.), se consideran como valores límite de inmisión los 60 dBA para el índice LA_{EQ} en período día y tarde y de 85 dBA para el índice LA_{MAX} . A la vista del resultado del estudio acústico realizado se observa que, en todos los casos, la actividad cumple con los valores límite. El núcleo urbano más afectado es el de San Martín de Losa, con niveles máximos esperados que rondan los 45-46 dBA para el índice LA_{EQ} y entre los 75 y los 78 dBA para el índice LA_{MAX} . La actividad es también compatible con los valores límite de inmisión establecidos para usos residenciales (Tipo 2) e incluso para las áreas de silencio (Tipo 1) establecidos por Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León y en todos los núcleos urbanos presentes en la zona.

Se ha tenido en cuenta también el leve efecto acumulativo entre las emisiones acústicas de la carretera BU-552 y la explotación del aeródromo; sin embargo, el efecto se limita al entorno más inmediato de la propia carretera (banda de 10 m aproximadamente), en la que se superarían los 56 dB(A) por lo que no afecta a las zonas urbanas y viviendas del entorno.

En cualquier caso, el EslA afirma que los niveles de ruido que los habitantes del entorno podrían sufrir, además de estar dentro de los valores legalmente establecidos, están por debajo de los niveles de exposición al ruido que puede producir efectos adversos señalados por la Organización Mundial de la Salud (53 dBA).

Por otra parte, el EslA también señala que la normativa de los espacios naturales del entorno prevé evitar emisiones sonoras que produzcan molestias a la fauna y, en particular a la ornítica. Si bien, señala que es difícilmente aplicable este requerimiento si no se establece de manera precisa y cuantificable el nivel de inmisión. Algunas referencias en estas normativas de ordenación de espacios naturales indican la prohibición de ejecutar explosiones a menos de 1.000 m de los puntos de anidación y colonias. Dado que una explosión puede emitir del orden de 120 - 140 dB de presión sonora, a 1 km de distancia estos valores supondrían la inmisión de entre 60 y 80 dB, valores a los que no llegarían los ultraligeros sobrevolando a entre 150 y 300 m, como exige la normativa de vuelo con estas aeronaves.

El EslA prevé algunas medidas para minimizar la emisión de ruido y contaminantes. Así, señala que, durante la fase de ejecución, la maquinaria empleada deberá haber pasado, en su caso, las correspondientes y obligatorias Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV), en especial las revisiones referentes a las emisiones de gases. Además, se evitará la realización de trabajos en horario nocturno. En fase de explotación, las aeronaves estarán certificadas de modo que cumplan con los estándares europeos; además, con el fin de atenuar el ruido y minimizar las emisiones de gases contaminantes, todas las deberán estar al corriente del mantenimiento periódico de la unidad propulsora.

Consta e informe de la Oficina Española del Cambio Climático (OECC) del MITECO, que señala que, desde la perspectiva de Cambio Climático dado lo restringido del proyecto, en cuanto a ocupación e impacto en el terreno, no tiene nada que aportar.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León, por su parte, recuerda la necesidad de cumplir con los valores establecidos en cuanto a focos emisores y de inmisión, por la Ley 5/2009 tanto en áreas residenciales como naturales sensibles, como espacios protegidos o áreas de nidificación. Por ello, considera necesario realizar un seguimiento de los niveles de ruido en la fase de funcionamiento para comprobar el cumplimiento de esos límites legales. El promotor señala que las indicaciones de este organismo ya se contemplan en el EslA.

b.6) Agua.

El EsIA indica que entre la carretera BU-552 y la pista del aeródromo, paralela a ambas y a unos 100-125 m al sur de la segunda y a una cota de 6 m inferior a ella, discurre el arroyo del Molino. Sus zonas de servidumbre quedan fuera del ámbito del aeródromo; su zona de policía se encuentra fuera de la delimitación de la pista, pero es parcialmente coincidente con una parte de su franja de 678 m² de superficie. Sin embargo, el EsIA indica que, en esa área, no se van a realizar las actuaciones de nivelación previstas en fase de obras, por lo que no se considera necesaria la solicitud de permisos a la Confederación Hidrográfica del Ebro, organismo competente. En esa fase, el EsIA también señala que podrían producirse vertidos accidentales; sin embargo, es poco probable dada la poca envergadura y corta duración de las mismas.

