

DECLARACIÓN DE RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BURGOS

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos se inició en base a la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, mediante el envío, con fecha de 1 de agosto de 2013, del Informe de Evaluación Preliminar al entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

A este respecto, y de acuerdo con el apartado 1 de la disposición transitoria primera de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que señala: “*Esta Ley se aplica a todos los planes, programas y proyectos cuya evaluación ambiental estratégica o evaluación de impacto ambiental se inicie a partir del día de la entrada en vigor de la presente Ley*”, el procedimiento se ha continuado de acuerdo con lo establecido en la Ley 9/2006, que no establece plazos para la presentación del ISA.

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto promover un desarrollo sostenible y conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente, contribuyendo a la integración de los aspectos ambientales en la preparación y adopción de planes y programas, mediante la realización de una evaluación ambiental de aquellos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

En el ámbito definido por la citada Ley 9/2006, la propuesta de revisión del Plan Director de este aeropuerto ha sido sometida a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, actuando como Órgano Ambiental el antiguo Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, actualmente Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y como Órgano Promotor de dicho Plan la antigua Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), actualmente Aena SME S.A.

Los artículos 14 y 24 de esta Ley 9/2006 recogen que, una vez aprobado el Plan Director, el Órgano Promotor lo pondrá a disposición del Órgano Ambiental, de las administraciones públicas afectadas y del público, junto a una declaración que recoja cómo se han integrado en el Plan Director los aspectos ambientales, y cómo se han tomado en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, los resultados de las consultas, la adenda al Informe de Sostenibilidad Ambiental, la Memoria Ambiental, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso. Igualmente, se recogerán las razones de la elección del Plan Director aprobado en relación con las alternativas consideradas.

En este sentido se DECLARA que, en cumplimiento de los artículos 12 y 22 de la citada Ley 9/2006, y una vez finalizada la fase de consultas, la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, y la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, elaboraron conjuntamente la Memoria Ambiental, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director. En esta Memoria Ambiental se analizaron el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y su calidad, el resultado de las consultas realizadas y cómo se han tomado en

consideración, las adendas al informe de sostenibilidad ambiental realizadas en respuesta a solicitud del órgano ambiental, y la previsión de los impactos significativos de la aplicación de este Plan Director, incorporando, asimismo, las determinaciones finales que debían incorporarse a la propuesta del Plan Director.

Dado que esta Memoria Ambiental ha sido recogida de manera íntegra e indisoluble en la documentación constitutiva del Plan Director aprobado, puede afirmarse que este ha asumido plenamente el contenido y las observaciones del Informe de Sostenibilidad Ambiental y sus adendas, y de las alegaciones formuladas en las consultas e información pública, así como de las determinaciones de esta Memoria Ambiental, tanto en lo referente a las medidas de integración ambiental como a las medidas propuestas para seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan Director, no surgiendo de este modo discrepancia alguna entre el Órgano Promotor y el Órgano Ambiental por el contenido de la Memoria Ambiental y el Plan Director aprobado.

Asimismo, en cumplimiento de la documentación también requerida por los citados artículos 14 y 24 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, a continuación se incluye un resumen no técnico de la documentación del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) seguido, recogiendo:

- Principales hitos y fechas del proceso de evaluación, iniciado con el Informe Preliminar de Evaluación y culminado con la elaboración de la Memoria Ambiental.
- Contenido y alcance del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA).
- Resultados de las consultas y de la información pública efectuada.
- Contenido de la adenda al Informe de Sostenibilidad Ambiental.
- Contenido de las determinaciones de la Memoria Ambiental, recogiendo tanto las medidas de integración ambiental propuestas, clasificadas en medidas ambientales estratégicas y medidas aplicables en las actuaciones de desarrollo del Plan Director, como las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan.

**RESUMEN DE LA DOCUMENTACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN
AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE
BURGOS**

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	PROCESO DE EVALUACIÓN	2
3.	CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	5
3.1.	ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN	5
3.2.	ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR	8
3.3.	EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL	9
3.4.	EFFECTOS AMBIENTALES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR	9
3.5.	DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR	12
3.6.	MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO	15
3.6.1.	MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL	15
3.6.2.	MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL	19
3.7.	CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	23
4.	RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA	24
4.1.	PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS	24
4.2.	CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES	25
5.	DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL	27
5.1.	BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS	27
5.2.	PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL	32

1. INTRODUCCIÓN

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, tiene por objeto la promoción del desarrollo sostenible mediante la integración de los aspectos ambientales en la elaboración y adopción de planes y programas, a través de un proceso de evaluación ambiental que determine los efectos significativos sobre el entorno.

Esta Ley supone la transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar el horizonte de Desarrollo Previsible y la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, modificado por Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, que reconoce su especial singularidad, debida no sólo a su vinculación con la organización del espacio aéreo, sino también a la complejidad de su estructura funcional, los requerimientos de infraestructuras de enlace con la ciudad, y la necesidad de armonizar las actividades del entorno con sus impactos y servidumbres, siempre bajo la perspectiva de que constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria, y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la Zona de Servicio del aeropuerto son, por una parte, el de movimiento de aeronaves, que incluye: zona de maniobras, campo de vuelo, plataforma de estacionamiento de aeronaves e instalaciones auxiliares. Por otra parte, el subsistema de actividades aeroportuarias está compuesto por las siguientes zonas: de pasajeros, de carga, de apoyo a la aeronave, de servicios, de aviación general, de abastecimiento, de actividades complementarias, y, por último, el subsistema de reserva aeroportuaria, que contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN

Se detallan a continuación los principales hitos del procedimiento de evaluación ambiental estratégica.

La tramitación ambiental estratégica de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos se inició mediante el envío, con fecha de 1 de agosto de 2013, del Informe de Evaluación Preliminar al, por aquel entonces, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Posteriormente, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, en octubre de 2013, según lo establecido en el artículo 9, 10 y 19.1 de la Ley 9/2006, realizó consultas a los órganos de las Administraciones Públicas afectadas y público interesado, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental. Se realizaron setenta, recibándose ocho respuestas:

- Agencia de Protección Civil y Consumo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Ayuntamiento de Burgos.
- Confederación Hidrográfica del Duero.
- Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Infraestructura (DIGENIN). Ministerio de Defensa.
- Dirección General de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Con fecha 16 de junio de 2014, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural dio traslado a Aena del Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos.

Este Documento de Referencia se elaboró conforme a lo establecido en el artículo 8 y el Anexo I de la Ley 9/2006, de 28 de abril, y de acuerdo con los artículos 9 y 19.4, se publicó a través de la página Web del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es).

De acuerdo a lo establecido en el artículo 21 de la Ley 9/2006, la Dirección General de Aviación Civil sometió a consultas a las administraciones públicas afectadas y público interesado, durante 45 días, previo anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado nº 51, de 1 de marzo de 2017, el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la Propuesta de revisión del Plan Director.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron cinco observaciones y alegaciones:

- Dirección General del Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.
- Subdirección General de Patrimonio. Dirección General de Infraestructura. Secretaría de Estado de Defensa. Ministerio de Defensa.
- Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente.

Con fecha 23 de enero de 2018, se remitió a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente el informe elaborado por el órgano promotor que respondía motivadamente a las observaciones y alegaciones que se formularon, tal y como marca el artículo 21 de la Ley 9/2006, donde se exponía cómo se habían tomado en consideración las observaciones y alegaciones en la propuesta de revisión del Plan Director, incluyendo el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

El 13 de marzo de 2018, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, solicita a AENA SME S.A. una información complementaria al ISA que incluye, entre otros, los siguientes extremos:

- Definición de los objetivos ambientales del plan director y de un sistema de indicadores para evaluar su cumplimiento a lo largo del periodo de vigencia del plan.
- Análisis de la relación del plan con otros planes y programas conexos que no habían sido contemplados en el ISA o que debían ser actualizados.
- Ampliación de la información de la situación ambiental actual del entorno del plan director respecto a las poblaciones de fauna, especialmente de las aves y el medio hidrológico y el dominio público hidráulico.
- Ampliación de la información relativa al análisis de los efectos significativos del plan sobre los Hábitats de Interés Comunitario; la fauna, especialmente la avifauna y el medio hidrológico y el dominio público hidráulico.
- Ampliación de las medidas propuestas para la integración ambiental del plan y de las medidas previstas para el seguimiento y la supervisión del plan, en función de los resultados de la información solicitada en los apartados anteriores y especialmente en función de los objetivos ambientales fijados para el Plan Director.

