

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

22536 *Resolución de 25 de octubre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Aeródromo de la Cerra (Palencia)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 7 de febrero de 2023, tiene entrada, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), solicitud de inicio de procedimiento de evaluación ambiental simplificada del proyecto «Aeródromo de La Cerra (Palencia)», de acuerdo con el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El proyecto consiste en el reacondicionamiento de las instalaciones de la base aérea antiincendios del aeródromo de La Cerra, para su uso por ultraligeros, lo cual incluye, básicamente, la actuación sobre la pista de vuelo y de rodadura, y la construcción de una nueva plataforma de estacionamiento para las aeronaves.

El promotor del proyecto es don Jesús González Martínez, y el órgano sustantivo, la AESA, organismo adscrito al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

Con fecha 13 de marzo de 2023, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de evaluación ambiental.

Con fecha 9 de mayo de 2023, conforme al artículo 46.3 de la Ley de evaluación ambiental, se solicita informe al titular del órgano jerárquicamente superior de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, que es remitido el 17 de mayo de 2023.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados y si han emitido informe en relación con el documento ambiental:

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
<i>Administración Estatal</i>	
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO).	No.
Oficina Española del Cambio Climático (OECC). MITECO.	Sí.
Confederación Hidrográfica del Duero. (CHG). MITECO.	Sí.
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	No.
<i>Administración Autonómica</i>	
Fundación de Patrimonio Natural de Castilla y León. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	No.
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León.	Sí ¹ .
Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	Sí ² .

Relación de consultados*	Respuestas recibidas
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León.	Sí.
Agencia de Protección Civil y Emergencias. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	Sí.
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Junta de Castilla y León.	Sí ³ .
Dirección General de Infraestructuras y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	No.
Dirección General de Ordenación del Territorio y Planificación. Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior. Junta de Castilla y León.	No.
<i>Administración Local</i>	
Diputación Provincial de Palencia.	No.
Ayuntamiento de Santervás de la Vega.	No.
<i>Entidades</i>	
WWF/ADENA.	No.
SEO BirdLife.	No.
Ecologistas en Acción en Castilla y León.	No.

¹ La Dirección General de Desarrollo Rural adjunta en su respuesta el informe emitido por el Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Palencia.

² La Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal adjunta en su respuesta el informe emitido por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia.

³ Recibido tras el requerimiento al órgano superior jerárquico.

Ninguno de los organismos identifica impactos ambientales significativos del proyecto, ni la necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental ordinaria. Tampoco sugieren modificaciones sustanciales sobre el diseño de la actuación con objeto de minimizar los impactos ambientales. Los aspectos más relevantes y las condiciones recogidas en los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Con fecha 25 de mayo de 2023, esta Dirección General solicita al promotor su compromiso respecto al cumplimiento de las condiciones incluidas en los informes del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León, el Servicio de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Castilla y León y de la Confederación Hidrográfica del Duero, así como otras prescripciones adicionales necesarias según el criterio de este órgano ambiental.

Con fecha 15 de junio de 2023, el promotor manifiesta su compromiso de cumplimiento de las prescripciones establecidas, según se describe en los siguientes apartados de la resolución.

Una vez examinada la documentación que obra en el expediente y teniendo en cuenta las respuestas recibidas a las consultas practicadas, así como la repuesta del promotor, 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 proyecto consiste en la regularización, limpieza y acondicionamiento de la pista de vuelo de la actual base aérea de La Cerra, para su uso por ultraligeros. A pesar del nuevo uso que se propone de la base aérea existente, se mantendrá como uso prioritario la actividad contra incendios.

La base aérea de La Cerra fue construida por la Junta de Castilla y León y ha operado desde 1996 para el uso de medios aéreos de lucha antiincendios. Desde 2002, se encuentra prácticamente abandonada debido a que se han construido otras pistas para aeronaves de lucha contra incendios en la zona. El proyecto «Base contra incendios aeródromo auxiliar de La Cerra» obtuvo el pronunciamiento favorable sobre la evaluación de impacto ambiental a través de la Resolución de 9 de junio de 2011, publicada en el BOE del 21 de junio de 2011, como aeródromo de carácter privado, exclusivo para los servicios de extinción de incendios forestales.

