

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

- 11738** *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).*

Antecedentes de hecho

El Aeródromo de Fresno de Losa es un campo de vuelos para ultraligeros motorizados que estuvo operando durante más de 30 años. En su momento, a principios de los años 90, el aeródromo contó con autorización para operar por parte de la Dirección General de Aviación Civil, sin embargo, el uso de éste aeródromo se abandonó. Actualmente se pretende regularizar su situación 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.

Con fecha 5 de agosto de 2016, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

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

El proyecto consiste en la regularización de un aeródromo de uso restringido, por parte de una empresa de deportes aéreos especializada en el parapente, paramotor y vuelo ultraligero. Existe actualmente una antigua pista de vuelos de asfalto de 200 metros lineales por 5,5 m de anchura y una calle de rodaje de asfalto de 100 m por 4 m de anchura, que no precisa ser restaurada, y una plataforma de hormigón donde existía un antiguo hangar y donde se prevé en un futuro cercano instalar una nueva edificación de este tipo.

El aeródromo está ubicado en el la provincia de Burgos, dentro del término municipal de Villalambros de Losa, concretamente en la finca rústica «la Revilla», parcelas 45029 y 55028 del polígono 504 del catastro.

El acceso se realiza a través de una carretera secundaria que conecta el lado este de la parcela con la carretera BU-552 que recorre el Valle de Losa, por tanto, no es necesaria la construcción de ningún vial de acceso adicional.

Las aeronaves que harán uso del Aeródromo de Fresno de Losa son del tipo ultraligero. La operación en el aeródromo no tendrá carácter estacional ni se concentrará en determinados días de la semana. El número previsto de operaciones diarias es inferior a 30, es decir, menos de 15 aeronaves al día. El aeródromo operará de orto a ocaso (condiciones VFR) quedando la operación limitada al periodo diurno.

El promotor del proyecto es don Jose Maria Igargüen Perez, responsable del Campo de Fresno de la Losa y el órgano sustantivo es la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

Con fecha 14 de octubre de 2016, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inicia la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

El 21 de diciembre de 2016, la Subdirección General de Evaluación Ambiental reitera solicitud de informe a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental y a la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Ebro. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	SÍ
Ayuntamiento de Valle de Losa.	SÍ
Ayuntamiento de Valdegovía.	NO
Ayuntamiento de Junta de Villalba de Losa.	NO
D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y M. Natural. S.G. de Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	NO
Viceconsejería de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura y Ganadería. Junta de Castilla y León.	NO
D.G. de Patrimonio Cultural. Consejería Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	SÍ
Diputación Provincial de Burgos.	NO
Subdelegación del Gobierno en Burgos.	NO
D.G. de Ordenación del Territorio y Administración Local. Consejería de la Presidencia. Junta de Castilla y León.	NO
Agencia de Protección Civil. Consejería de Fomento y Medio Ambiente Junta de Castilla y León.	SÍ
D.G. de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	SÍ
D.G. de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León*.	SÍ
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	SÍ
Diputación Foral de Álava.	SÍ
Diputación Foral de Vizcaya.	SÍ
Dirección de Administración Ambiental. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Gobierno Vasco.	NO
Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco.	SÍ
WWF/Adena.	NO
SEO/Birdlife.	NO
Ecologistas en Acción de Burgos.	NO
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	NO
Ecologistas en Acción - Coda (Confederación Nacional).	NO

* (Indica que se ha enviado la petición al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos. El informe de D.G. de Calidad y Sostenibilidad Ambiental también se basa en el informe emitido por dicho Servicio Territorial).

Una vez analizado el proyecto y su documento ambiental, y a la vista de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas, la Subdirección General de Evaluación Ambiental consideró necesario, con fecha 30 de mayo de 2017, requerir al promotor del proyecto información adicional y que se manifestara si procedía o no introducir las modificaciones al proyecto señaladas por algunos de los organismos consultados.

Con fecha 30 de noviembre de 2017, se recibe la información complementaria aportada por el promotor y, con fecha 16 de marzo de 2018, se da traslado de la misma a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León, a la Viceconsejería de Medio Ambiente del País Vasco y a los Departamentos de medio ambiente de las Diputaciones de Álava y Vizcaya, junto con una copia del oficio de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, de fecha 25 de enero de 2018, en el cual se recuerda el procedimiento que deberían seguir las comunidades autónomas para solicitar el establecimiento de zonas prohibidas o restringidas al

sobrevuelo por motivos medioambientales, sin vulnerar el orden de distribución de competencias, ya que el artículo 149.1.20.^a de la Constitución, atribuye en exclusiva al Estado el control del espacio aéreo, de tránsito y transporte aéreo. Al mismo tiempo, se solicitaba informe sobre si el proyecto puede causar impactos ambientales significativos teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en la documentación ambiental, así como sobre las condiciones en las que el órgano ambiental puede imponer a los sobrevuelos.

Con fecha 30 de abril de 2018, se recibe informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco en el que insiste que la información es insuficiente y que no permite descartar la ocurrencia de afecciones apreciables sobre los objetivos de conservación de varios espacios de la Red Natura 2000, por lo que considera necesario aplicar el apartado 2.a del artículo 47 de la Ley 21/2013.

A fecha de la presente resolución, no se ha recibido informe solicitado a la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Castilla y León y a las Diputaciones de Álava y Vizcaya.

