

RESOLUCIÓN DE MEMORIA AMBIENTAL DEL

PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BURGOS

**ELABORADA CONJUNTAMENTE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y
CALIDAD AMBIENTAL DEL MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y LA
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DE FOMENTO**

Julio 2019

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. Definición y objetivos de la Memoria Ambiental	3
1.2. Definición y objetivos del Plan Director	4
1.3. Actuaciones contempladas en el Plan Director	6
1.4. Evaluación de alternativas y selección final	8
2. PROCESO DE EVALUACIÓN	9
3. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SUS ADENDAS	15
4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS....	20
4.1. Análisis de la compatibilidad del Plan Director con Planes, Programas y Normativa Sectorial	20
4.2. Estado actual del Medio Ambiente afectado por el Plan	26
4.3. Previsión de Impactos Ambientales significativos derivados de la aplicación del Plan Director.....	36
4.4. Definición de los objetivos ambientales para la Integración Ambiental del Plan Director.....	46
4.5. Medidas para la Integración Ambiental del Plan Director y su seguimiento	49
4.5.1. Medidas de Integración Ambiental	49
4.5.2. Medidas de Seguimiento Ambiental	54
5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR	58
5.1. Síntesis de las propuestas y alegaciones recibidas	58
5.2. Síntesis de la consideración de las propuestas y alegaciones en el Plan Director....	59
6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES	61
6.1. Buenas prácticas en la ejecución de proyectos	61
6.2. Publicidad.....	66

MEMORIA AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BURGOS ELABORADA CONJUNTAMENTE POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL Y POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Conforme al artículo 22 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, finalizada la fase de consultas, la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, como órgano promotor, y la Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica, han elaborado conjuntamente la memoria ambiental del aeropuerto de Burgos, con objeto de valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta de Plan Director del citado aeropuerto, analizándose para ello 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. Asimismo, esta memoria ambiental contiene las determinaciones finales que deben incorporarse a la propuesta del Plan Director.

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DE LA MEMORIA AMBIENTAL.

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 (BOE nº 296, de 11 de diciembre de 2013) 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 la promoción de un 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.

Dicha norma legal, en su artículo 2, define la evaluación ambiental como *"el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas"*. En este sentido, la memoria ambiental valora los siguientes aspectos:

- La integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación.

- La calidad del informe de sostenibilidad ambiental y la incorporación en el mismo de los aspectos destacados en el Documento de Referencia previamente elaborado.
- La integración del resultado de las consultas públicas, y cómo éstas se han tomado en consideración.
- La previsión de los efectos ambientales significativos de la aplicación del plan.

Por tanto, la Memoria Ambiental es un documento preceptivo, que contiene las determinaciones finales que deban incorporarse, y que deben tenerse en cuenta en el plan antes de su aprobación definitiva.

El presente documento responde a la elaboración de la Memoria Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos, definida en el citado artículo 2 y establecida en el artículo 22 de la Ley 9/2006.

1.2. DEFINICIÓN Y OBJETIVOS DEL PLAN DIRECTOR.

El objeto de los planes directores aeroportuarios es la definición de las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, tal y como marca el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

Bajo esta perspectiva, los planes directores constituyen una herramienta de planificación estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. En ellos se plantean las actuaciones que se prevén realizar para:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la Zona de Servicio del Aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena SME S.A. para cada una de dichas infraestructuras aeroportuarias y las zonas que las componen.

La Zona de Servicio se estructura en tres grandes áreas homogéneas, en función de las actividades asignadas y su grado de relación directa o complementaria con la propia funcionalidad aeroportuaria. Estas áreas son las siguientes: 1. "Subsistema de movimiento de aeronaves"; 2. "Subsistema de actividades aeroportuarias", con sus correspondientes zonas funcionales, y 3. "Zona de Reserva Aeroportuaria".

1. El subsistema de movimiento de aeronaves contiene los espacios y superficies utilizados por las aeronaves en sus movimientos de aterrizaje, despegue y circulación en rodadura y estacionamiento. Está constituido por el campo de vuelos, la plataforma de estacionamiento de aeronaves y las instalaciones auxiliares.
2. El subsistema de actividades aeroportuarias contiene las infraestructuras, instalaciones y edificaciones que completan, dentro del ámbito aeroportuario, el proceso de intercambio

modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de pasajeros.
 - Zona de carga.
 - Zona de apoyo a la aeronave.
 - Zona de servicios.
 - Zona de aviación general.
 - Zona de abastecimiento.
 - Zona de actividades complementarias
3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

A su vez, el citado R.D. 2591/1998 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.

Esa disposición establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en la misma, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y ambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Según el mencionado R.D. 2591/1998, para la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, el Plan Director incluirá:

- Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

- Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Adicionalmente, el artículo 4 de este R.D. 2591/1998, recoge que el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica y deberá incluir un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

Asimismo, como resultado de la EAE se definen una serie de objetivos y criterios ambientales que deben formar parte de la versión final del plan director y que deben regir la toma de decisiones en el desarrollo de los proyectos futuros y en la operación del aeropuerto.

1.3. 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 (horizontes 1, 2 y 3) definidos según este tráfico previsto.

Tabla 1.1 Previsiones de demanda esperada para los tres horizontes de estudio

CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Pasajeros comerciales	17.000	36.900	55.900
Pasajeros totales	20.400	41.300	61.300
Aeronaves comerciales	1.130	1.900	4.210
Aeronaves totales	2.780	4.210	5.580
Mercancías totales (kg)	300	300	300

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la tabla 1.2. Seguidamente, se incluye una figura con la ubicación de las principales actuaciones previstas que pudieran tener incidencia ambiental, correspondiendo el número que aparece en esta figura con el recogido en el cuadro citado junto a la actuación.

modal entre el transporte aéreo y el sistema terrestre, garantizando su eficacia funcional y calidad de servicio. Se distribuye en las siguientes zonas funcionales:

- Zona de pasajeros.
 - Zona de carga.
 - Zona de apoyo a la aeronave.
 - Zona de servicios.
 - Zona de aviación general.
 - Zona de abastecimiento.
 - Zona de actividades complementarias
3. La Zona de Reserva aeroportuaria contiene los espacios que garantizan la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenden todos aquellos terrenos que previsiblemente son necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

A su vez, el citado R.D. 2591/1998 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.

Esa disposición establece además la necesidad de redactar el Plan Director aeroportuario adecuándose a las directrices recogidas en la misma, según las cuales deberá desarrollarse la ampliación y expansión del aeropuerto, así como su máximo desarrollo, previendo las necesidades de espacio y las afecciones urbanísticas y ambientales que pudieran ser causadas por dichas expansiones.

Para la elaboración del Plan Director, conforme a la estructuración antes planteada, deberán tenerse en cuenta todos y cada uno de los factores que, de algún modo, afecten o puedan afectar al normal funcionamiento de las operaciones aeroportuarias durante toda su vida útil, contribuyan u obstaculicen su crecimiento y futuro desarrollo, o guarden algún vínculo con las actividades propias del transporte aéreo. En él se determinarán las necesidades en lo relativo a operaciones de aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, de acuerdo con la demanda prevista de tráfico en el horizonte de estudio definido, garantizando la coherencia del desarrollo del aeropuerto, así como su eficaz integración en su entorno, y asegurando la debida coordinación entre las distintas administraciones.

Según el mencionado R.D. 2591/1998, para la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, el Plan Director incluirá:

- Las superficies necesarias para la ejecución de las actividades de tráfico y transporte aéreo; estancia, reparación y suministro a las aeronaves; recepción o despacho de viajeros y mercancías; servicios a pasajeros y a las empresas de transporte aéreo; acceso y estacionamiento de vehículos, y, en general, todas aquellas que sean necesarias para la mejor gestión del aeropuerto.

- Los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y expansión del aeropuerto y que comprenderán todos aquellos terrenos que previsiblemente sean necesarios para garantizar en el futuro el correcto desarrollo de la actividad aeroportuaria.

Adicionalmente, el artículo 4 de este R.D. 2591/1998, recoge que el Plan Director reflejará igualmente el ámbito territorial que pueda verse afectado por el establecimiento de las servidumbres legales aeronáuticas, así como la huella acústica y deberá incluir un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante.

Asimismo, como resultado de la EAE se definen una serie de objetivos y criterios ambientales que deben formar parte de la versión final del plan director y que deben regir la toma de decisiones en el desarrollo de los proyectos futuros y en la operación del aeropuerto.

1.3. 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 (horizontes 1, 2 y 3) definidos según este tráfico previsto.

Tabla 1.1 Previsiones de demanda esperada para los tres horizontes de estudio

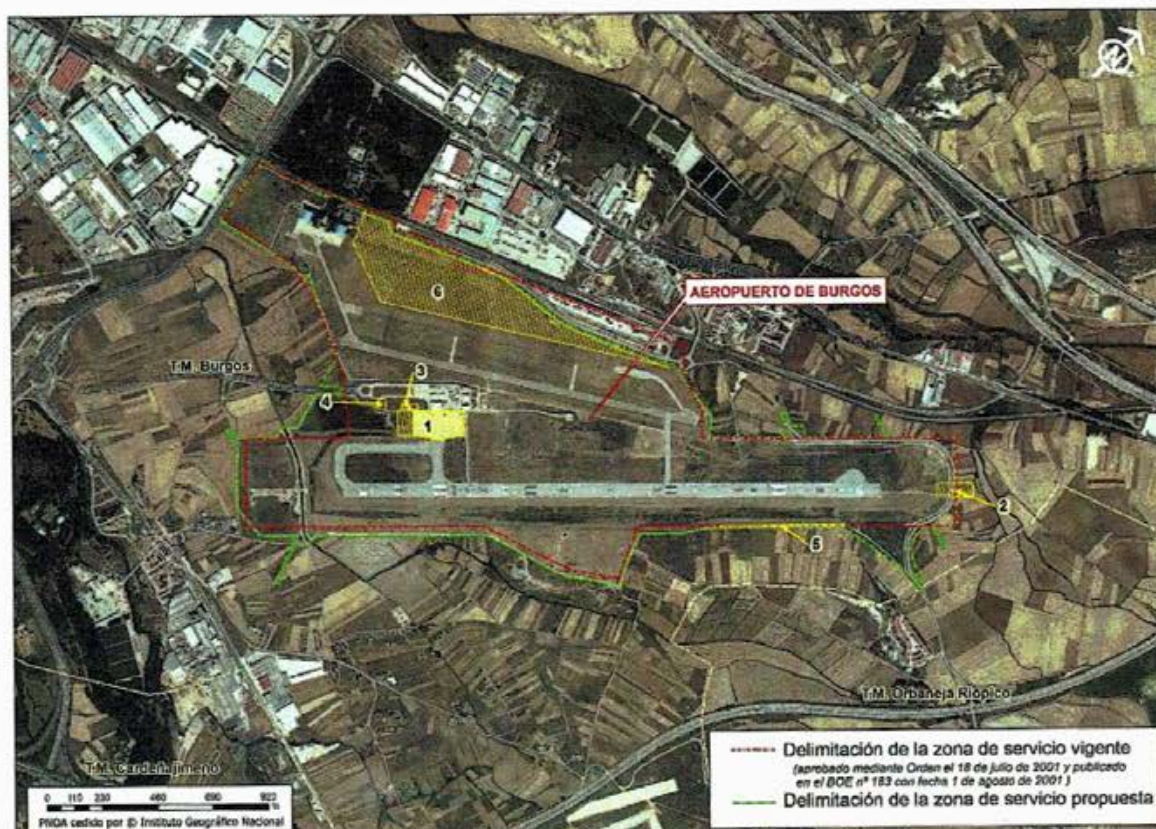
CONCEPTO	HORIZONTE 1	HORIZONTE 2	HORIZONTE 3
Pasajeros comerciales	17.000	36.900	55.900
Pasajeros totales	20.400	41.300	61.300
Aeronaves comerciales	1.130	1.900	4.210
Aeronaves totales	2.780	4.210	5.580
Mercancías totales (kg)	300	300	300

Según las necesidades identificadas, las actuaciones que incluye la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto quedan reflejadas en la tabla 1.2. Seguidamente, se incluye una figura con la ubicación de las principales actuaciones previstas que pudieran tener incidencia ambiental, correspondiendo el número que aparece en esta figura con el recogido en el cuadro citado junto a la actuación.

Tabla 1.2. Actuaciones principales incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos

ACTUACIÓN
SUBSISTEMA DE MOVIMIENTO DE AERONAVES
1. Adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves de aviación general.
2. Adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación cabecera 22 (420 m).
SUBSISTEMA DE ACTIVIDADES AEROPORTUARIAS
3. Construcción de dos hangares de aviación general.
4. Reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustible.
5. Desplazamiento del camino y vallado perimetral fuera de la franja.
6. Delimitación de una zona de actividades complementarias.

Figura 1.1. Actuaciones principales previstas en la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos y evaluadas en el ISA



1.4. EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS Y SELECCIÓN FINAL.

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).

Las superficies y la ordenación de la Zona de Servicio recogidas en el Plan Director no son de naturaleza urbanística, sino estrictamente aeroportuaria, por lo que pueden estar sujetas a modificaciones siempre que, a juicio de la autoridad aeronáutica competente, no se consideren sustanciales.

La Ley 9/2006, en su artículo 8, recoge que el informe de sostenibilidad ambiental debe identificar, describir y evaluar los probables efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan, así como unas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, incluida entre otras la alternativa cero.

Al estar el Plan Director constituido por diversas actuaciones, son las diferentes alternativas para la ejecución de estas actuaciones las que determinan una u otra opción de desarrollo del Plan Director. Por tanto, son estas alternativas parciales, para cada una de las actuaciones, las que inicialmente deben ser evaluadas ambientalmente entre sí, y las diferentes opciones parciales seleccionadas, en su conjunto, constituyen la alternativa seleccionada, o global, propuesta para el Plan Director, y que posteriormente es 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.

