

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

10587 *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 de Cebreros, Ávila.*

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 de Cebreros (Ávila), 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 helipuerto se encuentra construido y operando normalmente desde hace 15 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 del helipuerto ya existente para su utilización en exclusiva en los servicios de extinción de incendios forestales, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, se han utilizado las instalaciones existentes desde hace unos 15 años, habiéndose adecuado a lo largo de los años a la normativa aeronáutica. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción.—Este helipuerto de superficie está constituido por las siguientes superficies principales:

Área de aproximación final y despegue (FATO): 20,08 m de diámetro en hormigón.
Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).
Área Seguridad (SA).
Área de servicios (SE).

Además de las superficies antes descritas, existen una serie de instalaciones anexas:

Red de energía eléctrica.
Depósito de combustible.
Abastecimiento de agua.

El Plan de explotación del helipuerto es el siguiente:

Número de vuelos previstos: 100 operaciones al año, concentradas en la época de peligro alto de incendios, entre los meses de julio a septiembre.

Horario: el helipuerto será de uso diurno, conforme a lo permitido por la reglamentación vigente.

Senda de vuelo: rumbo 20°-190°.

El promotor plantea dos alternativas de ubicación del proyecto:

Localizar el helipuerto en una nueva ubicación, sin aprovechar las infraestructuras existentes. Se producirían impactos por la ejecución de las obras y la eliminación de la vegetación de la zona de actuación.

Mantener la ubicación del helipuerto. No genera impacto por la ejecución de obras. Además, la ubicación es adecuada por estar centrado en la Sierra de Gredos, espacio que se pretende proteger. Se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto.—El helipuerto se emplaza en el término municipal de Cebreros, en la provincia de Ávila, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50 30T) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
40° 28' 02" N	4° 27' 20" W	376.589	4.480.715	790

Promotor y órgano sustantivo.—El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—Con fecha 31 de enero de 2011, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación ambiental relativa al proyecto procedente de la AESA.

Posteriormente, con fecha 25 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	—
Confederación Hidrográfica del Tajo.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	—
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.	—
Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	X
Diputación Provincial de Ávila.	—
Ayuntamiento de Cebreros (Ávila).	—
SEO/BirdLife.	—
WWF/Adena.	—

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	—
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Tajo realiza una serie de sugerencias en materia de su competencia:

Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, así como las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico, ya sean enterrados o aéreos, deberán estar debidamente sellados y estancos para evitar su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad.

La zona destinada a suministro de combustible deberá ser impermeabilizada mediante una capa de, al menos, 5 cm de espesor, de material impermeable. Además, recomiendan crear una red de recogida de posibles fugas de combustible, con vertido final a un lugar de almacenamiento controlado para su posterior gestión.

Se deberán tomar medidas de control para prevenir la contaminación de las aguas subterráneas por el vertido de aguas de lavado de aeronaves y otras instalaciones.

Si el abastecimiento de agua para la instalación se va a realizar directamente desde el dominio público hidráulico, deberá contar con la concesión de aguas cuyo otorgamiento es competencia de esta Confederación. Aun en el caso de que dicha toma de agua tenga ya la concesión para su explotación, se deberá solicitar la modificación de las condiciones en que fue otorgada la concesión actualmente en vigor.

En cuanto a las aguas residuales, si éstas se van a verter directamente al dominio público hidráulico, se deberá solicitar autorización de vertido a la Confederación Hidrográfica del Tajo, quien lo concederá en el caso en el cual considere que las instalaciones de depuración son las adecuadas para que se cumplan los límites impuestos. Se deberá, por tanto, aportar con la declaración de vertido una copia de proyecto o memoria que recoja las características de las instalaciones que se prevé utilizar. Además, todas las nuevas instalaciones que se establezcan, deberán contar en su red con una arqueta de control que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes.

Además de lo anterior, se tendrá en cuenta:

Toda actuación que se realice en dominio público hidráulico deberá contar con la preceptiva autorización de este organismo.

Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos.

Toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura, medidas horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de esta Confederación, según establece la vigente Legislación de Aguas.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León 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 de la misma Consejería que, a su vez, anexa escrito del Servicio de Espacios Naturales, en el que se incluye la normativa medioambiental aplicable al proyecto. Por otra parte, indica que el helipuerto se encuentra dentro del ámbito del lugar de importancia comunitaria (LIC) y zona de especial protección para las aves (ZEPA) Pinares del Bajo Alberche (ES4110114

y ES0000186) y de los Planes de recuperación de *Aquila adalberti* (águila imperial ibérica) y de *Ciconia nigra* (cigüeña negra). Sobre este espacio, adjuntan la declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la Red Natura 2000, en la que se certifica que el referido proyecto no tiene relación directa con la gestión del lugar ni es necesario para el mismo, por lo que se ha procedido a efectuar la evaluación exigida por el artículo 45.4 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, concluyendo que no se prevén afecciones apreciables directas ni indirectas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, que pudieran causar perjuicio a la integridad de los espacios incluidos en la Red Natura 2000.

Por otra parte, señala que no se producirán impactos sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, sobre los Planes de recuperación de la cigüeña negra y del águila imperial (el helipuerto se encuentra dentro del ámbito de ambos Planes), 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 Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León remite informe del Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio en el que se indica que en la zona de localización de la base no existen bienes culturales conocidos afectados. Por lo tanto, se deberían efectuar trabajos de control arqueológico si existieran obras que implicaran la remoción de terrenos en la zona, de forma que se garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico de la Comunidad de Castilla y León.

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 del anexo III.

Características del proyecto.—Como se ha indicado anteriormente, la actuación no implica la realización de obras de ningún tipo, puesto que el aeródromo se encuentra construido y en funcionamiento desde hace aproximadamente 15 años, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto dedicado, en exclusiva, a la lucha contra incendios forestales.

Los helicópteros de operación en este helipuerto son los contratados en cada momento por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, modelo AS-350-B3.

Ubicación del proyecto.—El helipuerto se ubica en el término municipal de Cebreros, en la provincia de Ávila (Comunidad Autónoma de Castilla y León), a unos 1,5 km al noreste del núcleo urbano del mismo nombre y en el monte de utilidad pública (MUP) n.º 64 Castrejón, Umbría del Valle y otros.

El proyecto se sitúa sobre el LIC (ES4110114) y ZEPA (ES0000186) Pinares del Bajo Alberche.

Por otra parte, debido a que la base ya está construida desde hace años, su superficie de emplazamiento se encuentra desprovista de vegetación.

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.—El helipuerto se ubica en el LIC (ES4110114) y ZEPA (ES0000186) Pinares del Bajo Alberche. Aun así, como indica la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, no se prevén afecciones apreciables directas ni indirectas, ya

sea individualmente o en combinación con otros proyectos, que pudieran causar perjuicio a la integridad del LIC y ZEPA antes mencionado.

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. Asimismo, 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 los helicópteros actúa como responsable gestora de los residuos.

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 de este recurso, utilizándose para consumo e higiene de la tripulación, así como para las labores de mantenimiento del helicóptero.

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 aeronaves 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 (se calcula una media de 100 vuelos durante todo el año, diurnos y concentrados en la época de peligro alto de incendios —de julio a septiembre—). Además, los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Es necesario señalar, además, que dada la ubicación de la base en una zona despoblada, los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos. Asimismo, mediante un establecimiento adecuado de las trayectorias, se minimizará el potencial impacto sobre el entorno con motivo del sobrevuelo de las aeronaves. Se prevé, además, la realización de un seguimiento de que los pilotos utilizan las trayectorias señaladas y establecidas.

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 de gas y de los rotores instalados en las aeronaves 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 de mayor importancia.

En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

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. 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 helipuerto 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, dada la escasa actividad de las operaciones de las aeronaves.

Por otra parte, el promotor indica que los choques entre aves y aeronaves son poco frecuentes, debido a que las aeronaves no sobrevuelan a baja cota el espacio de la Red Natura 2000 sobre el que se sitúa el helipuerto.

Por último, el vallado del recinto en todo su perímetro evita el paso de fauna terrestre a su interior, evitándose así afecciones sobre este grupo.

Patrimonio cultural.—No se espera afección derivada de la actuación sobre el patrimonio cultural, puesto que, además de que no va a removerse el terreno, no se ha inventariado ningún elemento arqueológico o etnológico en el entorno de la actuación.

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. Con relación a lo expuesto por la Confederación Hidrográfica del Tajo, las instalaciones del helipuerto, si no lo están, deberán adecuarse a lo indicado por dicha Confederación.

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 de Cebreros (Ávila), 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.

Base contra incendios helipuerto de Cebreros (Ávila)