En fase de explotación, de acuerdo con el EsIA, también existe la posibilidad de que tengan lugar vertidos accidentales que puedan contaminar las aguas. El EsIA minimiza la importancia de estos efectos ya que la zona no presenta ninguna masa de agua subterránea ni riesgos de inundabilidad. Además, no contará con depósitos de combustibles ni dará ese servicio. Los vertidos accidentales únicamente podrían acaecer durante el llenado de gasolina de los depósitos por parte de los pilotos; de forma puntual podrían derramarse aceites, lubricantes y otras sustancias.

El EsIA prevé, en fase de ejecución, la adecuada gestión de los residuos generados, para evitar la contaminación tanto del suelo como de las aguas como consecuencia de vertidos o la incorrecta gestión de los residuos. Asegura el cumplimiento de legislación vigente. Además, incide en que no se realizarán cambios de aceites de la maquinaria ni cualquier otra operación de mantenimiento. Si durante la operación o tránsito de la maquinaria se produjera un derrame o vertido accidental de aceite, lubricante o combustible sobre el terreno natural, con el objeto de evitar la contaminación de capas subyacentes del suelo y las aguas, se extraerá la tierra contaminada para su recogida por gestor autorizado. Además, se respetarán los drenajes naturales existentes en la zona y se evitará su alteración.

En fase de explotación, el EsIA indica que se dispondrán sistemas de retención de vertidos (cubetos), se aplicarán materiales absorbentes y se realizará una adecuada gestión de los residuos que se generen accidentalmente, para finalmente entregarlos a gestor autorizado.

El Área de Gestión Medioambiental de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Ebro concluye en su informe que, en relación con las potenciales afecciones al medio hídrico, tanto desde el punto de vista medioambiental como de las funciones que tiene atribuidas esa Confederación, en la documentación analizada del proyecto se contemplan las medidas preventivas y correctoras minimizadoras de la significación de las mismas junto con un plan de vigilancia ambiental; por ello, en líneas generales, se considera adecuado el EsIA, a salvo del cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras que recoge y de que se lleven a cabo todas las medidas necesarias para a minimizar la significación de la posible afección de la actuación proyectada sobre el medio hídrico en la zona de actuación, que garanticen que no se alterará significativamente la dinámica hidrológica de la zona y aseguren la calidad de las aguas superficiales y subterráneas. Añade que deberán extremarse las precauciones en las proximidades del arroyo del Molino o del Salce, dada su proximidad con respecto a la pista del aeródromo, con especial atención durante la fase de obras. Recuerda que toda actividad susceptible de provocar contaminación o degradación del dominio público hidráulico (DPH) y, en particular, el vertido de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa. El informe incluye un anejo con consideraciones a tener en cuenta en cuanto a posibles futuras acciones y tramitaciones, ante la posibilidad de que se produzcan actuaciones en alguna de las diferentes zonas contempladas por la Ley de Aguas (DPH) y zona de policía.

La Oficina de Planificación Hidrológica de la Confederación Hidrográfica del Ebro no encuentra motivos de incompatibilidad del proyecto con la planificación hidrológica

vigente siempre que las actuaciones dispongan de todas las autorizaciones administrativas necesarias e informa en la línea de la Comisaría de Aguas de esa misma Confederación.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León indica que, en caso de que el hangar contenga combustibles u otras sustancias peligrosas, será necesario exigir unas condiciones de impermeabilidad de la solera del lugar donde se prevea su almacenamiento, así como de las áreas donde se lleven a cabo los mantenimientos necesarios de las aeronaves, si fuese el caso, ya que a priori el proyecto no lo contempla.

El promotor acusa recibo del informe de la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Ebro, por lo que se infiere que acepta las condiciones que recoge. En cuanto a las indicaciones del Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León, el promotor insiste en que no se realizarán mantenimiento de las aeronaves en el aeródromo ni se almacenarán materias contaminantes como combustibles o similares.

Esta resolución incluye la condición 5 en relación con la protección de las aguas.

b.7) Paisaje.