La totalidad de las actuaciones que se plantean en el Plan Director para cubrir las necesidades de ampliación del aeropuerto de Burgos obedecen a la adecuación a la normativa vigente o 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.

En este sentido, tanto el Reglamento de la Comisión Europea 139/2014 como el RD 862/2009 por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público, son normas de referencia que permiten garantizar en todo momento el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. En estas normas se 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. Por ello, el cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas para las actuaciones propuestas.

En consecuencia, ninguna de las actuaciones propuestas en la presente revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos permite la consideración de alternativas.

2. PROCESO DE EVALUACIÓN.

La Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente es de aplicación a aquellos planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente y que cumplan los dos requisitos siguientes:

- a) Que se elaboren o aprueben por una Administración pública.
- b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma.

En este sentido, en su artículo 3, se indica que se entenderá que tienen efectos significativos sobre el medio ambiente aquellos planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental en materia de transporte.

Por tanto, la revisión del Plan Director de una infraestructura aeroportuaria está sometida al procedimiento de evaluación ambiental estratégica descrito por la citada Ley 9/2006. En este sentido, el objeto de la presente Memoria Ambiental es sintetizar el proceso de evaluación ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos, elaborado por Aena SME S.A. en calidad de **Gestor Aeroportuario**.

El **Órgano Ambiental** del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) es el Ministerio para la Transición Ecológica, tal y como se establece en el artículo 16 de la Ley 9/2006: "*El Ministerio de Medio Ambiente actuará como órgano ambiental de los planes y programas promovidos por la Administración General del Estado y sus organismos públicos*".

Mediante escrito con entrada de registro de fecha 1 de agosto de 2013, Aena SME S.A. remitió al órgano ambiental el Informe de Evaluación Preliminar de Evaluación Ambiental de la Propuesta de Revisión del aeropuerto de Burgos, con objeto de iniciar el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica.

La 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 que se relacionan en el Tabla 2.1, con el objeto de determinar el alcance y nivel de detalle del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Tabla 2.1. Relación de instituciones Consultadas

INSTITUCIÓN	Respuestas recibidas
1. Agencia de Protección Civil y Consumo. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
2. Ayuntamiento de Albillos	-
3. Ayuntamiento de Alfoz de Quintanadueñas	-
4. Ayuntamiento de Arcos	-
5. Ayuntamiento de Arlanzón	-
6. Ayuntamiento de Arraya de Oca	-
7. Ayuntamiento de Atapuerca	-
8. Ayuntamiento de Ausines (Los)	-
9. Ayuntamiento de Barrios de Colina	-
10. Ayuntamiento de Buniel	-
11. Ayuntamiento de Burgos	X
12. Ayuntamiento de Cardeñadijo	-
13. Ayuntamiento de Cardeñajimeno	-
14. Ayuntamiento de Cardeñuela Riopico	-
15. Ayuntamiento de Cavia	-
16. Ayuntamiento de Cayuela	-
17. Ayuntamiento de Cogollos	-
18. Ayuntamiento de Frandovínez	-
19. Ayuntamiento de Fresno de Rodilla	-
20. Ayuntamiento de Galbarros	-
21. Ayuntamiento de Hurones	-

INSTITUCIÓN	Respuestas recibidas
22. Ayuntamiento de Ibeas de Juarros	-
23. Ayuntamiento de Merindad de Río Ubierna.	-
24. Ayuntamiento de Modúbar de la Emparedada	-
25. Ayuntamiento de Monasterio de Rodilla	-
26. Ayuntamiento de Orbaneja de Riopico	-
27. Ayuntamiento de Pedrosa del río Úrbel	-
28. Ayuntamiento de Quintanaortuño	-
29. Ayuntamiento de Quintanapalla	-
30. Ayuntamiento de Quintanavides	-
31. Ayuntamiento de Quintanilla Vívar	-
32. Ayuntamiento de Quintanillas (Las)	-
33. Ayuntamiento de Rabé de las Calzadas	-
34. Ayuntamiento de Revilla del Campo	-
35. Ayuntamiento de Revillarruz	-
36. Ayuntamiento de Rubena	-
37. Ayuntamiento de Rublacedo de Abajo	-
38. Ayuntamiento de Saldaña de Burgos	-
39. Ayuntamiento de San Adrián de Juarros	-
40. Ayuntamiento de San Mamés de Burgos	-
41. Ayuntamiento de Santa María del Invierno	-
42. Ayuntamiento de Santa Olalla de Bureba	-
43. Ayuntamiento de Sarracín	-
44. Ayuntamiento de Sotragero	-

INSTITUCIÓN	Respuestas recibidas
45. Ayuntamiento de Tardajos	-
46. Ayuntamiento de Valle de las Navas	-
47. Ayuntamiento de Valle de Santibáñez	-
48. Ayuntamiento de Villaescusa la Sombria	-
49. Ayuntamiento de Villagonzalo Pedernales	-
50. Ayuntamiento de Villalbilla de Burgos	-
51. Ayuntamiento de Villariezo	-
52. Ayuntamiento de Villasur de Herrenos	-
53. Ayuntamiento de Villayerno Morquillas	-
54. Confederación Hidrográfica del Duero	X
55. D.G. de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
56. D.G de Carreteras e Infraestructuras. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León	X
57. D.G. de Infraestructura (DIGENIN).Ministerio de Defensa	X
58. D.G de Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	X
59. D.G de Patrimonio Cultural. Consejería Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León	-
60. D.G de Transportes. Consejería de Fomento. Junta de Castilla y León	-
61. D.G. de Turismo. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León	-
62. Delegación del Gobierno en Castilla y León	-
63. Diputación Provincial de Burgos	-
64. Ecologistas en Acción de Castilla y León	-
65. Fundación de Patrimonio Natural de Castilla y León. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	-
66. Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	X

INSTITUCIÓN	Respuestas recibidas
67. S.G. de Medio Natural. D.G. de Calidad Evaluación Ambiental y Medio Natural. MAGRAMA	-
68. SEO/BirdLife	-
69. Subdelegación del Gobierno en Burgos	-
70. WWWF/Adena	-

Con fecha 16 de junio de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural dio traslado a Aena SME S.A. 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).

En el Documento de Referencia se señalaban las características del plan; los principios de sostenibilidad, los criterios ambientales estratégicos, y los objetivos ambientales con sus indicadores. Asimismo, se detallaba el contenido, amplitud y nivel de detalle del informe de sostenibilidad ambiental así como las modalidades de información pública y consultas del ISA y de la propuesta de revisión del Plan Director.

Acorde 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, poniendo a disposición la siguiente documentación:

- Informe de Sostenibilidad Ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos.
- Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos.

Como resultado de esta fase de información y consultas, se recibieron observaciones y alegaciones que han sido consideradas en la elaboración de esta Memoria Ambiental.

Tabla 2.2. Relación de observaciones y alegaciones recibidas del proceso de Información Pública

ALEGANTE
Dirección General del Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León

A L E G A N T E
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, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del entonces Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente recibió el expediente de evaluación, compuesto por el informe de sostenibilidad ambiental (ISA), la propuesta de revisión del plan director, el resultado del trámite de información pública y consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, así como el informe redactado por el órgano promotor, que daba respuesta motivada a las observaciones y alegaciones formuladas durante el trámite de información pública y consultas, tal y como marca el art. 21 de la Ley 9/2006.

Tras el análisis técnico del expediente, se detecta que hay aspectos del ISA que precisan ser clarificados y ampliados, para cumplir con lo establecido en el documento de referencia, por lo que 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. VALORACIÓN DE LA CALIDAD DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y DE SUS ADENDAS.

El artículo 12 de la Ley 9/2006 de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, establece, entre otros aspectos, que la Memoria Ambiental analizará el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y su calidad. En este sentido el artículo 8 de la mencionada Ley, establece que el ISA debe contener como mínimo la información relacionada en el Anexo I

Por su parte el órgano ambiental elaboró y trasladó al promotor el Documento de Referencia (DR) para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) de la propuesta de revisión del Aeropuerto de Burgos. En este sentido, el Documento de Referencia se basa en lo dictaminado en la Ley 9/2006.

A continuación, se analiza el ajuste del ISA al contenido requerido tanto por la Ley 9/2006, como por el Documento de Referencia.

a) Un esbozo del contenido, objetivos principales del plan o programa y relaciones con otros planes y programas conexos.

El ISA aborda las cuestiones señaladas. En el apartado 2 del ISA se realiza una descripción de la situación actual del aeropuerto que detalla los antecedentes, la localización, la situación actual del tráfico y la evolución previsible de la demanda, así como una descripción del subsistema de movimiento de aeronaves y del subsistema de actividades aeroportuarias. En este mismo apartado se detallan los objetivos de la propuesta de revisión del Plan Director, los criterios de diseño, las actuaciones que se ha considerado necesario llevar a cabo derivadas del diagnóstico de la situación actual, así como una descripción de las alternativas que se han contemplado.

Por otro lado, en el apartado 3 del ISA, se describen los planes de transporte, planes estatales de carácter ambiental, planes de ordenación del territorio y urbanísticos, y otros instrumentos de planificación. Asimismo, en el apartado 2 de las adendas al ISA, se incluye información complementaria respecto a instrumentos de planificación de carácter ambiental relacionados con el plan director. En el caso de los planes de transporte, se recogen el Libro Blanco Hoja de Ruta hacia un Espacio Único Europeo del Transporte, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (2012-2024), el Plan Estratégico de subvenciones del

Ministerio de Fomento (2014-2017), el Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (2014-2017), la Estrategia Española de Movilidad Sostenible y Planes de transporte de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Entre los planes estatales de carácter ambiental, especialmente se han recogido la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, la Estrategia Española de Calidad del Aire y en las adendas el Plan Aire (2017-2019), el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, el Plan de Medidas Urgentes de la Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia (EECCEL), el Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética (PAEE) (2011-2020) y el del periodo 2017-2020 analizado en las adendas, el Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética (2014-2020), el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión de Gases de Efecto Invernadero en el ISA para el periodo 2008-2012, en la primera adenda el de 2013-2020 y el Periodo 2021-2030 en la última adenda de abril de 2019, el Plan de Energías Renovables (PER) (2011-2020), los Planes de Acción Contra el Ruido, , el Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad, el Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR), el Programa Estatal de Prevención de Residuos (2014-2020), el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) (2016-2022), el Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación (2013-2016), la Directiva Marco del Agua, y el Plan Hidrológico del Duero 2015-2021.

Asimismo, se han considerado el planeamiento urbanístico municipal, el Plan Especial del aeropuerto de Burgos, el Plan Estratégico de Burgos 2020, la Agenda 21 Local y en las adendas el Plan de Gestión del Cinturón Verde de Burgos.

b) Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no aplicar el plan o programa.

Estos aspectos están tratados en el apartado 4 del ISA y ampliados en el apartado 3 de la última adenda presentada, donde se analiza el estado actual del medio ambiente y su previsible evolución, describiendo el marco general de distintos factores ambientales. Los factores que se han tenido en cuenta son: Clima y cambio climático, calidad del aire (ruido y contaminación atmosférica), consumo de energía (consumo eléctrico y de combustibles), emisiones de CO₂, espacios naturales y biodiversidad, geología, suelos, residuos, agua y medio hidrológico (red hidrológica, hidrogeología y acuíferos, recursos y abastecimiento, drenaje, saneamiento y depuración, dominio público hidráulico), usos del suelo y ordenación territorial, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, transporte y movilidad y descripción del medio socioeconómico en general.

Igualmente, en el apartado 5 del ISA se define la “alternativa 0”, cuya probable evolución se evalúa en el apartado 6 del ISA.

c) Las características ambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa.

Tal y como se ha expresado anteriormente, en el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción general de distintos factores ambientales que permite conocer las características ambientales más significativas del entorno. Posteriormente, en el apartado 6 del ISA se realiza una descripción de las afecciones previstas para las alternativas seleccionadas.

d) Cualquier problema ambiental existente que sea relevante para el plan o programa, incluyendo en concreto los relacionados con cualquier zona de particular importancia ambiental designada de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas.

En el apartado 4 del ISA se ha realizado una descripción de los elementos ambientales más significativos, y, en concreto, el apartado 4.5 del ISA cita los espacios protegidos y otras figuras de protección que pueden identificarse en el entorno territorial del aeropuerto.

e) Los objetivos de protección ambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con el plan o programa y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto ambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.

El ISA, en el apartado 1.5, cita los criterios ambientales y principios de sostenibilidad que regirán la propuesta de revisión del Plan Director, basándose en lo establecido en el documento de referencia.

Además, el documento de referencia establece que los objetivos ambientales de la revisión del plan director deberán especificarse y desarrollarse en detalle en el ISA con el fin de servir como herramienta para la selección de alternativas. La finalidad última del proceso de evaluación será verificar si las actuaciones que implica la revisión del plan director contribuyen o no a alcanzar los objetivos ambientales definidos inicialmente. Para ello el ISA incluye un sistema de indicadores con el objeto de evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales durante la implementación de la revisión del citado plan.

No obstante el ISA no establecía unos objetivos ambientales con el suficiente grado de detalle. Esto se subsanó en el apartado 5 de la adenda al ISA presentada en abril de 2019, donde se recogen los objetivos ambientales del plan director. Estos objetivos son coherentes con los principios de sostenibilidad ambiental y criterios ambientales establecidos en el documento de referencia; con los requisitos y disposiciones establecidos en planes, programas y normativa sectorial; y con el análisis de los posibles efectos ambientales que conlleva el plan director.

f) Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, los bienes materiales, el patrimonio cultural, incluido el patrimonio histórico, el paisaje y la interrelación entre estos factores.

En el apartado 6 del ISA se realiza un análisis de las potenciales afecciones y efectos principales que las alternativas seleccionadas pueden provocar en el medio. En este sentido, los efectos sobre la población y salud humana se han asociado a la contaminación atmosférica y acústica, relatándose igualmente el consumo de energía, las emisiones de CO₂, las circunstancias que surgen de la adaptación al cambio climático, los efectos sobre la biodiversidad, agua, medio hidrológico, suelo, residuos, patrimonio cultural, paisaje, infraestructuras, el transporte, la movilidad, los efectos territoriales, y la incidencia social y económica de las actuaciones previstas que generaría la propuesta de revisión del Plan Director.

