

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**3733** *Resolución de 23 de marzo de 2017, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto ULM de La Vid de Bureba (Burgos).*

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

El proyecto ULM de La Vid de Bureba (Burgos) se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado d) construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.c) de esta Ley. [...] de la Ley de evaluación ambiental.

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

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

El objeto del proyecto es la reapertura del aeródromo de uso restringido de la Vid de Bureba, cuya autorización esta caducada a día de hoy.

El proyecto se localiza en La Vid de Bureba (Burgos, Castilla y León), a unos 900 metros de distancia del núcleo urbano del municipio. Las coordenadas del proyecto en UTM ETRS89 son X= 474.428,94 e Y= 4.720.052,06.

La actividad a la que estará destinado será el vuelo de aeronaves ultraligeras multiejes o por desplazamiento del centro de gravedad u otras aeronaves de similares características, todas ellas dentro de la categoría de ultraligero. Para ello únicamente se pretende que se autoricen las instalaciones ya existentes, sin necesidad de realizar nuevas infraestructuras ni obras de adecuación alguna.

La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

El promotor es Gorka Noriega Gómez y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

#### 2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 3 de junio de 2016 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental. El 1 de julio de 2016 se inicia, por parte de esta misma Dirección General, la fase de consultas previas en relación al proyecto.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente	–
Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Confederación Hidrográfica del Ebro.	X
Subdelegación del Gobierno en Burgos.	–
Diputación Provincial de Burgos.	–
Viceconsejería de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Administración Local de la Consejería de la Presidencia de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X (1)
Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	–
Ayuntamiento de Aguilar de Bureba.	–
Ayuntamiento de Los Barrios de Bureba.	–
Ayuntamiento de Berzosa de Bureba.	–
Ayuntamiento de Briviesca.	–
Ayuntamiento de Busto de Bureba.	–
Ayuntamiento de Fuentebureba.	–
Ayuntamiento de Grisaleña.	–
Ayuntamiento de Navas de Bureba.	–
Ayuntamiento de Quintanabureba.	–
Ayuntamiento de Quintanaélez.	–
Ayuntamiento de La Vid de Bureba.	X (2)
Ayuntamiento de Vileña.	–
Ecologistas en Accion de Burgos.	–
Ecologistas en Accion de Castilla y León.	–
Ecologistas en Accion - CODA (Confederacion Nacional).	–
WWF/Adena.	–
SEO/Birdlife.	–

(1) Responde el Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

(2) Contesta a través del Registro General del Ayuntamiento de Burgos.

La Confederación Hidrográfica del Ebro señala que analizada la documentación presentada, los efectos previsibles del mismo junto con las medidas preventivas y el programa de vigilancia ambiental se estiman compatibles en cuanto al sistema hídrico se

refiere, a salvo del cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental aportado, así como que se lleven a cabo todas aquellas necesarias para proteger en todo momento el medio hídrico de la zona de actuación, tanto de carácter superficial como subterráneo, así como su vegetación y fauna asociada, evitando su contaminación o degradación, garantizando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

La Oficina Española de Cambio Climático indica que no tiene, desde la perspectiva de la adaptación, nada que aportar al proyecto, considerándose correcto en sus términos, definiciones y planteamientos. Por ello este organismo considera que no se producirán, en consecuencia, ningún tipo de impacto ambiental por el que deba ser susceptible considerar ningún estudio de adaptación. Por último señala que las propuestas correctoras (mitigadoras) deben considerar medidas para reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en la construcción del aeródromo y entre las que debieran estar el uso de camiones, maquinaria y conducción eficiente; las formas de ejecución de los trabajos más eficientes o la selección de materiales de construcción con menor huella de carbono.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, remite el informe elaborado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos y que dicho organismo suscribe en su integridad. En el mismo se señala una serie de condiciones para el adecuado funcionamiento del aeródromo:

1. Se informará a los usuarios del campo de vuelo de La Vid de Bureba de las siguientes restricciones de obligado cumplimiento, para evitar incurrir en infracciones reguladas y tipificadas por la Ley 4/2015, de Patrimonio Natural de Castilla y León:

Prohibición del sobrevuelo del territorio que comprende el Parque Natural Montes Obarenes-San Zadornil en alturas inferiores a los 1000 m sobre la cota vertical del terreno.