Para dar respuesta a esta solicitud, Aena SME S.A. elaboró una adenda al ISA que fue remitida el 10 de agosto de 2018. Posteriormente, el 4 de abril de 2019 tiene entrada en la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica una nueva adenda para subsanar determinadas cuestiones relativas al contenido y al alcance de la adenda, que se pusieron de manifiesto en varias reuniones mantenidas entre el órgano sustantivo, el órgano ambiental y el promotor.

Por último, teniendo en cuenta la información contenida en el ISA y en las adendas, así como el resultado de la información pública y las consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, las Secretarías de Estado de Medio Ambiente del Ministerio para la Transición Ecológica y de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento han elaborado conjuntamente la presente Memoria Ambiental, tal y como marcan los artículos 12 y 22 de la Ley 9/2006.

3. CONTENIDO Y ALCANCE DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

3.1. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) recoge el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la Propuesta de revisión del Plan Director del Aeropuerto, analizando para ello, el clima y cambio climático, la calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), el consumo de energía y emisiones de CO₂, la geología y los suelos, los residuos generados, el medio hidrológico, los espacios protegidos y la biodiversidad, los usos del suelo y la ordenación territorial, el patrimonio cultural, el paisaje, las infraestructuras, el transporte y la movilidad y el medio socioeconómico.

El Aeropuerto de Burgos está situado a 4 km al noreste de la ciudad de Burgos.

El clima en el ámbito de estudio se puede clasificar de tipo mediterráneo continentalizado, con inviernos muy fríos y veranos suaves, siendo la temperatura media anual de 10,7 °C y la precipitación anual media de 546 mm. En el ISA se han analizado los escenarios climáticos regionalizados de la AEMET, concluyéndose que para el periodo 2020-2100 se aprecia un incremento de la temperatura máxima, un aumento en la duración de las olas de calor, un aumento de la temperatura mínima y de las noches cálidas y disminución del número de heladas. Aunque la precipitación anual no varía significativamente, se podría producir un aumento de las precipitaciones torrenciales y una disminución en el número de días de lluvia, aumentando la duración de los periodos secos. Al aumentar la temperatura, el estrés hídrico de la vegetación aumentaría lo que podría provocar sequía, y repercutiría negativamente en la vegetación y en la agricultura.

La caracterización acústica se ha realizado para los periodos día (L_d) y tarde (L_e), no habiéndose contemplado para el periodo noche por ausencia de operaciones. Esta ha sido estimada empleando el programa de simulación INM (*“Integrated Noise Model”*), versión 7.0d. Tras el análisis de las huellas sonoras correspondientes a los umbrales Leq 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A), en el ISA se concluye que tras la valoración realizada, en la actualidad no existe ningún área que supere los límites acústicos normativamente establecidos.

En relación a la calidad química del medio atmosférico, las conclusiones del ISA, extraídas de las estimaciones realizadas mediante el programa EDMS 5.1.4.1, señalan que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

El consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto fue de 457 MWh en el 2015, lo que representa la emisión de 122 toneladas de CO₂ anuales según el factor de conversión de 0,266 toneladas de CO₂ por MWh. La emisión de CO₂ procedente del consumo de combustibles de fuentes fijas y móviles, estimado en el ISA a partir del programa EDMS 5.1.4.1 fue de 209,57 t/año.

En cuanto a la gestión de residuos, el aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y mantiene un

contrato con un gestor autorizado para su retirada. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 778 Kg (de los que el 50% son aceites usados).

En relación a la caracterización hidrológica del aeropuerto, este se localiza en el interfluvio de los ríos Vena y Pico, ambos tributarios del Arlanzón por su margen derecha. Dentro del recinto aeroportuario se localiza el río Pico, canalizado a unos 240 metros al sur de la cabecera 04, y el arroyo Novillas, que discurre a 75 metros al noreste de la cabecera 22. También se encuentra un canal sin denominación, que parte del arroyo Novillas, a unos 80 metros del límite de la Zona de Servicio actual. Las instalaciones aeroportuarias no están incluidas en las áreas de inundación para el periodo de retorno de 500 años por lo que se trata de una zona poco sensible a avenidas.

En cuanto a la hidrogeología, el Aeropuerto de Burgos se encuentra situado sobre el conjunto de terrazas cuaternarias que definen un sistema acuífero ligado en su dinámica a la propia red superficial generada por el río Arlanzón. Este acuífero se encuentra ubicado en la Unidad Hidrogeológica 02.09 "Burgos-Aranda" cuya superficie aflorante asciende a 6.262 Km². El abastecimiento del aeropuerto se realiza directamente de la red general de agua del Ayuntamiento de Burgos. El consumo de agua de red correspondiente a 2015 fue de 6.001 m³.

En cuanto al saneamiento, el Aeropuerto de Burgos no dispone de instalaciones propias para el tratamiento de las aguas residuales que se producen en el mismo. El vertido de éstas se realiza al colector municipal, con dos puntos de vertido diferentes, uno al barrio de Castañares y otro al Aeródromo de Villafría, poseyendo en ambos casos la pertinente autorización. Las aguas pluviales del aeropuerto poseen cuatro puntos de vertido, todo ellos autorizados mediante la correspondiente autorización administrativa de vertido.

En la adenda del ISA se ha analizado la posible función del río Vena y el arroyo Novillas como corredores biológicos entre el bosque de Villafría y el río Arlanzón, concluyéndose que no existe conexión entre ambos ecosistemas al estar el bosque vallado, rodeado por carreteras, una línea ferroviaria y un polígono industrial. No obstante, se señala que existe un corredor ecológico de las especies acuáticas y de las especies de ribera asociadas al arroyo Novillas, al río Vena y al río Arlanzón, dado que desembocan unos en otros.

También, en la adenda se han identificado como focos de atracción de fauna en las inmediaciones del Aeropuerto de Burgos el Melojar de Orbaneja localizado a 1,6 km de la cabecera 22, que alberga una comunidad de aves pequeña, poco diversificada y en baja abundancia y por otro lado el Humedal del río Arlanza en el parque de Fuentes Blancas localizado a 1,5 km al sur de la cabecera 04, antiguo meandro del río Arlanzón convertido en un enclave protegido para la flora y la fauna, que alberga especies de aves acuáticas como anátidas, cigüeñas, garzas y cormoranes.

El espacio de Red Natura 2000 más próximo al área de estudio es el ZEC ES4120072 "Riberas del río Arlanzón y afluentes", que se localiza a 650 metros del aeropuerto. Por su valor natural, debe destacarse también en el ámbito de estudio el bosque de Villafría, dado que su valor reside en ser el último reducto del bosque de quercíneas del fondo del valle del Arlanzón en el término municipal.

La vegetación del interior del Aeropuerto de Burgos está formada mayoritariamente por cultivos herbáceos con un aprovechamiento anual. Además, existen teselas de pastos naturales que son mantenidos mediante siega. Otros hábitats existentes en el interior del recinto aeroportuario son la

vegetación de la ribera del río Pico al suroeste de la cabecera 04. Respecto a los hábitats de interés comunitario, en el interior de la Zona de Servicio no se localiza ninguno.

Con relación a la fauna, la comunidad faunística está representada por especies asociadas a medios abiertos como los cultivos, medios forestales y especies ligadas a la vegetación de ribera. Respecto a los mamíferos, se encuentran presentes en el entorno aeroportuario la musaraña (*Crocidura russula*), el gato montés (*Felis sylvestris*) y, en un área más amplia, el corzo (*Capreolus capreolus*) y el jabalí (*Sus scrofa*).

En cuanto a las aves, según se recoge en la adenda al ISA en el año 2014-2015, Aena SME S.A. realizó los trabajos de campo (elaboración de censos basados en transectos internos y externos) precisos para identificar la avifauna presente en el Aeropuerto de Burgos y su entorno inmediato. Como resultado, se han encontrado comunidades muy diversas, destacando la cogujada (*Galerida cristata*), la alondra (*Alauda arvensis*), la perdiz (*Alectoris rufa*), la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*) y rapaces como el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*), el ratonero (*Buteo buteo*), el buitre leonado (*Gyps fulvus*), el milano real (*Milvus milvus*), varias especies de páridos (*Parus sp.*), la polla de agua (*Gallinula chloropus*) y el ánade (*Anas platyrhynchos*). Los trabajos también desvelaron una mayor riqueza de especies en el interior del aeropuerto que el exterior durante la mayor parte del año, y principalmente durante el verano, debido a la llegada de aves estivales, debido a la condición de refugio que parece ostentar el recinto aeroportuario. Respecto a la abundancia de especies, se observó un patrón diferente al de la riqueza, revelando la condición del aeropuerto como una zona de paso migratorio, con especial relevancia durante el paso postnupcial u otoñal.

