

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

13149 *Resolución de 22 de julio de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de la base contra incendios forestales en Alcoba de los Montes, Ciudad Real.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1ª del Capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Explotación del helipuerto de la base contra incendios forestales en Alcoba de los Montes (Ciudad Real) se encuentra encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

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

Al objeto de determinar la existencia de impactos ambientales significativos, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental ha realizado un análisis cuyos elementos fundamentales son:

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

Se trata de un helipuerto de superficie para uso diurno, en la base de incendios forestales tipo A (BIFOR-A) de Alcoba de los Montes, que puede albergar dos brigadas forestales heli-transportadas, así como camiones auto-bomba.

Se ubica dentro del término municipal de Alcoba de los Montes (Ciudad Real), en la parcela 672 del polígono 1, que ha sido adquirida por «GEACAM S.A.», empresa pública responsable de la prevención y extinción de incendios forestales en Castilla-La Mancha. Se trata de una parcela rústica en las cercanías de la población de Alcoba de los Montes, a la que se accede directamente desde la carretera CM-4106, sin necesidad de adecuar viales nuevos de acceso.

Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, y el promotor es GEACAM, Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha.

2. *Tramitación y consultas*

El documento ambiental del proyecto se recibe en el Departamento, en fecha 21/07/2009, incluyendo su definición, ubicación, potenciales impactos y medidas preventivas y correctoras, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento o no

al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Con fecha 24/09/2009 se realiza el preceptivo trámite de consultas previas, recogándose en la tabla siguiente los organismos consultados y señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Ayuntamiento de Alcoba.	X
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	-
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.	-
Diputación Provincial de Ciudad Real.	-
Ecologistas en Acción - ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural).	-
Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.	X
Organización Ecologista Cabañeros.	-
Parque Nacional de Cabañeros.	X
SEO.	-

En su respuesta a las consultas, la Dirección General de Planificación Territorial de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha enumera una serie de Planes de Ordenación del Territorio que se están elaborando.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha remite un Informe de Sostenibilidad, que recoge una serie de criterios generales de sostenibilidad a tener en cuenta.

Por su parte, el Ayuntamiento de Alcoba considera que el proyecto no causará impactos ambientales significativos.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recuerda que el 1 de marzo de 2008 entró en vigor el Convenio Europeo del Paisaje del Consejo de Europa, cuyos compromisos sobre protección, ordenación y gestión del paisaje comparten la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas. En ese contexto, no ha encontrado la necesidad de realizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1ª del Capítulo II de la Ley. Fuera de su ámbito de competencias, encuentra que el proyecto podría tener influencia ambiental derivada del ruido sobre las aves de los LICs próximos. En el proyecto, a este respecto se propone, entre las medidas correctoras, evitar el sobrevuelo de los LICs, y en el plan de vigilancia ambiental se prevén informes especiales si se detectan vuelos injustificados, por lo que se considera necesaria la remisión del proyecto a los órganos competentes de la Comunidad Autónoma en materia de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.

La Confederación Hidrográfica del Guadiana, con fecha 30/11/2009, informa que la zona se ubica sobre un acuífero declarado sensible a la contaminación de las aguas por su influencia en el embalse de Cijara, y dentro del Sistema de Explotación 2 del Plan Hidrológico I del Guadiana, que es deficitario en todos los horizontes de la planificación hidrológica, por lo que la actuación deberá estar perfectamente estudiada para maximizar la eficiencia del recurso. Se deberá indicar el punto de abastecimiento de agua de la actuación, y el volumen de agua necesario. El promotor deberá solicitar las autorizaciones que correspondan, de acuerdo con la normativa vigente. Se deberá presentar un plan de recuperación de las zonas afectadas, que se ejecutará una vez que finalice la vida útil de la actuación.