El aeródromo dispone de una pista de vuelo de 832 m de longitud y 28 m de anchura; torre de vigilancia y plataforma para aterrizaje de helicópteros. El proyecto, únicamente, prevé rehabilitar la pista de despegue y aterrizaje de aeronaves existente, cuyas dimensiones serán de 850 m de longitud y 26 m de anchura, con sus correspondientes franjas de seguridad, así como, la construcción de una plataforma de estacionamiento y encendido de motores de 50 m², situada cerca de la cabecera 24. Para ello, será necesario llevar a cabo movimientos de tierras, ligeros desbroces, así como el alisado y compactado del terreno de la pista de aterrizaje. El detalle las actuaciones propuestas, se incluye en el croquis de esta resolución.

El plan de explotación del proyecto prevé que, en el campo de vuelo solo podrán operar ultraligeros de características similares a la aeronave RANS S-12XL, elegida como referencia para el diseño del proyecto. La actividad en el aeródromo será diurna, con actividades deportivas y de formación, por lo que se trata de un aeródromo restringido especializado. El número de operaciones (despegues y aterrizajes) anuales aproximado es de 624, con una media aproximada de 4 operaciones al día, 3 días a la semana, siendo los fines de semana los días de mayor afluencia. Para la circulación del tráfico en el entorno del aeródromo se efectuarán circuitos tanto a izquierdas como a derechas, desde cada cabecera del campo de vuelo.

El documento ambiental plantea, junto a la alternativa 0 o de no realización del proyecto, la alternativa 1, que consiste en buscar otra ubicación para el campo de vuelo y la alternativa 2, que consiste en reacondicionar el aeródromo existente, sin necesidad de seleccionar un nuevo emplazamiento y, por tanto, sin modificar significativamente el entorno natural, por lo que es la alternativa seleccionada por el promotor.

b) Ubicación del proyecto.

El aeródromo de La Cerra se ubica en la pedanía de Villapún, término municipal de Santervás de la Vega, en la provincia de Palencia de la comunidad autónoma de Castilla y León. El acceso tiene lugar a través de caminos rurales que enlazan con la carretera PP-2470 a 2,5 km de las instalaciones.

c) Características del potencial impacto.

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor 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 en la evaluación, el proceso de consultas.

El documento ambiental se ha redactado conforme a lo establecido en la guía «Tramitación ambiental de proyectos de aeródromos y helipuertos» (ADUR-17-PES-140-A01 2.0), publicada por la AESA.

No comprende el ámbito de la presente evaluación de impacto ambiental la seguridad operacional ni aérea, ni otros que excedan del alcance de la evaluación de impacto ambiental y que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

c.1) Población y salud humana.

Los impactos que se producen sobre aquellos elementos que influyen en la salud de la población se relacionan fundamentalmente con el nivel de ruido, emisiones atmosféricas y calidad del aire, contaminación de las aguas y del suelo, entre otros, los cuales se analizan en los apartados posteriores de esta resolución.

c.2) Atmósfera.

El documento ambiental señala que, durante fase de construcción, el impacto acústico será debido a la presencia de maquinaria de obra. Se considera un impacto compatible, ya que se trata de un efecto puntual, temporal, discontinuo y de escasa magnitud, que será minimizado con la adopción de medidas correctoras.

Durante la fase de operación, el impacto acústico será producido por el funcionamiento de los ultraligeros. Para analizar la afección del proyecto, el promotor ha delimitado un área de estudio siguiendo las indicaciones de la guía elaborada por la AESA «Tramitación ambiental de proyectos de aeródromos y helipuertos». Se establecen dos zonas de análisis del impacto acústico (E1 y E2) definidas con una elipse que tiene como centro la mitad de la pista de vuelo, con un semieje menor transversal a la pista de 250 m. Para E1 se define un semieje longitudinal a la pista de 1.500 m, que marca la distancia límite para la presencia de zonas de especial protección acústica (uso sanitario, docente o cultural) y para E2 un semieje de 750 m, que marca la distancia límite para la presencia de núcleos de población, respecto al proyecto.

A partir de este análisis, se concluye que el proyecto cumple con los requisitos establecidos por la AESA sobre la no necesidad de presentar un estudio de simulación acústica en el documento ambiental, pues la operatividad del aeródromo no supera las 7.000 operaciones anuales y no se existen núcleos de población, ni zonas de especial protección acústica dentro de las zonas estudiadas E1 y E2. El promotor concluye que no es previsible que se superen los límites de inmisión acústica establecidos en la normativa en materia de ruido, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus reglamentos de desarrollo, por lo que el impacto se considera compatible.