El EsIA indica que según el Atlas de los Paisajes de España del MITECO, el proyecto se sitúa sobre la unidad de paisaje denominada «Valle de la Losa». Se analiza la visibilidad actual del aeródromo dentro de su zona de influencia (radio de 5 km). Se determina que la zona desde la que será más visible el aeródromo es la elevación del terreno que delimita el Valle de Losa por el sur, así como buena parte de la propia ladera. En cualquier caso, está ocupada por pinares, sin viviendas ni vías de comunicación con observadores potenciales. La única estructura destacable del aeródromo es un almacén existente en su extremo oriental.

El EsIA indica que, en fase de ejecución se podrá producir posible un perjuicio sobre el medio perceptual durante las obras, por la presencia de la maquinaria y la alteración de superficies; sin embargo, se considera poco significativo dada la baja magnitud de los trabajos y su corta duración. En fase de explotación, dado que no se prevé la construcción de nuevas infraestructuras o edificaciones que alteren significativamente las instalaciones ya existentes, el EsIA considera que la visibilidad tras la puesta en marcha de la actividad proyectada será similar a la actual. Se valoran por tanto como impactos no significativos por parte del promotor, que no estima necesario plantear medidas para paliarlos.

b.8) Patrimonio cultural. Vías pecuarias (VVPP). Montes de utilidad pública (MUP).

Según el EsIA, de acuerdo con el Catálogo de Bienes Protegidos de la Junta de Castilla y León, en el entorno del aeródromo no hay bienes de interés cultural, por lo que deduce que no hay afección sobre el patrimonio cultural.

Recoge que dentro del entorno inmediato del aeródromo se encuentra a parcela «Molino de Villalambús», una de las tres parcelas que componen el MUP n.º 451, denominado «La Torca y Tejera»; además, a unos 700 m al este, se encuentra parte del MUP n.º 432, denominado «Sotellanes, la Valleja y Valchaña»; si bien, no hay afección sobre ninguno de los dos MUP.

Por último, según el EsIA, no existen VVPP en el entorno del proyecto; las más cercanas son los cordeles de la zona de Castrobarto, a más de 20 km de distancia hacia el noroeste, por lo que no existe ningún tipo de incidencia sobre ellas.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León señala no tener constancia de la realización de estimación alguna a cerca del patrimonio arqueológico ni etnográfico; si bien, apunta que, consultadas las bases de datos, en el área donde se implantará la instalación, detecta que hay al menos un molino y el trazado de una vía romana. En este sentido, el proyecto debe aportar, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León,

una estimación de la incidencia que el proyecto pueda tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico, entendiéndose por el ámbito lo establecido en el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León. Esta estimación deberá ser realizada por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe del órgano competente de la Consejería con competencia en materia de Cultura.

El promotor responde que la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León no aporta, ni en fase de información pública ni en las anteriores, la ubicación de los elementos cuya presencia señala, ni una dirección o publicación en la que encontrar información sobre ellos. Añade que, de haberse informado en fases previas, su análisis se podría haber incluido en el EsIA. El órgano ambiental tampoco hizo referencia a ellos en el documento de alcance, en el que señalaba únicamente la necesidad de describir los elementos de patrimonio cultural que hubiera en la «zona de ocupación». El promotor aduce que, en los terrenos ocupados por el aeródromo preexistente, no consta ningún elemento de patrimonio Cultural. Añade que la consulta realizada a través de la página web de la Junta de Castilla y León constata que no existe ningún molino ni restos estructurales en la zona de ocupación del aeródromo, y es de esperar que este tipo de edificaciones estuvieran vinculadas a un curso fluvial, posiblemente al Arroyo «El Molino», que discurre en paralelo al aeródromo, a unos 100 m al sur de la pista, y por lo tanto fuera de la zona de ocupación del proyecto. Por último, indica que, consultada una reciente publicación (año 2022), se constata el hecho de que la vía romana de Castro Urdiales a Osma de Álava atravesaba el Valle de Losa, aunque también fuera de la zona de ocupación del aeródromo, justo entre el arroyo El Molino y la pista. Además, añade, de acuerdo con la información publicada sobre esta vía romana, el tramo de la misma en el entorno del aeródromo se considera «No conservado».

El promotor no considera necesario realizar una estimación de la incidencia que el proyecto pueda tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico, al no existir ningún elemento dentro de la zona de ocupación del aeródromo. Señala que el artículo 30 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León establece tal necesidad cuando los proyectos y/o planes y programas sometidos a evaluación ambiental puedan afectar al patrimonio cultural y, en opinión del promotor, no es el caso.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León corrobora que no consta la presencia de MUP en el entorno del proyecto y que no existe coincidencia VVPP. El promotor no realiza comentarios al respecto.