Como conclusiones del estudio de avifauna en el Aeropuerto de Burgos, la adenda señala que la mayoría de las especies inventariadas son de carácter generalista y antropófilo, de pequeño tamaño y con tendencia a formar bandos; que la comunidad de rapaces, tanto por su frecuencia sobrevolando el aeropuerto, como por su tamaño y riesgo asociado, son el grupo de aves más importantes sobresaliendo el buitre leonado (*Gyps fulvus*) que de vez en cuando en grupos no muy numerosos, sobrevuela el aeropuerto y su entorno más cercano casi siempre en dirección suroeste-noreste; que en los censos realizados no se ha observado azor y sí milano real y de aguilucho cenizo, que la cigüeña blanca (*Ciconia ciconia*), puede considerarse una de las especies más transcendentales desde el punto de vista de riesgo asociado y que la presencia de aves acuáticas puede considerarse como rara o muy rara.

El aeropuerto, como elemento del paisaje, se localiza en una zona prácticamente llana, en el interfluvio de los ríos Vena y Pico, ambos tributarios del Arlanzón. La zona colindante al recinto aeroportuario está bastante degradada por la actividad humana, apreciándose un mosaico en el que se alternan los eriales, pastizales, naves industriales junto con usos residenciales, además de alguna explotación agrícola e industrial de mayor entidad, la instalación aeroportuaria no incide negativamente sobre la percepción visual de la zona.

Para la caracterización del patrimonio cultural se consultó en el ISA el catálogo arqueológico recogido en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Burgos, donde destaca en el entorno del aeropuerto los yacimientos de Sacatierra/Socatierra, Fuentecillas y los yacimientos de Frías y Varguillas. También se realizó una prospección arqueológica de toda la Zona de Servicio, como

resultado de la misma no se han identificado materiales arqueológicos que pudiesen asociarse a dichos yacimientos, ni al antiguo trazado del camino de Santiago.

En cuanto al Camino de Santiago declarado Conjunto Histórico (Decreto 2224/1962, de 5 de septiembre), este discurría desde el norte de Orbaneja para dirigirse directamente a Burgos atravesando el área del aeródromo actual. Sin embargo, este trazado desapareció con la construcción del aeropuerto y de otras infraestructuras. Cabe señalar que en su día se efectuó la restitución, acorde a la normativa vigente, del tramo del Camino afectado por la ampliación de la pista del aeropuerto, en cumplimiento de lo determinado por la declaración de impacto ambiental formulada mediante la Resolución de 2 de septiembre de 2003 de la Secretaría General de Medio Ambiente. En la actualidad se encuentra fuera de la Zona de Servicio del aeropuerto.

En relación a las vías pecuarias, en el interior del recinto aeroportuario no se ha detectado la presencia de ninguna vía pecuaria. La más cercana discurre a unos 400 m al sur de la Zona de Servicio.

El único acceso al aeropuerto se realiza a través de la carretera BU-12 que parte de la A-1, que une Burgos con Vitoria. El tiempo medio de recorrido desde el centro urbano de la capital burgalesa es de unos 10 minutos.

Respecto al medio socioeconómico, en 2015 la provincia de Burgos contaba con una población total de 364.002 habitantes. Según la Contabilidad Regional de España (INE), el PIB per cápita de Castilla y León para 2015 se cifra en 21.922,86 €, 1.378 € menor que la media española de 23.300 €.

3.2. ACTUACIONES CONTEMPLADAS EN EL PLAN DIRECTOR

El Plan Director contempla las actuaciones a realizar en el aeropuerto para atender las necesidades que se estima puedan presentarse en un determinado horizonte de tráfico, denominado Desarrollo Previsible. Las previsiones de tráfico y el Desarrollo Previsible se fundamentan en estudios socioeconómicos y de mercado, distinguiéndose tres horizontes definidos según el tráfico previsto. En base a las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la siguiente tabla.

Tabla 1. Principales actuaciones previstas en la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos

ACTUACIÓN	
SUBSISTEMA MOVIMIENTO DE AERONAVES	
Plataforma	1. Adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves de aviación general.
Campo de vuelos	2. Adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación cabecera 22 (420 m).
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS	
Zona de aviación general	3. Construcción de dos hangares de aviación general.

ACTUACIÓN	
Zona de abastecimiento	4. Reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles.
Zona de servicio	5. Desplazamiento del camino y vallado perimetral fuera de la franja.
Zona de actividades complementarias	6. Delimitación de una zona de actividades complementarias.

3.3. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL

La determinación de una u otra opción de desarrollo del Plan Director, está determinada por las alternativas parciales para cada una de las actuaciones que están contempladas y que han sido evaluadas ambientalmente entre sí. Las diferentes alternativas parciales elegidas constituyen la alternativa seleccionada como propuesta para el Plan Director, la cual es posteriormente comparada con la “alternativa 0”. Teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Documento de Referencia, se considera que la alternativa 0 queda definida por la evolución de la situación actual del aeropuerto cuyo Plan Director se revisa, incluyendo aquellas actuaciones en ejecución o planificadas para años posteriores que dispongan de resolución ambiental de acuerdo a la legislación vigente, coincidiendo con el escenario en el cual el tráfico conlleve la saturación del aeropuerto.

Todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Burgos se encuentran estrechamente ligadas a la funcionalidad y a las necesidades operativas de la instalación aeroportuaria en su configuración actual. Por este motivo, al tratarse de nuevos elementos puntuales que mejoran o amplían los existentes y que se insertan en una infraestructura consolidada y en funcionamiento, es difícil el planteamiento de alternativas que puedan ser comparadas y evaluadas de manera verosímil, ya que las posibilidades están estrechamente determinadas por la configuración actual del aeropuerto, los procedimientos operativos y la disponibilidad de terrenos, admitiendo tan solo una única alternativa de localización.

Por otra parte, el Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 y el RD 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, establecen una serie de requisitos cuya aplicación se considera de obligado cumplimiento, así como una serie de métodos recomendados cuya aplicación uniforme se considera un estándar técnico deseable. El cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas para las actuaciones propuestas, y en consecuencia, ninguna de las actuaciones propuestas en la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos permite la consideración de alternativas.

3.4. EFECTOS AMBIENTALES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR

La Zona de Servicio del aeropuerto delimitada por la propuesta de Plan Director tiene una superficie estimada de 240,30 hectáreas (79,8 hectáreas corresponden al Subsistema de Movimiento de Aeronaves, 27,9 hectáreas al Subsistema de Actividades Aeroportuarias y 132,6 hectáreas a la Zona

de Reserva Aeroportuaria), es decir, 11,35 hectáreas más que la delimitada por el Plan Director vigente (O.M. de 1 de agosto de 2001).

A continuación, se describen de forma sintética los principales efectos ambientales de las actuaciones propuestas.

✓ Contaminación atmosférica

Los resultados obtenidos derivados de la modelización, permiten al ISA concluir que, para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3), los valores límite establecidos por normativa, no se superan en ninguna de las poblaciones cercanas al aeropuerto, para ninguno de los parámetros analizados (CO, HC, NO_x, SO_x, PM₁₀, PM_{2,5} y CO₂).

✓ Ruido

Los resultados obtenidos del análisis efectuado para los periodos día y tarde (no hay operaciones en periodo noche), utilizando el programa de simulación INM v.7.0d, aplicados a las áreas acústicas establecidas por el Real Decreto 1367/2007, permiten concluir que no se ha inventariado suelo urbanizable residencial dentro del ámbito delimitado por las isófonas Ld 60-Le 60 dB. Durante el periodo noche el aeropuerto continuará sin prestar servicio por lo que no se ha realizado la evaluación del indicador Ln ≤ 50 dB.

✓ Cambio climático

Con relación al consumo energético, se prevé un incremento del 538,97 % en las emisiones totales de CO₂. Este incremento en las emisiones de CO₂ se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 8.986 pasajeros totales en 2015 a 61.300 pasajeros totales en el Desarrollo Previsible. En relación a la adaptación al cambio climático, no se estima necesario plantear medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas.