En el apartado 4 de la adenda de abril de 2019, se realiza un análisis más exhaustivo de la afección por la actividad aeroportuaria a la avifauna identificada en la zona de actuación, a los hábitats de interés comunitario más cercanos al aeropuerto y se recoge un resumen de los efectos de la alternativa seleccionada detectados en el ISA. Finalmente, en un apartado final 6.16 del ISA, se resumen los efectos identificados y se realiza una comparativa con la situación que se genera en la Alternativa 0.

g) Las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, contrarrestar cualquier efecto significativo negativo en el medio ambiente por la aplicación del plan o programa.

Las medidas preventivas y correctoras que se han propuesto para realizar una integración ambiental del Plan se han citado en el apartado 7 del ISA. En este sentido, se incluyen tanto medidas a incorporar a los instrumentos de planificación territorial y urbanística, como medidas para incorporar en los futuros proyectos que desarrollen el Plan Director. Asimismo, se ha hecho un especial hincapié en establecer medidas para la minimización de la contaminación acústica y atmosférica, así como otras medidas y recomendaciones adicionales relacionadas con distintas materias como la minimización del consumo energético, la gestión ambiental de la actividad aeroportuaria, la protección y gestión de la fauna y en especial de la avifauna, la reducción de efectos sobre el agua, el dominio público hidráulico, las afecciones al patrimonio cultural, así como la adecuada gestión de residuos.

Finalmente, el ISA incluye un resumen de las medidas propuestas.

Cabe señalar que la adenda al ISA, en su apartado 6 establece una serie de medidas para asegurar la compatibilidad ambiental del plan y la integración de aspectos ambientales como la fauna y el medio hidrológico.

h) Un resumen de las razones de la selección de las alternativas previstas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades (como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia) que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida. La selección de las alternativas en caso de propuestas tecnológicas, incluirá un resumen del estado del arte de cada una y justificará los motivos de la elección respecto a las mejores técnicas disponibles en cada caso.

El ISA dedica el apartado 5 a abordar esta cuestión, definiendo la alternativa 0. En cuanto a la propuesta de alternativas, cabe destacar que todas las actuaciones que se plantean para cubrir las necesidades de ampliación del Aeropuerto de Burgos obedecen a la adecuación a la normativa vigente o 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, son normas de referencia que permiten garantizar en todo momento el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional. En estas normas se 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. Por ello, el cumplimiento de la normativa vigente no da pie al planteamiento de alternativas para las actuaciones propuestas.

En consecuencia, ninguna de las actuaciones propuestas en la presente revisión del Plan Director del Aeropuerto de Burgos permite la consideración de alternativas.

i) Una descripción de las medidas previstas para el seguimiento, de conformidad con el artículo 15.

La descripción de medidas previstas para el seguimiento y supervisión del Plan Director, se habían incluido en el apartado 8 del ISA y en el apartado 7 de la adenda se ha incluido una tabla que recoge además de los aspectos ambientales y objetivos, las medidas a aplicar y los indicadores que permiten evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales a lo largo de la vigencia del Plan Director y la periodicidad de seguimiento. Asimismo, en dicho apartado se justifican las diferencias existentes entre los indicadores y su periodicidad de seguimiento fijados en la adenda y los que se establecieron en el ISA.

j) Un resumen no técnico de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.

El apartado 9 del ISA contiene una síntesis del contenido principal del Informe. En este sentido, en el resumen se incluye una introducción, la propuesta de revisión del Plan Director (situación del aeropuerto, objeto y alcance de la revisión, alternativas planteadas, principales determinaciones y actuaciones), se mencionan los efectos ambientales previsibles, las medidas para su integración ambiental, las medidas para el seguimiento ambiental del Plan y las conclusiones.

En los distintos apartados de la adenda presentada en abril de 2019, en su apartado 5, se indica que se han redefinido los objetivos ambientales incluidos en el ISA para cada uno de los aspectos ambientales, para adecuarlos a los efectos analizados y por lo tanto algunas de las medias, indicadores y periodicidad de seguimiento propuestos, difieren de los contenidos en el ISA, justificándose las diferencias en la propia adenda.

k) Un informe sobre la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan o programa.

El apartado 7.5 del ISA se hace referencia a la viabilidad económica. En este sentido, Aena SME S.A., como prestador de un servicio público, se rige en el ejercicio de sus funciones públicas por el artículo 82 de las disposiciones sobre la Organización y los Sistemas de Gestión Económico-Financiera del Sector Público de la Ley 4/90, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, modificada por la Ley 53/02, de 30 de

diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Por este motivo, podrían no atenerse a criterios económico-financieros puramente empresariales.

Dada la naturaleza administrativa de la entidad Aena SME S.A., las inversiones derivadas de la ejecución de los proyectos concretos que materialicen las actuaciones recogidas en el Plan Directos se irán incluyendo, a medida que se decida su ejecución, en los Planes de Actuación Plurianuales (PAP) y aprobadas en los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

Por otra parte, el documento de referencia contiene un apartado en el que resume cada una de las respuestas a las consultas efectuadas para que sus elementos sean tenidos en cuenta en el ISA.

El ISA, en su anexo II, da respuesta de manera específica a las 8 respuestas surgidas durante la fase de consultas a las administraciones y el público interesado.

En conclusión, el Informe de Sostenibilidad Ambiental junto con la información contenida en las adendas al ISA 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.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental y las adendas aportan la información adecuada y suficiente para permitir deducir los efectos ambientales significativos que, potencialmente, pudiera generar el Plan Director, así como para poder proponer los objetivos ambientales y las medidas de integración ambiental necesarias para garantizar su sostenibilidad.

4. CONTENIDO DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y SUS ADENDAS.

4.1. ANÁLISIS DE LA COMPATIBILIDAD DEL PLAN DIRECTOR CON PLANES, PROGRAMAS Y NORMATIVA SECTORIAL.

En virtud de lo establecido en los Anexos I y II de la Ley 9/2006, de 28 de abril, así como en la Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de 13 de junio de 2014, por la que se aprueba el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de la Revisión del plan director del aeropuerto de Burgos, el promotor ha estudiado la compatibilidad del documento de planificación aeroportuaria con otros planes, programas y legislación sectorial en materia de conservación y espacios protegidos, así como de valoración y reciclado de residuos que resultan relevantes para el diseño y desarrollo del plan director y para determinar la posible significación de los efectos sobre el medio ambiente.

Dicho análisis ha sido plasmado en el ISA, así como en las adendas elaboradas posteriormente a petición del órgano ambiental.

Sobre este particular, en la Tabla 4.1., se han resumido, por parte del promotor, las interacciones de los diferentes planes, programas y normativa sectorial con el plan director del aeropuerto de Burgos, cómo han sido tenidas en cuenta en la elaboración del ISA y sus adendas y los objetivos ambientales que se establecen en su caso.

Tabla 4.1. Análisis de la compatibilidad de la Propuesta de revisión del Plan Director de Burgos con Planes, Programas y normativa sectorial

Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan O Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA	Objetivo Ambiental
Cambio Climático	Real Decreto 56/2016, de 12 de febrero, por el que se transpone la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012	Establece medidas en relación con la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con el Cambio Climático	El ISA realiza un análisis detallado sobre el consumo de combustible y de energía eléctrica en las instalaciones y desarrolla propuestas de eficiencia energética y disminución de consumo de energías no renovables	Mantener o reducir los consumos energéticos por unidad de tráfico
	Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático	Establece el marco de referencia para la coordinación entre Administraciones Públicas en las actividades de evaluación de impactos, vulnerabilidad y adaptación al cambio climático en España.			
	Plan Nacional de asignación de derechos de emisión de gases efecto invernadero 2013-2020 y 2021-2030	Establece la asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero			
Ruido aeroportuario	Ley 37/2003, del ruido, Reales Decretos de desarrollo 1513/2005 y 1367/2007 y Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre.	Establecen el marco normativo a nivel nacional en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y sobre zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones de la normativa vigente en relación con el ruido aeroportuario	El ISA incluye un estudio detallado de la afeción por ruido, tanto en situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible del Plan y la Alternativa O. La evaluación realizada muestra que ni en la situación actual ni en el desarrollo previsible se producen superaciones de los objetivos de calidad acústica.	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.
Contaminación atmosférica	Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera y Real Decreto 1022/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire	Marcan las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica estableciendo objetivos de calidad del aire con respecto a las concentraciones de SO ₂ , NO ₂ , NO, partículas, CO, O ₃ entre otros	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones del Plan Nacional de Calidad del aire y de la normativa vigente en relación con la calidad del aire	El ISA incluye un estudio detallado de las emisiones y niveles de inmisión de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria, tanto en la situación actual como en el Horizonte de Desarrollo Previsible y la Alternativa O y establece un sistema de control y seguimiento de contaminación atmosférica.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.
	Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 (Plan Aire II)	Establece un marco de referencia para la mejora de la calidad del aire en España, por una parte, mediante una serie de medidas concretas y, por otra, mediante la coordinación con otros planes sectoriales y, en especial, con los planes de calidad del aire que puedan adoptar las comunidades autónomas y las entidades locales en el marco de sus competencias.		En ninguna de las poblaciones próximas al aeropuerto se producen superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.	

Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan O Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA	Objetivo Ambiental
Energía	Directiva 2012/27/UE	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 20% con respecto a las cifras de 1990; obtener al menos el 20% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 20% el consumo energético, respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con la energía	El ISA incluye un análisis de los consumos tanto en situación actual como en el horizonte de Desarrollo Previsible del plan Director	Procurar la reducción en el consumo energético (consumo final por unidad de tráfico). Aumentar la eficiencia energética (por pasajero atendido).
	Real Decreto 567/2016	Traspone parcialmente la Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, en lo referente a auditorías energéticas, acreditación de proveedores de servicios y auditores energéticos y promoción de la eficiencia del suministro de energía.			
	Consejo Europeo de 25-24 de octubre de 2014, "Paquete Clima y Energía 2030"	Plantea reducir las emisiones GEI (Gases de Efecto Invernadero) en un 40% con respecto a las cifras de 1990. Obtener al menos el 27% del consumo energético a partir de fuentes renovables y reducir un 27% el consumo energético respecto a las cifras proyectadas para el año 2020.			
	Plan Nacional de Acción de Eficiencia Energética 2017-2020	Establece las líneas generales a seguir para conseguir los ahorros de eficiencia energética en los sectores de la edificación, industria y servicios públicos.			
Suelo	Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados	Incluye el diseño de nuevos escenarios energéticos y la incorporación de objetivos acordados con la Directiva 2009/28/CE relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la cual establece objetivos mínimos vinculantes. Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.	El ISA establece como medida para incorporar a los proyectos que, si durante la ejecución de la obra apareciesen enclaves de suelos contaminados, éstos serán caracterizados y gestionados de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados y por lo recogido en el Real Decreto 91/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados	Conservar el recurso suelo. Evitar la contaminación o degradación de suelos. Seleccionar alternativas que hagan un uso eficiente del suelo. Dar prioridad a la integración ambiental, acondicionamiento y mejora de las infraestructuras preexistentes, frente a la construcción de otras nuevas.	
	Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo, y adopta criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados				

Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan O Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA	Objetivo Ambiental
	<p>Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados</p> <p>Programa Estatal de Prevención de Residuos 2014-2020</p>	<p>Establece el régimen jurídico de la producción y gestión de residuos, así como la previsión de medidas para prevenir su generación y para evitar o reducir los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente asociados a la generación y gestión de los mismos. Igualmente, tiene también por objeto regular el régimen jurídico de los suelos contaminados.</p> <p>Para cada tipo de residuos, el Plan fija una serie de objetivos cualitativos y cuantitativos enfocados en la recuperación, reutilización, el reciclado, la valorización energética y, en última instancia, el vertido, así como las medidas pertinentes para alcanzarlos y los indicadores de seguimiento de la eficacia de éstas últimas.</p> <p>También contempla la reducción de los vertidos de residuos biodegradables, mediante la valorización, el reciclaje, el compostaje y la biometanización.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la cantidad de residuos. • Impulso a la reutilización y al alargamiento de la vida útil • Reducción del contenido de sustancias nocivas en materiales y productos. • Reducción de los impactos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente, de los residuos generados. 	<p>La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones de estos planes y de la normativa vigente en relación con los residuos.</p>	<p>El ISA identifica la cantidad de residuos tanto para la situación actual como para los que se generarán en el horizonte de la alternativa 0, como en el desarrollo previsible y propone medidas orientadas hacia la aplicación del principio de jerarquía y el cumplimiento de los objetivos establecidos a nivel nacional.</p> <p>Los residuos generados para la alternativa 0 y el horizonte de desarrollo previsible coinciden, por lo que no se estima que las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión vayan a suponer un incremento en el volumen de residuos a gestionar en el futuro.</p>	<p>Reducir la generación de residuos en las fases de diseño y construcción de infraestructura aeroportuaria y en la fase de operación.</p> <p>Gestión adecuada de residuos según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía: prevención, reutilización, reciclaje, valorización energética y eliminación.</p> <p>Incrementar la tasa de reciclaje.</p>
Residuos	<p>Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022</p>	<p>Su objetivo es orientar la política de residuos en España.</p> <p>Aplicación del principio de jerarquía. Objetivos de reciclado y valorización 2020 de algunos tipos de residuos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tierras limpias: 90%. - RCD no peligrosos: 70%. - Lodos de depuración: 85%. <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Convertir la prevención en el centro de la política autonómica en materia de residuos. - Integrar la gestión de residuos en un marco más amplio de política de recursos y productos. - Potenciar los efectos positivos de índole social y económica relacionados con los residuos. - Disponer de herramientas óptimas de medición, control y gestión de la información en materia de residuos. - Maximizar el aprovechamiento de los residuos generados. - Minimizar el vertido de residuos. - Ejercer una labor ejemplarizante y de liderazgo. La Administración como referente para su propia política - Incorporación del I+D+i en la gestión de residuos. Avanzar en la implantación de los principios de desarrollo sostenible y en la lucha contra el cambio climático. - Incrementar la eficacia de la gestión. 	<p>El ISA recoge que, para dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Política de Gestión Integrada de Calidad, Medio Ambiente y Eficiencia Energética, Aena ha impulsado la implantación y certificación del Sistema de Gestión Integrado (SGI) conforme a las normas internacionales ISO 9001 e ISO 14001 en el aeropuerto de Burgos.</p> <p>Como resultado de la implantación del SGI y del control de sus aspectos ambientales y energéticos los procesos de gestión ambiental contribuyen a garantizar el correcto tratamiento y reciclado de los residuos generados.</p> <p>El ISA establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica:</p>	<p>El ISA establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica:</p>	<p>El ISA establece en el marco del sistema de gestión ambiental del aeropuerto, la revisión de las estrategias y medidas de gestión de residuos actuales siendo estas de manera específica:</p>
	<p>Plan Integral de Residuos de Castilla y León</p>				

Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan O Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA	Objetivo Ambiental
<p>Biodiversidad</p>	<p>Ley 4/2007, de Patrimonio Natural y Biodiversidad</p>	<p>Establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad</p>	<p>La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones del Plan de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017 y del Plan Estratégico Estatal de Patrimonio Natural y Biodiversidad</p>	<p>El ISA incluye un inventario a partir del cual se han determinado las posibles afecciones a la biodiversidad derivadas de la ejecución de las actuaciones incluidas en la propuesta de revisión del Plan Director.</p>	<p>Minimizar la afección a espacios naturales y especies protegidas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p>
	<p>Plan del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017</p>	<p>Constituye el elemento de desarrollo de la Ley 4/2007, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.</p>	<p>Establece las metas, objetivos y acciones para la conservación, uso sostenible y restauración de la biodiversidad y el patrimonio natural en España.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Proteger, conservar y restaurar la naturaleza en España y reducir sus principales amenazas. Fomentar la integración de la biodiversidad en las políticas sectoriales. 	<p>No hay interacciones significativas entre la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos y el Plan Básico de Gestión y Conservación del ZEC ES4120072 "Riberas del río Arlanzón", dada la distancia de 650 m entre el aeropuerto y el Espacio Protegido y dada la naturaleza de las actuaciones propuestas</p>	<p>El ISA incluye un inventario de espacios naturales protegidos, espacios incluidos en Red Natura 2000 y cualquier otro instrumento internacional (Convenio RAMSAR, etc.), así como de hábitats incluidos en la Directiva 92/43/CEE y otras zonas de interés sin protección (IBA, etc.).</p>
	<p>Plan Básico de Gestión y Conservación del ZEC ES4120072 "Riberas del río Arlanzón"</p>	<p>Mantener o alcanzar un estado de conservación favorable de los hábitats naturales y de las poblaciones de flora y fauna ligadas a los ambientes fluviales, compatibilizando los diferentes usos y aprovechamientos (agropecuarios, forestales y de minería extractiva) con la conservación de sus valores naturales.</p> <p>Objetivo principal:</p> <p>Lograr que tanto los tramos medios como los bajos de este Espacio Protegido Red Natura 2000 presenten un estado aceptable en cuanto a la calidad de sus aguas y una cobertura arbórea riparia continua y significativa, tanto lineal como transversal, madura y heterogénea, que mantenga una amplia superficie en el Espacio.</p>	<p>Dada la escasa importancia de las actuaciones contempladas desde el punto de vista de extensión de su afección, las actuaciones planteadas en la Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos no tendrán repercusión negativa sobre ningún elemento perteneciente al cinturón verde de Burgos.</p>	<p>El ISA establece la ejecución de medidas que permitan compatibilizar la actividad del aeropuerto con la conservación de la biodiversidad.</p> <p>En concreto para la fauna las medidas se establecen a través de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional verificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).</p>	<p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial</p>
	<p>Plan de Gestión del Cinturón Verde de Burgos</p>	<p>Objetivos:</p> <p>Protección: todos los aprovechamientos quedarán subordinados a la protección del medio. Será prioritaria la protección del ecosistema, defendiendo los suelos frente a la erosión, protegiendo las especies de flora y fauna más delicadas.</p> <p>Protección - Producción: el uso principal mixto es la protección de los recursos y el uso social frente a la producción de madera, leñas, pastos y caza buscando la armonía entre los distintos aprovechamientos, la mejora y conservación del monte. Las actuaciones de regeneración irán encaminadas a favorecer la regeneración de la masa, renovando el vuelo y la heterogeneidad de especies sobre el aumento de la calidad de la madera a extraer.</p>			

Aspectos Ambientales	Normativa Sectorial, Plan O Programa	Objetivos y prescripciones establecidas por los anteriores instrumentos a considerar en la elaboración del ISA	Interacciones Significativas	Manera en la que se han considerado en la elaboración del ISA	Objetivo Ambiental
Medio Hidrológico	Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas y Real Decreto 849/1985 de desarrollo	Establece la regulación del Dominio Público Hidráulico y el uso del agua, así como las normas básicas para su protección.	Las actuaciones de adecuación del Sistema de Luces, puesto que suponen la ocupación de la zona de policía del arroyo Novillas y su afluente, deberán contar con la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.	El ISA identifica la red hidroológica superficial, las masas de agua subterráneas, así como las posibles afectaciones a las mismas, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras.	Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas). Evitar la contaminación de las aguas superficiales y subterráneas. Reducir el consumo de agua. Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico
	Plan Hidrológico del Duero 2015-2021 (Real Decreto 12016, de 8 de enero).	Establece los criterios generales para conseguir el buen estado y la adecuada protección de las masas de agua de la demarcación.			
Usos del suelo y ordenación del territorio	Ley 10/1998, de 5 de diciembre de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (BOCYL nº 236, de 10 de diciembre, BOE nº 16, de 19 de enero de 1999).	Regula el ejercicio de la función pública de la ordenación del territorio por la Comunidad Autónoma, estableciendo medidas de organización e instrumentos de planeamiento, gestión, información y de tipo complementario.	El solapamiento de usos del suelo identificado y su posible afectación sobre los futuros usos, necesitará de la coordinación necesaria entre las Administraciones afectadas así como la inclusión en sus instrumentos de planeamiento.	El ISA incluye un análisis de los instrumentos de planificación que tienen relación territorial con el aeropuerto.	Compatibilización del PO con el planeamiento territorial y urbanístico. Evitar actuaciones que induzcan o apoyen procesos territoriales no deseados: crecimientos urbanísticos desproporcionados, ocupación de suelos valiosos, etc.
	Plan General de Ordenación Urbana de Burgos. Aprobado definitivamente de manera parcial el 28 de marzo de 2014.	Establece la clasificación de todo el suelo del término municipal, asignando usos al suelo, así como derechos y deberes a los agentes del suelo.			
Patrimonio cultural	Ley 16/1985, de Patrimonio Histórico Español	Establece distintos niveles de protección que se corresponden con diferentes categorías legales.	En la redacción de los proyectos constructivos de las actuaciones propuestas se deberán tener en cuenta plantearse las medidas indicadas por la autoridad competente en la zona del yacimiento de Sacalera.	El ISA identifica los elementos del patrimonio cultural existentes en la zona de Servicio Aeroportuario propuesta, así como las posibles afectaciones a los mismos, proponiendo las adecuadas medidas preventivas y correctoras	Compatibilización de la actividad aeroportuaria con la preservación del Patrimonio Cultural. Evitar afectaciones al dominio público pecuario.
	Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias	Establece el régimen jurídico del Patrimonio Cultural de Castilla y León. Establece el régimen jurídico de las vías pecuarias, garantizando su uso público			
Transporte y movilidad	Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024	Plantea un nuevo marco de planificación estratégica de las infraestructuras de transporte y la vivienda en España.	La Propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos es compatible con las determinaciones de estos Planes.	El ISA incluye un análisis de los efectos sobre las infraestructuras, los accesos al aeropuerto y la movilidad.	Mantenimiento de los más altos niveles de calidad y seguridad de los servicios. Mejorar la eficiencia técnica y económica de la infraestructura aeroportuaria, y fomentar la intermodalidad. Mejorar la eficiencia del sistema aeroportuario y la seguridad de la infraestructura aeroportuaria.
	Plan de Desarrollo del Sector Aéreo (PDSA 2014-2017) Plan sectorial de carreteras 2008-2020 de Castilla y León Decreto 24/2009, de 26 de marzo	Documento enmarcado dentro del plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI 2012-2024). Establece las líneas maestras para el desarrollo del Transporte aéreo en España durante su período de aplicación. Establece la planificación estratégica de las infraestructuras la comunidad autónoma de Castilla y León. Tiene como objetivo profundizar en la mejora de las carreteras de la red de titularidad autonómica aportando soluciones a las nuevas necesidades de los ciudadanos en términos de movilidad.			

4.2. ESTADO ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE AFECTADO POR EL PLAN.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) y las adendas recogen el estado actual del medio ambiente potencialmente afectado por la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos, el cual se sitúa a 4 km de la ciudad de Burgos. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra aproximadamente en su centro geométrico y sus coordenadas son: latitud 42°21'27" norte y longitud 03°36'49" oeste. Su superficie es de 228,95 ha y está situado a 903 metros de altitud sobre el nivel del mar.

Clima y cambio climático

El clima del ámbito de estudio es 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.

La estimación del futuro clima regional procede de los escenarios climáticos regionalizados de la AEMET, en concreto, de los gráficos de evolución para España por provincias: Burgos. Partiendo de los modelos globales del proyecto CMIP5 que sirvieron de base para el Quinto Informe de Evaluación del IPCC (AR5), donde se definen cuatro nuevos escenarios de emisión, las denominadas Sendas Representativas de Concentración (RCP).

En las proyecciones realizadas con diferentes métodos estadísticos se observa como en todos los escenarios se aprecia un incremento de la temperatura máxima y un aumento en la duración de las olas de calor para el periodo analizado 2020-2100. Este aumento en la temperatura también se aprecia en el aumento de la temperatura mínima y de las noches cálidas y en la disminución del número de heladas. Mientras que la precipitación anual se mantiene, según el método de regionalización estadística que se considere 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. En cualquier caso, aunque no varíe significativamente la precipitación, al aumentar la temperatura el estrés hídrico en la zona aumentaría, lo que podría provocar sequía y repercutiría negativamente en la vegetación natural y en la agricultura.

Calidad del aire. Ruido

La caracterización acústica debida a la operativa de las aeronaves ha sido estimada empleando el programa de simulación INM ("*Integrated Noise Model*"), versión 7.0d. En esta simulación se emplean los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue, los modelos de aeronaves que realizan cada operación, y las rutas de vuelo seguidas en despegue y aproximación al aeropuerto, así como la dispersión sobre las mismas. Los resultados recogen el grado de exposición acústica, cuyo análisis se ha realizado conforme a las áreas acústicas y objetivos de calidad acústica que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido en lo referente a zonificación acústica, los objetivos de calidad y las emisiones acústicas.

Como resultado de este proceso, se han obtenido las huellas sonoras correspondientes a los umbrales L_{eq} 55, 60, 65, 68 y 70 dB(A) para los periodos día (L_d) y tarde (L_e), no habiéndose

contemplado para el periodo noche ya que el horario operativo del aeropuerto difiere en función de la semana, siendo su rango más amplio el comprendido entre 8:00-20:00 horas. El ISA incluye, en su Apéndice 2. Contaminación acústica, una descripción de la metodología de cálculo empleada, así como un mayor detalle de los resultados obtenidos.

Tras la valoración realizada, no se ha detectado la presencia de zonas en las que se superen los objetivos de calidad acústica que les son de aplicación.

Calidad del aire. Contaminación atmosférica

Para caracterizar la calidad química del aire en el aeropuerto de Burgos en la situación actual, el ISA realiza dos tipos de análisis:

- A. Cálculo de las emisiones anuales de los principales contaminantes de origen aeroportuario para el último año completo. Los contaminantes considerados son NO_x, CO, SO_x, HC, PM₁₀ y PM_{2,5}.
- B. Modelado del transporte y dispersión de dichos contaminantes en la atmósfera. De este análisis se obtienen las curvas de isoconcentración medias anuales para NO_x, HC, PM₁₀ y PM_{2,5}, las máximas diarias de SO_x y PM₁₀, las máximas octohorarias de CO y las máximas horarias de NO_x y SO_x en las zonas urbanas del entorno aeroportuario.

El análisis está detallado ampliamente en el Apéndice 1 del ISA, y se basa en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes anteriormente citados, empleando para ello el programa *EDMS 5.1.4.1*, para el que se han tenido en cuenta las diferentes fuentes de emisión (aeronaves, vehículos de apoyo en tierra, unidades auxiliares de energía y vehículos de acceso al aeropuerto), el número de operaciones anuales para cada combinación aeronave-motor, los datos meteorológicos y las características superficiales del terreno.

Con los resultados obtenidos, y teniendo en cuenta los valores límites legales correspondientes al Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire ambiente, el ISA concluye que en la actualidad no se superan los límites establecidos en la normativa vigente en las poblaciones cercanas al recinto aeroportuario.

Consumo de energía y emisiones de CO₂

Según los datos del ISA, en el año 2015, el consumo eléctrico general en las instalaciones del aeropuerto de Burgos fue de 457 MWh, que representa la emisión de 122 toneladas de CO₂ anuales¹.

El consumo de combustibles está referido a gasolina, gasoil y queroseno, y procede de fuentes fijas (grupos electrógenos y calderas) y de fuentes móviles (aeronaves, unidades

¹ Factor de conversión de 0,266 toneladas de CO₂ por MWh, según REE para el año 2015.

auxiliares de energía, vehículos de apoyo a las aeronaves y vehículos de acceso al aeropuerto). Estimada a partir del programa de simulación EDMS 5.1.4.1, la emisión de CO₂ resultante es de 209,57 t/año.