Para asegurar la protección del patrimonio cultural, se incluye la condición 6 a esta resolución.

c. Análisis de efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El EsIA incluye un apartado denominado «Vulnerabilidad del proyecto» que analiza la probabilidad de ocurrencia de accidentes graves y/o catástrofes.

En cuanto a accidentes graves, el EsIA señala que, dado que la principal acción a ejecutar es la nivelación del terreno en algunos puntos de la franja de la pista y que el aeródromo no almacenará combustibles, ni aceites, ni grandes volúmenes de residuos, no hay riesgo de que se produzcan grandes explosiones ni incendios. El riesgo se limita al combustible que cada usuario pueda transportar de manera particular en su aeronave (entre 25 y 100 l) y, por lo tanto, muy alejado de lo que la Ley 9/2018 define como de «gran magnitud». En relación a catástrofes, se valora el riesgo sísmico, aunque se considera muy bajo y no se esperan daños significativos en caso de sismo; el deslizamiento o desprendimiento, que se considera riesgo ausente; la lluvia intensa, para la que existe un riesgo muy bajo; el viento, para el que se estima riesgo bajo; tormentas eléctricas con riesgo moderado; desertificación y/o sequía, con riesgo muy bajo por el carácter húmedo de la zona en general; inundabilidad, para el que se considera que no hay riesgo; y, por último, incendio forestal, para el que se estima riesgo moderado.

El EsIA no recoge medidas específicas en este apartado, más allá de las medidas destinadas a la protección contra incendios, recogidas en el apartado de vegetación de esta resolución.

Consta en el expediente el informe de la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León, que analiza los riesgos/peligrosidades identificados en el municipio de Valle de Losa, y que se resumen en: riesgo de inundaciones bajo; riesgo de incendios forestales con índice local bajo y de peligrosidad moderado; riesgo de transporte por carretera no delimitado; riesgo por ferrocarril no delimitado; y, en cuanto al riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas, señala que el proyecto no se encuentra afectado por la zona de alerta e intervención de los establecimientos afectados por la directiva SEVESO.

El organismo añade que ninguna de las actuaciones que se planifiquen en el proyecto, ni los diferentes usos que se asignen al suelo, deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente. Si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente, la Agencia de Protección Civil de Castilla y León señala que debería hacerse un análisis previo que indique el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar esos riesgos.

El promotor responde que EsIA ya consideró los riesgos de inundabilidad e incendios, aunque los riesgos del transporte de mercancías peligrosas o el de la Directiva SEVESO se omitieron al no ser de aplicación para el ámbito del proyecto. Por lo tanto, el EsIA es coherente con las determinaciones de la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León.

La Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología del Gobierno Vasco, concluye en su informe que se entiende que el proyecto no incrementa los riesgos de protección civil del ámbito competencial de Euskadi. Si bien, en caso de accidente de alguna de las aeronaves en territorio de esa Comunidad Autónoma, la gestión de la emergencia se realizará por el Sistema Vasco de Atención de Emergencias. El promotor no realiza ningún comentario sobre este informe.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León indica que el proyecto dará cumplimiento a las disposiciones del Plan de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales (INFOCAL) que sean de aplicación. El promotor toma razón de este informe.

d. Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El EsIA incluye un PVA tanto para la fase de obras como para la de explotación.

A pesar de la corta duración de la fase de obras, el EsIA recalca la importancia de supervisar su adecuada ejecución, para lo cual se proponen los siguientes controles:

- Mantenimiento adecuado de la maquinaria: verificación de los certificados de inspección técnica de los vehículos y maquinaria utilizados en obra.

- Limitación del espacio utilizado para la ejecución de las obras: comprobación de la adecuación del espacio utilizado durante la ejecución con atención a la aparición de evidencias de paso (huellas, rodadas, etc.) fuera de los límites establecidos y necesarios.

- Control de ruido. Revisión del cumplimiento de los horarios de trabajo establecidos.

- Control de la correcta gestión de los residuos generados en obra de acuerdo a normativa.

- Control y supervisión ante posibles nuevos impactos no previstos; en su caso, planteamiento de nuevas medidas correctoras y de vigilancia ambiental si es necesario.