En la última adenda presentada por el promotor se indica que las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el desarrollo previsible alcanzan las 2.115 toneladas, inferior a 2500 toneladas de CO₂ eq, que es el umbral que el Decreto 18/2019, de 25 de enero, considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

✓ Agua y medio hidrológico

La actuación de adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 (420m) supone la ocupación de la zona de policía del Dominio Público Hidráulico (DPH) del arroyo Novillas y su afluente. Esta actuación consiste en la colocación de una serie de pilotes de soporte de la estructura del nuevo sistema de iluminación, por lo que la ocupación de suelo es muy reducida, y los demás efectos asociados a esta actuación quedan muy limitados espacialmente, el promotor indica que no se generará una afección directa sobre ninguno de los elementos hidrológicos que

discurren por las inmediaciones del aeropuerto. No obstante, para evitar posibles efectos indirectos, se proponen determinadas medidas protectoras y correctoras.

Respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas. No obstante, considerando que la nueva ocupación espacial de las nuevas instalaciones asciende a 1,37 ha de nueva superficie asfaltada, la superficie de recarga no sufrirá una modificación relevante.

Con relación al consumo de agua, según indica el promotor en la última adenda, el consumo de agua en la situación actual es de unos 6.000 m³/año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 40.939 m³, por lo que no lo considera un incremento significativo, dado que el consumo en el Desarrollo Previsible representaría menos del 0,4% del total de la ciudad de Burgos (datos año 2014).

✓ Suelos

El ISA identifica afecciones sobre el suelo, derivadas fundamentalmente de la remoción del sustrato y de la ocupación física por parte de las nuevas superficies pavimentadas. La superficie que se verá pavimentada se estima en 1,37 ha.

✓ Residuos

El incremento de los residuos generados en la fase de operación será proporcional a las unidades de tráfico previstas para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3). En la adenda al ISA, se determina que en el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 5,1 toneladas, lo que supone que se encuentra muy alejado del límite de 10 toneladas que obligaría al Aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos. La cantidad de residuos no peligrosos se ha estimado en 918,7 toneladas, que representa solamente un 0,6% de la producción total de la provincia de Burgos según el Plan Integral de Residuos de Castilla y León.

✓ Biodiversidad, fauna y flora

Las actuaciones previstas no afectarán en ningún caso a ningún espacio natural protegido ni a Hábitats de Interés Comunitario. Tampoco se verá afectado el Bosque de Villafría.

La afección más significativa sobre la biodiversidad se produce sobre la vegetación por la nueva ocupación de suelo. La vegetación afectada por las actuaciones propuestas se produce sobre zonas antrópicas, pastos internos y cultivos herbáceos y según se señala en la adenda supone una pérdida aproximada de unos 2.386,1 m² de pastos internos y 20.446,6 m² de cultivos herbáceos. Este hecho puede repercutir en la fauna terrestre allí presente como la lagartija ibérica (*Podarcis hispanicus*), el lagarto ocelado (*Timon lepidus*), la culebra bastarda (*Malpolon monspessulanus*) y mamíferos como liebres (*Lepus granatensis*), conejos (*Oryctolagus cuniculus*) y zorros (*Vulpes vulpes*).

En cuanto a la avifauna, tras el análisis realizado en la adenda al ISA, y teniendo en cuenta la previsión de demanda de tráfico para el desarrollo previsible de la propuesta de revisión del Plan Director, se concluye que no se prevé un incremento del posible impacto sobre la avifauna.

✓ Patrimonio Cultural

En el ISA se concluye que del patrimonio arqueológico inventariado, el único yacimiento que se verá directamente afectado por las actuaciones propuestas será el yacimiento de Sacatierra/Socatierra. En esta zona se plantea el desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral, que afectaría al yacimiento.

No se generará ningún tipo de afección sobre el Camino de Santiago ni vías vinculadas a la Ruta Jacobea.

✓ Paisaje

En el ISA se han evaluado los efectos como poco significativos.

✓ Infraestructuras de transporte y movilidad

Las actuaciones planteadas en el marco de la propuesta de revisión del Plan Director no implican afecciones a las infraestructuras existentes.

✓ Efectos territoriales

La Zona de Servicio del aeropuerto aumenta su superficie *net*a respecto a la delimitada por el Plan Director vigente en 11,35 ha. Esta variación se debe a la desafección de 7,88 ha situadas al noroeste de la Zona de Servicio propuesta, la incorporación de 0,76 ha de terreno perteneciente al término municipal de Burgos y el aumento de 18,47 ha por ajustes de delimitación en el perímetro de la Zona de Servicio.

Todas las actuaciones planteadas en la Propuesta de revisión del Plan Director se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente, excepto la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la cabecera 22 y el desplazamiento del camino y vallado perimetral, que precisan de la incorporación de 0,76 ha al norte de la cabecera 22 y al sur de la pista. La zona afectada por las necesidades de ampliación de terrenos está clasificada en el PGOU de Burgos como Suelo Urbanizable y Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y está ocupada actualmente por cultivos herbáceos.

✓ Incidencia social y económica

En el ISA se realiza una estimación del empleo que directa e indirectamente puede suponer la revisión del Plan Director, estimándose un 514,28% más respecto a la situación actual.

3.5. DEFINICIÓN DE LOS OBJETIVOS AMBIENTALES PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR

Los principales aspectos ambientales considerados sobre los que puede influir el desarrollo del Plan Director son el cambio climático y la contaminación atmosférica, el ruido, la protección de la salud, la conservación de la biodiversidad, la protección de las aguas y del dominio público hidráulico, el suelo, el desarrollo sostenible, la gestión de residuos y el ahorro energético.

Los objetivos ambientales que se definan deben ser coherentes con:

- 1) Los principios de sostenibilidad y criterios ambientales marcados como punto de partida en el documento de referencia.
- 2) El análisis de planes, programas o normativa, cuyo ámbito de aplicación tenga relación con el plan.
- 3) El análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente.

Tras realizar el análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente, en la última adenda presentada por el promotor se redefinen algunos de los objetivos iniciales para adecuarlos al diagnóstico. A continuación se enumeran los objetivos ambientales definitivos para cada aspecto.

Contaminación acústica

Dado que no existen áreas residenciales en el interior de las isófonas de 60/60/50 ni en sus proximidades ni en situación actual ni en el escenario de Desarrollo Previsible (Horizonte 3), se establece como objetivo ambiental **“Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales”**.

Contaminación atmosférica

Dado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades, se establece como objetivo ambiental **“Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límite de contaminantes establecidos en la normativa”**.

Energía y cambio climático

Se ha considerado más adecuado refundir en un solo aspecto energía y cambio climático, puesto que las emisiones de CO₂ por las actividades estrictamente aeroportuarias están muy relacionadas con los consumos energéticos. Dado el valor de emisión de CO₂ en el horizonte de desarrollo previsible no se considera significativo, se redefine el objetivo ambiental que será **“Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.”**

Biodiversidad

Dado que no se producen afecciones a ningún espacio natural protegido, que la afección a vegetación se produce a zonas de pastos internos y de cultivos herbáceos que no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección, se ha considerado más adecuado plantear los siguientes objetivos ambientales:

- **Minimizar la afección a especies protegidas.**
- **Proteger y mejorar la biodiversidad.**
- **Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.**
- **No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.**
- **Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.**

Residuos

En relación con los residuos, se redefinen los objetivos iniciales, teniendo en cuenta que los incrementos previstos no se consideran significativos. Los objetivos finalmente propuestos son:

- i. **Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.**
- ii. **Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.**

Suelos

Tras el diagnóstico realizado y dado que los valores de superficies de suelo que se ocuparán no son muy elevados, no se estima necesario establecer objetivos ambientales.

Medio Hidrológico

Teniendo en cuenta el diagnóstico se plantean los siguientes objetivos ambientales:

- **Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).**
- **Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua del aeropuerto.**
- **Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.**

Patrimonio cultural

Únicamente la actuación de desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral podría afectar al yacimiento de Sacatierra, no produciéndose afección sobre vías pecuarias, ni sobre el Camino de Santiago y vías asociadas a la ruta Jacobea. Por este motivo, se redefine el objetivo ambiental: **“Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural”**.

Paisaje

Dado que el Plan Director no tendrá una repercusión relevante sobre el paisaje, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

Transporte y movilidad

Dado el contenido del Plan Director, elaborado según lo señalado en el RD 2591/1998, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

Ordenación Territorial, planeamiento urbanístico y usos del suelo

Dado que todas las actuaciones se localizan en el interior de la Zona de Servicio vigente, excepto la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la cabecera 22 y el desplazamiento del camino y vallado perimetral, que precisan 0,76 ha, terrenos calificados por el PGOU de Burgos como Suelo Urbanizable y Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras, no se considera necesario establecer objetivos ambientales.