El promotor contempla buenas prácticas de obra para minimizar la contaminación acústica (mantenimiento y uso de silenciadores de la maquinaria empleada; el control de los horarios de actividad de trabajo durante la fase de obras; uso de accesos existentes; etc.). Así mismo, asegurará el buen estado de las aeronaves durante la fase de ejecución. Para constatar que se cumplen los límites establecidos en la normativa, el promotor realizará un seguimiento periódico durante la fase de funcionamiento del aeródromo, mediante la medición de los niveles de inmisión durante el despegue de las aeronaves a una distancia de 1.300 m en la dirección del eje, así como, en el núcleo urbano de Villapún. En caso contrario, señala que se deberán adoptar las medidas necesarias para alcanzarlos y si las condiciones de operatividad del aeródromo se modifican, se deberá llevar a cabo un nuevo estudio y mediciones para volver a verificar el cumplimiento de los valores límite de inmisión de ruido que establece la legislación vigente.

Con fecha 25 de mayo de 2023, se solicita al promotor que, una vez puesta en marcha el aeródromo, se realicen mediciones de LA_{max} desde los potenciales receptores más cercanos a la infraestructura, para asegurar el cumplimiento de la normativa en materia de ruido. Además, se le insta a presentar los resultados obtenidos ante el órgano sustantivo. El promotor, en su repuesta del 15 de junio de 2023, se compromete a cumplir esta prescripción.

Respecto a la calidad del aire, el documento ambiental señala que, durante la fase de construcción se generarán partículas sólidas en suspensión por las excavaciones y desplazamientos de camiones por caminos de tierra. Durante la fase de explotación, se producirá la emisión de gases, derivada del uso de las aeronaves. Dadas las características del proyecto, el promotor no considera significativos estos impactos sobre

la calidad del aire, ya que según se indica, las emisiones no difieren de las de cualquier vehículo a motor y se asegura el cumplimiento de la normativa vigente al respecto.

La Oficina Española del Cambio Climático indica que el documento ambiental debería incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima y recomienda proponer alternativas para reducir y compensar las emisiones asociadas a la huella de carbono del proyecto.

Este órgano ambiental considera que, teniendo en cuenta las características del proyecto, así como el objetivo de la evaluación de impacto ambiental simplificada, no causará efectos adversos significativos sobre el clima ni sobre las emisiones de carbono, por lo que no estima necesario desarrollar valoraciones ni medidas adicionales al respecto.

c.3) Flora y vegetación. Hábitat de Interés Comunitario (HIC).

El documento ambiental incluye la caracterización de la vegetación de la zona de actuación. La superficie de la pista existente está ocupada, principalmente, por terreno compactado con zahorra y grava, con escasa vegetación. En el entorno, fuera de la pista, existen formas arbustivas y pequeños quejigos (*Quercus faginea*). No se contempla la tala de árboles, ni se han identificado en la parcela especies de flora protegida. Las actuaciones previstas no coinciden espacialmente con ningún HIC.

De acuerdo con el documento ambiental, en fase de construcción, los impactos sobre la vegetación se producirán, principalmente, por el desbroce y despeje del terreno en la pista de vuelo (de 850 m de longitud y 26 m de ancho, con sus correspondientes franjas de seguridad) y de la plataforma de estacionamiento y encendido de motores (de 50 m² de superficie). No se requerirá la apertura de nuevos accesos, sólo se prevé el acondicionamiento de las pistas y caminos existentes. Teniendo en cuenta las superficies afectadas y el valor ecológico de la vegetación existente, el promotor considera que se trata de un impacto compatible. Para minimizar los daños sobre la vegetación se limitará el espacio afectado durante la ejecución de las obras.

Durante la fase de operación, no se detectan impactos sobre la vegetación, salvo el incremento del riesgo de incendios que se contempla en el apartado c.9) de esta resolución.