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

a. *Características del proyecto*

El objeto del proyecto es la regulación de un aeródromo de uso restringido por parte de una empresa de deportes aéreos. Las infraestructuras ya se encuentran construidas y aunque actualmente en el campo de vuelos no se llevan a cabo actividades con ultraligeros, el promotor informa que ocasionalmente se organizan actividades lúdicas tales como el vuelo en parapente o paramotor, ya que este tipo de aeronave no entra dentro de la definición de ultraligero, de acuerdo a la definición de contenida en el Real Decreto 2876/1982, y su práctica no requiere de un campo autorizado por la autoridad.

La actividad que pretende desarrollarse en el aeródromo es el uso del mismo como base para realizar vuelos deportivos y la formación en esta área de la aviación.

Actualmente en la localización existe una antigua pista de vuelos de asfalto de 200 metros lineales por 5,5 metros de anchura y una calle de rodaje de asfalto de 100 metros lineales por 4 metros de anchura. En las proximidades de la pista, puede encontrarse además un almacén y la solera de un antiguo hangar que ha sido desmontado.

El promotor informa que para la regularización de la infraestructura, no es necesario realizar ninguna obra nueva, sin embargo, sí que se prevé que en un futuro no muy lejano se instale de nuevo un hangar sobre la solera existente, que será de tipo metálico prefabricado de aproximadamente 420 metros cuadrados de chapa metálica para el revestimiento y una serie de vigas y apoyos también metálicos para sostener la estructura.

No se prevé la instalación de vallado perimetral más allá del que ya hay instalado, consistente en una serie de estacas metálicas unidas mediante alambre en la parte de la propiedad que limita con la carretera y con una luz variable que va desde los 4 a los 8 metros aproximadamente.

Según se señala en el documento ambiental el aeródromo no ofrecerá ningún tipo de servicio de suministro a las aeronaves. Los usuarios del aeródromo que deseen repostar o manipular cualquier tipo de sustancia potencialmente contaminante, deberán notificarlo previamente a los gestores del campo y deberán hacerlo adoptando las medidas de seguridad necesarias para evitar vertidos.

La parcela del aeródromo se encuentra en una zona de suelo calificado como suelo rústico de protección agropecuaria no urbanizable, de acuerdo a la documentación gráfica de las normas urbanísticas municipales. La actividad correspondiente a campo de vuelo de ultraligeros no se encuentra entre las actividades prohibidas en el suelo con este tipo de clasificación, según información del Ayuntamiento del Valle de Losa.

Las aeronaves que hacen uso del Aeródromo de Fresno de Losa son del tipo ultraligero. Este tipo de aeronaves tienen un peso máximo al despegue inferior a 495 kilogramos y velocidades máximas características del orden de los 180 km/h.

La operación en el aeródromo no tendrá carácter estacional ni se concentrará en determinados días de la semana durante la operación normal. El número previsto de operaciones diarias es inferior a 30, es decir, menos de 15 aeronaves al día.

En lo que al horario de operación se refiere, el aeródromo operará de orto a ocaso (condiciones VFR), quedando por tanto la operación limitada al periodo diurno.

b. Ubicación del proyecto

Aunque la actuación pretendida no se localiza dentro de ningún espacio natural protegido, la sensibilidad ambiental de los espacios de la Red Natura 2000 que se ubican alrededor y que pueden verse afectados por el proyecto es el aspecto decisivo, en este caso, a la hora de determinar la necesidad de sometimiento a un procedimiento de evaluación ambiental ordinaria. En el entorno de la infraestructura se encuentran: el LIC ES4120028 Monte Santiago, a 7,25 km el LIC ES4120030 Montes Obarenes, a 7 km la ZEPA ES0000244 Sierra Salvada, a 6,5 km la ZEPA ES2110024 Vaderejo-Sobrón-Sierra de Arcena, que coincide de forma parcial con el LIC Montes Obarenes, a 8,9 km la ZEC ES2110004 Arkamo-Gibillo-Arrastaria y finalmente a unos 8,9 km del Espacio Natural Protegido Parque Natural de Valderejo.

Asimismo, la zona afectada se encuentra a una distancia de 1.100 metros de la IBA 32 Valdegovía-Arcena y a una distancia de 2.100 metros de la IBA 33 La Losa-Orduña.

El proyecto se localiza en la provincia de Burgos, dentro del término municipal de Villalambros de Losa. Las coordenadas geográficas WGS-84 del Punto de Referencia de Aeródromo (ARP) son: latitud 42° 57' 13.88" N y Longitud: 003° 09' 19.99" W con una elevación de 704 m.

Su localización se corresponde con una pequeña zona forestal muy cerca de tierras de cultivo. Se encuentra situado en una zona poco poblada, siendo el núcleo urbano más próximo el de Fresno de Losa. Todos estos núcleos urbanos del Valle de Losa suman entre ellos un total de 567 habitantes.

La actuación proyectada se sitúa en la cuenca hidrográfica del río Jarea, que es el principal curso fluvial que atraviesa el Valle de Losa en dirección Norte-Sur. El arroyo del Molino discurre a más de 100 metros en paralelo a la pista.