3.6. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN Y SU SEGUIMIENTO

Una vez detectados los efectos del desarrollo del Plan Director sobre los diferentes aspectos ambientales y establecidos los objetivos ambientales se establecen las medidas a aplicar para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

Las medidas para la integración ambiental a aplicar se han establecido en base a los efectos detectados durante la elaboración del ISA y las adendas posteriores. Algunas de las medidas propuestas en la última adenda presentada, difieren de las contenidas en el ISA, debido a que como resultado del último diagnóstico, se ha obtenido que para algunos factores ambientales el impacto no era significativo, por lo que o no se hacía necesario plantear ni objetivos ni medidas de integración o se consideraba más adecuado redefinir las medidas para adecuarlas al diagnóstico. Por otra parte, se ha identificado también que algunas de las medidas propuestas en el ISA eran medidas preventivas y correctoras de obra y se ha considerado más adecuado reflejarlas en un epígrafe aparte llamado “Buenas prácticas en la ejecución de proyectos”, recogido en el apartado 6 del presente documento.

3.6.1. MEDIDAS DE INTEGRACIÓN AMBIENTAL

A continuación, se sintetiza el conjunto de medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director.

- Contaminación acústica

En relación con la gestión de la contaminación acústica, con carácter general, se debe tomar en consideración, y aplicar en su caso, la siguiente normativa en aeropuertos de competencia estatal:

- ✓ Medidas Generales: Adopción del denominado «Enfoque equilibrado», ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que la Unión Europea ha incorporado, en su ordenamiento jurídico, mediante la aprobación del Reglamento (UE) nº 598/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado.

- ✓ Zona de afección acústica: En base a los criterios recogidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, y el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, para el escenario de situación actual y de desarrollo previsible (horizonte 3) de la propuesta de revisión del Plan Director, se delimita la zona de mayor afección acústica existente en el entorno aeroportuario, delimitada por la envolvente de las isófonas definidas por Ld 60 dB(A) y Le 60 dB(A).

La zona de afección acústica del Aeropuerto de Burgos se reduce al ámbito de la pista del aeropuerto. En este sentido, no se considera necesario realizar medidas específicas de atenuación de ruido.

No obstante, se realizará el seguimiento del ruido, mediante la realización de la huella acústica del aeropuerto de forma que se pueda prevenir la aparición de áreas residenciales en la isófona 65-65-55”.

Asimismo, en caso de existir modificaciones en la operativa del aeropuerto que aumenten la afección, se definirán aquellas medidas necesarias para su atenuación, que irán en consonancia con el concepto de «enfoque equilibrado» ratificado en la Resolución A36/22 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). y que contempla una implementación equilibrada de los diferentes tipos de medidas disponibles para la reducción del ruido.

- Contaminación atmosférica.

En el proceso de evaluación ambiental se ha comprobado que las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.

Por ello, se realizará un seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (mediante estimación), cuando se produzca la revisión del Plan Director o cuando se produzcan modificaciones operativas que pueda tener una repercusión significativa.

Otras medidas relacionadas con la minimización del consumo energético, posteriormente especificadas, redundarán también en una minimización de la contaminación atmosférica.

- Energía y cambio climático

El ISA ha identificado que las emisiones de alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (que tiene en cuenta la compra de energías renovables) de CO₂ en el aeropuerto en el horizonte de Desarrollo Previsible alcanzaría 2.115 toneladas, valor que no se considera significativo, dado que se encuentra por debajo de las 2.500 toneladas, umbral que el Real Decreto 18/2019, de 25 de enero considera que no requiere siquiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

Por ello, se realizará un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y se propondrán y adoptarán medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.

- Biodiversidad

En consonancia con el diagnóstico se proponen las siguientes medidas para la conservación de la vegetación y fauna:

- ✓ Mantener un seguimiento en el conocimiento de los hábitats y especies presentes en el recinto aeroportuario y su entorno más inmediato, mediante la elaboración de estudios específicos periódicos: estudios de fauna y sus hábitats, estudio de riesgos de impacto con fauna (ERIF), programa de gestión del peligro de la fauna (PGRF), y mediante la revisión anual de la información actualizando el ERIF y el PGRF. Todos los estudios están sujetos a la verificación realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Estos estudios contemplarían, entre otras medidas:

- Identificación de fuentes de alimento y lugares de refugio y posada.

- Medidas de exclusión revisando y controlando el cerramiento perimetral regularmente.

- Medidas de expulsión mediante empleo de medios acústicos y luminosos de los vehículos del SSEI (bomberos) y vigilancia del recinto aeroportuario.
- Formación del personal operativo, sobre identificación de aves, para mejorar el flujo de información sobre avistamientos de aves.
- ✓ Coordinación con la JCyL sobre seguimiento del cumplimiento de la prohibición del abandono de animales muertos en los municipios limítrofes del aeropuerto, en las zonas que no están declaradas de protección para la alimentación de las especies necrófagas (ZPAEN), según Decreto 17/2013 de la Junta. Coordinación con la Junta de Castilla y León, para monitorizar la población de corzos del exterior del aeropuerto y seguimiento de cambios que pudieran suponer más riesgo para el aeropuerto.
- ✓ Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecerla necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.

Estas medidas se aplicarán, en su caso, de forma coordinada con el servicio de control de fauna del aeropuerto.

- Generación y gestión de residuos

Teniendo en cuenta que en el diagnóstico se concluye que los residuos peligrosos que se prevé generar se encontrarían muy alejados del límite de 10 toneladas que obligaría al aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos; que la producción prevista de residuos no peligrosos del Aeropuerto de Burgos, se calcula que representaría un 0,6% de la producción total de la provincia de Burgos; y que se estima que el porcentaje de reciclado también se incrementará, se proponen las siguientes medidas referentes al control y la gestión de residuos:

- ✓ Se controlarán los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.
- ✓ Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.

- Gestión hidrológica

El ISA ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el Plan Director, únicamente la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 supone la ocupación de la zona de policía del Dominio Público Hidráulico del arroyo Novillas. Por otro lado, el aumento del consumo de agua calculado no se considera muy significativo, dado que, en el desarrollo previsible, el consumo representaría menos del 0,4% del total de la ciudad de Burgos (datos año 2014.), por lo que se proponen las siguientes medidas de control y seguimiento:

- ✓ Se realizará el control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.
- ✓ Se aplicarán medidas de control y ahorro en el consumo de agua.

Además, se implementarán, cuando se ejecute el proyecto, las medidas indicadas por las autoridades competentes en Dominio Público Hidráulico en la autorización de ocupación de zona de policía del Dominio Público Hidráulico del arroyo Novillas.

- Patrimonio Cultural

Dado que en el ISA se ha identificado que, de las actuaciones propuestas en el Plan Director, únicamente el desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral se situaría, en parte, sobre el yacimiento de Sacatierra y que no se generará ningún tipo de afección sobre el camino de Santiago ni se afecta a la red de vías pecuarias, se propone como medida el control y la vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras en la zona del yacimiento de Sacatierra.

- Sistema de Gestión Ambiental

El Aeropuerto de Burgos está certificado, además de en calidad según la norma ISO 9.001, en la norma ISO 14.001 sobre gestión ambiental desde el año 2009. Con esta certificación el aeropuerto establece un compromiso de mejora continua con la gestión del medio ambiente y, anualmente debe establecer objetivos de mejora, en concordancia con sus aspectos significativos, asimismo este certificado implica el cumplimiento legal de todos los requisitos ambientales que le son de aplicación

De acuerdo con la evaluación realizada y los impactos ambientales previstos, se han establecido los objetivos ambientales y las correspondientes medidas a aplicar para cumplirlos. Además, se han definido los indicadores que permitan verificar el grado de cumplimiento de los objetivos y la periodicidad de seguimiento.

En consonancia con los objetivos ambientales y las medidas para la integración ambiental, se proponen los indicadores que se recogen en las siguientes tablas.

Tabla 2. Indicadores de referencia para los Informes de Seguimiento Anuales

FACTOR DEL MEDIO	INDICADORES
Energía y Cambio climático	Emisiones de CO ₂ (alcance 1 y 2).
Biodiversidad	Número de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad.
	Nº de colisiones con especies protegidas.
Residuos	Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo.
	% de valorización de residuos.
Medio hidrológico	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.
	Consumo de agua por unidad de tráfico.
Patrimonio cultural	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el arroyo Novillas.
	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la zona del yacimiento de Sacatierra.