La Confederación Hidrográfica del Duero indica que debe quedar prohibido el empleo de herbicidas u otros productos químicos para el control de la vegetación. El control de la vegetación se realizará, preferentemente, con medios manuales frente a los mecánicos y en la fase de explotación se establecerá y mantendrá una cobertura permanente herbácea o camefítica protectora del suelo, a excepción de las pistas de rodadura.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Junta de Castilla y León manifiesta la necesidad de respetar el arbolado que presente colindancia con las servidumbres por las que se proyectan los trabajos de obra, si excepcionalmente, fuese necesaria la corta de arbolado, deberá asegurarse la no existencia de otras alternativas y, en cualquier caso, la corta estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, de montes de Castilla y León, exigiéndose la obtención previa de la correspondiente autorización o comunicación, que incluirá las condiciones para su ejecución.

El promotor se compromete al cumplimiento de estas prescripciones con fecha 15 de junio de 2023.

c.4) Fauna.

Para la identificación de la fauna presente en la zona de influencia del proyecto (*buffer* de 5 km), el promotor emplea como fuente bibliográfica, la base de datos del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia y un inventario de especies presentes en el entorno del proyecto proporcionado por la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León. Estos listados incluyen especies en régimen de protección especial o especies amenazadas según los catálogos nacional o autonómico de especies amenazadas como el alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*), sisón común

(*Tetrax tetrax*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), aguilucho pálido (*Circus cyaneus*), halcón peregrino (*Falco peregrinus*), milano negro (*Milvus migrans*), lobo (*Canis lupus*), oso pardo (*Ursus arctos*), gato montés (*Felis silvestris*), etc.

Para identificar la fauna presente en la zona de actuación, el promotor tiene en cuenta la información obtenida a partir de las consultas realizadas a la Junta Vecinal de Villapún sobre el coto de caza P-10676, el plan cinegético del mismo coto, la base de datos GBIF, así como de escuchas y observaciones de rastros y ejemplares durante varias salidas al campo en el entorno inmediato del aeródromo (considerado como un área rectangular donde el lado mayor lo constituye la pista y 500 m a cada lado de la misma y el ancho tiene una longitud de 1000 m, 500 m a cada lado de la pista).

Durante las salidas de campo, se identifican, entre otros, los siguientes taxones: el zorro (*Vulpes vulpes*), el corzo (*Capreolus capreolus*), el jabalí (*Sus scrofa*), el tejón (*Meles meles*), la liebre (*Lepus europaeus*), el erizo (*Loxechinus albus*), el ánade real (*Anas platyrhynchos*), la avefría (*Vanellus vanellus*), la perdiz roja (*Alectoris rufa*) y el zorzal común (*Turdus philomelos*). Ninguno de ellos se encuentra incluido en los catálogos nacional o autonómico de especies amenazadas. La mayor parte de estas observaciones tienen lugar al norte del aeródromo, en particular en zonas dominadas por pastos arbustivos junto a los pinares y algunas masas de quejigares existentes. No se identifican nidificaciones en el ámbito de estudio. El promotor concluye que los ejemplares registrados utilizan el paraje de La Cerra como paso a las zonas boscosas cercanas, donde posiblemente tengan sus dormitorios.

En fase de construcción, los principales impactos derivarán del desbroce y del movimiento de tierras. Este impacto se estima compatible debido a la reducida superficie afectada. Para minimizar los posibles impactos, se realizará una prospección de fauna previa al inicio de obras en la zona afectada, para identificar la presencia de nidos y madrigueras y establecer medidas adicionales, si fuera necesario.

Durante la fase de operación, el principal impacto identificado en el documento ambiental se deberá al riesgo de colisión con las aeronaves durante el aterrizaje o despegue. Se indica que debido a que la mayor parte de las aeronaves recreativas son de hélice, su ruido y baja velocidad permiten a las aves alejarse. En el entorno inmediato de aeródromo los impactos no se consideran significativos teniendo en cuenta el resultado del inventario realizado. Se indica que los impactos con aves durante el vuelo, lejos del aeródromo, son un riesgo implícito de toda operación aérea, difícil de valorar y ante el que solo cabe adoptar medidas preventivas teniendo en cuenta la información facilitada por el gestor del aeródromo, la disponible en los medios oficiales (España AIP), así como la buena práctica aeronáutica, evitando volar a baja altura, sobrevolar las zonas protegidas o sensibles para la avifauna, o aquellos lugares donde naturalmente se agrupan las aves tales como vertederos, lagunas o ascendencias naturales. De cumplirse estas medidas, la probabilidad de ocurrencia de una colisión es de carácter excepcional, según señala el promotor, por lo que no tendrían incidencia sobre el estado de conservación de las especies de fauna.

