

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10586 *Resolución de 6 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Base contra incendios helipuerto auxiliar de Bayubas, Soria.*

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 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El proyecto Base contra incendios helipuerto auxiliar de Bayubas (Soria), se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el aeródromo se encuentra construido y en funcionamiento desde hace más de 6 años. La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08 de julio 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

Objeto. El proyecto tiene como fin la legalización de un helipuerto auxiliar ya existente y utilizable en exclusiva por los servicios extinción de incendios forestales, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, las instalaciones llevan construidas y en funcionamiento desde hace más de 6 años.

Descripción. Las principales superficies del helipuerto son:

Un área de aproximación final y de despegue (FATO) de 12 m de diámetro.

Un área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

Un área de seguridad (SA), de 10 m de ancho, con vegetación herbácea.

Un área de servicios (SE).

Existe, asimismo, una plataforma de hormigón de 4,7x3 m entre la caseta y la helipista sin cubierta y con valla de hasta 1,5 m de altura en la que se ha instalado un depósito móvil de combustible homologado para la carga de las aeronaves que cumple la normativa exigida, situado fuera del área de seguridad. Junto a la plataforma hay un cobertizo donde se encuentra el cuadro eléctrico.

Además, en el entorno de la base se encuentran las siguientes instalaciones:

Cochera almacén de 220 m².

Edificio anexo a esta cochera de 91 m².

Caseta para almacén de materiales de 35 m².
 Depuradora.
 Plataforma antiguamente utilizada como secadero de 300 m².
 Zona verde de unos 300 m².
 Punto de agua de hormigón 4 m de diámetro por 1,5 de profundidad.
 Casa forestal de 4 habitaciones.
 Sala de reuniones.
 Almacenes.
 Aparcamiento.

Todas las instalaciones cuentan con suministro de energía eléctrica y abastecimiento de agua que se realiza desde la red de Bayubas. Las aguas residuales se recogen en una fosa séptica.

Las únicas actuaciones que van a llevarse a cabo serán:

Regeneración de talud con eliminación de 10 pinos localizados en las calles principales de salida y entrada.

Marcado con hormigón sobre la helipista de los rumbos de aterrizaje y despegue principales.

El promotor plantea dos alternativas de ubicación del proyecto:

Nuevo emplazamiento, sin aprovechar las infraestructuras existentes, considerando que se producirían impactos por la ejecución de las obras y la eliminación de la vegetación de la zona de actuación.

Mantener la ubicación actual. El promotor opina que el emplazamiento actual del helipuerto es excelente para operar en la lucha contra incendios al estar ubicado en una gran superficie forestal a proteger. Por este motivo, se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto. El helipuerto se emplaza en el municipio de Bayubas de Abajo, perteneciente a la provincia de Soria (Castilla y León). Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50 30T) y cota siguientes:

Coordenadas geográficas		Coordenadas UTM		
Latitud	Longitud	X	Y	Z
41° 32' 41"N	2° 56' 44"W	286.151	4.470.433	1.005

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la D.G. del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM), con fecha 31 de enero de 2011. Posteriormente, el 3 de marzo del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM.	–
Confederación Hidrográfica del Duero del MARM.	–
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X

Organismo	Respuesta
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente 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 Soria.	–
Ayuntamiento de Bayubas de Abajo	X
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	–
WWF-ADENA.	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	–
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	–
Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN).	–

Durante el periodo de consultas, se ha recibido respuesta de los siguientes organismos:

Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y ayuntamiento de Bayubas de Abajo. Además, aunque no se le solicitó informe desde el MARM por tratarse del promotor, se recibió informe de la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León.

El contenido más destacado de los informes recibidos se resume a continuación:

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.^a del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado, siempre que se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental enviado. Además, adjunta informe de la Dirección General del Medio Natural que, a su vez, anexa escrito del Servicio de Espacios Naturales en el que se incluye una relación de normativa medioambiental aplicable al proyecto. Por otra parte, indica que el aeródromo no se ubica en ningún espacio integrante de la Red Natura 2000, no apreciándose afecciones indirectas reseñables ni individualmente ni en combinación con otras bases de la zona en los mencionados espacios. Además, señala que no se producirán impactos sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, sobre especies con planificación de protección vigente, sobre taxones incluidos en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León (Decreto 63/2007, de 14 de junio), sobre especies vegetales de singular relevancia de Castilla y León (Decreto 63/2003, de 22 de mayo) ni sobre zonas húmedas de la mencionada comunidad autónoma.

Posteriormente, la Dirección General del Medio Natural envía un nuevo escrito en el que insiste en la no necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.^a del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado, apoyándose en una nota interior en la que, una vez más, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio incide en la misma idea.

La Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Cultura y Turismo, indica que se ubica el helipuerto no coincide con la de elementos culturales conocidos. No obstante, apunta que cualquier intervención arqueológica que haya de realizarse, requerirá coordinación con la unidad técnica del Servicio Territorial del Cultura de Soria y precisará 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. Asimismo, recuerda que en el caso de realizarse hallazgos casuales, se estará a lo previsto en los artículos 59 y 60 de la citada norma.

El ayuntamiento de Bayubas de Abajo, no considera que el proyecto pueda causar impactos ambientales significativos, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras que el promotor ha previsto en su documento ambiental.

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 1ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Como se ha indicado anteriormente, la actuación implica la realización de obras de pequeña entidad (regeneración de talud, eliminación de 10 pies de pino y marcaje de rumbos sobre plataforma), puesto que el aeródromo se encuentra construido en su mayor parte y en funcionamiento desde hace unos 6 años, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto auxiliar, sin ninguna aeronave permanente y de dimensiones moderadas y dedicado a la lucha contra incendios forestales en exclusiva.

Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en el interior de una masa boscosa, alejado de núcleos de población, en el término municipal de Bayubas de Abajo, perteneciente a la provincia de Soria (Castilla y León).

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, encontrándose el lugar de importancia comunitaria (LIC) más próximo a unos 5.500 m al sur de la actuación (ES4170083 denominado Riberas del río Duero y afluentes).

Tampoco coincide espacialmente con ningún área importante para las aves (IBA), situándose a unos 9.500 m al suroeste la más cercana (IBA n.º 46 Tiermes-Caracena).

Por otra parte, debido a que la base ya está construida desde hace años, su superficie de emplazamiento se encuentra desprovista de vegetación. Cabe destacar, sin embargo, que el helipuerto se ubica en terrenos pertenecientes al monte de utilidad pública nº 55 denominado Pinar del Ayuntamiento de Bayubas de Abajo.

La fauna del entorno del aeródromo no es reseñable.

Por último, no se han detectado en la superficie de ubicación de la base ni en su entorno elementos destacables del patrimonio cultural.

Características del potencial impacto. Espacios protegidos. Debido a la ubicación y características del proyecto, no se espera afección sobre espacios protegidos.

Suelo y movimiento de tierras: La principal afección sobre el suelo se produjo en fase de construcción y se derivó de la propia ocupación del mismo. La superficie de emplazamiento, debido a la retirada de la capa de tierra vegetal, se transformó en improductiva.

Además, el trasiego de maquinaria, originó una cierta compactación del suelo y fue necesario el movimiento de tierras.

Durante la explotación de la base, el impacto más destacable se debe a los vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos, así como a la producción de residuos. La empresa operadora de las aeronaves actúa como responsable gestora de los residuos. Por otra parte, los residuos sólidos producidos por la actividad serán retirados por el Ayuntamiento de Bayubas de Abajo.

Aguas: El promotor considera que el impacto sobre el agua no es relevante en fase de explotación puesto que no se realizará un consumo importante. Se utilizará el agua para consumo e higiene de la cuadrilla helitransportada, así como para las labores de mantenimiento del helicóptero. El abastecimiento provendrá de la red pública.

Las aguas residuales serán almacenadas en fosa séptica, vaciada periódicamente, debiendo realizarse esta labor por parte de un gestor autorizado.

También los vertidos accidentales pueden producir la contaminación de las aguas, además de la de los suelos. Las medidas indicadas para la protección de éstos, serán de aplicación a la de aquéllas.

Atmósfera: Calidad física y calidad química del aire. Durante la explotación, el movimiento de los helicópteros genera una elevación de los niveles de presión sonora en el entorno del helipuerto. Sin embargo, el promotor considera que se trata de una afección irrelevante dada la poca frecuencia de las operaciones de despegue y aterrizaje (no existe previsión de número de vuelos al tratarse de una base auxiliar, si bien se concentrarán en

la época de peligro alto de incendios, del 1 de julio al 30 de septiembre y, en menor medida, en época de peligro medio entre el 15 y el 30 de junio).

Es necesario señalar además que el helipuerto se sitúa en una zona despoblada (el núcleo más cercano es Valdenebro a 3,5 km al noroeste) por lo que los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos. Además, mediante un establecimiento adecuado de las trayectorias, de forma que sean compatibles con los vientos dominantes, se minimizará el potencial impacto sobre el entorno. Así, debido a la orografía del terreno y los mencionados vientos, las trayectorias de despegue y aproximación se realizan buscando el eje suroeste (245°) – noreste (65°). Si el viento fuera dirección sur o sur-este también podría optarse por una trayectoria de salida buscando los ejes (140°) por encima de las edificaciones.

Por otra parte, los principales impactos sobre la calidad química del aire en condiciones normales de funcionamiento del aeródromo son la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas en las aeronaves instaladas y las emisiones propias de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado. Debe tenerse en cuenta que, en condiciones de fallo, pueden producirse emisiones de volátiles fuera de los límites establecidos.

Vegetación: Las principales afecciones sobre este elemento del medio tuvieron lugar durante la construcción del aeródromo, dada la necesidad de desbrozar la superficie de actuación para el posterior emplazamiento de las diversas instalaciones. Se prevé en la actualidad la eliminación de 10 pies de pino.

Durante la fase de explotación, en cambio, no se producen impactos relevantes sobre la comunidad vegetal. Además, la finalidad del aeródromo es la lucha contra los incendios forestales, una actividad ligada a la protección del medio y, en particular, de la vegetación.

Fauna: La explotación del aeródromo no afecta significativamente a la comunidad animal; si bien, las especies que habitan en su entorno pueden experimentar molestias debidas al ruido asociado al movimiento de las aeronaves. Estos impactos, se consideran de poca entidad, dado el reducido número de vuelos previstos y la planificación de las rutas.

Por otra parte, el promotor indica que los choques entre aves y aeronaves son poco frecuentes debido a la baja velocidad de estas últimas durante las maniobras de despegue y aterrizaje.

No existe vallado perimetral del recinto, pero no se ha detectado fauna terrestre de importancia.

Patrimonio cultural. No se espera afección derivada de la actuación sobre el patrimonio cultural. No obstante, se seguirán las recomendaciones de la Dirección General de Patrimonio, recogidas en el punto 2 de la presente resolución.

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

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, 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 el proyecto Base contra incendios helipuerto auxiliar de Bayubas (Soria), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya 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, 6 de junio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