Por su parte, el Parque Nacional de Cabañeros, con fecha 10/12/2009 indica que las obras correspondientes al proyecto están prácticamente acabadas y la base de incendios, operativa en la campaña de 2009, por motivos de urgencia. Informa que se vienen observando incumplimientos de la Orden Ministerial que establece las Zonas Restringidas al vuelo en el Parque Nacional de Cabañeros, con helicópteros que sobrevuelan, en vuelo bajo, el polígono de restricción, fuera de las excepciones contempladas en dicha Orden. Recuerda la cercanía de parte de la colonia reproductora de buitre negro, además de un nido de águila imperial ibérica y otro de cigüeña negra, por lo que se hace imperativo el cumplimiento de las restricciones al vuelo impuestas por la normativa ambiental, y el seguimiento del plan de vigilancia ambiental. En el caso de que el correcto funcionamiento de la base de incendios requiriese, de forma previsible, el sobrevuelo ocasional de este espacio, habría de presentarse información adicional sobre las circunstancias, convenientemente justificadas, en que tales acciones se producirían; así como una estimación sobre la época, frecuencia, posibles trayectorias y condiciones de los vuelos.

Las contestaciones a las consultas remitidas por la Confederación Hidrográfica del Guadiana y el Parque Nacional de Cabañeros se trasladaron al promotor, para que manifestara si aceptaba o no las medidas contenidas en dichos informes.

Con fecha 09/04/2010, se recibió la información solicitada, procedente de GEACAM:

Respecto a los posibles impactos sobre las aguas subterráneas, el promotor informa que, como medidas preventivas, se prevé:

Para evitar la contaminación por percolación de lixiviados, los residuos orgánicos propios de la base serán depositados en contenedores adecuados, hasta su recogida por los gestores autorizados.

Para evitar la contaminación por derrames de aceites o combustibles se realizará la impermeabilización del cubeto donde se sitúa el depósito de combustible y la plataforma del equipo de trasiego. Además se proyecta la construcción de un separador de hidrocarburos, a donde se conducirán las aguas recogidas en el cubeto, la plataforma de trasiego y la plataforma de estacionamiento de aeronaves, de modo que se puedan tratar estas aguas de su posible contaminación por hidrocarburos.

El abastecimiento de agua se prevé desde la red general que abastece al municipio de Horcajo de los Montes desde Alcoba de los Montes, en las condiciones indicadas por la compañía suministradora. Se ha solicitado un caudal instantáneo máximo de 1,95 l/s para uso doméstico, a la Mancomunidad de Pueblos de los Montes. Se adjunta la contestación de este organismo, que no tiene inconveniente para que se realice la conexión a la red general.

No se prevé el aprovechamiento de las aguas pluviales recogidas en cubierta ni la reutilización de las aguas. No se prevé la plantación de césped ni de otras especies vegetales que requieran riego. Tras su tratamiento en una estación depuradora de oxidación total, las aguas serán devueltas a la cuenca receptora a través de una zanja de infiltración. A este respecto se ha iniciado el procedimiento de autorización de vertido ante la Confederación Hidrográfica del Guadiana (vertido correspondiente a 12 habitantes equivalentes, con un volumen de 432 m³/año, a una zanja filtrante de 15 m de longitud y 1,5 m de anchura).

Los posibles residuos generados serán recogidos por gestores autorizados. Los residuos orgánicos serán recogidos por la empresa contratada por el ayuntamiento para recogidas de basuras.

La recuperación de la parcela, una vez finalizada la vida útil de la base de extinción de incendios, comprenderá necesariamente, el desmontaje de la edificación base y del hangar, la demolición de las soleras y pavimentos y la reposición de tierra vegetal, sobre las zonas pavimentadas.

Por otro lado, GEACAM informa que, en el normal funcionamiento de la base de incendios, no es necesario el sobrevuelo de la zona de protección del Parque Nacional de Cabañeros, salvo situaciones excepcionales, como pueda ser la extinción de un incendio en el propio Parque. Con lo cual:

Se respetará la legalidad vigente, no sobrevolando las Zonas Restringidas al vuelo en el Parque Nacional de Cabañeros.

No se permitirá la operación de aeronaves ajenas al control del servicio de extinción de incendios.

Se asumen todas las indicaciones reflejadas en el informe del Parque Nacional de Cabañeros.

Se presentarán informes ante cualquier situación excepcional que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental. En concreto, los sobrevuelos injustificados de las zonas restringidas al vuelo en el Parque Nacional de Cabañeros, cualquier incidencia, choque o colisión que suceda durante el desarrollo de las actividades aeronáuticas en relación con la avifauna, indicando en todo caso la altitud a la que se ha producido, la especie de que se trate y la envergadura del ejemplar. Estos informes especiales se deberán enviar al Parque Nacional de Cabañeros, y a los Servicios Provinciales en Ciudad Real del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha.

Con posterioridad a todo ello, con fecha 21/04/2010, tuvo entrada en el Departamento la respuesta a las consultas que remite la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en la que establece una serie de consideraciones necesarias para minimizar las afecciones producidas en el medio por la implantación de la base de incendios forestales en Alcoba de Los Montes.

Se incluye el informe del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, en el que se indica que la ubicación del proyecto no coincide con espacios naturales protegidos ni otras zonas sensibles, elementos geomorfológicos de interés especial ni hábitats de protección especial incluidos en la Ley 9/1999, de 26 de mayo, de conservación de la naturaleza en Castilla-La Mancha, ni con la red Natura 2000, ni con hábitats de interés comunitario. El ámbito de actuación del proyecto se encuentra incluido dentro de los límites de las zonas de importancia del lince ibérico (*Lynx pardinus*), águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*), cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y buitre negro (*Aegypius monachus*), delimitadas en sus respectivos Planes de Conservación (aprobados por los Decretos 276/2003 y 275/2003). Las tres primeras especies citadas están incluidas en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas (creado mediante Decreto 33/1998, de 5 de mayo) en la categoría de en peligro de extinción, mientras que el buitre negro lo está en la de vulnerable. Sin embargo, el citado Organismo Autónomo concluye que la ubicación del proyecto, junto a la carretera CM-4106 y en las cercanías del núcleo urbano (a menos de 1 km), se considera adecuada, ya que las posibles afecciones sobre la fauna amenazada se reducen al solaparse con las afecciones que producen dichas infraestructuras. De llevarse a cabo algún tipo de plantación, ésta deberá realizarse con especies autóctonas, adaptadas a las condiciones del lugar y de bajos requerimientos de mantenimiento. El vallado carecerá de alambre de espino, así como de elementos cortantes o punzantes, y deberá ser permeable para la fauna silvestre. El Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha considera que, siempre que se incluyan en el proyecto final la totalidad de las medidas descritas tanto en la documentación aportada como en su Informe, no se prevén afecciones significativas sobre los valores naturales, derivadas de la ejecución del proyecto. Por tanto, no considera necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.^a del capítulo II de la Ley.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha indica que las instalaciones se encuentran construidas. Las áreas protegidas más próximas se sitúan a 2,7 km (LIC Lagunas de Alcoba y Horcajo de los Montes) y 4 km (LIC Montes de Toledo). De acuerdo con el documento ambiental y la visita realizada, cinco pies de encina afectados han sido trasplantados a otras ubicaciones dentro de la misma parcela. Existe riesgo de contaminación durante la fase de funcionamiento de las aguas superficiales y del suelo, especialmente por derrames de hidrocarburos, aunque los sistemas que propone el documento ambiental parecen ser suficientes para evitar esta afección. La parcela del proyecto es colindante en su linde nordeste con la vía pecuaria Vereda de Horcajo, de 20,89 m de anchura legal. Dicha Dirección General no considera necesario que la base de incendios forestales sea sometida al procedimiento completo de evaluación de impacto ambiental, dadas las dimensiones de la instalación, las características que presentaba el medio antes de su construcción y los impactos que entraña. Sin embargo, para reducir las afecciones producidas en el medio, se deberán tener en cuenta las siguientes condiciones:

Una vez en funcionamiento la base, debe tratarse de restaurar la mayor superficie posible de cubierta vegetal, empleando para ello especies adaptadas al entorno, autóctonas y de escaso mantenimiento, en las condiciones que considere oportunas la Dirección General de Política Forestal, principalmente para atenuar el impacto visual de la infraestructura y evitar la pérdida de suelo por escorrentía.

El Informe del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha considera que el vallado periférico debe ser permeable para la fauna silvestre. No obstante, la Dirección General de Evaluación Ambiental considera que las características del vallado únicamente deberían ajustarse a esas condiciones en el caso de que la seguridad de las instalaciones no obligue a que el vallado resulte impermeable a la fauna silvestre.

Debería haberse obtenido la autorización establecida en el artículo 49.2 de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de montes y gestión forestal sostenible de Castilla-La Mancha.

Es necesario que se cumpla lo propuesto en el documento ambiental en cuanto a la existencia de sistemas de depuración para las aguas residuales y pluviales, adaptadas a sus diferentes características. En la visita realizada, se ha podido constatar la existencia de los sistemas de depuración para las aguas pluviales procedentes de las pistas de despegue y estacionamiento, así como del cubeto de combustible. Si embargo, no existe el aljibe de acumulación de agua propuesto en el documento ambiental, y las aguas pluviales no presentan ningún tipo de recogida.

Para efectuar el vertido de las aguas tratadas en la zanja filtrante, se deberá obtener autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Se considera adecuado el Plan de gestión de residuos de construcción y demolición que acompaña al documento ambiental. En la construcción de la nave hangar (segunda fase de los trabajos) deberá efectuarse una adecuada gestión de dichos residuos. Los residuos peligrosos estarán segregados según el tipo de residuo de que se trate, en contenedores debidamente identificados, cumpliendo lo establecido en la legislación vigente. Los residuos peligrosos no serán almacenados por un tiempo superior a 6 meses. La instalación deberá solicitar la inscripción en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos.

Se deberá prestar especial atención en lo referente a la iluminación de las instalaciones por motivos de seguridad y siempre, en la medida de lo posible, evitando la contaminación lumínica de la zona.

El órgano responsable de las instalaciones (Dirección General de Política Forestal) será el órgano responsable de la aplicación de las medidas de vigilancia ambiental asociadas al proyecto, y deberá remitir un informe de seguimiento ambiental a la Dirección General de Evaluación Ambiental.

El entronque con la red eléctrica, en caso de efectuarse mediante línea aérea, deberá cumplir con las prescripciones de los artículos 6 y 7 del Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión, dado que las instalaciones

se ubican dentro de las zonas de protección establecidas en dicho Real Decreto y en la Resolución de 28 de agosto de 2009 del Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, por la que se delimitan las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración local de las especies de aves incluidas en el Catálogo Regional de Especies amenazadas de Castilla-La Mancha, y se dispone la publicación de las zonas de protección. Igualmente, deberán cumplirse las condiciones establecidas para las líneas eléctricas aéreas de alta y baja tensión en el artículo 3 del Decreto 5/1999, de 2 de febrero, por el que se establecen normas para instalaciones eléctricas aéreas de alta tensión y líneas aéreas en baja tensión con fines de protección de la avifauna.

Ante las posibles afecciones a la Vereda de Horcajo, se recuerda que su ocupación, la circulación de vehículos, etc., cumplirá con lo dispuesto en la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha.

Como conclusión la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el proyecto no necesita ser sometido al procedimiento completo de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1ª del Capítulo II de la Ley. No obstante, se deberían incorporar al proyecto las condiciones establecidas en su Informe que difieran de la situación actual del proyecto, para lograr una mejor integración de la base en el medio que la rodea.

A pesar del carácter extemporáneo de la respuesta de dicha Dirección General, se dio traslado de la misma al promotor. Con fecha 18/06/2010, GEACAM contesta aceptando las medidas propuestas por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y aclara diferentes aspectos anotados por dicha Administración:

Las tierras vegetales procedentes del movimiento de tierras han sido reutilizadas sobre la superficie definitiva, donde se está produciendo la regeneración vegetal del terreno afectado. En cualquier caso, se propone la restauración de la cubierta vegetal de toda aquella área exterior a las superficies pavimentadas en la que no se produzca la regeneración esperada, mediante especies autóctonas que no requieran mantenimiento.

Se ha optado por una valla impermeable a la fauna silvestre, por razones de seguridad de las operaciones de los helicópteros.

Se ha procedido a la tramitación para la obtención del informe favorable por parte de la Dirección General de Política Forestal, en relación con el artículo 49.2 de la Ley 3/2008 de 12 de junio, de montes y gestión forestal sostenible de Castilla-La Mancha.

Dado que la Confederación hidrográfica del Guadiana ha informado que la actuación se sitúa dentro del sistema hidrológico deficitario en todos los horizontes de la Planificación Hidrológica, e indica que se debe maximizar la eficiencia del recurso, se ha reducido el consumo inicial previsto al mínimo necesario. Debido a la situación deficitaria de la zona de explotación, y a pesar de lo indicado en el documento inicial, no se aprovecharán las aguas pluviales recogidas en cubierta, ni se reutilizarán las aguas tratadas. Las aguas pluviales se infiltrarán de manera natural en el terreno, y las aguas tratadas serán devueltas a la cuenca receptora a través de una zanja de infiltración.

Durante el desarrollo de la obra se ha realizado una adecuada gestión de residuos.

Toda la iluminación exterior de la parcela es con lámparas con cubierta sobre el hemisferio superior, de modo que no se produzca radiación directa hacia arriba. El pavimento viario es poco reflectante, al ser de tierra compactada, con lo que la reflexión en el mismo también será mínima.

Se da trámite para que la Dirección General de Política Forestal remita el informe de seguimiento ambiental a la Dirección General de Evaluación Ambiental.

Se ha procedido al balizamiento del vano de línea eléctrica sobrevolado en las operaciones del helicóptero, con lo que el mismo resulta visible, no incorporándose nuevos elementos al mismo para no sobrecargar la línea con más peso.

La única afección de la Vereda de Horcajo que discurre al norte de la parcela ha sido la realizada por el cruzamiento de una línea eléctrica subterránea, (anchura 0,5 m y

profundidad 1,15 m) para lo cual se solicitó permiso a la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural. Se adjunta escrito de contestación por parte de la citada Consejería, que autoriza el cruzamiento, dado que las obras no impiden el tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y la información adicional aportada por el promotor, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto.—La base helitransportada tipo BIFOR-A incluye:

a) Pista de helipuerto para uso diurno: Plataforma rectangular de 72 x 40 m, donde se desarrollan las distintas superficies requeridas por la normativa aeronáutica. El área de aproximación final y despegue (FATO) es una plataforma rectangular de hormigón de 62 x 30 m. Desde la FATO a los puestos de estacionamiento en la plataforma se desarrollan tres calles de rodaje de hormigón de una anchura de 7,5 metros y longitudes variables. La FATO y las calles de rodaje están rodeadas por un firme compuesto por cantos rodados, capaz de soportar las corrientes descendentes del rotor, evitando el levantamiento de detritos y otras partículas en suspensión. Esta plataforma se proyecta con pendiente transversal a un agua hacia la parte sur de la parcela, en el sentido de escorrentía natural del terreno.

b) Plataforma de estacionamiento para tres helicópteros del servicio de extinción de incendios de Castilla-La Mancha: plataforma rectangular de 79 x 20 m, en pavimento rígido de hormigón hidráulico, con pendiente a un agua según la pendiente natural del terreno, con una canaleta de hormigón polímero que recogerá las aguas hidrocarburadas y las conducirá hasta un separador de hidrocarburos que se construirá en las inmediaciones, donde serán tratadas las aguas recogidas.

c) Edificación para estancia de la brigada de extinción y pilotos de los helicópteros: de 40,3 x 17,8 m, construido con una estructura ligera con paneles tipo sándwich fijados mecánicamente. Éstos siguen un juego cromático, con varias tonalidades de verde dispuestas aleatoriamente, buscando un efecto de «pixelización» que permita al edificio integrarse en el entorno. El tipo de construcción elegida disminuye los tiempos de montaje y facilita posibles reparaciones de elementos del edificio, e incluso su desmontaje o traslado.

d) Hangar para resguardo de un helicóptero y camiones autobomba. Se construirá en una segunda fase, con una planta cuadrada de 23 x 20 m. Para la construcción de la nave se han seguido criterios similares a los establecidos para el edificio de la Base.

e) Instalación para almacenamiento y suministro de carburante JET-A1. Se abastece al helicóptero de combustible en el mismo helipuerto. El tipo de almacenamiento es en superficie, y constará de: Un cubeto de retención de dimensiones suficientes para recoger todo el combustible del depósito en caso de fuga; una plataforma para el equipo de trasiego, separada suficientemente tanto del recinto de almacenamiento como de los puestos de estacionamiento, cumpliendo con las correspondientes distancias de seguridad, y una instalación de recogida y depuración de aguas hidrocarburadas.

f) Instalaciones de servicio a las edificaciones proyectadas como base y hangar:

Agua potable: La acometida se realizará desde el punto que indique la compañía suministradora.

Aljibe para agua contraincendios: El suministro de agua a los camiones autobomba y a los helicópteros Kamov KA-32 debe asegurarse en caso de falta de suministro por la compañía, situación que puede darse en caso de incendio forestal, por lo que se proyecta un aljibe de 17,5 m³

Electricidad: el suministro eléctrico se realizará desde el punto indicado por la compañía suministradora. Se dotará a la base de un sistema de suministro complementario o de seguridad, en caso de fallo de la alimentación. El sistema estará compuesto por un grupo electrógeno de emergencia de 45 KVA para dar servicio completo a toda la base.

Telefonía: la compañía suministradora indicará el punto de conexión conveniente para llevar el suministro a la base.

Climatización y calefacción.

Saneamiento de las diferentes aguas: Fecales, residuales y pluviales. Se instalará una pequeña depuradora con capacidad para tratar las aguas fecales previstas. Las aguas provenientes de las cocinas serán tratadas, previamente a su conducción a la depuradora, en un separador de grasas. Las aguas pluviales recogidas en la plataforma de estacionamiento de helicópteros, de la plataforma de aparcamiento, de la plataforma de maniobras y de los viales de circulación interna, serán tratadas en un separador de hidrocarburos, y posteriormente conducidas hacia el cauce receptor. Las aguas pluviales serán recogidas por escorrentía y conducidas hacia el cauce receptor.

g) Urbanización del espacio alrededor de las edificaciones proyectadas: Aparcamiento para el estacionamiento de diez vehículos, con una capa de zahorras compactadas; pista deportiva; vallado perimetral cinagético, de 2 m de altura; pavimentación de los viales interiores con una capa de zahorras compactadas; alumbrado, y plantación de especies arbóreas autóctonas alrededor de las edificaciones, de modo que se pueda integrar de mejor manera la base en el entorno.

Respecto a la explotación del helipuerto, el helicóptero de diseño (el más grande que se podría usar en el helipuerto) es el Kamov KA 32. En cuanto al número de operaciones, se ha supuesto que se producirán 14 operaciones semanales, 7 aterrizajes y 7 despegues, con la siguiente distribución: 4 operaciones Bell-412, 2 operaciones Kamov KA 32, 2 operaciones Sokol W-3.^a y 6 operaciones Augusta Koala A-119.

3.2 Ubicación del proyecto.—Las coordenadas geográficas del emplazamiento propuesto son:

Elevación: 862,0 m sobre el nivel del mar.

UTM (ED-50), Huso 30: X = 371.513; Y = 4.347.663.

Latitud/Longitud (WGS-84): 39° 16' 01» N; 004° 29' 26» W.

Las alternativas que ha valorado el promotor son las siguientes:

Alternativa 1, construcción del helipuerto conforme a lo especificado por la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Alternativa 2, no realizar la actuación. El promotor la descarta, ya que la construcción de una base de extinción de incendios resulta esencial para dar una respuesta rápida a cualquier conato de incendio, resultando así una infraestructura beneficiosa para proteger el entorno en el que se asienta.

En el proceso de selección del emplazamiento se ha tenido en cuenta la disponibilidad de los terrenos, la proximidad a vías de comunicación, la posibilidad de conexión a redes de suministro existentes de agua, electricidad y teléfono, existencia de zonas despejadas de obstáculos que permitan la operación segura del helicóptero, y la minimización de las obras necesarias (movimiento de tierras, talado, desbroces, viales de acceso, suministros...), y emplazamiento alejado de núcleos de población, de forma que se reduzcan las molestias por ruido a las poblaciones circundantes y se aumente la seguridad de la población frente a un posible accidente.

Dentro de la parcela se ha elegido la ubicación propuesta, al estar sobreelevada respecto al terreno circundante, siendo más sencilla la construcción del helipuerto y permitiendo la orientación de las trayectorias en la dirección de los vientos dominantes. Al mismo tiempo, este emplazamiento resulta ventajoso frente a otros dentro de la parcela, al situarse cercano a redes de suministro y cerca de la vía de comunicación, reduciéndose las obras necesarias frente a otras ubicaciones dentro de la parcela.

Respecto a la elección de las sendas de aproximación y despegue, una vez que se ha escogido la ubicación, vienen impuestas por requisitos técnicos, entre ellos el contar con trayectorias de aproximación y despegue del helicóptero libres de obstáculos, dos trayectorias de aproximación separadas 150° y dos trayectorias de despegue separadas 150°, que estén orientadas en las direcciones de los vientos dominantes, que discurran por encima de terrenos no edificados y aptos para aterrizajes de emergencia, y que reduzcan al mínimo las molestias ocasionadas por ruido.

Se han propuesto dos trayectorias para el uso del helipuerto, en función de los vientos dominantes. Así, la dirección principal para el aterrizaje sería en sentido 04 y para el despegue en sentido 22. Las direcciones secundarias serían 22 para el aterrizaje, y 04 para el despegue.

Los terrenos afectados por las obras se sitúan en una parcela relativamente plana, lo que provoca un menor movimiento de tierras que emplazamientos más abruptos. Estos terrenos se encuentran en el perímetro exterior del Parque Nacional de Cabañeros, fuera del mismo. Las trayectorias previstas también se encuentran fuera del Parque, considerándose la ubicación de la base de extinción de incendios en Alcoba de Los Montes estratégica para la protección del Parque.

El emplazamiento y las trayectorias de aproximación y despegue se encuentran fuera de cualquier LIC (lugar de interés comunitario) o ZEPA (zona de especial protección para las aves). Consultado el sistema de información geográfica, se aprecia que el helipuerto se ubica en el límite del área de importancia para la conservación de las aves n.º 204 (IBA Montes de Toledo-Cabañeros). La distancia respecto a los espacios naturales protegidos más próximos es de 2,7 km al LIC Lagunas de Alcoba (Laguna Grande), y de 3,7 km al límite del Parque Nacional de Cabañeros (LIC ES4250005 y ZEPA ES0000093 Montes de Toledo).

3.3 Características del potencial impacto.—La zona donde se pretende actuar es terreno de uso agrícola, sin explotación actual. La parcela se encuentra situada frente a la carretera comarcal CM-4106, en las proximidades de Alcoba de Los Montes. No se han identificado instalaciones que se puedan ver afectadas por el proyecto. Aunque en las cercanías del Parque Nacional de Cabañeros el entorno tiene un apreciable valor paisajístico, los elementos constituyentes del paisaje, en el entorno más próximo de la parcela, han sido modificados por el hombre.

El terreno es relativamente impermeable, situándose el nivel freático a 2,15 m de profundidad. Respecto a las aguas en superficie cabe destacar que al noroeste, a 550 m, se sitúa el arroyo de la Rinconada que vierte sus aguas al río Valdehornos. Al noreste, a 850 m, discurre el arroyo de la Dehesa, que vierte las aguas en el río Alcobilla. A 2,7 km al noreste se sitúa la Laguna Grande.

En Alcoba, la vegetación del entorno es de monte alto (encina, alcornoque, quejigo) y monte bajo (formado por jara pringosa, brezo, tomillo, romero y madroño). La vegetación de la parcela es pastizal abandonado, con algunos pies de encinas aisladas.

El ámbito de actuación se encuentra incluido en Zonas de Importancia del lince ibérico, águila imperial ibérica, cigüeña negra y buitre negro. Sin embargo, tal como informa el Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, debido a la ubicación del proyecto, no se prevé un incremento de afecciones sobre dichas especies. Debido a las pequeñas dimensiones de la parcela, en la misma tan solo son esperables alguna pareja de perdiz o de conejo.

Tal como indica la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la principal afección que conlleva el funcionamiento de la base de incendios forestales es el ruido producido por las aeronaves, especialmente durante la época de peligro alto de incendios. El promotor presenta un estudio acústico, incluyendo la huella sonora producida por las operaciones esperadas, para los Laeq comprendidos entre 45 y 75 dBA, con intervalos de 5 dBA. La forma de las huellas sonoras es elipsoide, y el elipsoide correspondiente al Laeq 45-50 no afecta a ningún núcleo habitado. El helipuerto se proyecta en una zona rústica, y las aproximaciones y ascensos proyectados no se sobrevuelan viviendas en sus primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación, que son las que mayor ruido generan. Además, como se indica

entre las medidas correctoras, las trayectorias de los helicópteros evitarán el sobrevuelo de la Laguna Grande y del Parque Nacional de Cabañeros. A todo ello se suma la escasa cantidad de operaciones esperadas, por lo que se considera que se cumplen los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

3.3.1 Medidas protectoras y correctoras propuestas.—Las medidas protectoras, derivadas del principio de mejora continua, están encaminadas a disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc, de acuerdo con lo que impone la normativa internacional, nacional y autonómica. Entre las medidas generales, el promotor destaca:

Todos los residuos generados se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados.

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente, lo que garantiza la mínima emisión de ruido y gases así como la máxima seguridad de la operación.

Las trayectorias de los helicópteros evitarán el sobrevuelo de la Laguna Grande y del Parque Nacional de Cabañeros.

Para reducir el impacto acústico de la operación y la emisión de gases a baja altura, se evitarán los sobrevuelos a baja altura, y las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posible.

Respecto a los residuos producidos en la fase de construcción, el promotor aporta el documento de Gestión de Residuos de la Construcción y Demolición, de acuerdo con el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

En la base no se realizarán operaciones de mantenimiento de las aeronaves, con lo que los residuos esperados en fase de explotación consisten fundamentalmente en residuos urbanos, que se depositarán en contenedores adecuados, realizando una separación selectiva. Los residuos sólidos procedentes de limpiezas, en general los residuos generados en el funcionamiento normal de la actividad, se almacenarán en cubos o contenedores apropiados, poniéndolos al alcance del correspondiente servicio de recogida de basuras.

Las aguas recogidas en plataforma que puedan arrastrar hidrocarburos se conducirán a un separador de hidrocarburos. Una vez tratadas se verterán al terreno a través de zanja filtrante, y los hidrocarburos serán recogidos por agentes autorizados.

Las aguas residuales de origen sanitario producidas en la base son recogidas y conducidas a un colector enterrado, que mediante una arqueta registrable exterior se conecta a la depuradora. Posteriormente, ya depuradas, se vierten al terreno a través de zanja filtrante.

3.3.2 Plan de vigilancia ambiental.—El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad de GEACAM, quien ejecutará el Plan de vigilancia ambiental con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de adoptar las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de vigilancia ambiental y de la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar y su remisión al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

Las principales acciones a desarrollar son:

Se comprobará que no se producen vertidos procedentes de las obras, y en su caso se retirarán los aceites o grasas con los equipos apropiados.

No se permitirá la utilización de maquinaria de obra que no tenga realizadas las inspecciones y el mantenimiento pertinentes.

Se evitará el vertido de aceites y combustibles en la plataforma del helipuerto, que presenten riesgo de ser arrastrados. En su caso, se limpiará la plataforma mediante absorbentes.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, las consultas y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que en la explotación del helipuerto de la base contra incendios forestales en Alcoba de los Montes (Ciudad Real), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, se vayan a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles, en particular las que puedan ser competencia de la Confederación Hidrográfica del Guadiana.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 22 de julio de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