El EsIA considera la fase de explotación como la más importante para la supervisión y vigilancia. Se proponen las siguientes medidas de control:

- Control y supervisión del estado de las aeronaves.

– Registro de las posibles incidencias o afecciones a la avifauna por colisión o evidencia de molestias. En especial, se prestará atención a las posibles incidencias con aguilucho cenizo por su potencial presencia en las zonas de cultivos de cereal existentes en los alrededores del aeródromo, de acuerdo con el requerimiento del Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León en el documento de alcance. Se prevé la realización de un inventario de posibles mortandades sobre la especie durante el funcionamiento del campo de vuelo; se incidirá en el número de individuos colisionados, si fuese el caso.

– A pesar de la baja probabilidad estimada de colisión y de molestia, se recomienda que el aeródromo lleve un registro de las posibles incidencias o afecciones a la avifauna por colisión o evidencia de molestias a ésta y/o cambio de comportamiento por la presencia de aeronaves. En el registro se recogerán todos los datos posibles, como fecha, hora, lugar, altitud a la que se ha producido la colisión o molestia, la especie implicada, número de ejemplares, rumbo del vuelo de ambas partes, etc.

– Seguimiento periódico del ruido generado por la operativa del aeródromo mediante toma de niveles de inmisión durante el despegue a una distancia de 1.300 m en la dirección del eje, así como en el núcleo urbano de San Martín de Losa, para verificar el cumplimiento de los límites establecidos en la normativa de ruido y, en particular, en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León. En caso contrario se deberán adoptar las medidas suficientes para minorar los niveles a los valores legales. Si posteriormente las condiciones de operatividad del aeródromo se modifican respecto a aquellas con las que se ha realizado el estudio acústico (más de 10 aeronaves por día, aeronaves de características distintas, etc.), se llevará a cabo un nuevo estudio acústico y nuevas mediciones para volver a verificar el cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido que establezca la legislación vigente.

– Control y registro trimestral de la gestión de los residuos que se generan, con comprobación de la adecuada dimensión, aplicabilidad y eficacia de las medidas de control y gestión de los vertidos y derrames propuestos en el EsIA.

Debido a la escasa complejidad y dificultad técnica para realizar el control de las medidas planteadas, el EsIA indica que el control y seguimiento sobre la ejecución y explotación del proyecto se realizará con medios del promotor (medios propios). Se recomienda que los trabajos se plasmen en informes periódicos en los que se recoja el seguimiento realizado, la ejecución de las obras y cualquier posible incidencia que haya surgido.

El EsIA no contempla los informes a emitir en fase de ejecución. En fase de explotación, el EsIA señala que se realizará un informe de seguimiento anual, que será remitido a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental y a la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León y contendrá un registro de incidencias o afecciones a la avifauna por colisión o evidencia de molestias, el resultado del seguimiento de ruido y el resultado del registro trimestral de gestión de residuos.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León indica que, dada la posible coincidencia entre la actividad del aeródromo y algunas zonas muy utilizadas por la avifauna de la zona, se estima pertinente realizar un seguimiento ambiental exhaustivo mediante la presentación de un informe anual de seguimiento que contenga un inventario de posibles mortandades, con especies y número de individuos colisionados, si fuese el caso. Añade que el PVA deberá incluir un informe anual con la presencia de aves ligadas a las balsas de riego existentes, así como la descripción de las incidencias del campo de vuelo y su actividad, que incida en la recogida de datos de mortandad de avifauna, si fuese el caso, indicando especie, fecha del incidente y lugar, así como persona autorizada del Servicio Territorial de Medio Ambiente que ha sido avisada para la recogida del animal. Igualmente, apunta que el PVA deberá incluir un seguimiento mínimo del ruido generado, para comprobar que los niveles de ruido (considerando también las áreas naturales) durante la explotación, mediante mediciones «in situ», se encuentran por debajo de los valores límite que establece la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León. En caso contrario

deberán adoptarse las medidas suficientes para minorar los niveles a los valores legales en las áreas naturales sensibles.

El promotor responde que el EsIA ya incluye las indicaciones realizadas por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León.

Para completar el PVA, se incluyen en esta resolución las condiciones 7, 8 y 9.