Prohibición de rebasar el límite de la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) Montes Obarenes que viene definida por la vertical sobre la carretera nacional N-232 (límite físico de la ZEPA en gran parte de su extensión) a menos de 1000 m sobre la cota vertical del terreno, durante los meses comprendidos entre el 1 de febrero y 31 de julio, que abarcan los periodos de cría de las principales especies de avifauna protegida del entorno.

Realizar vuelos en alturas superiores a 100 m en el entorno cerealista durante los meses comprendidos entre el 1 de abril y 31 de julio.

2. Realizar avistamientos regulares en la pista de vuelo en el periodo de nidificación del aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) para detectar posibles nidos y evitar su nidificación en ella, y si se diera el caso retirar los nidos previo al uso del campo de vuelo, con la colaboración de personal del Servicio Territorial de Medio Ambiente.

3. 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 del campo de vuelo proyectado, el Servicio Territorial de Medio Ambiente podrá restringir el vuelo en determinadas áreas y/o épocas sensibles para la fauna.

4. 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.

5. El Plan de Vigilancia Ambiental deberá incluir un informe anual con las incidencias del campo de vuelo y su actividad, incidiendo 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 avisada para la recogida del animal.

6. Igualmente el Plan de Vigilancia Ambiental deberá incluir un seguimiento mínimo del ruido generado, para comprobar que los niveles de ruido 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.

7. El proyecto dará cumplimiento a las disposiciones del Plan de Protección Civil ante Emergencias por Incendios Forestales (INFOCAL) que sean de aplicación.

8. En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los escombros a vertedero autorizado.

El 11 de noviembre 2016, esta Dirección General remitió al promotor un oficio mediante el cual se ponía en su conocimiento las prescripciones de operación indicadas por la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, instándole a que manifestase su conformidad con la expuesto por dicho organismo, siempre y cuando no emanen otros protocolos de actuación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento órgano sustantivo del que dependen los aspectos de seguridad aeronáutica.

El 25 de Noviembre de 2016 tiene entrada en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente la manifestación expresa de conformidad del promotor del proyecto Gorka Noriega Gómez.

El Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León indica que la solicitud de informe ha sido remitida al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos por ser su resolución competencia de ese Servicio, delegada por «Resolución de 20 de mayo de 2015, de la Dirección General del Medio Natural, por la que se revocan las delegaciones de competencias en los Jefes de los Servicios Territorial de Medio Ambiente efectuadas por las Resoluciones de 14 de diciembre de 2009, de 29 de mayo de 2012 y de 11 de septiembre de 2013, y se efectúa nueva delegación de competencias» («BOCYL» n.º 111 de 12 de junio de 2015).

El Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León señala que, teniendo en cuenta que este proyecto sólo pretende la reapertura del aeródromo de uso restringido, sin realizar nuevas infraestructuras ni obras de adecuación en las ya existentes, no estima necesario establecer ninguna medida desde el punto de vista arqueológico, señalando además que en el espacio ocupado por las instalaciones del aeródromo no existen yacimientos registrados en el inventario arqueológico provincial de Burgos. En todo caso, recuerda que en el caso de hallazgos casuales, se estará a lo previsto en los artículos 59 y 60 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

El Servicio de Protección y Asistencia Ciudadana de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, señala que consultada la información a nivel de municipio, disponible en la Agencia de Protección Civil de la Junta de Castilla y León, la actuación se encuentra afectada de los siguientes riesgos/peligrosidades:

Riesgo de Inundaciones, de acuerdo al Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (INUNCYL), publicado en el «BOCYL» el 3 de marzo de 2010, la clasificación en función del riesgo potencial poblacional es bajo.