Esta Dirección General solicitó al promotor realizar una prospección previa a las obras sobre la zona de actuación y su área de influencia con el fin de descartar la presencia de fauna y para establecer, en su caso, las medidas necesarias. Si se identificasen nidos o refugios durante la prospección, se evitarán los trabajos iniciales de desbroce durante el periodo de reproducción de las especies detectadas y, si fueran especies protegidas, se suspenderán las actuaciones en un entorno de 100 m hasta que finalice la época de cría. En cualquier caso, el cronograma de obras debe garantizar que los trabajos no interfieran en las fases sensibles de los ciclos de vida de las especies faunísticas del entorno. El promotor se compromete al cumplimiento de dichas condiciones.

Con objeto de asegurar la protección de la avifauna en el entorno del aeródromo, este órgano ambiental añade la prescripción 1 de la resolución.

c.5) Red Natura 2000 y otros espacios protegidos.

El documento ambiental señala que la zona de actuación no se ubica sobre ningún espacio que forme parte de Red Natura 2000 ni ningún otro espacio protegido. Señala que el más próximo es la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES4140077 «Riberas del río Carrión y afluentes» localizado a unos 1.500 m al oeste de la actuación, en su punto más cercano. Por lo anterior, no se incluyen medidas preventivas al respecto en el documento ambiental.

Los Servicios Territoriales de Medio Ambiente y de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Palencia de la Junta de Castilla y León informan que la ejecución del proyecto no afectará directa o indirectamente a ningún espacio Red Natura 2000 u otra figura de protección.

c.6) Suelo, subsuelo y geodiversidad.

Durante la construcción, se contempla la nivelación del terreno de algunas partes de la franja de la pista existente, para las que se estima un volumen de movimiento de tierras de aproximadamente 200 m³. La alteración topográfica del terreno será mínima. También se identifican como potenciales impactos, los vertidos accidentales procedentes de maquinaria, la compactación del terreno por el tránsito de vehículos, la deposición de escombros y el arrastre accidental de material derivado de los movimientos de tierras. El promotor no considera significativas estas acciones y señala que quedarán minimizadas con la adopción de medidas preventivas relacionadas con buenas prácticas de obra como: reposición de la tierra vegetal excavada; la limitación del espacio utilizado para la ejecución de las obras; el mantenimiento adecuado de los vehículos y la maquinaria utilizados en la ejecución; la correcta gestión de los residuos generados de acuerdo con la legislación vigente.

Durante fase de operación, el principal impacto identificado deriva de los posibles vertidos accidentales procedentes de las aeronaves (aceites, combustible, etc.), que puedan afectar a las distintas capas del suelo. Para evitarlo, prevé la aplicación medidas preventivas destinadas a la correcta gestión de residuos y a la realización de las labores de mantenimiento de las aeronaves sobre una solera impermeable que impedirá la contaminación del suelo y de aguas superficiales y subterráneas por vertidos accidentales. Dada la escasa superficie afectada y la adopción de medidas para minimizar su efecto, la afección se considera mínima y compatible por parte del promotor.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Junta de Castilla y León recuerda la necesidad de seguir buenas prácticas de obra durante la ejecución del proyecto; como retirada y acopio de tierra vegetal en condiciones óptimas para su reutilización en las labores de revegetación; limpieza de la zona de obras; gestión adecuada de residuos; etc.

Así mismo, esta Dirección General requiere al promotor que, en caso de que se prevea la realización de limpieza en el aeródromo, mantenimiento de aeronaves y/o repostaje, deberá asegurarse la impermeabilización de la solera con el fin de evitar la afección al suelo y las aguas subterráneas por vertidos accidentales.

El promotor acepta el cumplimiento de las prescripciones requeridas por ambos organismos.

c.7) Agua.

Según el documento ambiental, la red hidrológica superficial en el ámbito de estudio se ve representada por cauces superficiales de tipo estacional. Los cauces más cercanos al proyecto son el «Arroyo Cueva» y el «Río de la Cueva 2» que se ubican, respectivamente, a 550 y 1.500 m de la pista de vuelo. El proyecto se ubica sobre una masa de agua subterránea denominada «Carrión» cuyo código es el ES020MSBT000400010. Desde el punto de vista hidrogeológico, la zona de estudio está formada por depósitos aluviales.