Fundamentos de Derecho

El proyecto objeto de la presente resolución se encuentra comprendido en el artículo 7 apartado 1 b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación de impacto ambiental, en virtud de lo cual resulta preceptivo su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental y la formulación de declaración de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en el artículo 33 y siguientes de la citada norma.

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.

La presente declaración analiza los principales elementos considerados en la evaluación practicada: el documento técnico del proyecto, el EsIA, así como el resultado de la información pública y de las consultas efectuadas.

En consecuencia, esta Dirección General, a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental a la realización del proyecto «Aeródromo Fresno de la Losa (Burgos)», en la que se establecen las condiciones ambientales, incluidas las medidas preventivas y correctoras, que resultan de la evaluación ambiental practicada y se exponen a continuación, en las que se debe desarrollar el proyecto para la adecuada protección del medio ambiente y los recursos naturales, lo cual no exime al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles.

Atendiendo a los antecedentes y fundamentos de derecho expuestos se resuelven las condiciones al proyecto y medidas preventivas, correctoras y compensatorias de los efectos adversos sobre el medio ambiente, que se establecen en los siguientes términos:

1. Condiciones al proyecto

i) Condiciones generales:

(1) El promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el EsIA y las aceptadas tras la información pública, o contenidas en la información complementaria, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

(2) Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

ii) Condiciones relativas a medidas preventivas, correctoras y compensatorias para los impactos más significativos

(3) Se elaborará material guía y un mapa que se situará en lugares bien visibles del aeródromo, con los que se informará a los usuarios de las épocas y los espacios que

deben evitar sobrevolar, según lo informado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León, la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Vizcaya. Dicho material se actualizará periódicamente y en él se informará de al menos las siguientes restricciones al sobrevuelo.

- Se debe evitar el sobrevuelo del territorio que comprende el Parque Natural «Montes Obarenes-San Zadornil» a alturas inferiores a los 1.000 m sobre la cota vertical del terreno.

- Se debe evitar sobrevolar con ala delta, parapente o ULM el área crítica definida por el Plan de Conservación del águila Perdicera en Castilla y León durante el período crítico para la reproducción de la especie, entre el 1 de febrero y el 31 de julio.

- Entre el 1 de febrero y el 31 de julio se recomienda mantener una distancia de 500 m en la horizontal en el entorno de la Peña de los Hozanillos, donde consta nidificación de alimoche y halcón peregrino.

- Se tendrá en cuenta el riesgo de colisión en los ascensos, para cumplir los rangos de vuelo de 150-300 m de altitud a la hora de encarar el sobrevuelo sobre las peñas y riscos que delimitan el Valle de Losa por el sur.

- Se debe evitar sobrevolar las inmediaciones de la Balsa de Mambliga de Losa, pues en ese entorno se forma una de las térmicas más utilizadas por las rapaces.

- Se debe evitar sobrevolar en todo momento colonias visibles de aves gregarias y se debe respetar una distancia de seguridad suficiente que evite una desbandada que ocasione impactos con la aeronave.

- En el caso de que se detecte incidencia sobre los patrones de distribución y comportamiento de la avifauna tanto del entorno del campo, como de las áreas de vuelo que pueda atribuirse a la actividad proyectada, el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León informará a los responsables del campo de vuelo para acordar la adopción de medidas que permitan mejorar la situación.

- Cualquier tipo de incidencia derivada de las operaciones de los aparatos sobre las especies de fauna presentes en la zona, deberá ser comunicada al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos de la Junta de Castilla y León.

- Se evitarán los vuelos de ULM entre el 1 de marzo y el 1 de septiembre en: zonas a menos de 1000 m de altura y 250 m de distancia de los cortados de Sierra Sálvada, hacia el norte; zonas más al sur de los pueblos de Lalastra y Lahoz, en Valdegovía; zonas a menos de 1000 m de altura y 250 m de distancia al salto de Delika, en la sierra de Gibijo. Se evitará el sobrevuelo de durante la época de reproducción de alimoche y buitre leonado en un radio de 250 m de los nidos, situados al sureste y noreste de Sierra Sálvada, Arkamo y Gibijo, de acuerdo con el plan conjunto de gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV).