Geología y suelos

El aeropuerto de Burgos se localiza en el borde noroeste de la cuenca del río Duero en el que los materiales terciarios y cuaternarios tienen un predominio prácticamente absoluto. Tan sólo al norte y noreste del aeropuerto aparecen materiales mesozoicos que constituyen los bordes de la cuenca del Duero. En el entorno más cercano al aeropuerto, los materiales constitutivos del sustrato geológico pertenecen, masivamente al Terciario y al Cuaternario asociado a los sistemas de terrazas del Arlanzón y afluentes.

El área del emplazamiento se caracteriza por la planitud de las formas de acumulación fluviales, con una constitución litológica de gravas y cantos poligénicos empastados en una matriz areno-arcillosa.

En el ámbito aeroportuario, predominan los suelos pardos sobre materiales arcillosos, margosos y yesíferos. También son abundantes los suelos rojos mediterráneos, que se corresponden con suelos desarrollados y se localizan en las áreas de mayor estabilidad geomorfológica, como son los páramos pontienses y las terrazas fluviales. Además, existe una pequeña representación de suelos aluviales enclavados en los niveles más bajos de los valles fluviales. Según la clasificación FAO los suelos del área de estudio se corresponden mayoritariamente con cambisoles y parcialmente con regosoles y fluvisoles.

Residuos

Según la clasificación de los residuos de la nueva Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, los residuos generados en el aeropuerto serán considerados como "residuos comerciales, dentro de los cuales se diferencian entre peligrosos (RPs) y no peligrosos (RNPs). Respecto a los RNPs, los residuos urbanos (basura orgánica, plástico, papel y cartón, y vidrio) son retirados por la empresa municipal (134,66 toneladas en el año 2015).

El aeropuerto está inscrito en el Registro de pequeños productores de residuos peligrosos (RPs) de la Consejería de Medio Ambiente, y se mantiene un contrato con un gestor autorizado para su retirada. El aeropuerto dispone de los documentos de aceptación de los RPs que genera y, además del Libro-Registro, se archivan los documentos de control y seguimiento/justificantes de entrega asociados a las retiradas realizadas. En el punto de almacenamiento de RPs, éstos se encuentran correctamente envasados y etiquetados conforme a la legislación vigente. La cantidad total de residuos peligrosos generados durante el año 2015 fue de 778 Kg (de los que el 50% son aceites usados).

Aguas y medio hidrológico

El aeropuerto de Burgos se localiza en el interfluvio de los ríos Vena y Pico, ambos tributarios del Arlanzón por su margen derecha. El Arlanzón, como colector principal, circula a poco menos de 800 metros al sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto, enclavándose a su vez en la Cuenca Hidrográfica del río Duero.

El río Vena, afluente del río Arlanzón, se encuentra a aproximadamente 500 metros de distancia del límite noroeste del aeropuerto y discurre en paralelo a este límite en dirección sureste

El río Pico discurre canalizado a unos 240 metros al sur de la cabecera 04, dentro del recinto aeroportuario. Por otro lado, el arroyo Novillas discurre a 75 metros al noreste de la cabecera 22 y un canal sin denominación que parte del mismo, se localiza 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 las adendas al 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, indicando que el bosque de Villafría no está conectado directamente ni con el arroyo Novillas ni con el río Vena, dado que el bosque que está actualmente vallado, rodeado por carreteras, una línea ferroviaria y un polígono industrial, lo que lo aísla de los ecosistemas asociados a los cauces presentes en la zona. Se señala que el arroyo Novillas desemboca en el río Vena y este a su vez en el río Arlanzón, por lo que el desarrollo natural de esos cauces funciona como corredor ecológico de las especies acuáticas y de las especies de ribera asociadas a los mismos.

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 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.

Espacios protegidos y biodiversidad

Los espacios naturales protegidos en el entorno del aeropuerto son los señalados en la tabla adjunta.

Tabla 4.2. Espacios naturales protegidos en el entorno aeroportuario

FIGURA DE PROTECCIÓN	DENOMINACIÓN	DISTANCIA AL AEROPUERTO (km)
ZEC ES4120072	Riberas del río Arlanzón y afluentes	0,65

Otro espacio de interés destacable en las inmediaciones del aeropuerto es el bosque de Villafría, ubicado dentro del polígono industrial Gamonal-Villimar, al noroeste del mismo. Dicha zona está clasificada en el planeamiento de Burgos como suelo rústico con protección natural forestal, por su alto valor natural, al ser el último reducto del bosque de quercíneas del fondo del valle del Arlanzón en el término municipal. El bosque de Villafría se encuentra vallado a lo largo de todo su perímetro y el acceso solo está disponible para las visitas guiadas.

La vegetación en las inmediaciones del aeropuerto ha sido profundamente modificada, contando en la actualidad con formaciones de tipo regresivo, siendo las más habituales en el entorno del aeropuerto los pastizales y cultivos, alguna formación arbórea aislada, la vegetación asociada a la ribera de los cauces de agua presentes en la zona y zonas ajardinadas.

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. El más cercano se encuentra a 415 m de la delimitación de la Zona de Servicio y es el denominado "Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*" (Código UE 92A0).

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*).

Las especies más abundantes han sido: los estorninos (701 ejemplares detectados), el pardillo común (700 ejemplares) y el jilguero europeo (414 ejemplares). Otras especies que también destacan por su abundancia son: la avefría europea (265 ejemplares), la alondra común (231 ejemplares), el vencejo común (184 ejemplares), la paloma bravía (161 ejemplares), la corneja negra (154 ejemplares), el escribano triguero (133 ejemplares) y el gorrión común (105 ejemplares).

Las especies con una única observación han sido: el escribano montesino, el esmerejón, el cernícalo común, el papamoscas cerrojillo, el alcaudón real, la gaviota sombría, la curruca capirotada, el mirlo común y el zorzal charlo.

En cuanto a la riqueza de especies, el número de especies detectadas a lo largo del año es constante, tanto en el interior del aeropuerto como en el exterior, aunque se detecta mayor riqueza desde mayo hasta noviembre, probablemente debido a la llegada de aves estivales desde África, dada la localización del aeropuerto en el corredor migratorio transahariano. Se han detectado pequeños bandos de espátulas comunes (*Platalea leucorodia*), sobrevolando el aeropuerto durante el paso migratorio. Durante la mayoría del año, en el transecto interior se registra una mayor riqueza de especies que en exterior. El interior del aeropuerto alberga una mayor riqueza de especies 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.

A la vista de los datos que arrojan los censos respecto a su abundancia, se puede observar que este patrón es 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. Aunque el número de especies detectado no es elevado, éstas cuentan con un número elevado de efectivos, siendo preciso señalar las oscilaciones en el número de individuos a lo largo del año, siguiendo el patrón de las migraciones. En cuanto a las diferencias entre el exterior y el interior, se observa que el exterior alberga una menor abundancia de individuos durante toda la fenología.

En cuanto a la densidad, se comprueba que sigue un patrón similar al de la abundancia, con mayores densidades en el interior del aeropuerto, sobre todo durante el paso migratorio otoñal. En el caso de las densidades consideradas por estación, se refuerza la importancia del recinto como lugar de paso postnupcial. La presencia de volantones durante el verano incrementa la detectabilidad de las especies.

De las especies que a lo largo de los años indicados fueron observadas en el entorno aeroportuario cabe destacar la presencia del milano real (*Milvus milvus*), especie catalogada como en peligro de extinción por el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies y sus modificaciones). Esta especie se ha observado en 28 ocasiones, 13 de ellas en el interior del recinto aeroportuario y 15 en el exterior, principalmente en otoño-invierno, con un promedio de abundancia, calculado a partir del Índice Kilométrico de Abundancia, relativamente bajo, resultando en el exterior del aeropuerto un IKA = 2,4 y en el interior un IKA = 1,5.

Por su parte, tanto el pito real (*Picus viridis*) como el arrendajo (*Garrulus glandarius*) han sido observados en una única ocasión, IKA = 0,22 en el interior y IKA = 0,21 en el interior, respectivamente, y en cuanto al azor (*Accipiter gentilis*), no ha sido identificada su presencia durante los censos realizados.

A pesar de tener constancia de la presencia de las citadas especies de interés, el aeropuerto no constituye un hábitat para la conservación de especies animales, debido tanto a los usos poco propicios para ello, asociados al desarrollo aeroportuario, como a la cercanía de los espacios protegidos, que poseen unas condiciones mucho más idóneas para el adecuado desarrollo de la avifauna. Asimismo, dichas aves se caracterizan por la nidificación en localizaciones tranquilas y bien conservadas, de manera que el carácter antropizado de la zona del recinto aeroportuario desvela que, pese a que dicho área podría ser utilizada por estas aves como estancia temporal, no lo sería como emplazamiento reproductivo.

Asimismo, en la adenda se explica que Aena realizó un análisis para detectar la mayor parte de los potenciales puntos de atracción de fauna que han sido descritos en la adenda al ISA, identificándose 7 que son los que se enumeran a continuación:

- Hoces del Ebro y Rudrón, situado a 55,4 km al norte de la cabecera 22 (buitres).
- Iglesia de Villafría y ciudad de Burgos, emplazados a 1,2 km de la cabecera 22 y a 3 km de la cabecera 04 respectivamente (Cigüeñas).
- Melojar de Orbaneja, localizado a 1,6 km de la cabecera 22 (rapaces forestales y palomas).
- Peña Amaya, situada a 55,6 km al noroeste de la cabecera 22 (buitres).
- Muladares, localizándose nueve en Burgos, siendo el más próximo al aeropuerto el de Medinilla de la Dehesa situado a 23 km de la cabecera 04 (buitres).
- Humedal del río Arlanzón, ubicado a 1,5 km al sur de la cabecera 04 (garzas sociales, garza real y cormorán grande).
- Centro Europeo de Empresas e innovación, localizado a 950 m de la cabecera 04 (arrendajo, busardo ratonero, paloma torcaz y corneja negra)

Como conclusiones del estudio de avifauna en el aeropuerto de Burgos, la adenda señala entre otras, 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 trascendentes desde el punto de vista de riesgo asociado y que la presencia de aves acuáticas puede considerarse como rara o muy rara.

Usos del suelo y ordenación territorial

Entorno al recinto aeroportuario, el uso del suelo es predominantemente agrario dedicado al cultivo de herbáceas, salvo al noroeste del mismo, donde se ubica un área logística industrial y de transporte y el núcleo urbano de Villafría. El aeropuerto presenta en el interior de la delimitación de la Zona de Servicio vigente, una gran extensión de terreno baldío con escasa o nula vegetación.

El ISA analiza diversos instrumentos de ordenación territorial que afectan al ámbito de estudio, tales como las Directrices esenciales de Ordenación del Territorio aprobadas por la Ley 3/2008, de 17 de junio (BOCyL nº 120, de 24 de junio de 2008) que son un instrumento de planificación territorial contemplado en la Ley 10/1998, de 5 de diciembre² de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León (BOCyL nº 236, de 10 de diciembre, BOE nº 16, de 19 de enero de 1999).

Con relación al planeamiento urbanístico municipal, el 28 de marzo de 2014 fue aprobada definitivamente de manera parcial la Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Burgos (PGOMB), quedando suspendidos, debido al sentido desfavorable del informe sectorial de la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León Oriental, los ámbitos correspondientes a los tramos de la Red de Carreteras del Estado que discurren por suelo urbano. El Plan General recoge la Zona de Servicio aeroportuario definida en el Plan Director del aeropuerto de Burgos aprobado en 2001 como Sistema General aeroportuario (SG_AP).

Paisaje

El entorno aeroportuario se caracteriza por la gran antropización del mismo, al ser las zonas agrícolas y urbanas las que mayor extensión ocupan en el territorio circundante. En el entorno inmediato del aeropuerto de Burgos pueden distinguirse pastizales y cultivos y alguna masa arbórea aislada de poca entidad.

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.

El único paisaje con cierto interés que se puede distinguir cercano al recinto aeroportuario es el asociado al cauce del río Arlanzón, que circula a poco menos de 800 metros al sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto y que está catalogado como ZEC, es el denominado como "Riberas del río Arlanzón y afluentes" con Código UE ES4120072 y que presenta asociada vegetación de ribera.

Por tanto, dado que 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.

² La competencia en materia de ordenación del territorio se encontraba recogida en el artículo 26.1.º del Estatuto de Autonomía vigente en el momento de aprobación de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Castilla y León.