Tabla 3. Indicadores de referencia para los Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas

ASPECTO AMBIENTAL	INDICADORES
Contaminación acústica	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.
Contaminación atmosférica	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.

3.6.2. MEDIDAS DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL

El Plan Director del aeropuerto contará con un sistema de seguimiento ambiental de las medidas determinadas tanto en el ISA como en la Memoria Ambiental, el cual se integrará en el Sistema de Gestión Ambiental que posee actualmente el aeropuerto.

Este sistema de seguimiento ambiental debe desarrollar al menos las siguientes funciones:

- Evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales recogidos en la presente memoria ambiental y en el documento que los desarrolle.
- Verificar la adecuada ejecución de cada una de las diferentes medidas ambientales contempladas en la presente Memoria Ambiental, así como las medidas adicionales que se hayan tenido que adoptar para el cumplimiento de los objetivos ambientales.
- Vigilar la evolución del entorno aeroportuario.
- Identificar cualquier incidencia no prevista o accidental, que permita evaluar la necesidad de establecer medidas adicionales.

Para ello, el seguimiento se concretará en unos informes, cuya periodicidad será la siguiente:

- a) Informes periódicos anuales basados en los indicadores recogidos en la Tabla 2.
- b) Cuando se revise el Plan Director o se produzcan modificaciones operativas significativas basados en los indicadores recogidos en la Tabla 3.

ASPECTO AMBIENTAL	EFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
	están ocupadas actualmente por cultivos herbáceos por lo que no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección.		exterior del aeropuerto y seguimiento de cambios que pudieran suponer más riesgo para el aeropuerto. Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecerla necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.		
Residuos	En el horizonte de Desarrollo Previsible la cantidad de residuos peligrosos se ha estimado en 5,1 toneladas y la de residuos no peligrosos en 918,7 toneladas. Para dicho cálculo se ha considerado un aumento proporcional al número de pasajeros. No obstante, no se consideran datos muy significativos, en particular teniendo en cuenta que los residuos peligrosos previstos generar se encontrarían muy alejados del límite de 10 toneladas que obligaría al Aeropuerto a ser gran productor de residuos peligrosos. En relación con los residuos no peligrosos, la producción en la provincia de Burgos en el año 2010" fue de 158.299 toneladas. La producción del Aeropuerto de Burgos, representarla un 0,6%. Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará	Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía. Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.	Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa. Se optimizarán las labores de mantenimiento y limpieza de los separadores de hidrocarburos para gestionar sólo el residuo de hidrocarburo (con la menor cantidad de agua posible), como residuo peligroso y así minimizar la producción de los mismos.	Toneladas o m ³ /ATU de residuos producidos por tipo. % de valorización de residuos.	Anual
Medio hidrológico	La adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 supone la ocupación de la zona de policía del Dominio Público Hidráulico del arroyo Novillas.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).	Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.	Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.	Anual
	El aumento del consumo de agua se ha calculado de manera proporcional al incremento de las unidades tráfico sobre las operaciones por lo que está íntimamente relacionado con el aumento de pasajeros que se estima se producirá en el horizonte 3, pasando de 8.986 pasajeros totales en 2015 a 61.300 pasajeros totales en el horizonte de Desarrollo Previsible. El consumo de agua en la situación actual es de unos 6.000 m ³ al año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 40.939 m ³ . No se considera muy significativo, dado que en Desarrollo Previsible, el consumo representaría menos del 0,4% del total de la ciudad de Burgos (datos año 2014.)	Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua en el aeropuerto.	Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.	Consumo de agua por unidad de tráfico.	Anual
		Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.	Implementación de las medidas indicadas por las autoridades competentes en DPH en la autorización de ocupación de zona de policía del DPH del arroyo Novillas.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el arroyo Novillas.	Anual

ASPECTO AMBIENTAL	EFFECTOS	OBJETIVO AMBIENTAL	MEDIDAS A APLICAR	INDICADOR	PERIODICIDAD SEGUIMIENTO
Patrimonio Cultural	La actuación de desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral se situaría, en parte, sobre el yacimiento de Sacatierra. No se generará ningún tipo de afección sobre el Camino de Santiago ni vías vinculadas a la Ruta Jacobea. No afección a vías pecuarias.	Prevenir la afección a elementos del Patrimonio Cultural.	Control y vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras en la zona del yacimiento de Sacatierra.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la zona del yacimiento de Sacatierra.	Anual

3.7. CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El Informe de Sostenibilidad Ambiental junto con la información contenida en las adendas al ISA realizadas de manera posterior, cumplen con las determinaciones básicas establecidas por la Ley 9/2006 y requeridas en el Documento de Referencia, si bien se ha realizado alguna adaptación de criterios con objeto de adecuarlo a la información disponible y consultada. También aporta la información adecuada y suficiente para deducir los efectos ambientales significativos que potencialmente pudiera generar el Plan Director, así como para poder proponer las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

4. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS E INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. PROPUESTAS Y ALEGACIONES RECIBIDAS

Entre el 1 de marzo y el 10 de mayo de 2017, se sometió a consultas e información pública el Informe de Sostenibilidad Ambiental y la propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos. Tras este periodo, se recibieron un total de cinco alegaciones.

- ✓ Dirección General del Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. En su escrito indica que las competencias para informar sobre el procedimiento de evaluación ambiental de la Propuesta de revisión del Plan Director corresponden al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Burgos por lo que se procede a remitir la consulta al correspondiente Servicio Territorial
- ✓ Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. La alegación presentada no señala efectos ambientales negativos directos ni indirectos sobre espacios de la Red Natura 2000. Tampoco encuentra coincidencia con ningún Espacio Protegido de Castilla y León; ni afección a especies con planificación de protección vigente, ni a ningún otro valor del medio natural. Además indica que las actuaciones contempladas en el Plan Director son consistentes con la clasificación urbanística.
- ✓ Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León. Este organismo informa de que la competencia en materia de transporte aéreo corresponde a la Dirección General de Transporte.
- ✓ Subdirección General de Patrimonio. Dirección General de Infraestructura. Secretaría de Estado de Defensa. Ministerio de Defensa. En su escrito indica que no encuentra afecciones entre el Plan Director propuesto y las instalaciones del Ejército del Aire, ni la infraestructura y zonas de seguridad de sus unidades e instalaciones. Por lo que no plantea reparos a la tramitación del expediente.
- ✓ Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Informa de que el ámbito en que se sitúa el aeropuerto está atravesado por el río Pico situándose también parcialmente en la zona de policía del arroyo Novillas (o Valdegrú) y de un pequeño afluente de este sin denominación; no obstante, de todas las actuaciones contempladas en la Propuesta de revisión del Plan Director, únicamente la adecuación del sistema de iluminación afecta al cauce, al situarse en la zona de policía del arroyo Novillas y de su afluente. En su escrito, este organismo indica la necesidad de obtener la correspondiente autorización de obras en zona de policía para aquellas actuaciones que lo requieran, y en relación al posible alumbramiento de aguas subterráneas informa que se deberá estar a lo dispuesto en los artículos 16 y 316.c del Reglamento del Dominio Público Hidráulico. También señala como proceder para gestionar correctamente captaciones de agua, las medidas a tener en cuenta para evitar la afección a la calidad de las aguas durante los movimientos de tierra, y para la correcta localización de las zonas de

instalaciones auxiliares, y la correcta gestión de las aguas residuales. Finalmente, considera importante el mantenimiento de la vegetación de ribera en la zona de actuación, tanto arbórea como arbustiva y que toda actuación no prevista en la documentación aportada que pueda surgir y que pueda afectar al dominio público hidráulico será puesta en conocimiento del Organismo de cuenca a la mayor brevedad posible.