Las posibles afecciones sobre la hidrología durante la fase de construcción consisten en cambios en la calidad de las aguas debido al arrastre accidental de material derivado de los movimientos de tierras o vertidos accidentales por el uso de maquinaria. Estos impactos ya han sido considerados en el apartado anterior, donde se incluyen las medidas preventivas y correctoras para minimizar las afecciones previstas.

En fase de operación, el impacto sobre la hidrología deriva del riesgo de vertidos accidentales del combustible de las aeronaves o aguas residuales. Esta afección se estima mínima y compatible, ya que, como medida preventiva, las aguas residuales se evacuarán a un sistema de almacenamiento (fosa séptica), con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad y serán recogidas por un gestor autorizado.

Respecto al suministro de agua, el promotor informa que únicamente se requerirá durante la fase de operación, para el funcionamiento del aseo que existirá en la zona destinada al club social y para el mantenimiento de las instalaciones. También, indica que la provisión de agua se realizará por medio de un sistema de canalización de pluviales que serán dirigidas a un depósito; en caso de que fuera necesario recargarlo, será por medio de un camión cisterna.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa que el proyecto no afecta a ningún cauce público ni a sus zonas de protección (servidumbre y policía) pero la instalación se sitúa sobre materiales detríticos de muy alta y alta permeabilidad. Además, el terreno donde se ubicará el aeródromo se solapa con zonas protegidas incluidas en el Registro de las Zonas protegidas por la Directiva Marco del Agua: «Zona de influencia de la zona de captación de agua para abastecimiento de la masa Río Carrión 6» y «Tramo piscícola ES020ZPEC005600032: El río Carrión, desde su nacimiento hasta su confluencia con el Canal de Castilla en el término municipal de Ribas de Campos, y todas las aguas que afluyen a este tramo». El proyecto no implicará impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas contempladas en el documento ambiental. No obstante, añade consideraciones para mejorar la protección del dominio público hidráulico como: la correcta gestión de las aguas residuales durante las distintas fases del proyecto; la impermeabilización de las zonas de instalaciones auxiliares, parque de maquinarias y zona de acopio de materiales, zonas de estacionamiento o mantenimiento de aeronaves; recogida y gestión de las aguas de escorrentía procedentes de dichas zonas impermeabilizadas; el desarrollo de un protocolo de actuación específico en caso de vertidos; el establecimiento de medidas durante los movimientos de tierra para reducir el aporte de sólidos a las aguas superficiales; el mantenimiento del estado de las masas de agua «Arroyo Cueva» (304001801) y «Río de la Cueva 2» (2304001822); no realizar cambios en la topografía del terreno; así como, la solicitud de autorizaciones necesarias para la realización del proyecto (como uso de aguas pluviales, captación de aguas superficiales y vertidos, si fueran necesarias).

El promotor se compromete al cumplimiento de dichas condiciones en su respuesta del 15 de junio de 2023.

Además, la Confederación Hidrográfica del Duero indica que, en caso de utilizarse el aeródromo como base de emergencia para la extinción de incendios forestales, y dado que en la cuenca del Duero aún no se ha detectado la presencia de mejillón cebra (*Dreissena polymorpha*), se deberán extremar las precauciones para que la descontaminación de las aeronaves utilizadas en incendios forestales, siguiendo los protocolos dictados por el MITECO y/o la Junta de Castilla y León al respecto, se realice en condiciones de seguridad tales que las aguas utilizadas puedan ser incorporadas de nuevo a la red hidrográfica superficial o subterránea con totales garantías de no pervivencia de individuos de dicha especie en ninguno de sus estadios vitales.

c.8) Paisaje.

El documento señala que, en fase de construcción, se producirá una transformación temporal del entorno de las obras que inducirá una pérdida de calidad paisajística debido al contraste que supondrá el movimiento de tierras, la rehabilitación de la pista de vuelo y

la pista de aparcamiento. Debido al carácter antrópico del entorno, a la baja intrusión visual por las masas arboladas que rodean el proyecto y a la temporalidad de la actuación, el promotor considera este impacto poco significativo.

En fase de operación, la afección al paisaje será producida por la intrusión visual de las infraestructuras que conforman el aeródromo, sin embargo, las infraestructuras ya existen actualmente. Además, debido al carácter agrario del entorno, el promotor cataloga este impacto como compatible.