El proyecto se encuentra alejado de cualquier vía pecuaria. Asimismo no se tiene constancia sobre la existencia de ningún tipo de recurso arqueológico, histórico, arquitectónico o de cualquier otro tipo en la zona afectada por el aeródromo.

c. Características del potencial impacto

Incidencia sobre la Red Natura 2000:

Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con ningún espacio de la Red Natura 2000. Sin embargo, tal y como se ha señalado anteriormente, en el ámbito del proyecto se encuentran los siguientes espacios de la Red Natura 2000:

LIC Montes Obarenes LIC ES4120030 este espacio, situado a 7,25 km de la actuación destaca, por su grado de amenaza, la presencia de poblaciones de visón europeo (*Mustela lutreola*) y de desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*).

Por otro lado, las múltiples hoces fluviales y acantilados, generalmente asociados a los principales cauces del espacio (Ebro y Oca), albergan notables poblaciones de avifauna rupícola, destacando la presencia de una pareja reproductora de águila perdicera (*Aquila fasciata*), y de relevantes poblaciones de buitres leonados (*Gyps fulvus*), alimoche (*Neophron percnopterus*), águila real (*Aquila chrysaetos*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y chova piquirroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*).

Las cavidades albergan además poblaciones de quirópteros de interés, como el murciélago pequeño de herradura (*Rhinolophus hipposideros*) y el murciélago de cueva (*Miniopterus schreibersii*).

Los medios forestales son el hábitat de especies de aves como el pito negro (*Dryocopus martius*), que ha colonizado recientemente el espacio y el milano real (*Milvus milvus*).

ZEPA y ZEC Monte de Santiago (ES120028), en relación a la avifauna destaca la presencia de poblaciones reproductoras de halcón abejero (*Pernis apivorus*) y de pito negro (*Dryocopus martius*), especie, esta última, que ha colonizado recientemente el Espacio.

Resulta probable, también, la existencia de alguna pareja reproductora de milano real (*Milvus milvus*). Es necesario destacar que en el límite del este espacio se encuentra una nutrida colonia de varias especies de aves rapaces rupícolas, que se encuentra administrativamente en la provincia de Vizcaya.

ZEPA Sierra Salvada (ES0000244), a 7 km de la actuación, alberga 121 especies de aves de las cuales 116 crían en estas montañas. Destacan las aves ligadas a ambientes rupícolas y de montaña: Halcón peregrino (*Falco peregrinus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), Chova pequiroja (*Pyrrhocorax pyrrhocorax*) Milano Real (*Milvus milvus*), Alimoche (*Neophron percnopterus*).

ZEPA y ZEC Vaderejo-Sobrón-Sierra de Árcena (ES2110024), entre las especies relevantes que habitan en este espacio, situado a 6,5 km de aeródromo, destacan el Alimoche (*Neophron percnopterus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), águila Real (*Aquila chrysaetos*), cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), Halcón peregrino (*Falco peregrinus*) y el Búho real (*Bubo bubo*). También se puede ver ocasionalmente el Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) y el águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*). Estas dos especies figuran en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas como en Peligro de Extinción y cuentan con sus correspondientes Planes de Gestión aprobados. En esta ZEC se asienta las principales colonias de buitre leonado de la Comunidad Autónoma Vasca.

La Zona Especial de Conservación (ZEC) Arkamo-Gibillo-Arrastaria (ES2110004), se ubica a 8,9 km de este proyecto. En este espacio destacan las especies forestales de mamíferos y de aves, pero sobre todo las ligadas a ambientes rupícolas y montanos, ya que se mantienen poblaciones relevantes en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco: buitre leonado (*Gyps fulvus*), águila real (*Aquila chrysaetos*), alimoche (*Neophron percnopterus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), vencejo real (*Apus melba*), Cuervo (*Corvus corax*) y chova piquigualda (*Pyrrhocorax graculus*), entre otras.

Asimismo, la zona afectada se encuentra a una distancia de 1.100 metros de la IBA 32 Valdegovía-Arcena y a una distancia de 2.100 metros de la IBA 33 La Losa-Orduña. Se trata de una zona que tiene gran importancia para la conservación de aves rapaces rupícolas, ya que en él se asientan las principales colonias de buitre leonado en la Comunidad Autónoma del País Vasco. También se mantienen poblaciones de halcón peregrino (*Falco peregrinus*), alimoche (*Neophron percnopterus*) y águila real (*Aquila chrysaetos*).

La Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, considera que la confluencia de estos espacios, de elevado interés para la fauna, y especialmente para las aves, en entorno del aeródromo hace necesario un análisis detallado y específico de las afecciones que pudieran generarse como resultado de la actividad propuesta. Sin embargo la información aportada por el promotor no aborda dicho análisis de forma adecuada, limitándose a descartar que no se producen solapamientos con los espacios Natura 2000 y concluyendo que no se producirán afecciones relevantes.

La citada Dirección General considera que, a pesar de que el proyecto no se solapa con ningún espacio de la Red Natura 2000, la actuación propuesta podría generar afecciones apreciables a objetivos de conservación de los citados espacios (especialmente a las aves), afecciones que la documentación aportada por el promotor no evalúa adecuadamente, no dándose por tanto cumplimiento a las exigencias de la Directiva Hábitats (art. 6.3.).

Por esta razón, la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental, en sus dos informes emitidos, en relación a este proyecto, concluye que el análisis recibido es claramente insuficiente y no permite descartar la ocurrencia de afecciones apreciables sobre los objetivos de conservación de varios espacios de la Red Natura 2000 y considera necesario aplicar el apartado 2.a) del artículo 47 de la Ley 21/2013, solicitando al promotor la realización de un Estudio de Impacto Ambiental que aborde una adecuada evaluación de las repercusiones del proyecto sobre los espacios señalados, conforme a lo establecido en el art. 46.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (modificada por la Ley 33/2015).