Riesgo de incendios forestales, de acuerdo al Plan de Protección Civil ante emergencias por incendios forestales en Castilla y León (INFOCAL) publicado en el «BOCYL» el 3 de noviembre de 1999, la clasificación en función del Índice de Riesgo Local es muy bajo y en cuanto al índice de Peligrosidad es bajo.

Riesgo derivado del Transporte por Carretera y Ferrocarril de Sustancias Peligrosas, de acuerdo al Plan Especial de Protección Civil ante emergencia por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (MPCYL) publicado en el «BOCYL» el 23 de enero de 2008, no ha sido delimitado el riesgo por carretera, ni por ferrocarril.

Riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan Sustancias Peligrosas, no se encuentra afectado por la zona de alerta e intervención de los establecimientos afectados por la Directiva Seveso.

El Ayuntamiento de Burgos remite escrito sobre impacto ambiental presentado por el Ayuntamiento de La Vid de Bureba en su Registro General, en el que señala que el campo de vuelo de ULM dispone de la licencia municipal, previa la tramitación del oportuno expediente, habiéndose publicado en el «Boletín Oficial de Castilla y León» de fecha 11 de Enero de 2012 la «Decisión motivada de no sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental». También señala que la Comisión Territorial de Urbanismo otorgó autorización de uso excepcional de suelo rústico con fecha 14 de Junio de 2012. Por ello este ayuntamiento entiende que las circunstancias existentes en el momento de la concesión de la licencia municipal no han variado y que no hay impacto ambiental significativo sobre el que informar.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se ha indicado al promotor con fecha 11 de noviembre de 2016 que los impactos significativos detectados pueden ser fácilmente evitados mediante las medidas señaladas por los anteriores organismos, lo que el promotor ha aceptado expresa e íntegramente según acredita su escrito de fecha 23 de noviembre de 2016.

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

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Características del proyecto.

En la actualidad el aeródromo dispone de:

Campo de vuelos con posibilidad de definir hasta tres pistas de vuelo, siendo la más larga de las posibles de 290,9 metros longitud efectiva.

Aunque existe la posibilidad de configurar tres pistas de vuelo, sólo se definirá como tal a la pista 03-21 por ser la más larga y la que se obtiene el mayor porcentaje de absorción de vientos. Las otras dos pistas quedan designadas como calles de rodaje.

Plataforma de estacionamiento de aeronaves.

Hangar para aeronaves con unas dimensiones exteriores de 25x15 metros, lo que hace un total de 375 m<sup>2</sup> de superficie. En esta edificación se llevarán a cabo las tareas de mantenimiento ordinario de las aeronaves.

Relativo al uso del suelo, el aeródromo se ubica en parcelas declaradas de uso excepcional en suelo rústico, según Notificación de Acuerdo de la Comisión Territorial de Urbanismo de la Delegación Territorial de Burgos.

Las aeronaves de mayor tamaño que se emplearán serán modelos de ultraligeros que puedan operar en pista corta, por lo que serán modelos pendulares y aeronaves ultraligeras de tipo tubo y tela o aeronaves STOL, equipados con motores de combustión interna con potencias que varían entre los 20 y los 120 cv de potencia y propulsados por hélice de hasta 450 kg de peso máximo al despegue.

El promotor señala que el emplazamiento está definido y delimitado, por lo que no se estudian otras alternativas. Las otras dos pistas de vuelo tienen longitudes más cortas, y además la componente transversal del viento es mayor en ambas, por lo tanto el promotor las descarta como alternativas, por ser la longitud de la pista y la orientación frente a los vientos reinantes fundamental para la seguridad de las operaciones de las aeronaves.