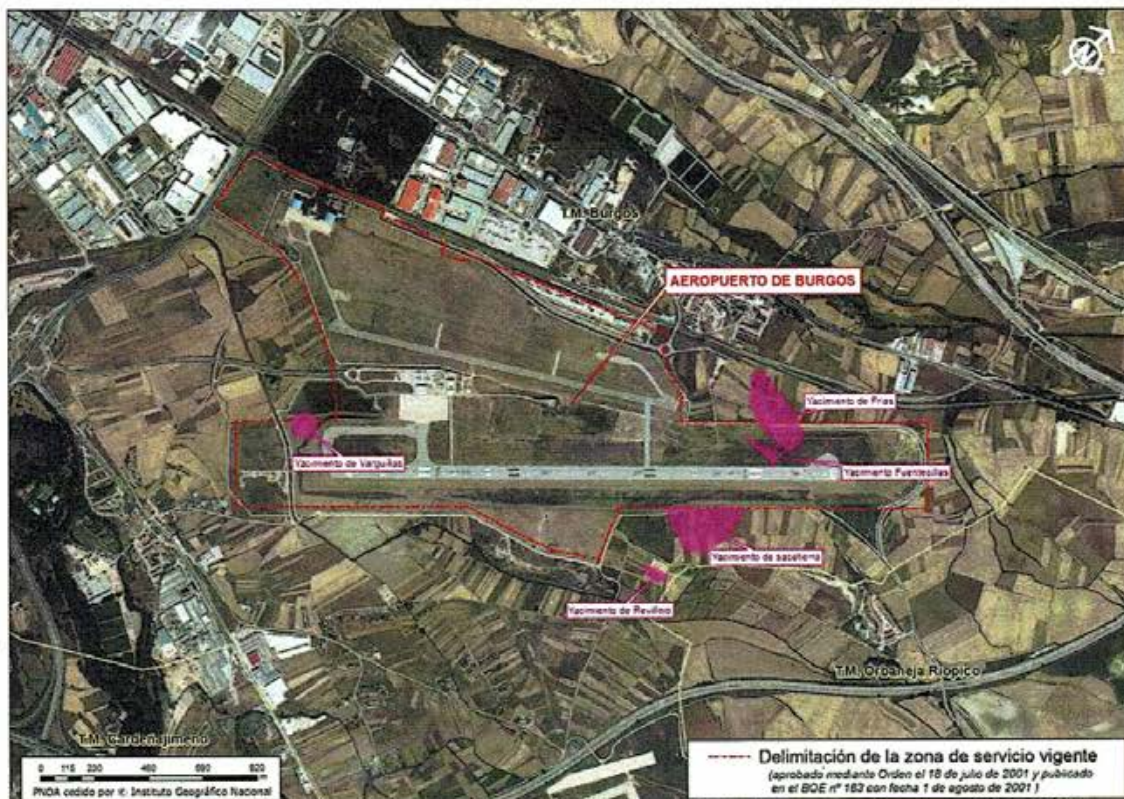
Patrimonio cultural

En el entorno del recinto aeroportuario de Burgos destacan los yacimientos de Sacatierra/Socatierra, Fuentecillas, Frías y Varguillas identificados en el Catálogo Arqueológico recogido en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Burgos.

Tras la prospección arqueológica realizada, autorizada por la administración competente en los emplazamientos de Fuentecillas, Frías y Varguillas, no se han identificado materiales arqueológicos que pudiesen asociarse a los mismos como ya ocurriera en las prospecciones anteriormente realizadas en dichas ubicaciones en el año 2005 para la elaboración del Plan Regional del Camino de Santiago en la provincia de Burgos y ese mismo año para la elaboración del proyecto constructivo de un nuevo campo de vuelos y área terminal en el aeropuerto de Burgos. En el año 2008 durante el seguimiento arqueológico de las obras de dicho proyecto tampoco se reconocieron evidencias arqueológicas.

En cuanto al yacimiento de Sacatierra/Socatierra tras la prospección realizada tampoco se ha documentado la presencia de materiales arqueológicos. Es esta ubicación, en el año 2006, se realizó una intervención consistente en la apertura de seis zanjas de 30 m² en las que se recuperaron evidencias materiales, correspondientes tanto a etapas paleolíticas como de la prehistoria reciente, pero en posición secundaria y, en 2008, en el marco de ejecución de las obras de un nuevo campo de vuelos y área terminal en el aeropuerto de Burgos se realizó el seguimiento arqueológico de una zanja para albergar la instalación de servicios que no deparó evidencias arqueológicas.

Figura 4.1. Elementos arqueológicos catalogados en el entorno del aeropuerto



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 propio 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.

Por todo lo anterior, el Camino de Santiago se encuentra en la actualidad fuera de la Zona de Servicio, encontrándose perfectamente acondicionado para el tránsito de peregrinos. Durante los trabajos de prospección no se han encontrado elementos relativos al antiguo trazado del camino dentro de la Zona de Servicio del aeropuerto de Burgos.

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.

Infraestructuras, transporte y movilidad

El aeropuerto de Burgos está situado en el término municipal de Burgos a 4 kilómetros al noreste de la ciudad de Burgos.

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.

El acceso al aeropuerto se puede realizar en coche particular, taxi o mediante la línea 24 de autobús (Plaza de España-Aeropuerto), no existiendo otros medios de transporte alternativos. Existe una parada de taxis frente al edificio terminal.

Medio socioeconómico

De acuerdo con las cifras oficiales de población del Instituto Nacional de Estadística, en el año 2015, la provincia de Burgos contaba con una población total de 364.002 habitantes.

Tabla 4.3. Dinámica demográfica

Poblaciones	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Burgos (municipio)	178.574	179.251	179.906	179.097	177.776	177.100
Burgos (provincia)	374.826	375.657	374.970	371.248	366.900	364.002

En lo que respecta a los indicadores económicos, en 2015 la economía castellano leonesa se caracterizó por un avance respecto al año 2014, incrementándose el Producto Interior Bruto (PIB) en un 2,9%.

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 €.

En cuanto a la distribución de las actividades productivas, el sector servicios es la principal actividad, seguido de lejos por la industria, la construcción, el sector primario, y la energía. El total de empresas activas en Castilla y León en el 2015 asciende a 161.119.

En lo referente al paro, la tasa de paro de Castilla y León se situó en el 18,3% frente al 20,30% del conjunto nacional según informe del Instituto de Estadística de Castilla y León.

4.3. PREVISIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DIRECTOR.

La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos tiene como objeto lograr un desarrollo armónico de la infraestructura aeroportuaria adecuando su operatividad a los niveles de calidad y eficiencia en el servicio deseados. A su vez, existen otras necesidades debidas a diferentes factores, entre los que destacan la necesidad de adecuación a la normativa y de mejora de la operatividad del conjunto de las instalaciones aeroportuarias.

En la figura siguiente, se muestra de forma comparativa la Zona de Servicio del aeropuerto según el Plan Director de 2001 respecto a la propuesta de revisión, objeto de la presente Memoria Ambiental.

Figura 4.2. Zona de servicio vigente del aeropuerto de Burgos. Plan Director 2001

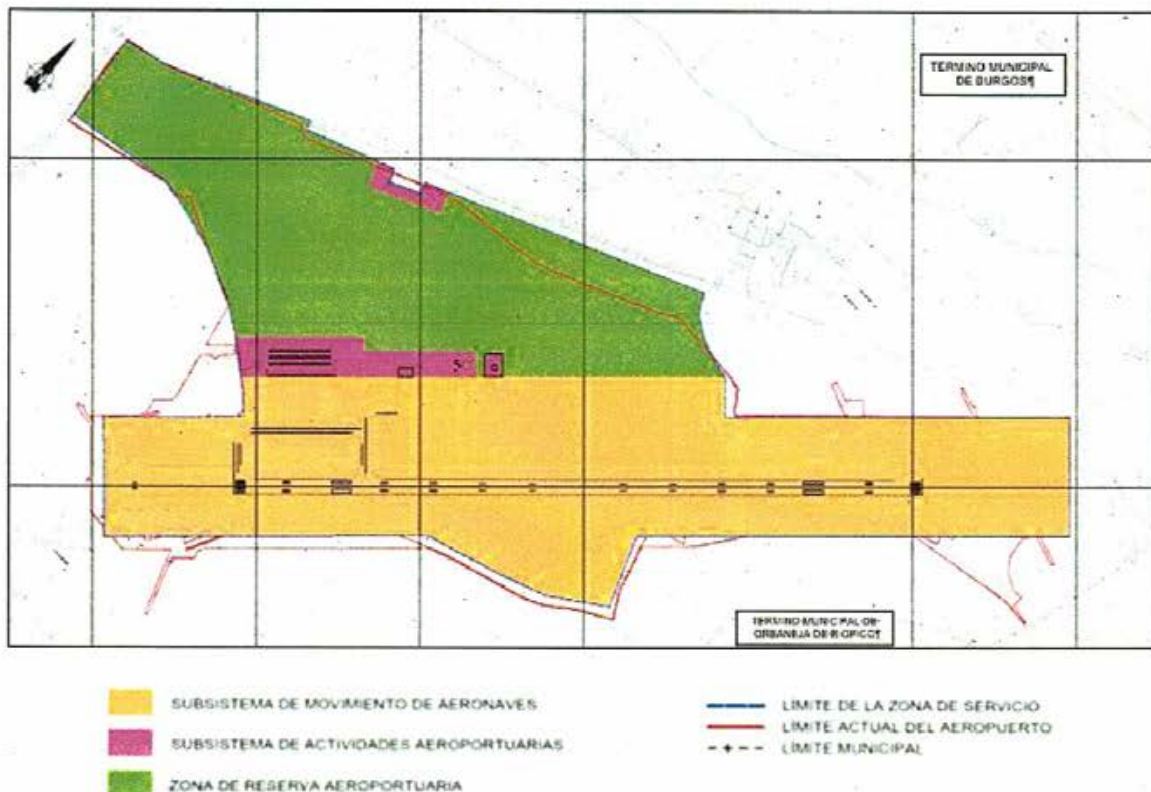
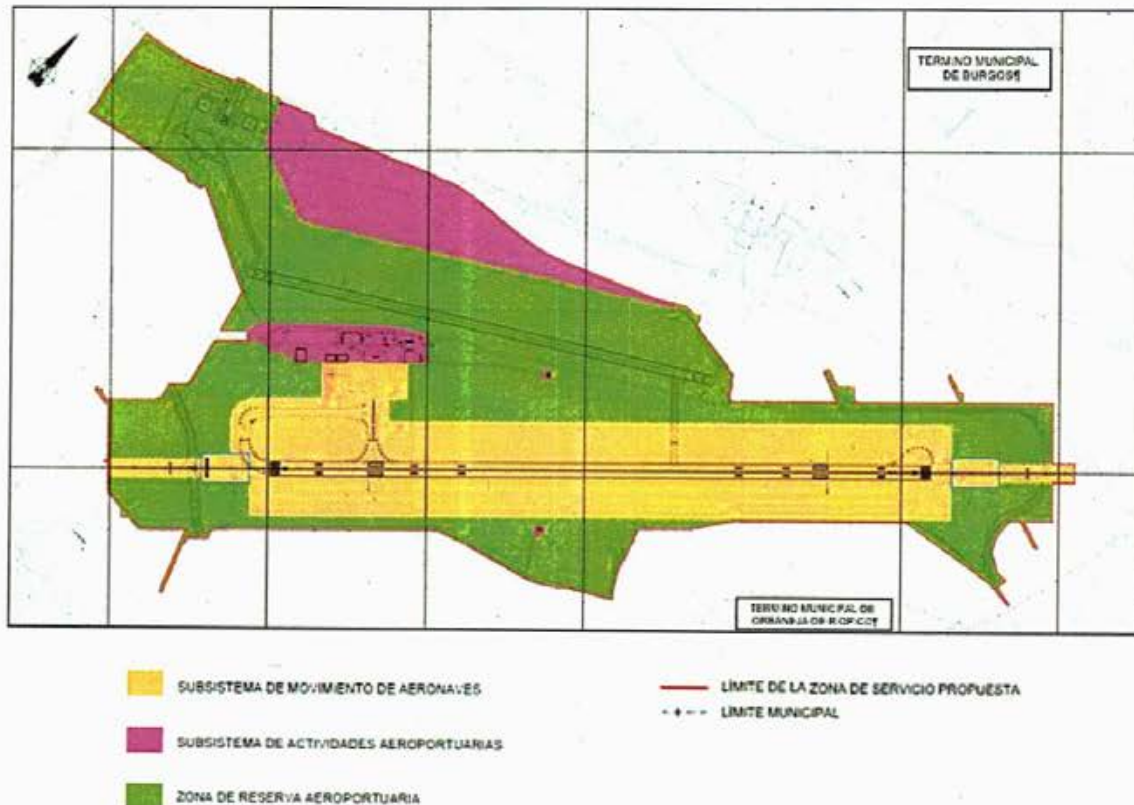


Figura 4.3. Delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto de Burgos en la Propuesta de revisión del Plan Director



A continuación, se describen los principales efectos ambientales de la alternativa seleccionada.

- Contaminación atmosférica

El ISA ha realizado un estudio específico de emisiones e inmisiones de contaminantes atmosféricos, para la situación actual del aeropuerto, así como para el desarrollo previsible (horizonte 3) que plantea la propuesta de revisión del Plan Director. En este sentido, el análisis, detallado en el apéndice 1 del ISA, se ha basado en el cálculo de las curvas de isoconcentración para los distintos contaminantes estudiados, empleando el programa EDMS 5.1.4.1.

Los resultados obtenidos derivados de la modelización, permiten al ISA concluir que, para el horizonte de mayor desarrollo (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 , PM_{10} , $PM_{2,5}$ y CO_2).

- Ruido

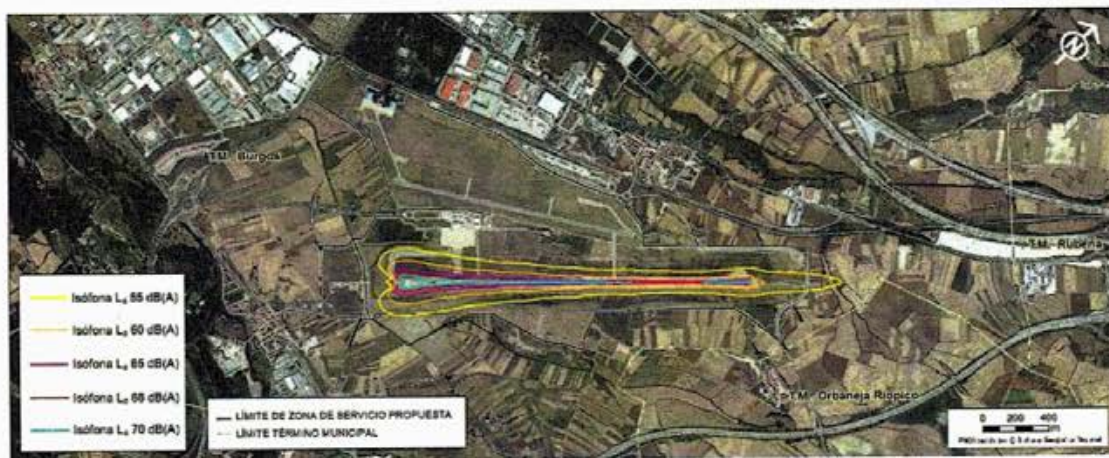
El impacto acústico de la alternativa seleccionada ha sido analizado en el ISA utilizando el programa de simulación INM ("Integrated Noise Model") en su versión 7.0d., tanto en la

situación actual como para el horizonte 3 (desarrollo previsible) de la propuesta de revisión del Plan Director. En el Apéndice 2 del ISA se detallan los datos y cálculos utilizados, así como los resultados pormenorizados.