Asimismo, enumera una serie de contenidos específicos que debe contener el estudio de impacto ambiental:

Un análisis en profundidad de las especies de fauna, y especialmente de aves, presentes de forma ocasional y nidificantes en las sierras que rodean el valle en el que se sitúa el aeródromo, con especial atención a las especies que son objetivos de conservación de las ZEC y ZEPA.

Un estudio de los hábitos de campeo, caza y desplazamiento, así como el nivel de uso del valle de Losa de las aves que son objeto de conservación de los espacios Natura 2000 circundantes.

Debe incluir un análisis de la normativa de aplicación, no una simple recopilación, para los espacios y especies señalados al respecto del uso de su espacio aéreo. En este sentido señala que en la documentación aportada por el promotor no se han incluido los decretos de declaración de los espacios más cercanos ni tampoco las directrices y/o regulaciones de aplicación de estos espacios, o el «Plan Conjunto de Gestión de aves necrófagas de interés comunitario» y los condicionantes y restricciones al vuelo que establece dicha normativa. Por otro lado, sin detrimento de lo que pudiera establecer la normativa de la Junta de Castilla y León en lo que se refiere a dicha Comunidad Autónoma, el Plan Conjunto de Gestión de las aves necrófagas de interés comunitario de la CAPV establece restricciones al vuelo, tanto en el territorio histórico de Álava como en el Bizkaia (art. 14), y entre las medidas de conservación de las ZEC y las ZEPA se encuentran también algunas destinadas a evitar la generación de impactos sobre las especies de rapaces rupícolas.

También señala la necesidad de estudiar la posibilidad de generar un efecto barrera al desplazamiento de avifauna entre las sierras situadas al norte, al sur y al oeste del Valle de Losa, debido a la operativa del aeródromo.

Un estudio de las especies que más riesgo tienen de colisionar, cuales son las zonas del espacio aéreo más peligrosas para la colisión con aves y cuáles son los rangos de altitud en los que se produce mayor conflicto, para lo que se analizarán:

Los riesgos de colisión en las maniobras de aterrizaje, despegue y aproximación, analizando qué especies de aves se sitúan en las cercanías de las cabeceras de pista, a qué altura de vuelan y a lo largo de qué distancia las aeronaves estarían volando dentro del rango de altitud de dichas aves.

Los riesgos de que se produzcan colisiones con aves durante los vuelos en todo el espacio aéreo que se pretende utilizar. Será necesario analizar las altitudes a las que vuelan las especies de aves presentes en el espacio aéreo y compararlas con las altitudes medidas a las que volarán las aeronaves en todo el espacio aéreo que se vaya a utilizar.

En base al análisis que se realice, se propondrán medidas preventivas, correctoras y en su caso compensatorias que sean proporcionales al impacto generado, y que permitan mantener la coherencia global de la Red Natura 2000 de acuerdo con lo establecido por la Directiva 92/43/CEE o de Hábitats y por la Ley 42/2007.

El Departamento de Sostenibilidad y Medio Natural de la Diputación Foral de Vizcaya, señala que, aunque el Proyecto no se ubica en ningún Espacio Natural Protegido del Territorio Histórico de Vizcaya, si queda próximo a la ZEPA Sierra Salvada (ES0000244). Sin embargo, teniendo en cuenta las trayectorias previstas de despegue y aterrizaje, definidas por la orientación de la pista, no se prevé interferencia con este espacio protegido.

Por otro lado, indica que el Decreto 230/2015, de 15 de noviembre, que designa las ZEPAS Arkamo-Gibillo-Arrastaria (ES2110004) y Sierra Salvada (ES0000244), establece en su artículo 38 la limitación a tener en cuenta en lo referido a las aves necrófagas y/o aves que utilizan hábitats rupícolas (Buitre leonado, alimoche Halcón peregrino, Milano real y Chova pequirroja). De la misma forma, el Anexo III del citado Decreto, en el punto 58, señala que es necesario realizar un estudio que determine las posibles afecciones a buitreras y zonas de nidificación que pueden tener las actividades de salto de ala-delta, parapente y otras actividades de uso público extensivo o intensivo que se realicen en el ámbito de la ZEPA/ZEC.

Este organismo señala que es necesario tener en cuenta los Planes de Gestión de cada una de las especies amenazadas (Decreto Foral 83/2015) y aquellos documentos de gestión de las zonas que se pueden ver afectadas por el sobrevuelo de las naves.

El informe concluye que, atendiendo a la normativa vigente, se deberá respetar los siguientes perímetros de protección en los periodos críticos establecidos:

Durante todo el año: queda prohibido el vuelo de avionetas, ultraligeros, helicópteros y similares a una altura menor de 1000 metros en un radio de 250 m de las Áreas Críticas para el Alimoche y de las colonias de cría de Buitre Leonado.

Del 1 al 15 de agosto: Se prohíbe volar a un radio de protección de 500 metros de las colonias de buitres establecidos en la *Sierra Salvada*.

Del 1 de marzo al 1 de septiembre: Se prohíben las actividades de vuelo a un radio de 1000 metros de las áreas críticas del Alimoche en la Sierra.

La Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo de la Diputación Foral de Álava, en su informe enumera las áreas ambientales en territorio alavés susceptibles de verse afectadas por el proyecto, que ya se han citado anteriormente, e indica que aspectos deberían ser tenidos en cuenta, por parte del promotor, en relación a la normativa de gestión de cada uno de los Espacios Naturales Protegidos ubicados en la provincia de Álava y próximos al aeródromo.

En este sentido, el informe destaca el art. 12, actividades de las personas del Decreto 3/1992, de 14 de enero, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Área de Valderejo; y el art. 4, 5 y 14 de la Orden Foral 229/2015, de 22 de mayo, por la que se aprueba el Plan conjunto de gestión de aves necrófagas de interés comunitario de la Comunidad Autónoma del País Vasco, (art. 14 queda prohibido el vuelo en avionetas, ultraligeros, helicópteros y similares a una altura menor de 1000 m en un radio de 250 m de las áreas críticas para el Quebrantahuesos, el Alimoche y de las colonias de cría del Buitre Leonado, salvo en los casos de emergencias o rescate.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en su escrito de fecha 17 de enero de 2017, traslada el informe elaborado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Burgos, en el que se destaca que el emplazamiento físico del campo de vuelo no presenta coincidencia territorial con ninguna figura de protección declarada en virtud de la normativa en materia de medio ambiente, tampoco se pueden citar formaciones vegetales que correspondan con tipo de hábitats naturales de interés comunitario al tratarse de terrenos sobre los que ya existe una solera de aeródromo. Informa asimismo que tampoco constan citas, en este emplazamiento concreto, de taxones de flora protegida, ni territorios ocupados por especies de fauna protegida de los que se tenga constancia en el entorno más inmediato.

Sin embargo, señala que el vuelo de las aeronaves puede incidir en los valores ambientales presentes en territorios cercanos, incluidos en la Red de Áreas Naturales Protegidas y que figuran en la Ley 4/2015, de Patrimonio Natural de Castilla, como es el caso de la ZEC y ZEPA Montes Obarenes y la ZEC y ZEPA Monte de Santiago. No obstante, considera que con el cumplimiento de las medidas incluidas en el proyecto, así como las medidas expuestas en su informe, se puede considerar el proyecto compatible con el régimen de usos previstos en cada PORN de dichos Espacios Naturales Protegidos, y también con las directrices de conservación establecidas en los planes básicos de gestión de los lugares de la Red Natura 2000 coincidentes con ellos.

Finalmente, en su informe, incluye una serie de condiciones al proyecto, entre ellas las relativas a la prohibición de sobrevuelos de territorios que comprenden espacios naturales protegidos:

1. Considera que deberá ser de estricto cumplimiento la propuesta del Documento Ambiental de que las aeronaves no tienen que acercarse a las áreas de interés definidas como IBAS (Área de interés para las Aves IBA32 de Valdegovía-Arcena, donde precisamente se tiene datos de Alimoche y Halcón peregrino, y la IBA33 de Losa-Orduña). Esta premisa deberá ser de estricto cumplimiento durante el período de reproducción y cría de la especie, no sobrevolando las cimas que coronan las localidades de Villambrun y Fresno de Losa, de la llamada *Peña de los Hoznillos*.

2. Además, por indicación también del Servicio Territorial de Medio Ambiente, deberá informarse a los usuarios del campo de vuelo de Fresno de Losa 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 a alturas inferiores a los 1000 metros sobre la cota vertical del terreno, tal como regula el artículo 57 de su Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), aprobado por Decreto 83/2005, de 3 de diciembre.

Mantener una distancia de vuelo de al menos 500 m en horizontal al límite de la IBA32 DE Valdegovía-Arcena que viene definida por la cima de la Peña de los Hozarillo, donde se consta la nidificación de Alimoche y Halcón peregrino, durante los meses comprendidos entre el 1 de febrero y 31 de julio, que abarca sus períodos de cría y reproducción.

Se procurará no sobrevolar las zonas IBA 32, IBA 22, coincidente en gran parte del territorio con las especies de Red Natura 2000 citados y, en todo caso, siempre se mantendrán las alturas de vuelo legales. Además, se evitará sobrevolar en todo momento colonias visibles de aves gregarias, e incluso se respetará una distancia de seguridad suficiente, para evitar que una desbandada pueda ocasionar impactos con la aeronave.

Se deberán realizar vuelos en alturas superiores a 100 m en el entorno agrícola de la llanura durante los meses comprendidos entre el 1 de abril y 31 de julio.

Por todo lo anteriormente expuesto, se considera necesario realizar una evaluación adecuada de los lugares pertenecientes a la Red Natura 2000, que se encuentran en el entorno del aeródromo, incluyendo documentación precisa y actualizada sobre dichos espacios.

Incidencia sobre la fauna:

La documentación ambiental, presentada por el promotor, identifica las siguientes especies de aves en el ámbito del proyecto: ruiseñor común (*Luscinia megarhynchos*), mirlo común (*Turdus merula*), pito real (*Picus viridis*), pico picapinos (*Dendrocopus major*), escribano montesino (*Emberiza cia*), bisbita arbóreo (*Anthus trivialis*), perdiz roja (*Alectoris rufa*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), alimoche (*Neophron percnopterus*) y culebra europea (*Circaetus gallicus*).