Para minimizar los posibles efectos sobre el paisaje, durante fase de obras serán de aplicación las medidas preventivas indicadas para otros factores, como llevar a cabo la adecuada gestión de residuos y la limitación del espacio ocupado para la ejecución de las obras. Por otro lado, el promotor añade, como medida de mejora de la integración paisajística, la plantación perimetral de especies autóctonas de distinto porte (herbáceas, arbustivas y arbóreas); se utilizará el substrato edáfico resultante de los movimientos de tierras, previamente conservado para realizar estas plantaciones.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Junta de Castilla y León, indica que el proyecto coincide con la unidad de Paisaje 75.11 «Paramo del interfluvio Cea-Carrión». Aunque se trata de una infraestructura que modifica el medio, el campo de vuelo ya existe, por lo que no se espera una afección distinta a la existente, siempre que se lleven a cabo las medidas propuestas.

c.9) Patrimonio cultural. Vías pecuarias. Montes de utilidad pública.

Según el documento ambiental, no habrá impacto sobre patrimonio cultural, debido a que el proyecto no coincide espacialmente con ningún elemento a conservar. El promotor considera que no son necesarias medidas preventivas específicas para la protección de este factor.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León señala que el proyecto consiste en la reutilización de unas instalaciones existentes. No considera que existan nuevas incidencias sobre el territorio y, por lo tanto, sobre los bienes culturales existentes. Señala que el elemento del Catálogo de Bienes Protegidos de la Junta de Castilla y León más cercano es el Conjunto Histórico de Saldaña, que se encuentra a unos 9 km del aeródromo.

En cuanto a vías pecuarias, se identifica en el ámbito de estudio la «Cañada Real Leonesa». Esta vía pecuaria discurre muy próxima a la cabecera 24 de la pista de vuelo. Por ello, el promotor prevé situar la cabecera 24 de la pista de vuelo a una distancia de seguridad tal que, las operaciones de aterrizaje y despegue mantengan una altura sobre la vía pecuaria mayor de 4,5 m, así como colocar señales de aviso de vuelo.

Dentro del entorno inmediato del aeródromo, a unos 150 m al norte, se ubica el monte de utilidad pública núm. 346 «La Cerra». Además, a unos 1.000 m al este y al sur, se encuentran, respectivamente, los montes de utilidad pública núm. 472 «Cerillo», núm. 487 y 488 «Cerra de San Andrés» y núm. 491 «Cuestas Grandes». Por otro lado, al sur se encuentra una masa boscosa sin catalogación de utilidad pública que se encuentra a 25 m del eje de la pista. El promotor no identifica impactos sobre estos elementos, por lo que no contempla medidas al respecto.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Junta de Castilla y León señala que el proyecto se considera compatible con la utilidad pública de las vías pecuarias siempre y cuando se respete la «Cañada Real Leonesa» en el ámbito de la cabecera 24 de aeródromo y se obtengan las autorizaciones necesarias sobre las actuaciones previstas. Respecto a los montes de utilidad pública, el organismo, señala que no se esperan afecciones directas, aunque podrían derivarse algunas indirectas debido a las obras. Por ello, indica que la localización de las zonas de acopio, parque de maquinaria e instalaciones necesarias para la obra se realice fuera del ámbito de vías pecuarias y terrenos de monte arbolado.

El Servicio Territorial de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de Palencia de la Junta de Castilla y León considera necesario que se asegure la protección de las infraestructuras agrarias, principalmente, los caminos agrícolas e infraestructuras de

regadío ubicados en la zona de influencia del campo de vuelo el mantenimiento de los flujos naturales para la evacuación de aguas, así como el tránsito de ganadería extensiva a través de los caminos y cañadas existentes en el ámbito del proyecto.

El promotor acepta la incorporación de todas las prescripciones indicadas al proyecto.

c.10) Análisis de efectos ambientales resultado de la vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental incluye un apartado denominado «Vulnerabilidad del proyecto» en el que se han estudiado los siguientes fenómenos: riesgos geológicos (terremotos, erupciones volcánicas, deslizamientos), riesgos meteorológicos adversos (lluvia intensa, viento, hidrológicos y desertificación), y riesgo de incendios. El promotor concluye sobre el bajo nivel de todos los riesgos analizados. No obstante, se integran medidas preventivas de protección frente a incendios, que consisten en la supervisión durante fase de construcción de las labores de manejo de equipos que puedan provocarlos. Durante la fase de operación, las medidas propuestas son la dotación a las instalaciones de equipos antiincendios como extintores y mantas ignífugas. Asimismo, el promotor señala que, de acuerdo con el Plan de Lucha contra los Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, los miembros del aeródromo informarán inmediatamente al servicio de emergencias en caso de visualizar algún incendio o indicios de ello.