(4) En caso de finalización de las actividades en el aeródromo, los terrenos deberán ser devueltos a su estado original, con demolición y retirada de las instalaciones (pista, plataforma, franja de pista, hangares, etc), revegetación con especies autóctonas y retirada a vertedero de materiales, en coordinación con el organismo competente en medio ambiente de la Junta de Castilla y León.

(5) Deberán extremarse las precauciones en las proximidades del arroyo del Molino o del Salce, dada su proximidad con respecto a la pista del aeródromo, en particular durante la fase de obras. Toda actividad susceptible de provocar contaminación o degradación del DPH el vertido de aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa por parte de la Confederación Hidrográfica del Ebro. Además, en caso de que finalmente se realicen actuaciones en la zona de policía del mencionado arroyo, deberán solicitarse los permisos pertinentes ante esa Confederación.

(6) Se consensuará con el organismo competente en patrimonio cultural de la Junta de Castilla y León la necesidad o no de aportar, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, una estimación de

la incidencia que el proyecto pueda tener sobre el patrimonio arqueológico o etnológico, entendiéndose por el ámbito lo establecido en el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León. En caso de que el organismo competente considere que sí es necesaria esta estimación, deberá ser realizada por un por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe de ese organismo.

iii) Condiciones al PVA.

En virtud del análisis técnico realizado, el PVA previsto en el EsIA debe completarse con los aspectos adicionales que se incorporan mediante esta resolución. El objetivo del citado plan en sus distintas fases es garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas preventivas y correctoras descritas, a través de un seguimiento de su eficacia y criterios de aplicación, que se consagrará en los correspondientes informes de vigilancia.

(7) Antes del inicio de las obras, el promotor designará un coordinador ambiental, adjuntando el currículum en el que se acredite la cualificación y experiencia en este tipo de responsabilidades, que deberá realizar visitas periódicas a la obra durante la totalidad de su duración. Para todos los seguimientos contemplados en el PVA se contará con técnicos especializados en flora y fauna silvestres.

(8) Se completará y presentará ante el organismo competente de la Junta de Castilla y León, además de ante el órgano sustantivo, el PVA completo. Este PVA establecerá la obligación de emitir, al menos:

- Un informe al final de la obra con el detalle de todas las medidas ejecutadas y su resultado.

- Un informe anual de seguimiento de la fase de explotación, que se elaborará durante toda la vida útil de la instalación y en el que se incluirán los resultados del seguimiento de, al menos, la fauna (en particular la avifauna), el ruido, y la efectividad de las medidas preventivas y correctoras propuestas.

- El informe de final de obra y el informe anual de seguimiento serán remitidos al organismo competente de la Junta de Castilla y León, además de al órgano sustantivo.

(9) Se completará y presentará ante el organismo competente de la Junta de Castilla y León un programa anual de vigilancia de fauna y, en particular de aves, dentro del PVA, en el que se incorporará la metodología del seguimiento y su cronograma.

Para el seguimiento de la fauna se empleará la misma metodología que la de los trabajos de campo del EsIA, con el objetivo de que los datos obtenidos en el seguimiento sean comparables con los de las prospecciones previas a la ejecución del proyecto.

Si como resultado del seguimiento ambiental, se apreciaran nuevos impactos no previstos, se consensuarán con el organismo competente en medio ambiente de la Junta de Castilla y León las nuevas medidas a desarrollar.

Este programa incluirá, además, entre otros controles, el seguimiento de la presencia de las diferentes especies de fauna ornítica y el seguimiento de los accidentes de la fauna con las aeronaves. Se realizará también un seguimiento específico del ruido.

Como indica el EsIA, se prestará especial atención a las posibles incidencias con aguilucho cenizo por su potencial presencia en las zonas de cultivos de cereal existentes en los alrededores del aeródromo y se realizará un inventario de posibles mortandades sobre la especie durante el funcionamiento del campo de vuelo; se incidirá en el número de individuos colisionados, si fuese el caso. Estas mismas medidas se aplicarán a alimoche y halcón peregrino, por su posible nidificación en las peñas próximas a la actuación, así como al buitre leonado, por su abundancia en la zona y haberse determinado que se trata de la especie más conflictiva en el desarrollo de la actividad del aeródromo.