Asimismo el promotor indica que la ubicación del aeródromo se sitúa fuera de las rutas migratorias identificadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), que corresponden a las especies de flamenco, ganso y grulla. Sin embargo, señala que existe una zona de concentración de aves, concretamente la ZEPA del Monte de Santiago, que dista 5 kilómetros desde su extremo más occidental al aeródromo.

La Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, estima que la información aportada por el promotor menciona la presencia de especies como el alimoche, el buitre leonado o la culebra europea, pero no se identifica la nidificación de otras rapaces amenazadas como el águila real (*Aquila chrysaetos*) o el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), así como la importancia de estas sierras para la expansión del quebrantahuesos (*Gypetus barbatus*). Por ello considera necesario un análisis en profundidad de las especies de aves, presentes de forma ocasional y nidificantes en la zona.

Por otro lado, es preciso destacar que de las especies de aves mencionadas en el apartado anterior: el Quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), el águila-azor perdicera (*Aquila fasciata*) y el milano real (*Milvus milvus*) figuran, tanto en el Catalogo Español de Especies Amenazadas como en el Catalogo Vasco de Especies Amenazadas, como en peligro de extinción. El alimoche (*Neophron percnopterus*) y el águila real (*Aquila chrysaetos*) están incluidas como vulnerables en el Catalogo Español de Especies Amenazadas y el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), Buitre leonado (*Gyps fulvus*), y la chova pequiroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*) están incluidos en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, creado según el artículo 53 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, y que incluye especies, subespecies y poblaciones merecedoras de una atención y protección particular, así como aquéllas que figuren como protegidas en Directivas y convenios internacionales ratificados por España.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, señala que en el ámbito de afección del proyecto, no se han citado especies incluidas en el Catálogo de Especies Amenazadas de Castilla y León y se ha comprobado que no existe coincidencia territorial con el ámbito de aplicación del Plan de Conservación de Águila Perdicera en Castilla y León. Sin embargo existen, relativamente cerca de la actuación, plataformas de nidificación de alimoche, cuya área de campeo puede abarcar el territorio propuesto por el aeródromo.

Además, el citado Servicio Territorial señala que la zona de llanura del Valle, donde se emplaza el campo de vuelo, cuenta con abundantes citas de Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), especie migratoria incluida en el Anexo IV de la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y que además esta especie está catalogada como Vulnerable en el Catalogo Español de Especies Amenazadas.

Por esta razón, y dado que el aguilucho cenizo nidifica normalmente al ras de suelo por lo que, el Servicio Territorial de Medio Ambiente, estima necesario que se realicen avistamientos y mantenimientos de la pista para evitar su nidificación en las inmediaciones 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. Asimismo, se considera conveniente realizar un seguimiento ambiental exhaustivo que determine la influencia del vuelo de las aeronaves sobre las colonias de Aguilucho cenizo en la zona, consistente en un inventario de posibles mortandades, para lo que deberá presentarse un informe anual de las incidencias durante el funcionamiento del campo de vuelo, incidiendo en el número de individuos colisionados, si fuese el caso.

Por otro lado, la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental, de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco afirma que, dada la ubicación del proyecto, éste puede causar afecciones sobre la avifauna de la zona debido al uso de la pista por las aeronaves, sus itinerarios y zonas de sobrevuelo, ya que en las inmediaciones del proyecto, además de las ZEPAS anteriormente mencionadas, se encuentra: la Sierra Salvada, las Sierras de Arkamo, Gibijo, Arrastaria y Árcena, Sobrón y Valderejo, que forman parte de las áreas de interés especial para rapaces necrófagas descritas en el Plan Conjunto de Gestión de las Aves Necrófagas de Interés Comunitario, aprobado por las Diputaciones Forales de Álava y Vizcaya.

Asimismo, las Diputaciones Forales de Álava y Vizcaya señalan, en sus informes, que debería tenerse en cuenta la normativa de gestión de cada uno de los Espacios Naturales Protegidos ubicados en las inmediaciones de la actuación, así como la limitación, establecida en el artículo 38 del Decreto 230/2015, de 15 de noviembre, que designa las ZEPAS Arkamo-Gibillo-Arrastaria y Sierra Salvada, en lo referido a las aves necrófagas y/o aves que utilizan hábitats rupícolas como el Buitre leonado, el Alimoche, el Halcón peregrino, el Milano real y la Chova pequiroja.

En la última documentación recibida del promotor, respecto a los análisis más detallados sobre la avifauna de la zona que le fueron solicitados, éste señala que una vez estudiados los planes de recuperación y conservación de especies protegidas de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, no se ha encontrado

coincidencia geográfica con las zonas críticas reflejadas en los Planes de Recuperación de las siguientes aves: urogallo Cantábrico, águila perdicera, águila Imperial Ibérica, cigüeña negra.

En cuanto a la posible afección al águila real (*Aquila chrysaetos*), el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), así como de la importancia de estas sierras para la expansión del quebrantahuesos (*Gypaetuys barbatus*), el promotor señala que estas especies no figuran en el Listado de Especies en Régimen de Protección Especial, como vulnerables o en peligro de extinción. Esta información no es correcta, tal y como ha destacado en su informe la Dirección General de Medio Natural y Planificación Ambiental, ya que el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*) está catalogado en peligro de extinción según el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, del Catálogo Español de especies Amenazadas. Además, tanto el águila real (*Aguila Chysaetos*), como el halcón peregrino (*Falco peregrinus*), así como el quebrantahuesos (*Gypaetus barbatus*), son especies incluidas en el Catálogo Vasco de Especies Amenazadas y en anexo I de la Directiva 2009/147/UE o de Aves.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dadas las carencias detectadas en la documentación ambiental presentada, deberá elaborarse un estudio de impacto ambiental que analice con suficiente nivel de detalle las posibles afecciones del aeródromo sobre las poblaciones de aves presentes en las sierras que rodean el valle en el que se sitúa el aeródromo.