El resultado global de dicho análisis se muestra en las figuras siguientes, que corresponden a las huellas sonoras a los niveles L_{eq} 55, 60, 65, 68, y 70 dB(A) para el periodo día (7-19 horas) y el periodo tarde (19-23 horas), actual horario operativo del aeropuerto.

Sin embargo, a pesar de que el periodo tarde (L_e) ha sido tenido en cuenta en el estudio, el software de simulación no calcula isófonas para este indicador debido al escaso número de operaciones acontecidas en este periodo, por lo que no se representan las ilustraciones del periodo tarde en el estudio. La representación del indicador L_d se representa en la siguiente figura.

Figura 4.4. Huella acústica del aeropuerto de Burgos. Periodo día (7-19 h) Horizonte 3 (desarrollo previsible)



Los resultados obtenidos del análisis efectuado permiten concluir que no se superan los objetivos de calidad fijados en ninguna de las zonas descritas en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007. No se ha inventariado suelo urbanizable residencial dentro del ámbito delimitado por las isófonas L_d 60- L_e 60 dB. Durante el periodo noche el aeropuerto continuará sin prestar servicio por lo que no se ha realizado la evaluación del indicador $L_n \leq 50$ dB.

- Cambio climático

El ISA realiza un análisis estimativo de los consumos energéticos que se generan, tanto de consumo eléctrico como de combustibles previstos para la alternativa 0, así como para el horizonte de desarrollo previsible (horizonte 3). A partir de los resultados obtenidos, se ha realizado un análisis de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que el aeropuerto puede generar.

En este sentido, se prevé un incremento del 538,97% en las emisiones totales de CO_2 . Este incremento en las emisiones de CO_2 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 con la adaptación al cambio climático, el ISA determina que no se prevén impactos significativos, ni la necesidad de plantear actualmente medidas específicas para la adaptación de la infraestructura a los cambios previstos en las variables climáticas, si bien en el futuro es posible que se deba considerar algunas medidas que palien algunos de los efectos secundarios.

En la última adenda presentada por el promotor 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 siguiera solicitud de exclusión del Régimen de Comercio de Derechos de Emisión.

- Agua y medio hidrológico

El aeropuerto de Burgos se localiza en el interfluvio de los ríos Vena y Pico, ambos tributarios del Arlanzón. El Arlanzón, como colector principal, circula a poco menos de 800 metros al sur de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto.

En la adenda al ISA se señala, que 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.

Cabe destacar que 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, el promotor indica que no se generará una afección directa sobre ninguno de los elementos hidrológicos que discurren por las inmediaciones del aeropuerto. Dada la relativa cercanía del afluente del arroyo Novillas a la instalación del nuevo sistema de iluminación de la cabecera 22, se proponen determinadas medidas protectoras y correctoras encaminadas a evitar aquellos posibles efectos indirectos que se pudieran producir sobre los cursos de agua que discurren por el noreste del aeropuerto.

Las aguas pluviales del aeropuerto son tratadas mediante separadores de hidrocarburos mientras que las residuales son vertidas a colector. Se realizan analíticas de manera periódica que certifican que todos los niveles de vertido están dentro de los límites permitidos para cada contaminante.

Respecto a las aguas subterráneas, una vez ejecutadas las distintas actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director, se producirá un incremento de las zonas impermeabilizadas,

reduciéndose la superficie de infiltración y, por tanto, de recarga de los acuíferos. 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, se prevé un incremento del 582,2% en el horizonte 3 respecto a la situación actual. 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 Desarrollo Previsible. Según indica el promotor en la última adenda de abril de 2019, 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).

- Geología, geomorfología y suelos

El ISA identifica afecciones sobre las características geológicas, geomorfológicas y las propiedades físicas y químicas del suelo, derivadas fundamentalmente de los movimientos de tierras.

Por otro lado, las actuaciones contempladas conllevarán la ocupación y cambio de uso del suelo por parte de las nuevas superficies pavimentadas. El asfaltado y pavimentado de suelo natural supone un cambio de uso que implica una pérdida de las cualidades naturales originales. La superficie que se verá pavimentada respecto a la situación actual asciende a 1,37 ha, debido a la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22, construcción de dos hangares de aviación general, el desplazamiento del camino y el vallado fuera de la franja y la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustible.

De todas las actuaciones propuestas, las que plantean un cambio de uso del suelo son la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la cabecera 22 y la reubicación del camino y vallado perimetral. El resto de actuaciones previstas consisten en adecuaciones y reubicaciones de las instalaciones aeroportuarias actuales.

Todas las actuaciones propuestas están localizadas dentro de la Zona de Servicio vigente excepto los 4.699,4 m² de superficie de terreno necesarios para el desplazamiento del camino perimetral y la ocupación de suelo por parte de los mástiles del sistema sencillo de iluminación en la cabecera 22.

En relación a los volúmenes de movimientos de tierras que conllevaría el proyecto, no es posible establecer un valor o magnitud de los mismos al no existir información concreta sobre los desmontes, terraplenes y nivelaciones que contemplará el proyecto constructivo derivado de esta actuación, pero en la adenda el promotor indica que por el tipo de actuaciones planteadas y la ubicación de las mismas no se prevén movimientos de tierras significativos.

- 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), estimándose en un 582,18% el incremento de residuos peligrosos y en un 582,20% el de residuos no peligrosos respecto a la situación actual. Este incremento tan importante en la generación de residuos está ligado al 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 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 que según el Plan Integral de Residuos de Castilla y León supusieron 158.299 toneladas en el año 2010.

- Biodiversidad, fauna y flora

En el entorno inmediato a la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto no hay Espacios Naturales Protegidos pertenecientes a la Red de Espacios Protegidos de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. En cuanto a espacios pertenecientes a la Red Natura 2000, el más cercano al aeropuerto es la ZEC "Riberas del Río Arlanzón y afluentes" situada a unos 650 m del mismo, por lo que el promotor indica que no se verá afectado en ningún caso, ni directa ni indirectamente, ya que el arroyo Novillas desemboca en el río Vena, al norte del aeropuerto y, por su parte, el río Vena discurre en dirección suroeste para entregar sus aguas al río Arlanzón en el caso urbano de la ciudad de Burgos, este punto de intersección con el río Arlanzón queda aguas abajo de la delimitación del ZEC "Riberas del Río Arlanzón y afluentes". Por tanto, la actuación de adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de pista 22 no producirá afecciones, ni directas ni indirectas, ni durante las obras de construcción, ni por modificación de ribera, ni por procesos erosivos sobre el citado ZEC.

No hay afección a espacios protegidos ni a Hábitats de Interés Comunitario.

Tampoco se verá afectado el Bosque de Villafría, situado junto al aeropuerto, ya que en sus inmediaciones no se prevé la ejecución de ninguna actuación ni se contemplan nuevas necesidades de terreno.

Las afecciones más significativas sobre la biodiversidad se producen sobre la vegetación por la nueva ocupación de suelo. Las actuaciones que implican la ocupación de suelo desnudo son la construcción de dos hangares, la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles, la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22 y la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Esta afección sobre la vegetación 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.

La adenda señala que la construcción de dos hangares, la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustible, la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22 y la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves, suponen la ocupación de nuevos terrenos ocupados principalmente por cultivos herbáceos (20.446,6 m²) y en menor medida por pastos internos (2.386,1 m²), lo que puede suponer que, la afección consista en la pérdida de hábitat de tipo estepario (pastos y cultivos) repercutiendo 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*).

Los nuevos terrenos incluidos en la delimitación de la Zona de Servicio no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección.

En cuanto a la avifauna, la construcción de los dos hangares, la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles, la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22 y la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y el incremento en la actividad aeronáutica podrían afectar a diversas especies de avifauna, por ello la adenda analiza las especies más sensibles presentes en el entorno, su abundancia y sus hábitats; las posibles interacciones en los circuitos de espera y en la operaciones de llegada y salida. Las conclusiones del análisis señalan que las principales interacciones del aeropuerto de Burgos con la avifauna son:

- El escaso tráfico aéreo junto con la disponibilidad de una gran superficie de territorio y de alimento, convierte a este aeródromo en un hábitat propicio para la fauna en general, y en particular para las aves.
- Existe una abundancia de aves de pequeño tamaño con hábitos gregarios.
- Se detecta la presencia de especies y grupos de aves potencialmente peligrosas, que pueden causar problemas en la operación aérea como por ejemplo la cigüeña blanca, el busardo ratonero, el milano real y el negro o córvidos como la corneja y el cuervo.
- Se detecta la presencia ocasional de aves acuáticas potencialmente peligrosas, que sobrevuelan de vez en cuando el aeropuerto en sus movimientos migratorios o circadianos, pero que no lo usan para descansar o alimentarse.
- Por último, en la adenda se analizan las colisiones de aeronaves con especies protegidas en el periodo 2008-2018. El resultado es que se ha notificado únicamente una colisión con una pequeña rapaz en 2013 dentro del recinto aeroportuario y que no hay impactos con especies protegidas en el exterior de la Zona de Servicio. Por lo tanto se concluye, tras el análisis y con la previsión de demanda de tráfico para el desarrollo previsible de la propuesta de revisión del plan director, que no se prevé un incremento del posible impacto sobre la fauna. Paisaje

Los efectos previsibles de las actuaciones de la alternativa seleccionada, pueden calificarse globalmente como poco significativos, dado que la zona en la que se ubica la infraestructura no posee un elevado valor paisajístico y área se encuentra en la actualidad moderadamente antropizada.

Las actuaciones previstas por la propuesta de revisión del Plan Director se circunscriben mayoritariamente al interior de la delimitación de la Zona de Servicio del aeropuerto y al tratarse de actuaciones de pequeña entidad y no realizarse en altura, no se considera que afecten significativamente a la unidad paisajística que forma en sí misma el propio aeropuerto, ni a la percepción del mismo ante cualquier potencial observador.

Aquellas que afectan al exterior de la delimitación de la Zona de Servicio, como es el caso de la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación por la cabecera 22, poseen escasa envergadura y ocupación, afectando además a terrenos agrícolas ya antropizados, por lo que tampoco tendrá una repercusión relevante sobre el paisaje del entorno del aeropuerto.

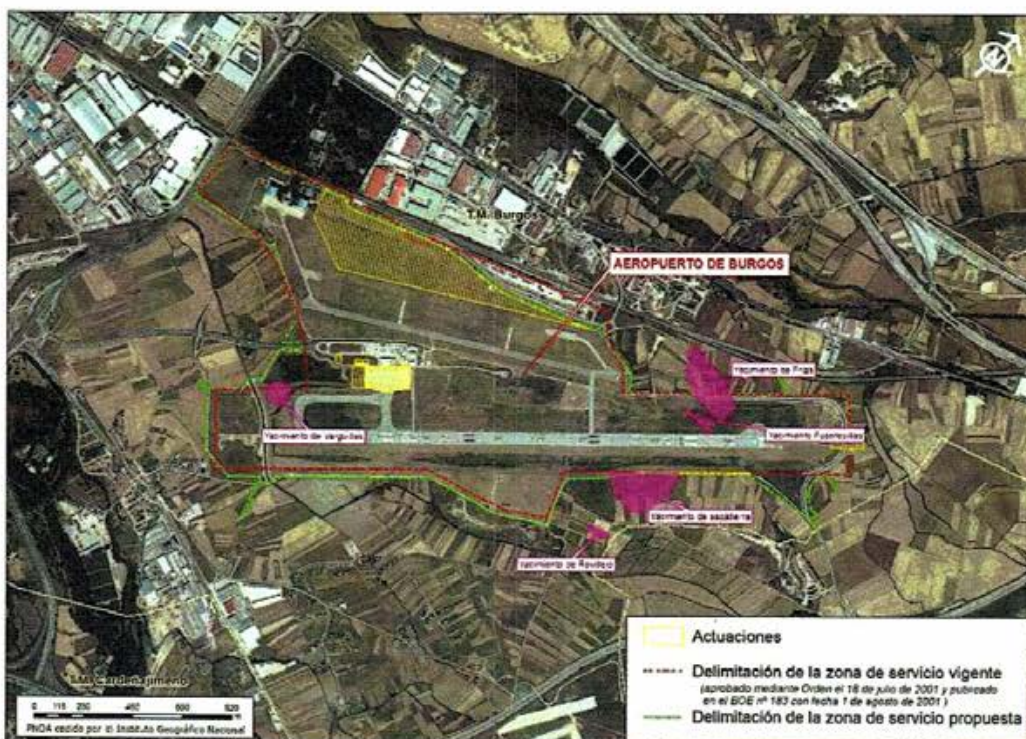
- Patrimonio Cultural

La propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos podría tener incidencia en los siguientes yacimientos arqueológicos: Sacatierra/Socatierra, Fuentecillas, Frías y Varguillas

Tras el análisis realizado en el ISA, se concluye que el único yacimiento que se verá directamente afectado por las actuaciones propuestas en la revisión del Plan Director 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.

Figura 4.5. Elementos arqueológicos catalogados en el entorno del aeropuerto



- Efectos sobre las vías pecuarias

Dado que no se localiza ninguna vía pecuaria en el entorno inmediato del aeropuerto, no es previsible que la Propuesta de revisión del Plan Director presente afecciones sobre ninguna vía pecuaria.

- 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 pasa de ocupar una superficie de 228,95 ha, delimitadas en el Plan Director de 2001, a 240,3 ha en la propuesta de revisión del Plan Director, es decir, aumenta su superficie *net*a respecto a la delimitada por el Plan Director vigente en 11,35 ha, por 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.