Respecto al funcionamiento, aunque el promotor indica que no se conoce exactamente el número de operaciones que se realizarán, estima un máximo de unas 5100 operaciones anuales como umbral máximo. También el promotor señala que el número de operaciones durante el horario de tarde (19:00 horas a 23:00 horas) es prácticamente nulo debido al escaso tiempo de vuelo posible entre esas horas a lo largo del año y que no se autorizan vuelos en horario nocturno (autorización exclusivamente en VFR-diurno).

#### Ubicación del proyecto.

La localización del aeródromo no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ni con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) de la Red Natura 2000.

Los más cercanos son el LIC ES4120073 Riberas del río Oca y afluentes a 1,4 km y la ZEPA ES4120030 Montes Obarenes que coincide con el Parque Natural Montes Obarenes y el LIC Montes Obarenes, a 4,3 km. Coincidiendo con esta ZEPA se encuentran las Áreas Importantes para las Aves IBA 30 Sierras de Oña y de La Tesla e IBA 31 Montes Obarenes-Sierra de Toloño. En el primero de ellos se desarrollan planes de recuperación del águila perdicera.

Los hábitats de interés comunitario más próximos a la zona de estudio son prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion* (6420), zonas subestépicas de gramíneas y anuales de *Thero-Brachypodietea* (6220) y brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (4090). La distancia de la pista a estos hábitats está entre 700 y 800 m.

Respecto a fauna destacada en la zona, en la documentación ambiental se citan rapaces nocturnas, como el mochuelo (*Athene noctua*). También se menciona al aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), la perdiz común (*Alectoris rufa*), las aláudidas, tanto alondras (*Alauda arvensis*) como cogujadas (*Galerida cristata*), la abubilla (*Upupa epops*), la codorniz (*Coturnix coturnix*), el alcaudón común (*Lanius senator*), escribanos (*Emberiza sp.*), bisbitas (*Anthus sp.*), tarabilla común (*Saxicola torquata*), las urracas (*Pica pica*), el milano real (*Milvus milvus*) y los milanos negros (*Milvus migrans*). Entre los mamíferos destaca la presencia del zorro (*Vulpes vulpes*).

Respecto a la vegetación, el promotor señala que no existe coincidencia con los ámbitos de aplicación con normativa específica a tener en cuenta, ni en los planes de recuperación aprobados hasta el momento, ni con ejemplares incluidos en el Catálogo de las Especies Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León. También indica que en las inmediaciones del ámbito de afección de la actividad, no se ha señalado la presencia de ninguno de los taxones incluidos en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León.

Respecto al análisis acústico, el promotor indica que el aeródromo de La Vid de Bureba se encuentra en suelo rústico de uso excepcional, alejado del núcleo urbano (900 metros) y fuera de espacios naturales de especial protección, por lo que no se queda dentro de ninguna de las zonas acústica recogidas 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 y no se encuentra dentro de ninguna Zona de Protección Acústica Especial (ZPAE), según la Ley 5/2009, de 4 de junio, del ruido de Castilla y León.

#### Características del potencial impacto.

Los potenciales impactos más destacados sobre los espacios protegidos son el impacto acústico de las aeronaves en caso de sobrevuelo y la colisión con las aves. Según el promotor, en la operativa del aeródromo, se prestará especial atención a la correcta definición de los procedimientos de aproximación y despegue del aeródromo, con el fin de evitar el sobrevuelo de las áreas protegidas, en particular la ZEPA Montes Obarenes y la LIC Riberas del río Oca y afluentes, así como el sobrevuelo de posibles zonas de nidificación y/o de concentración de aves, en particular durante los meses de cría del águila perdicera, con el fin de no generar impacto acústico que pueda producir molestias a la nidificación y cría y minimizar la probabilidad de colisión con las aves. Asimismo, el promotor señala que incluirá en la carta de aproximación del aeródromo información relativa a la presencia de aves para que los pilotos extremen la precaución.