4.2. CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES

Una vez completada el proceso de consultas e información pública, el promotor ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, a continuación, se sintetizan los aspectos más importantes:

- ✓ En cuanto a las posibles afecciones al dominio público hidráulico, en el ISA se recoge, que ninguna de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director generará una afección directa o indirecta sobre ninguno de los elementos hidrológicos que discurren por las inmediaciones del Aeropuerto de Burgos. El curso de agua más cercano es el arroyo Novillas, que discurre por el noreste de la cabecera 22 y que se localiza a unos 25 m de la nueva Zona de Servicio propuesta. La actuación más cercana a este lugar es la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 (420 m). La ejecución de esta actuación consiste en la colocación de una serie de pilotes de soporte de la estructura del nuevo sistema de iluminación, por lo que la ocupación de suelo es muy reducida, y los demás efectos asociados a esta actuación quedan muy limitados espacialmente. Los cursos de agua más cercanos al aeropuerto son el arroyo Novillas y su afluente, que discurren por el noreste de la cabecera 22 y que se localizan a unos 60 m y a unos 25 m respectivamente de la nueva Zona de Servicio propuesta. La actuación recogida en la Propuesta de revisión del Plan Director más cercana a estos cursos de agua es la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 (420 m). Esta actuación supone la ocupación de la zona de policía del Dominio Público Hidráulico (DPH) del arroyo Novillas y su afluente. De todos modos, en el capítulo 7. Medidas para la integración ambiental del Plan del ISA se recogen aquellas medidas necesarias para la minimización o eliminación de los efectos sobre el medio hidrológico.
- ✓ En relación a posibles afecciones a aguas subterráneas, los proyectos constructivos que deriven de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director contarán con aquellas medidas protectoras y correctoras que eviten la posible afección a las aguas subterráneas.
- ✓ En cuanto a posibles captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas en el ISA se incluye una estimación del consumo de agua para el horizonte de Desarrollo Previsible del aeropuerto (horizonte 3), donde, teniendo en cuenta el número de pasajeros y mercancías previstas para ese horizonte se podría alcanzar la cifra de 40.939 m³. De todos modos, con las medidas de minimización de consumo previstas en el aeropuerto, se prevé una reducción en el consumo de agua por pasajero de en torno al 5%.
- ✓ Respecto a la calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas en el capítulo 7 del ISA, se recogen aquellas medidas encaminadas a evitar y reducir los efectos sobre el agua y el

dominio público hidrológico. Además, los proyectos constructivos derivados de las actuaciones previstas contarán con un anejo de integración ambiental en el que se incorporarán todas aquellas medidas protectoras y correctoras del medio hídrico. Muchos de estos proyectos estarán sometidos a evaluación o autorización ambiental, por lo que a lo largo de esa tramitación se tendrán en cuenta las medidas pertinentes para reducir el riesgo de contaminación de las aguas y para proteger el sistema hidrológico.

- ✓ En cuanto al mantenimiento de la vegetación de ribera en la zona de actuación en el capítulo 7 del ISA se recogen determinadas medidas encaminadas al mantenimiento y conservación de la vegetación natural en general, a la recuperación de la cubierta vegetal en el mínimo tiempo posible y al ajuste de la superficie de obras a la menor superficie posible.
- ✓ Por otro lado, uno de los objetivos del Programa de seguimiento ambiental, capítulo 8 del ISA, es identificar la existencia de efectos adversos no previstos, para permitir al órgano promotor adoptar las nuevas medidas correctoras apropiadas, por lo que en caso de afecciones al sistema hidrológicas no previstas se actuará conforme a la normativa legal vigente al respecto y, en su caso, informar a las Administraciones competentes.
- ✓ Por último, en caso de que los proyectos constructivos que deriven de las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director, en general, sujetos a evaluación ambiental, generen alguna afección al sistema hidrológico, se solicitará al Organismo competente las autorizaciones pertinentes.

5. DETERMINACIONES DE LA MEMORIA AMBIENTAL

La Memoria Ambiental ha tenido por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director, valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director.

Así mismo, teniendo en cuenta el artículo 8.2 de la Ley 9/2006, que especifica que, el Informe de Sostenibilidad en su redacción tendrá en consideración:

"b) El contenido y nivel de detalle del plan o programa.

e) La fase del proceso de decisión en que se encuentra.

d) La medida en que la evaluación de determinados aspectos necesita ser complementada en otras fases de dicho proceso, para evitar su repetición."

Una vez analizado todo el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, además de las medidas incluidas en el Informe de Sostenibilidad y su adenda, se ha considerado adecuado incorporar una serie de medidas relativas a las buenas prácticas en el desarrollo de los futuros proyectos, que contribuyan a la sostenibilidad ambiental de las actuaciones incluidas en el Plan Director.

5.1. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS

Además de las medidas estratégicas propuestas por el ISA y las adendas, se considera necesario establecer unos criterios ambientales a tener en cuenta en el desarrollo de los distintos proyectos contemplados en el plan. Algunos de estos proyectos tendrán que someterse por prescripción legal a algún tipo de evaluación de impacto ambiental y en este caso, se atenderán a lo que dicten las resoluciones ambientales correspondientes. En el desarrollo del resto de proyectos que no estén sometidos a ningún tipo de procedimiento ambiental, se respetarán los siguientes criterios y recomendaciones de buenas prácticas ambientales para su ejecución.

Prevención del ruido

Con el fin de minimizar las afecciones sobre la calidad acústica en el entorno de las obras y medios circundantes, se tomarán una serie de medidas preventivas, tendentes a evitar la contaminación acústica, por encima de los límites establecidos en la legislación vigente.

Estas medidas recaerán sobre las principales acciones, generadoras de emisiones acústicas, es decir, sobre el funcionamiento de la maquinaria de construcción, el tráfico de vehículos de transporte de tierras y materiales de obra y el funcionamiento de instalaciones auxiliares (plantas de áridos, hormigón, etc.).

Asimismo, la maquinaria utilizada tendrá un nivel de potencia acústica garantizado igual o inferior a los límites fijados por la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre. Así mismo se cumplirá su trasposición a la legislación estatal a través del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, propuesto por los Ministerios de Medio Ambiente y de Ciencia y Tecnología, por el que se regulan las emisiones

sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (BOE nº 52 de 1 de marzo de 2002). Este último fue modificado mediante el Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, resultado de la trasposición de la Directiva 2005/88/CE, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre (BOE nº 106 de 4 de mayo de 2006).

Además, para salvaguardar la calidad acústica del entorno circundante previamente al inicio de la obra, se definirán los viales de acceso empleados para realizar los aportes de material a las zonas de actuación con el propósito de minimizar las molestias a la población cercana. Asimismo, se analizarán los horarios de operación tanto de maquinaria como de transporte de camiones con el mismo objetivo prestando especial atención durante el periodo nocturno (23:00 a 7:00 horas) sobre las zonas en las que previsiblemente pueda existir afección sobre la población. En el plan de obra se incluirá el cronograma de los trabajos a realizar, así como la planificación de los movimientos de maquinaria que se determinarán procurando disminuir las afecciones acústicas a la población.

Por otro lado, en caso de existir la necesidad de definir nuevos accesos a la obra durante la realización de los trabajos, la solución final será alcanzada como consecuencia de un análisis de alternativas en las cuales la variable acústica originada por el tráfico sea tenida en cuenta.

En caso necesario, se proporcionará información detallada de los plazos de ejecución de obra a la población previsiblemente afectada mediante señales y/o carteles explicativos del alcance de los trabajos y duración de los mismos.

Prevención de la emisión de partículas

Los proyectos preverán las medidas de control necesarias sobre las fuentes generadoras de polvo (demoliciones, excavaciones, carga y descarga, extendido y transporte de tierras y materiales) con objeto de reducir al máximo las emisiones de partículas de polvo. Entre estas medidas se incluirán las siguientes:

- ✓ Se extremarán las medidas de control en el transporte de escombros o materiales cuyo origen o destino sea exterior al recinto de la obra.
- ✓ La emisión debida a la acción del viento sobre la carga de los camiones volquete se reducirá por confinamiento, cubriéndola mediante lonas. Esta medida se aplicará tanto a los camiones que realicen los movimientos de tierras como a los que transporten áridos y escombros.
- ✓ Salvo que el proyecto justifique otra medida que comporte ventajas adicionales, se utilizará el riego periódico de los caminos de obra y de las zonas en las que se realicen movimientos de tierra para minimizar del levantamiento de polvo y consecuentemente de la emisión de partículas en suspensión. La frecuencia de riego se determinará en función de las condiciones meteorológicas.
- ✓ En lo relacionado con el agua de riego, será necesario aportar certificado del lugar de procedencia de la misma. En caso de no corresponderse con puntos de abastecimiento urbano se comprobará que su obtención no afecte ostensiblemente a la red natural de drenaje.

- ✓ El levantamiento de polvo provocado por la acción del viento sobre las superficies denudadas durante las obras se aminorará iniciando su revegetación una vez que las superficies queden terminadas. Con ello se reducirá el tiempo de exposición frente a la erosión eólica.
- ✓ En las conexiones de la obra con elementos de la red viaria local se evitará el arrastre de barro y polvo mediante la instalación de plataformas de lavado de ruedas o mediante la extensión de una capa de zahorra.
- ✓ Se limitará la velocidad de los vehículos de la obra a 30 km/h.