Figura 4.6. Necesidades de terreno



Figura 4.7. Terrenos excluidos de la Zona de Servicio vigente



- Incidencia social y económica

La propuesta de revisión del Plan Director permite la atracción de una mayor actividad económica, lo que repercute en el empleo directo e indirecto. En el caso del aeropuerto de Burgos, esta actividad económica se estima que repercutiría en la generación de un 514,28% más de empleo respecto a la situación actual.

Tabla 4.4. Estimación del empleo generado en la situación actual y en el desarrollo previsible del aeropuerto de Burgos

CONCEPTO	SITUACIÓN ACTUAL	DESARROLLO PREVISIBLE (HORIZONTE 3)
Empleos directos compañías convencionales	-	-
Empleos directos compañías de bajo coste	4	24
Empleos indirectos inducidos por pasajeros	3	19
Empleo por carga	-	-
TOTAL EMPLEO	7³	43

³Para tomar en consideración los datos de empleo estimados hay que tener en cuenta que han sido calculados en base a los estudios teóricos, y dadas las condiciones particulares de baja operatividad que el aeropuerto de Burgos presenta en la actualidad, estos resultados podrían no extrapolarse a la realidad tanto actual como futura del aeropuerto. Casi la totalidad de los vuelos en el aeropuerto de Burgos los ha operado Air Nostrum y está tiene una estructura asimilable a una compañía lowcost para el cálculo del empleo generado.

4.4. 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.

Según se ha indicado antes, fruto del análisis técnico del expediente, se detectaron determinados aspectos del ISA que era necesario clarificar por lo que el órgano ambiental solicitó al promotor una subsanación al ISA. En el apartado 1 de dicha solicitud de subsanación se indicaba que el ISA no había definido adecuadamente los objetivos ambientales del plan director, por lo que requería que se incorporasen al ISA unos objetivos ambientales que debían 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.

Teniendo en cuenta lo anterior, la adenda presentada en abril de 2019 presenta unos objetivos ambientales iniciales, fruto del análisis de planes, programas y normativa sectorial (recogidos en la tabla 4.1 de la presente memoria ambiental) y, tras realizar el análisis de los probables efectos significativos del plan director sobre el medio ambiente redefine 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:

- i. Minimizar la afección a especies protegidas.**
- ii. Proteger y mejorar la biodiversidad.**
- iii. Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.**
- iv. No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.**
- v. 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.

En la tabla incluida a continuación, se definen los objetivos ambientales para todos los aspectos ambientales considerados como resultado del análisis anterior. Estos objetivos son coherentes con los principios de sostenibilidad ambiental y criterios ambientales establecidos en el documento de referencia; con los requisitos o disposiciones establecidos en planes, programas y normativa sectorial y con el análisis de los posibles efectos ambientales que conlleva el Plan Director.

Los objetivos ambientales para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos, las medidas a aplicar, los indicadores y la periodicidad de seguimiento que se han redefinido en la adenda, para permitir evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos ambientales, están recogidos en la tabla 4.7 de esta memoria ambiental.

4.5. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DIRECTOR 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 por AENA en abril de 2019, 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 6.1 de la presente memoria ambiental.

4.5.1. 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), tal y como se observa en la siguiente figura.

Figura 4.8. Zona de afectación acústica del aeropuerto de Burgos.



La zona de afectación 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 afectación, 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 tablas 4.5 y 4.6.

Tabla 4.5. 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.
	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el arroyo Novillas.
Patrimonio cultural	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la zona del yacimiento de Sacatierra.

Tabla 4.6. 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: NO _x , CO, PM ₁₀ , PM _{2,5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.

4.5.2. 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 presente 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 4.5.
- b) Cuando se revise el Plan Director o se produzcan modificaciones operativas significativas basados en los indicadores recogidos en la Tabla 4.6.

Tabla 4.7. Medidas para la integración ambiental de la propuesta de revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos y su seguimiento

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
Contaminación acústica	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)	Evitar un incremento del impacto acústico que pueda afectar a áreas residenciales.	Realizar 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.	Número de viviendas y edificios de uso sensible incluidos en la isófona 65-65-55.	Cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
Contaminación atmosférica	Las curvas de isoconcentración de los diferentes contaminantes no afectan a zonas residenciales, ni se encuentran en sus proximidades.	Evitar que las emisiones procedentes del aeropuerto puedan provocar en las poblaciones del entorno superaciones de los valores límites establecidos en la normativa.	Seguimiento de los principales contaminantes atmosféricos asociados a la actividad aeroportuaria (estimación).	Emisiones de contaminantes atmosféricos: NOx, CO, PM ₁₀ , PM _{2.5} , SO ₂ , Hidrocarburos totales.	Cuando se produzca la revisión del Plan Director, o cuando se produzcan modificaciones operativas que puedan tener una repercusión significativa.
Energía y Cambio Climático	Las emisiones alcance 1 y 2 con criterio de huella de mercado (tiene en cuenta la compra de renovables) de CO ₂ en el aeropuerto en el desarrollo previsible alcanzan las 2115 Tn (inferior a 2500 Tn de CO ₂ eq.) por tanto este valor no se considera significativo.	Evitar un incremento de los consumos energéticos por unidad de tráfico.	Realizar un seguimiento del consumo energético por unidad de tráfico y proponer y adoptar medidas en caso de que se detecten incrementos significativos.	Emisiones de CO ₂ alcance 1 y 2	Anual.
Patrimonio Cultural	La actuación de desplazamiento de un tramo del camino y vallado perimetral se situará, en parte, sobre el yacimiento de Sacaterra. 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 Sacaterra.	Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en la zona del yacimiento de Sacaterra.	Anual

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
<p>Biodiversidad</p>	<p>No hay afección sobre ningún espacio natural protegido.</p> <p>Las afecciones se producen sobre la vegetación por la ocupación de suelo. Las actuaciones que implican la ocupación de suelo desnudo son la construcción de dos hangares, la reubicación de las instalaciones de abastecimiento de combustibles, la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la pista 22 y la adecuación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves. Esta afección supone una pérdida aproximada de unos 2.386,1 m² de pastos internos y 20.446,60 m² de cultivos herbáceos.</p> <p>La afección a la fauna de la zona se debe a la pérdida de hábitat de tipo estepario (pastos y cultivos). Esta afección es, por lo tanto, de la misma extensión que la descrita para la vegetación.</p> <p>El resto de los nuevos terrenos incluidos en la delimitación de la Zona de servicio ascienden a 7.570 m². Situados al norte de la cabecera 22 y al sur de la pista donde se llevará a cabo la adecuación del sistema sencillo de luces de aproximación de la cabecera 22 y el desplazamiento del camino y vallado perimetral y están ocupadas actualmente por cultivos herbáceos por lo que no albergan elementos relevantes ni comunidades faunísticas de interés que requieran especiales medidas de protección.</p>	<p>Minimizar la afección a especies protegidas.</p> <p>Proteger y mejorar la biodiversidad.</p> <p>Minimizar las interacciones de avifauna con aeronaves garantizando la seguridad de las operaciones aeronáuticas.</p> <p>No producir efectos negativos sobre la Red Natura y otros espacios naturales protegidos.</p> <p>Garantizar, en la medida de lo posible, la conectividad de los espacios y la permeabilidad territorial.</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <p>Mantener un seguimiento de las especies que acceden al recinto aeroportuario y, en su caso, establecer la necesidad de implementar medidas mitigadoras adicionales.</p>	<p>Nº de reuniones realizadas con el órgano competente en materia de biodiversidad</p>	<p>Anual</p>
				<p>Nº de colisiones con especies protegidas</p>	<p>Anual</p>

Aspecto Ambiental	Efectos	Objetivo Ambiental	Medidas a Aplicar	Indicador	Periodicidad Seguimiento
Residuos	<p>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 2010¹⁰ fue de 158.299 toneladas. La producción del aeropuerto de Burgos, representaría un 0,6%.</p> <p>Adicionalmente, es necesario indicar que el porcentaje de reciclado se estima que también se incrementará</p>	<p>Cuantificación y seguimiento de los residuos generados según su tipología y de acuerdo con el principio de jerarquía.</p> <p>Fomentar la valorización de los residuos generados de acuerdo con el principio de jerarquía.</p>	<p>Controlar los residuos generados a través de un seguimiento que permita establecer medidas de refuerzo para mejorar su gestión, en caso de desviación significativa.</p> <p>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.</p>	<p>Toneladas o m³/ATU de residuos producidos por tipo.</p> <p>% de valorización de residuos.</p>	Anual
Medio hidrológico	<p>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.</p> <p>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 m³ al año y en el horizonte de Desarrollo Previsible sería de 40.939 m³. 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.)</p>	<p>Conservar el buen estado ecológico y químico de las masas de agua (Directiva Marco de Aguas).</p> <p>Aplicar buenas prácticas para mantener/reducir el consumo de agua en el aeropuerto.</p> <p>Minimizar la ocupación del dominio público hidráulico.</p>	<p>Control y seguimiento de la calidad de las aguas vertidas mediante las analíticas previstas en las autorizaciones correspondientes.</p> <p>Aplicar las medidas previstas de control y ahorro en el consumo de agua.</p> <p>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.</p>	<p>Nº de analíticas remitidas a la autoridad competente.</p> <p>Consumo de agua por unidad de tráfico.</p> <p>Grado de ejecución de las medidas indicadas por la autoridad competente en el arroyo Novillas.</p>	Anual Anual Anual

5. INCORPORACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTAS AL PLAN DIRECTOR.

5.1. SÍNTESIS DE LAS 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 de la propuesta de Revisión del Plan Director del aeropuerto de Burgos. Como resultado de este proceso, se recibieron un total de 5 alegaciones.

A continuación, se realiza una síntesis de los aspectos más importantes de cada una de las alegaciones recibidas:

- Dirección General del Medio Natural. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.

Este organismo 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. Por tanto, no se considera competente para realizar observaciones o comentarios sobre el Plan Director.

- Subdirección General de Patrimonio. Dirección General de Infraestructura. Secretaría de Estado de Defensa. Ministerio de Defensa.

Este organismo informa de 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.

Este organismo 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 éste sin denominación; no obstante, de todas las actuaciones contempladas en la 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.

Considera que se deben tener en cuenta las posibles afecciones al dominio público hidráulico y que se deberán respetar las servidumbres, además, con carácter previo se deberá obtener, por parte de la Confederación Hidrográfica, la correspondiente autorización de obras en zona de policía para aquellas actuaciones que lo requieran.

En cuanto 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.

En relación a posibles captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas, en el caso de que el Ayuntamiento no pueda atender las necesidades del municipio con los derechos de agua que posea, deberá solicitar una ampliación de concesión u otra nueva, en el caso de que el abastecimiento se fuera a suministrar de manera independiente de la actual.

Respecto a la calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas indica que, durante los movimientos de tierra, se deberán establecer las medias necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir el riesgo de contaminación de las aguas. No obstante, previamente a realizar cualquier vertido sobre algún elemento del Dominio Público Hidráulico, se deberá disponer de autorización de vertido de la Confederación Hidrográfica del Duero. Además, indica que cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier riesgo de vertido sobre las aguas y que deberán tomarse medidas para asegurar que en ningún caso se produzcan vertidos al terreno o a los cursos de agua. Para la ubicación de las instalaciones auxiliares se evitará la ocupación del dominio público hidráulico y zonas de servidumbre de los cauces. En la medida de lo posible se evitará la zona de policía de cauces y de terrenos de alta permeabilidad.

Para las aguas residuales generadas de manera eventual, recomienda la disposición de un depósito estanco que almacene las aguas para poder ser retiradas de forma periódica para su tratamiento por gestor autorizado. En caso de que se produzca vertido sobre el dominio público hidráulico, se deberá disponer de autorización previa de la Confederación Hidrográfica del Duero.

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.

5.2. SÍNTESIS DE LA CONSIDERACIÓN DE LAS PROPUESTAS Y ALEGACIONES EN EL PLAN DIRECTOR.

Una vez completado el proceso de consultas e información pública, se ha realizado un informe de respuestas a las alegaciones, siendo éstas las siguientes:

En cuanto a las posibles afecciones al dominio público hidráulico, tal y como se recoge en el apartado 6.7. Efectos sobre el agua y el medio hidrológico del ISA, 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.

6. CONCLUSIONES Y DETERMINACIONES.

La Memoria Ambiental tiene por objeto, tal y como se recoge en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, 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."

Los objetivos ambientales, las medidas de integración ambiental y las medidas para realizar el seguimiento ambiental del plan, contenidas en el apartado 4 de esta memoria ambiental y resumidas en la tabla 4.7., serán de obligado cumplimiento y deberán integrarse en los documentos finales del plan director para garantizar su eficaz aplicación.

Además de lo anterior, 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.

6.1. BUENAS PRÁCTICAS EN LA EJECUCIÓN DE PROYECTOS.

Junto con las medidas de integración ambiental contenidas en la presente memoria, 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, estarán 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 desnudas 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

Villafraía. 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.

6.2. PUBLICIDAD.

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 basadas en los indicadores recogidos en la tabla 4.5.
- Informes a realizar cuando se revise el PD o se produzcan modificaciones operativas significativas de las medidas de seguimiento basadas en los indicadores recogidos en la tabla 4.6.

Conclusión: En consecuencia, la **Dirección General de Biodiversidad y Calidad Ambiental** y la **Dirección General de Aviación Civil**, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Subdirección General de Evaluación Ambiental y de la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea formulan la presente Memoria ambiental teniendo en cuenta todos los elementos que se han deducido del proceso de la evaluación ambiental estratégica, para que queden integrados en la Propuesta del Plan Director del citado aeropuerto.

La Memoria Ambiental, de conformidad con la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, se tendrá en cuenta por el órgano promotor, según se establece en los arts. 12 y 13 de la citada Ley, para su incorporación a la propuesta del Plan Director del Aeropuerto de Burgos.

Madrid, 26 de julio de 2019

EL DIRECTOR GENERAL
DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL



Francisco Javier Cachón de Mesa

Madrid, 26 de julio de 2019

EL DIRECTOR GENERAL
DE AVIACIÓN CIVIL



Raúl Medina Caballero