2. Conclusión sobre evaluación de repercusiones sobre la Red Natura 2000

El aeródromo no se emplaza sobre ningún espacio de la Red Natura 2000. En su entorno, a partir de unos 6 km se encuentran la ZEPA/ZEC «Montes Obarenes (ES4120030)», la ZEPA/ZEC «Monte de Santiago» (ES4120028), la ZEPA/ZEC «Valderejo-Sobrón-Sierra de Arcena» (ES2110024), la ZEPA «Sierra Sálvada» (ES0000244) y la ZEC «Arkamu-Gibillo-Arrastaria» (ES2110004). El análisis realizado por el promotor sobre el posible impacto indirecto que puede ocasionarse sobre ellos, y, en particular sobre la ornitofauna que los habita, concluye que el proyecto no conlleva afecciones significativas.

Consta en el expediente el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente en Burgos de la Junta de Castilla y León, competente en materia de biodiversidad en el área de emplazamiento del proyecto, que considera que la actuación no causará perjuicio a la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 próximos siempre que se tengan en cuenta las condiciones incluidas en su informe. Asimismo, constan en el expediente los informes de la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Vizcaya, en la misma línea.

Por ello, este órgano ambiental considera que no se producirá perjuicio a la Red Natura 2000, siempre y cuando se desarrollen las medidas indicadas por el promotor, se cumplan las condiciones recogidas en esta resolución y se realicen con el visto bueno del organismo competente en medio ambiente de la Junta de Castilla y León.

Cada una de las medidas establecidas en el EsIA y en esta declaración deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto o en una adenda al mismo, previamente a su aprobación.

Se procede a la publicación de esta declaración de impacto ambiental, según lo previsto en el apartado tercero del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, y a su comunicación al órgano sustantivo para su incorporación al procedimiento de autorización del proyecto.

De conformidad con el apartado cuarto del artículo 41 de la Ley de evaluación ambiental, la declaración de impacto ambiental no será objeto de recurso sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa y judicial frente al acto por el que se autoriza el proyecto.

Madrid, 26 de abril de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

ANEXO I

Consultas a las administraciones públicas afectadas e interesados, y contestaciones

Consultados ¹	Contestación
<i>Administración Estatal</i>	
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	Sí
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. MITECO.	No
Comisaría de aguas. Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE). MITECO.**.	Sí
Oficina de Planificación Hidrológica. CHE. MITECO.**.	Sí
Subdelegación del Gobierno en Burgos.	Sí ²
<i>Administración Autonómica: Junta de Castilla y León y Gobierno Vasco</i>	
Dirección General de Medio Natural Consejería de Fomento y Medio Ambiente Junta de Castilla y León. *.	Sí**

Consultados ¹	Contestación
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias. Junta de Castilla y León.	-
Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	Sí
Agencia de Protección Civil Consejería de Fomento y Medio Ambiente Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Ordenación del Territorio y Planificación. Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior de Castilla y León. Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial Gobierno Vasco.	Sí
Dirección de Calidad Ambiental y Economía Circular. Viceconsejería de Sostenibilidad Ambiental. Gobierno Vasco.	No
Dirección de Patrimonio Cultural. Viceconsejería de Cultura. Gobierno Vasco.	No
Atención de Emergencias. Dirección de Atención de Emergencias y Meteorología. Gobierno Vasco.	Sí
<i>Administración local</i>	
Diputación Provincial de Burgos.	No
Diputación Foral de Álava.	No
Diputación Foral de Vizcaya.	Sí
Ayuntamiento de Valle de Losa (Burgos).	Sí
Ayuntamiento de Junta de Villalba de Losa (Burgos).	No
Ayuntamiento de Valdegovia (Álava).	No
<i>Entidades</i>	
WWF España.	No
SEO Birdlife.	No
Ecologistas en Acción CODA.	No
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	No
Ecologistas en Acción de Burgos.	No
WWF España.	No

¹ Denominación en la que fueron consultados. La denominación actual de los consultados puede no ser la misma a la inicial debido a cambios realizados en su estructura de Gobierno.

² Únicamente da fe de la exposición pública y la no recepción de alegaciones.

* Reiteración de solicitud de informe por parte del órgano sustantivo.

** En primer lugar, responde la Dirección General indicando que la consulta se remite a la Servicio Provincial de Burgos. La segunda respuesta, procede de ese Servicio Provincial.

Durante el período reglamentario de información pública, no se presentan alegaciones.

AERÓDROMO DE FRESNO DE LA LOSA (BURGOS)