El promotor señala que las actuaciones de mantenimiento se realizarán dentro del hangar por lo que no se producirán vertidos de aceites u otros contaminantes, por lo que no identifica impactos sobre la vegetación existente al no existir actuaciones de construcción y/o ampliación. Para la protección del suelo, el promotor señala que se prevé una zona dedicada y acondicionada para las labores de reabastecimiento de las

aeronaves, de modo que en caso de derrame, éste sea recogido y evite que alcance el terreno natural. Además señala que se dotará de sepiolita junto a la zona de repostaje y los hangares para ser utilizado en cuanto se produzca un derrame, para evitar que el agua pueda extender el vertido y todos los productos utilizados para la recogida del derrame serán depositados en contenedores y enviados a gestor autorizado.

El ruido es el principal potencial impacto que puede desarrollarse sobre la fauna próxima. La principal fuente de impacto acústico será la operación de las aeronaves, siendo sus principales fuentes de ruido el sistema de escape, el motor y la hélice. El nivel de impacto acústico está directamente relacionado con la potencia de los motores y el nivel de vuelo de las aeronaves con respecto a la zona de sobrevuelo.

Las aeronaves que se van a emplear en el aeródromo, de limitada potencia, no se encuentran en las bases de datos NPD (base de datos de ruido vs. Potencia vs. Distancia, en inglés Noise vs. Power vs. Distance, NPD) para poder utilizar el software Integrated Noise Model (INM) y calcular su impacto acústico, por lo que el promotor ha considerado, como aeronave de operación, una PIPER PA-18 equipada con un motor Lycoming IO-320-L2A de 150 hp. Esta aeronave dispone de un motor mucho más potente y que produce mayor impacto acústico que cualquiera de las aeronaves que operan en el aeródromo. Pese a ello, en el estudio acústico aportado por el promotor se puede observar que en los planos de la huella de ruido, las isófonas de 55 dB(A) se encuentran prácticamente en los límites del aeródromo, no afectando a ninguna zona acústica con valores de inmisión definidos. Además, según el promotor, los procedimientos de vuelo se diseñarán para que las operaciones se realicen al lado contrario del núcleo urbano para no afectarle y que el impacto acústico no suponga molestias a los vecinos.

El impacto sobre la atmósfera será básicamente el producido por la emisión de gases procedentes de la combustión de combustibles fósiles. El aeródromo no contará con depósitos para el almacenamiento de combustible y se traerá al aeródromo por los propios pilotos en garrafas homologadas. El promotor estima que se tendrá un consumo anual de unos 20.000 litros/año, que conllevan unas emisiones de 4240 kg de CO<sub>2</sub> y 20 kg de SO<sub>2</sub> procedentes de la combustión. Como medida preventiva, el promotor señala que se conservará en perfecto estado de funcionamiento los sistemas de escape de los motores de las aeronaves. Además, intentará evitar uso de fuentes de energía basadas en combustibles fósiles, y recurrirá a fuentes de energía renovables (placas fotovoltaicas) para los consumos eléctricos ordinarios.

Durante la explotación del aeródromo, el promotor indica que los residuos se depositaran en su correspondiente contenedor y estima que se generaran las cantidades de residuos necesarias para que se tenga que vaciar la fosa séptica aproximadamente 1 vez al año, se tenga que llevar a cabo una retirada mensual de un contenedor de residuos sólidos urbanos y un contenedor de residuos peligrosos (aceites lubricantes, papeles impregnados de aceites, líquidos hidráulicos, anticongelantes, grasas, baterías, dispositivos y pequeños equipos de electrónica, consumibles de impresoras,...) cada 2 o 4 meses dependiendo de la época del año.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el proyecto ULM de La Vid de Bureba (Burgos), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1.<sup>a</sup> del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

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

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 23 de marzo de 2017.–La Secretaria de Estado de Medio Ambiente, María García Rodríguez.