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil de la Junta de Castilla y León señala que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente.

La Dirección General de Salud Pública de la Junta de Castilla y León no realiza ninguna observación.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia de la Junta de Castilla y León alude a la necesidad de atender a las medidas preventivas y prohibiciones incluidas en la Orden anual por la que se establecen normas sobre el uso del fuego y se fijan medidas preventivas para la lucha contra los incendios forestales en Castilla y León, lo que acepta el promotor.

d) Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El documento ambiental incluye un PVA que pretende garantizar el cumplimiento de las medidas mitigadoras de impactos propuestas, así como identificar de los aspectos que se deben controlar.

En el seguimiento de la fase de obras, se prestará atención a los siguientes aspectos:

- Control de obra civil.
- Control de calidad del aire y niveles de ruido.
- Control de prevención de incendios.
- Control de residuos y vertidos.
- Control de compactación y erosión del suelo.
- Control de la vegetación e integraciones efectuadas.
- Control de afección sobre la fauna.

Para la fase de explotación, el documento ambiental señala que los siguientes aspectos:

- Control del estado de las aeronaves.
- Control de niveles de ruido.
- Control de fauna.
- Control de residuos y vertidos.

El promotor indica que se entregará un informe al final de las obras y un informe anual de verificación durante la fase de explotación a los organismos competentes en medio ambiente de la Junta de Castilla y León.

La Confederación Hidrográfica del Duero considera que se debe completar el PVA con controles sobre los vertidos, cauces, arrastre de sólidos, gestión de residuos y recogida pluviales de superficies contaminadas, zonas de limpieza de aeronaves, etc, lo que se incluye en la prescripción 2 de esta resolución.

En relación al PVA, este órgano ambiental recuerda que los resultados obtenidos en el PVA deben presentarse ante el órgano sustantivo y añade las prescripciones 3 y 4 de la resolución.

e) Prescripciones adicionales.

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, habrá de cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, que se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

1. Se dispondrá de un mapa, situado en un lugar bien visible del aeródromo, en el que se representen las épocas y los espacios que los usuarios deben evitar sobrevolar, por riesgo de colisión con avifauna, en un perímetro de 5 km de radio desde la pista, que incluirá espacios protegidos y zonas de acumulación de aves (basureros, muladares, zonas húmedas, etc.).

2. Deberá completarse el PVA de manera que recoja las acciones a llevar a cabo para los controles sobre los vertidos sólidos o líquidos, la afección a cauces, efectos de las escorrentías sobre el arrastre de sólidos, gestión de residuos, mecanismos para la recogida de las aguas procedentes del lavado de pistas, talleres, limpieza de aeronaves, aguas residuales, etc.

3. Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes con la fauna durante la vida útil de la instalación que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. Se determinarán las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

4. Los resultados obtenidos en el PVA serán presentados ante el organismo autonómico competente en medio ambiente, como indica el promotor, y ante el órgano sustantivo, como requiere la ley 21/2013 de evaluación ambiental. Se presentarán los siguientes informes derivados del plan de vigilancia ambiental:

– Previo al inicio de las obras sobre las prospecciones de fauna previas y el calendario de obra establecido.

– Informe de fin de obra, sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas durante la construcción.

– Anuales desde el inicio de la fase de explotación y durante 3 años consecutivos sobre el cumplimiento y la eficacia de las medidas en la fase de explotación y las conclusiones del PVA.

– Durante la vida útil de la actividad, cuando se produzcan incidentes o colisiones con avifauna registradas según la condición 3.

La presente resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, que se realicen con posterioridad, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Fundamentos de Derecho

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

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

El proyecto «Aeródromo de La Cerra (Palencia)»; se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, concretamente, en el grupo 7.d del anexo II.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1 c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Aeródromo de La Cerra (Palencia)»; ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente resolución.

Esta resolución se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, del artículo 47 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 25 de octubre de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

Aeródromo "La Cerra" (Palencia)