Incidencia sobre la Vegetación:

Según se describe en el documento ambiental, la vegetación potencial se compone de series de vegetación que pertenecen a los ámbitos atlántico y mediterráneo. En el primero se identifica la serie basófila del haya y en el segundo las series basófilas del quejigo y la encina.

La vegetación existente mantiene la misma composición de series de vegetación antes mencionadas, predominando en el entorno del aeródromo las vegetaciones tipo taiga, específicamente las especies *Pinus sylvestris* (pino silvestre) y *Quercus faginea* (Quejigo).

Según informa el promotor la actuación afecta a una zona donde ya existía un campo de vuelo y a áreas próximas de cultivo o pradera de bajo valor ecológico.

En este sentido, la Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Junta de Castilla y León, informa que no hay en este emplazamiento formaciones vegetales que correspondan con algún tipo de hábitats naturales de interés comunitario al tratarse de terrenos sobre los que ya existe una solera de aeródromo. Tampoco constan citas, en este emplazamiento concreto, de taxones de flora protegida, ni territorios ocupados por especies de fauna protegida de los que se tenga constancia en el entorno más inmediato.

Incidencia sobre el régimen hídrico:

La Confederación Hidrográfica del Ebro, señala que la actuación proyectada se sitúa en la cuenca hidrográfica del río Jarea, que es el principal curso fluvial que atraviesa el Valle de Losa en dirección Norte-Sur y que el arroyo del Molino discurre a más de 100 metros en paralelo a la pista.

Desde el punto de vista medioambiental la Confederación Hidrográfica del Ebro considera que, el proyecto Campo de vuelo de ULM de Freno de Losa (Burgos), es compatible 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 de la aplicación de las medidas necesarias para proteger en todo momento el medio hídrico de la zona de actuación, evitando su contaminación o degradación y garantizando en todo momento la calidad de las aguas superficiales y subterráneas.

En lo que al agua subterránea se refiere, la parcela donde se construirá el aeródromo se encuentra fuera de todas las masas de agua subterráneas o unidades hidrológicas de la zona.

Finalmente en su informe recuerda que, toda actividad susceptible de provocar la contaminación o degradación del dominio público hidráulico y, en particular, el vertido de

aguas y de productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales, requiere autorización administrativa, en cumplimiento del Reglamento del DPH (aprobado por R.D. 849/1986, de 11 de abril).

La Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León señala, el 18 de noviembre de 2016, informa que de acuerdo al Plan de Protección Civil ante Riesgos de Inundaciones en la C.A. de Castilla y León (INUNCYL), la clasificación del riesgo potencial poblacional es bajo.

Ruido:

Con objeto de evaluar el impacto derivado del ruido producido por las aeronaves, la documentación ambiental incluye un estudio acústico que concluye que los niveles de ruido, en la fase de explotación, percibidos en las edificaciones más próximas que se ubican a más de 2 km del mismo, estarán por debajo de lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2003, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

El estudio acústico aportado evidencia que el nivel LAeq máximo es de 55 dBA y se alcanza en las prolongaciones del eje de la pista hasta los 1300 metros de distancia de la cabecera, para las respectivas configuraciones. Este nivel está por debajo de los 65 dBA establecido en la normativa de ruido vigente.

De acuerdo a lo solicitado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente, el promotor debe incluir dentro del Plan de Vigilancia ambiental, el compromiso de realizar un seguimiento anual del ruido mediante la toma de los niveles de emisión de la aeronave durante el despegue a una distancia de 1.300 metros en la dirección del eje (ubicación en la que se dan los niveles más elevados), para determinar si, efectivamente, se cumplen 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. El seguimiento del ruido se incorporará al informe anual de seguimiento ambiental de la influencia sobre la fauna de la zona.

Residuos:

Respecto a los residuos que puedan generarse y los impactos derivados de su gestión, el promotor indica que los residuos generados, tanto en la fase de construcción como en la fase de funcionamiento del aeródromo, serán recogidos y tratados por gestor autorizado.

En el documento ambiental se indica que, aunque no está elaborado el proyecto final del hangar, este será previsiblemente de tipo metálico hecho a base de piezas prefabricadas, para lo cual únicamente será necesario realizar el montaje del mismo. No se prevé por tanto generar más residuos que los plásticos y cartones del embalaje de las distintas partes.

En el Proyecto definitivo el promotor propone elaborar un Plan de Gestión de Residuos acorde con el Real Decreto 105/2008, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En relación a los residuos generados en la operación habitual se dispondrá de contenedores de recogida selectiva.

Por otro lado, el documento ambiental señala que el aeródromo no ofrecerá ningún tipo de servicio de suministro a las aeronaves. Los usuarios del aeródromo que deseen repostar o manipular cualquier tipo de sustancia potencialmente contaminante, deberán notificarlo previamente a los gestores del campo y deberán hacerlo adoptando las medidas de seguridad necesarias para evitar vertidos.