Reducción de emisiones procedentes de los motores de combustión

Los proyectos incluirán las previsiones necesarias para asegurar que la maquinaria y vehículos de transporte que se utilicen en la obra cumplan estrictamente con los programas de revisión y mantenimiento especificados por el fabricante de los equipos.

Independientemente, se deberá constatar, antes del comienzo de las obras, que todos estos vehículos y maquinaria garanticen, mediante las revisiones pertinentes lo siguiente:

- ✓ Un correcto ajuste de los motores.
- ✓ Que la potencia de la máquina se adecue al trabajo a realizar.
- ✓ Que el estado de los tubos de escape sea el correcto.
- ✓ El empleo de catalizadores.
- ✓ La revisión de maquinaria y vehículos (ITV).

Para el control de la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna de las máquinas móviles no de carretera se aplicará la normativa vigente al respecto, en concreto la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre, y las Directivas 2001/63/CE, 2002/88/CE y 2004/26/CE que modifican la Directiva anterior y la Directiva 2010/26/UE, que modifica los anexos I, II, III, IV y V de la Directiva 97/68/CE. También se tendrá en cuenta la publicación de la Directiva 2011/88/UE de 16 de noviembre de 2011 como última modificación de la mencionada Directiva 97/68/CE en lo que se refiere a las disposiciones relativas a los motores comercializados con arreglo al sistema flexible. Estas medidas se refieren al control de emisiones de dióxido de nitrógeno (NO₂), partículas (PM₁₀ y PM_{2,5}), humos negros y otros contaminantes como monóxido de carbono (CO); a la reducción de emisiones de precursores de ozono troposférico (O₃) y sus consiguientes repercusiones sobre la salud y el medio ambiente; y la reducción de NO_x y HC para evitar los daños causados al medio ambiente por la acidificación.

Generación y gestión de residuos

Los impactos que puedan ocasionar los residuos se minimizarán con una gestión adecuada de los mismos, la cual implica reutilización de los inertes, acopio de los residuos peligrosos en recintos preparados para ello, retirada y transporte de los mismos a través de gestores autorizados previa

solicitud del documento de aceptación del residuo por parte del gestor final del mismo, y transporte a vertederos autorizados.

Se recomienda que los proyectos que desarrollen las distintas actuaciones propuestas contemplen un pliego de prescripciones técnicas de carácter ambiental para la contratación de las actuaciones. Se priorizará el reciclado de los residuos de la construcción y demolición frente a su traslado a vertedero.

Vegetación

Las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos plantean una serie de actuaciones de reducido alcance y, más aún, tratándose de zona degradada y antropizada, como es el interior del recinto aeroportuario.

La vegetación dominante en las zonas afectadas por las actuaciones planteadas corresponde, en su mayoría, a zonas de pastizal de herbáceas y, en algún caso, algún pie arbustivo y arbóreo. Se trata, por lo tanto, de comunidades vegetales cuya persistencia se basa mayoritariamente en el banco de semillas existente en el suelo de la zona. A la hora de realizar las remociones de sustrato se guardarán en condiciones adecuadas de altura y cobertura los primeros 10 centímetros de tierra vegetal para aportarlos posteriormente en aquellas zonas que queden deterioradas por las exigencias logísticas de las obras y que deban ser restauradas.

Para restaurar la zona tras las obras, en caso de que fuera necesario, se realizarán revegetaciones, mediante plantación y siembra con especies autóctonas de todas aquellas zonas desbrozadas previamente, al tratarse de pastos y cultivos. Se evitará la utilización de especies invasoras (como *Robinia pseudoacacia*), puesto que estas especies están siendo objeto de campañas de erradicación en el interior de la masa boscosa del cercano bosque de Villafría. Asimismo, las especies deberán ser seleccionadas de modo que no constituyan un foco de atracción de fauna, ya sea como lugar de cría, alimentación o refugio.

Fauna

Como medida protectora debe establecerse que las obras deberán plantearse en función del periodo más favorable, para evitar la pérdida o molestias a las crías.

Por otro lado, de manera previa al inicio de los desbroces se realizará una batida de fauna en la zona de actuación. En caso de identificarse la presencia de alguna especie incluida en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, se seguirán las indicaciones fijadas en el artículo 54 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

Patrimonio histórico cultural

Se deberá realizar un control arqueológico de todos los movimientos de tierras que afecten a terrenos en su cota natural y sondeos manuales en la zona del yacimiento de Sacatierra (que se solapa con la actuación de desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral fuera de la franja de la pista).

El yacimiento de Sacatierra, cuenta con un nivel de protección B (según consta en el Catálogo Arqueológico para el PGOU de Burgos). En este catálogo se establecen como actuaciones recomendadas /medidas correctoras las siguientes: “*ante cualquier remoción de tierra, a excepción*

del laboreo agrícola, llevada a cabo en el área en el que se documentan los restos arqueológicos y siempre y cuando la obra a acometer se ajuste a lo dispuesto en el artículo 64-Régimen del Suelo Rústico con Protección Cultural-del Reglamento de Urbanismo de Castilla y León (Decreto 22/2004), se propone la realización de sondeos arqueológicos – protección Tipo B –. El área a sondear se corresponderá con un espacio lo suficientemente amplio y representativo como para garantizar la valoración e interpretación de los restos, pudiendo oscilar entre un 2-15% del espacio afectado. Siempre y cuando el espacio lo permita, los sondeos no serán inferiores a 2 x 2 m y se realizarán de forma manual, pudiendo ser mecánicos o mixtos de forma excepcional si la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural así lo autoriza, lo cual deberá quedar expuesto en la correspondiente propuesta técnica para la solicitud de autorización de intervención presentada ante dicho órgano (Comisión Territorial)”.

En el caso de que se produjesen hallazgos casuales de bienes integrantes del patrimonio arqueológico de Castilla y León se deberá comunicar inmediatamente a la Consejería de Cultura y Turismo, con indicación del lugar donde se haya producido, en aplicación del artículo 60 de Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

Medio hidrológico

Con respecto a las medidas protectoras del medio hidrológico deberán considerarse las incluidas a continuación, con el fin de atenuar o suprimir los efectos ambientales que pudieran derivarse de la ejecución de las actuaciones previstas:

- ✓ En la zona más próxima de las obras de instalación de los pilotes del soporte de la estructura del nuevo sistema de iluminación de aproximación de pista 22 al arroyo Novillas y su efluente, se dispondrá de barreras de sedimentos que protejan estos cursos de agua de un posible arrastre de sólidos a sus cauces. Una vez finalicen las obras estas barreras serán desmanteladas y retiradas.
- ✓ El parque de maquinaria y los depósitos temporales de materiales se situarán, como mínimo, a una distancia de 100 m de los cauces. Los materiales no aprovechables, procedentes de la excavación, no se depositarán en los cauces de ríos ni arroyos, ni en sus márgenes o proximidades, a fin de evitar el arrastre y aporte de sólidos a sus aguas.
- ✓ Las tareas de limpieza y mantenimiento de la maquinaria de obra se realizarán exclusivamente en un sector acotado del parque de maquinaria, que estará totalmente impermeabilizado y contará con sistemas de depuración primaria o balsas de decantación con separadores de grasas, para que se pueda controlar la presencia de sólidos no deseados en el sistema hidrológico, y zanjas filtrantes para el tratamiento de aguas de lavado y vertidos accidentales.
- ✓ Se prohibirá el vertido de subproductos de obra al sistema de drenaje para no alterar la calidad de las aguas que circulan por él.
- ✓ Se asegurará la recogida y tratamiento adecuado de las aguas de escorrentía superficial instalando los correspondientes separadores de hidrocarburos para aguas pluviales de la pista y plataforma.

- ✓ La apertura de vías de acceso se realizará sin afectar al sistema hidrológico, evitando la tala de la vegetación riparia y el vadeo de la maquinaria por el lecho de los ríos o arroyos.
- ✓ Una vez finalizadas las obras, todas estas instalaciones serán debidamente desmanteladas.
- ✓ Por último, los proyectos constructivos derivados de las actuaciones previstas contarán con un anejo de integración ambiental en el que se incorporarán todas aquellas medidas protectoras y correctoras del medio hídrico.

5.2. PUBLICIDAD DEL SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Una vez aprobado el Plan Director, Aena SME S.A. pondrá a disposición del público interesado, preferentemente en la web de la entidad, la siguiente documentación:

- ✓ Memoria Ambiental.
- ✓ Plan Director aprobado.
- ✓ Informes periódicos anuales de las medidas de seguimiento.
- ✓ Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento.