

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

13828 *Resolución de 10 de agosto de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del helipuerto de la base BRIF de Tabuyo, término municipal de Luyego, León.*

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 en su artículo 3 que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de obras, instalaciones o cualquier otra actividad comprendida en su anexo I deberán someterse a una evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la Sección 1.ª de su Capítulo II. Los proyectos comprendidos en el anexo II de dicha Ley, 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 1.ª del Capítulo II de dicha Ley.

La base aérea contra incendios en Tabuyo, en el término municipal de Luyego (León) se sitúa en el interior de la red Natura 2000 (ZEPA ES4130022 Montes Aquilanos), por lo que podría encuadrarse en el apartado c.2 del Grupo 9 del anexo I de la Ley (Construcción de aeródromos en zonas especialmente sensibles, designadas en aplicación de las Directivas 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979 y 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, o en humedales incluidos en la lista del Convenio de Ramsar). Sin embargo, en la documentación ambiental del proyecto, se manifiesta que el helipuerto de Tabuyo está construido desde hace más de 15 años (con anterioridad a la propuesta para la integración de dicho lugar en la red Natura 2000). En el escrito de remisión de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León se indica que la base aérea ha estado operando durante ese tiempo, y se ha ido adecuando a los requerimientos de seguridad establecidos en la normativa aeronáutica a lo largo de los años. Se incluye un Informe del Servicio de Evaluación Ambiental y Auditorías Ambientales, que considera que no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II de la Ley, y un Informe del Servicio de Espacios Naturales, de no afección a Red Natura 2000.

Teniendo esto en cuenta, se ha encuadrado el proyecto en el apartado k) del Grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 (cualquier cambio o ampliación de los proyectos que figuran en los anexos I y II, ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución que puedan tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente), realizándose la tramitación ambiental respecto a la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08/07/2008, 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.

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

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

Se pretende la legalización del helipuerto ya existente en la base aérea contra incendios de Tabuyo, de carácter privado, y utilizable en exclusiva para los servicios de extinción y transporte de personal en la extinción de incendios forestales.

El helipuerto se ubica a unos 2 km de la entidad local menor de Tabuyo del Monte, en el término municipal de Luyego, en la provincia de León (Comunidad Autónoma de Castilla y León).

Se trata de un helipuerto de superficie con un área aproximación final y de despegue (FATO) en hormigón de 28,7 m de lado, que operará en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas. Se utiliza principalmente durante los períodos estivales, en los que la amenaza de incendios forestales es elevada, para minimizar los daños medioambientales potencialmente producidos por éstos. Se estima un número de 220 operaciones al año.

El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Hasta la fecha, la Junta de Castilla y León no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibió, con fecha de 25 de marzo de 2010, la documentación ambiental relativa al proyecto. Con fecha 19 de abril de 2010 se inició el periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Confederación Hidrográfica del Duero.	–
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	X
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	–
Dirección General de Infraestructuras y Diversificación Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	–
Diputación Provincial de León.	–
Ayuntamiento de Luyego (León).	–
WWF/ADENA.	–
SEO/BirdLife.	–
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	–
Asociación para el Estudio y la Protección de la Naturaleza–URZ.	–

La Subdelegación del Gobierno en León informa que la base de Tabuyo fue creada en 1993, albergando una de las Brigadas Aerotransportadas de Refuerzo contra Incendios Forestales (BRIF) que forman parte del dispositivo de extinción que la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ha dispuesto para dar apoyo a las comunidades autónomas en la lucha contra incendios forestales. En la base operan habitualmente dos helicópteros y vehículos todo-terreno utilizados para la extinción de incendios forestales. Dada la distancia a la que se halla la base de la localidad más cercana, Tabuyo del Monte, y que las aeronaves vuelan en horario diurno, el ruido generado en las operaciones de despegue y aterrizaje no altera

la convivencia diaria de sus habitantes. El suelo de ubicación de la base es de uso forestal. No hay ningún arroyo próximo que se vea afectado. Este organismo considera que el impacto visual será mínimo, puesto que la base se encuentra dentro de una masa forestal, principalmente de pinares y robledales, alejada ligeramente de la carretera. Cercana a la base y a la localidad de Tabuyo hay una pequeña presa de tierra, que permite a las aeronaves la carga de agua para la lucha contra los incendios forestales. La base se encuentra próxima al campo de tiro del Teleno, donde se han originado varios incendios (el más significativo, el 13/09/1998, iniciado en el campo de tiro con motivo de unas maniobras militares, terminó arrasando 4.000 ha). Se concluye que la base está ubicada en un lugar idóneo y una vez consideradas las medidas preventivas y correctoras que desde la puesta en servicio de la base se han ido introduciendo, ésta no causa impactos ambientales significativos.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León considera pertinente una prospección arqueológica intensiva del área afectada que garantice la correcta protección del patrimonio arqueológico de la Comunidad de Castilla y León. A la vista de los resultados de dicha prospección, se establecerán las medidas correctoras oportunas para la protección de los bienes arqueológicos que pudieran verse afectados por el proyecto. Asimismo, informan que cualquier intervención arqueológica que haya de realizarse se deberá hacer en coordinación con la unidad técnica del Servicio Territorial de Cultura de León y requerirá autorización administrativa previa de acuerdo con el artículo 55.1 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

En distintos escritos que acompañan a la documentación ambiental, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León remite varios informes en relación con el helipuerto de Tabuyo; recuerda que la toma de decisiones se realizó hace más de 15 años por lo que es difícil proponer alternativas a una obra ejecutada; y por otro lado el tiempo ha demostrado que el impacto negativo es nulo, y por el contrario el efecto positivo es grande. En el informe del Servicio de Evaluación Ambiental y Auditorías Ambientales de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio se considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la Sección 1.ª del Capítulo II de la Ley.

El Servicio de Medio Natural de la Dirección General del Medio Natural de dicha Consejería considera que la base está ubicada en un lugar estratégico, con el fin de poder afrontar el alto nivel de incendios que se producen en la provincia de León, y actuar desde allí en otros puntos del territorio nacional. Informa que en el año 2007, la entonces Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento indicó que la autorización de operación de la base de Tabuyo estaba condicionada a realizar unas modificaciones, y enumera las mejoras realizadas desde el año 2007, con objeto de corregir las discrepancias y permitir cumplir los requisitos establecidos en relación con la seguridad de las instalaciones.

El Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural de la misma Consejería emite un informe relativo a la repercusión sobre la Red Natura 2000 del proyecto. Este informe comprueba que existe coincidencia geográfica con la ZEPA ES4130022 Montes Aquilanos, pero no con espacios incluidos en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, ni con ámbitos de aplicación de planes de recuperación o conservación de especies protegidas, que en el ámbito de afección del proyecto no se presenta ninguna especie protegida por el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, y tampoco existe afección a zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León. Concluye, en aplicación del artículo 45.5 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que las actuaciones proyectadas no afectarán de forma apreciable, directa o indirectamente, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad del referido lugar, incluido en la Red Natura 2000, y procede la emisión de la declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la Red Natura 2000.

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, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la Sección 1.^a 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.**—Se trata de un helipuerto de superficie, constituido por las siguientes superficies principales: FATO (área de aproximación final y despegue) cuadrada de 28,7 m de lado, TLOF (área de toma de contacto y de elevación inicial), área de seguridad, que se extiende hasta una distancia de 5 m desde el límite de la FATO, y área de servicios.

Se han aprovechado las instalaciones existentes desde hace más de 15 años. Se describen a continuación las obras que se realizaron a partir de 2007:

Desplazamiento de la zona de TLOF y FATO con el objeto de mantener las superficies limitadoras de obstáculos dentro de los límites establecidos por la normativa. Pavimentación en hormigón armado, con dimensiones 28,7 × 28,7 m, rodeada perimetralmente por una zona de seguridad de 5 m de anchura de césped.

Compactación y reducción de las pendientes del terreno que rodean a la FATO, con el fin de homogeneizar y nivelar la zona aeronáutica que limita con ella y darle resistencia para garantizar las operaciones.

Construcción de dos helipistas auxiliares de 15 × 15 m y 20 × 20 m respectivamente, en hormigón armado, una a cada lado del cubeto, para facilitar las maniobras de repostaje en caso de operaciones con varias aeronaves.

Marcado, sobre terreno nivelado y compactado, de seis aparcamientos, para dar cabida a otras tantas aeronaves con capacidad de operación en la base.

Corte de los árboles situados en las cabeceras de las trayectorias, que interceptan las superficies limitadoras de obstáculos, para además permitir un área de 150 m en cabecera que sirva como superficie apropiada en caso de fallo de motor de la aeronave de referencia.

Almacén para enseres de las aeronaves.

Acondicionamiento de aparcamiento para los vehículos utilizados por el personal de la base, en zona alejada del área aeronáutica para evitar cualquier interferencia con ella.

Vallado perimetral hasta una altura de 2 m.

Construcción de cubeto de hormigón, de dimensiones 8 × 8 × 0,5 m, para albergar depósitos de combustible de las aeronaves, según normativa de instalaciones petrolíferas.

La helisuperficie operará en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas y todos los usos serán de lucha contra incendios forestales o emergencias. Se estima un número de 220 operaciones al año, concentrados en la época de peligro alto de incendios (de mediados de junio a mediados de octubre) y la época de peligro medio (entre mediados de febrero y mediados de abril).

Los helicópteros de operación en este helipuerto son los contratados en cada momento por el Ministerio de Medio Ambiente, y Rural y Marino para transporte de personal para los servicios de prevención y extinción de incendios y/o de coordinación. Los helicópteros actualmente en operación son los Bell 412, Bell 212, PZL W-3A Sokol y Kamov K-32.

Existe red eléctrica para suministro a la base. Dentro de las instalaciones del helipuerto se establece un depósito de combustible homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad. Estará ubicado sobre un cubeto capaz de albergar todo el combustible, en caso de derrame o rotura del tanque. En caso de utilización de un depósito móvil, éste cumplirá la normativa exigida. También se construirá un depósito separador de aguas hidro-carburadas.

3.2. **Ubicación del proyecto.**—El helipuerto se encuentra en la Sierra de Teleno, próximo a Tabuyo del Monte, en el término municipal de Luyego (León). Se ubica en

instalaciones dependientes de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. El desvío hacia la base se encuentra a unos 2 km al suroeste de la localidad de Tabuyo del Monte, a 80 m al oeste de la carretera que va hacia Torneros de Jamuz. La base de operaciones se sitúa cerca del campo de tiro del Teleno.

Las coordenadas que definen la ubicación del helipuerto son:

Coordenadas WGS-84	
Latitud	42° 17' 45'' N
Longitud	06° 12' 53'' W

Coordenadas UTM ED-50	
Huso en S.G.	30T
X	235.107
Y	4.687.826
Z	992 m

Las potenciales trayectorias de despegue y aterrizaje se disponen en dos rutas de 125° - 305° y 285° - 105°, con respecto al centro de la plataforma.

El helipuerto se ubica en la zona de especial protección para las aves Montes Aquilanos (ZEPA ES4130022) y a una distancia aproximada de 2,5 km del lugar de importancia comunitaria Montes Aquilanos y Sierra de Teleno (LIC ES4130117). El área de actuación se encuentra ubicada dentro del área importante para la conservación de las aves (IBA núm. 10) Montes Aquilanos. Por último, la base se ubica a unos 17 km, aproximadamente, del monumento natural Lago de Truchillas.

3.3. Características del potencial impacto.—El promotor contempla dos alternativas: la reubicación del helipuerto, o mantener la ubicación actual. Una nueva ubicación no aprovecharía las infraestructuras existentes, y generaría un impacto ambiental derivado de la eliminación de vegetación. La localización actual, que está cercana a la ZEPA ES4130022, e LIC ES4130117 y el monumento natural Lago de Truchillas, espacios que se pretenden proteger en la lucha contra incendios, es la alternativa de ubicación finalmente seleccionada.

El promotor indica que existe una restricción publicada en el AIP (publicación de información aeronáutica) sobre la operación de helicópteros cercana a la zona señalada, correspondiente al campo de tiro del Teleno. El helipuerto se ubica alejado de cualquier medio urbano. Dado que se trata de infraestructuras ya construidas, no se considera que la operación del helipuerto afecte al patrimonio histórico-artístico.

El impacto sobre el suelo se considera mínimo mientras se realice una gestión correcta de los residuos. La empresa operadora de las aeronaves actuará como responsable gestora de los residuos. Los residuos sólidos producidos por la actividad de la helitransportada se retirarán por el servicio de recogida municipal.

En relación con el cumplimiento del Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crean el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y la figura de protección denominada Microrreserva de Flora, consultada la información disponible en la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en el ámbito de afección del proyecto no se presenta ninguna especie protegida por dicha norma.

En referencia al impacto sobre la avifauna, la experiencia muestra que para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se producen choques con aves debido a la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave en los casos que se encuentre una bandada en vuelo.

El recinto está vallado a una altura de 2 m en toda su periferia para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Dentro de las instalaciones del helipuerto, existe una captación de agua propia en el monte, con traída por tubería hasta la base. El consumo de agua previsto no es un volumen

importante, disponiéndose de dos fosas sépticas, donde se recogen las aguas residuales de las instalaciones de la base.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente se pueden deber a derrames de combustible y aceite procedentes de las aeronaves, derrame de combustible procedente del depósito de combustible, emisión de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

El funcionamiento de las aeronaves generará un impacto sobre la atmósfera y acústico derivado de las emisiones de gases y de ruido procedentes del funcionamiento de las turbinas y los rotores de las aeronaves, sin embargo estas afecciones serán puntuales, debido a la escasa actividad de las operaciones de las aeronaves, limitada a las operaciones contraincendios. En relación al ruido, los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), anexo 16 vol. I, siendo esta norma la requerida para aeronaves matriculadas en España.

En 2009, un año especialmente activo en operaciones de medios aéreos, en Tabuyo se contabilizaron 261 vuelos de helicópteros (105 vuelos los hicieron dos aeronaves en la época de peligro medio de incendios, y 156 otras dos aeronaves, en la de peligro alto). No se considera la posibilidad de concentración de aparatos en vuelo, salvo momentos puntuales en que pueda haber un cambio de helicópteros, averías o traslado de helicópteros ente las bases de extinción de incendios. La velocidad de vuelo será conforme a lo requerido en el manual de vuelo del helicóptero: en aproximación final puede estimarse en 30 km/h.

Debido a la ubicación del helipuerto en una zona despoblada, a la baja frecuencia de utilización del helipuerto, y a que no se tienen previstos vuelos nocturnos, se considera que no se sobrepasarán 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.

3.4. Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente.—Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por el helipuerto, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

Seguimiento de que los pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas. Las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población y afección mínima a la ZEPA.

Gestión de residuos a través de sistemas de gestión de los mismos por parte del gestor del helipuerto. Eliminación de los residuos sólidos urbanos generados en la base.

Semillado, con vegetación herbácea, del terreno que rodea la FATO.

Vigilancia y control del vallado perimetral con el objeto de que no entre ningún animal que pueda ser dañado por la operación de los helicópteros.

Vaciado periódico de la fosa séptica.

Como medida de control y seguimiento, se requerirá un estricto cumplimiento de las trayectorias en las maniobras de despegue y aterrizaje del helipuerto. En relación con las operaciones en tierra, se mantendrá una vigilancia estrecha sobre la generación de residuos y un correcto seguimiento de las prácticas ambientales establecidas en las instalaciones de la Junta de Castilla y León.

Dada la naturaleza del objeto del helipuerto dentro de la estrategia de lucha contra incendios, teniendo en cuenta su uso público, las medidas correctoras previstas y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, la operación del helipuerto se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales en los que se sitúa.

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 BRIF de Tabuyo, 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 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.

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, 10 de agosto de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

BASE ÁEREA CONTRA INCENDIOS EN TABUYO, T.M. LUYEGO (LEÓN)