Las medidas mínimas exigidas por el gestor de la infraestructura, para realizar el repostado o la manipulación de productos potencialmente contaminantes tales como aceites, consistirán en la colocación de un contenedor adecuado bajo el área en la que se realizará la actividad que permita recoger los posibles vertidos accidentales. Estos vertidos serán almacenados en un recipiente adecuado y entregados a un gestor de residuos autorizado por parte del usuario. Dado el tamaño de las aeronaves que operarán el campo, no se prevé la manipulación de cantidades de combustible superiores a los 8 l o de aceites de más de 0.5 l.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera necesario adecuar una zona para el almacenaje o manejo de los combustibles, de forma que se garantice la estanquidad mediante soleras impermeables y con dispositivos de recogida de posibles derrames, donde se realicen las limpiezas y los repostajes necesarios.

Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto Aeródromo de uso restringido de Fresno de Losa, Valle de Losa (Burgos), se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Según el artículo 7.1.c) del Real Decreto 864/2018, de 13 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica, corresponde a la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, la tramitación y resolución de los procedimientos de evaluación ambiental de proyectos de competencia estatal.

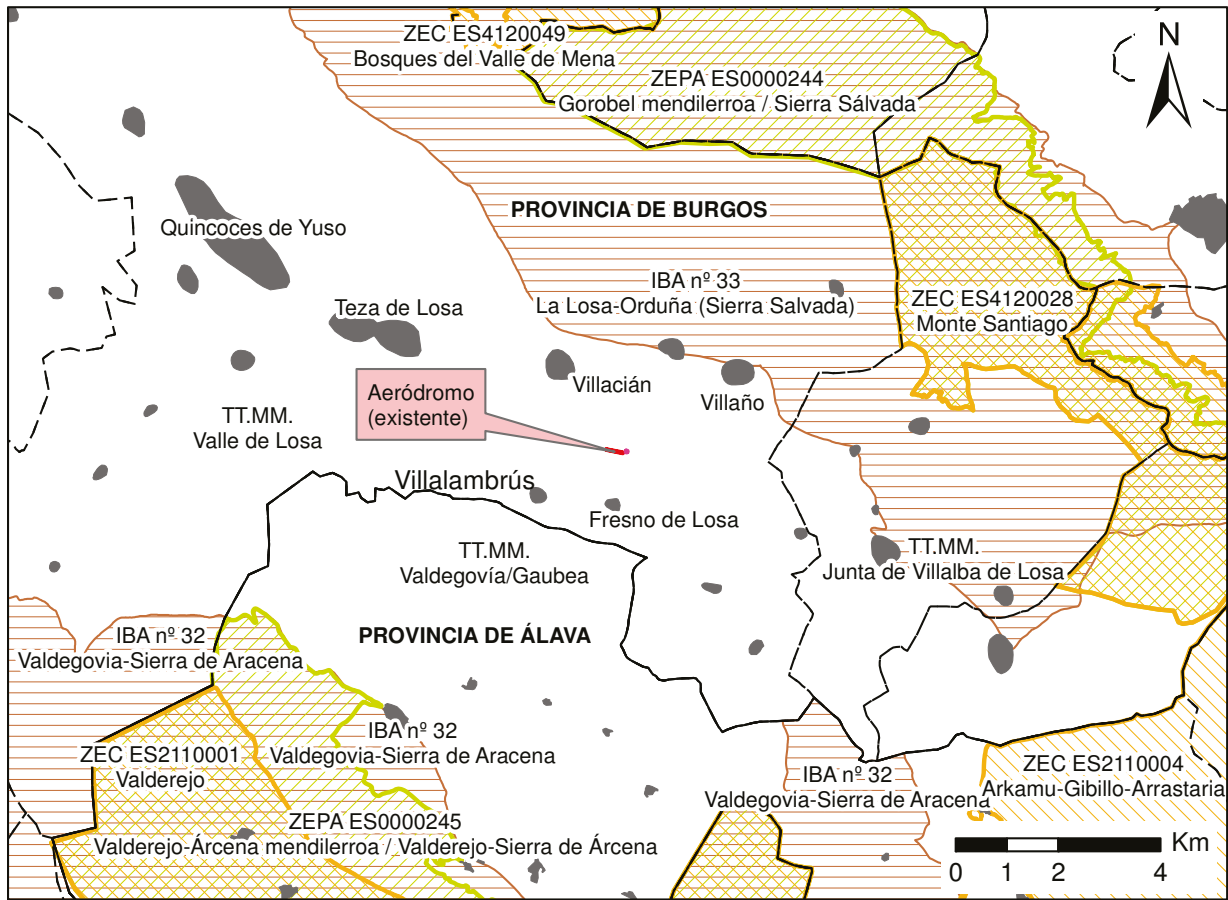
En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental resuelve de acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto Aeródromo de uso restringido de Fresno de Losa, Valle de Losa (Burgos), ya que no se pueden descartar efectos adversos significativos sobre el medio ambiente.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica, sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 26 de julio de 2018.—El Director General de Biodiversidad y Calidad Ambiental, Francisco Javier Cachón de Mesa.

PROYECTO CAMPO DE VUELO DE ULM DE FRESNO DE LA LOSA (BURGOS)



- Legenda**
- Instalaciones
 - Límite municipal
 - Zona Especial de Conservación (ZEC)
 - Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA)
 - Pista
 - Núcleos urbanos
 - Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA)

