

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

11004 *Resolución de 9 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Base contra incendios aeródromo-helipuerto de El Maíllo, Salamanca.*

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 aeródromo-helipuerto de El Maíllo (Salamanca) 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 operando normalmente desde 1996. 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 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.

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 aeródromo-helipuerto ya existente y utilizable en exclusiva para los servicios de transporte de personal en la extinción de incendios forestales y coordinación de las labores de extinción, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, se han utilizado las instalaciones existentes desde hace más de 15 años, habiendo sido adecuadas a lo largo de los años a la normativa aeronáutica. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción. Las principales superficies del aeródromo-helipuerto son:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) de 40 metros en hormigón.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

Área de seguridad (SA).

Área de servicios (SE).

Asimismo, se emplearán, para el despegue y el aterrizaje, las pistas disponibles para aviones siguiendo los mismos procedimientos de aproximación y despegue.

Además de las superficies antes descritas, existen dos depósitos de combustible homologados, situados fuera del área de seguridad. Por otra parte, en el aeródromo-helipuerto se localiza una red eléctrica, que dará suministro a la base, un abastecimiento de agua procedente de una captación propia en el monte, en el río Morasverdes,

legalizada por la Confederación Hidrográfica del Duero, así como dos fosas sépticas donde se recogen las aguas residuales de las instalaciones de la base.

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 aeródromo-helipuerto es excelente para operar en la lucha contra incendios al estar próximo a los lugares de importancia comunitaria (LICs) y zonas de especial protección para las aves (ZEPAs) Batuecas-Sierra de Francia, Sierra de Béjar, Las Hurdes, Sierra de Gata y «Quilamas. Se opta por esta segunda alternativa.

Localización del proyecto. El aeródromo-helipuerto se emplaza en el término municipal de El Maíllo, junto a la carretera que une con Ciudad Rodrigo, la CL-515, en la provincia de Salamanca, 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
40° 34' 14"N	6° 13' 25"W	227.212	4.496.347	1.094

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el órgano sustantivo 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 25 de febrero 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
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 Salamanca.	-
Ayuntamiento de El Maíllo.	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	-
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	-
WWF-ADENA.	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	-

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

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, propone no someter el proyecto a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, establecido en la sección 1.^a

del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado siempre y cuando se incluyan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental enviado. Asimismo, el escrito adjunta informe de la Dirección General del Medio Natural que constata que el aeródromo-helipuerto no interacciona con Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León. Sí coincide con el Plan de Recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*), pero no interfiere en su desarrollo. Por otro lado, destacar que en el ámbito de actuación no se encuentran zonas dedicadas a la conservación de especies protegidas, distribución de especies incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, aprobado por el Decreto 63/2007, de 14 de junio, así como zonas con especies incluidas en el Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León, aprobado por el Decreto 63/2003, de 22 de mayo, ni humedales incluidos en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, considera necesaria la realización de una prospección arqueológica superficial de la zona afectada, de forma que se garantice la correcta protección del patrimonio arqueológico de la Comunidad de Castilla y León. Asimismo, cualquier intervención arqueológica que haya se deberá coordinar con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Salamanca y requerirá autorización administrativa previa de acuerdo con el artículo 55.1 de la Ley 12/2002, de Patrimonio Cultural de Castilla y León. De igual forma, en caso de encontrarse hallazgos casuales, se estará a lo dispuesto en los artículos 59 y 60 de la citada Ley 12/2002.

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 más de 15 años, como indica el promotor. Se trata de un aeródromo-helipuerto en superficie, dedicado en exclusiva a los servicios de transporte de personal en la extinción de incendios forestales y la coordinación de las labores de extinción. Se prevén alrededor de 120 vuelos al año de helicóptero y 65 de la aeronave ACT-802, todos concentrados en la época de riesgo de incendios, entre mediados de junio y mediados de octubre, en horario diurno.

Ubicación del proyecto. El aeródromo-helipuerto se ubica en el término municipal de El Maíllo, en la provincia castellanoleonesa de Salamanca. Concretamente, a unos 2.000 metros al noroeste del núcleo urbano de El Maíllo, en la carretera CL-515 que va hacia Ciudad Rodrigo.

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, encontrándose el LIC y ZEPA más próximo a unos 200 metros al suroeste de la actuación, el LIC ES4150064 Riberas de los ríos Huebra, Yeltes, Uces y afluentes. Asimismo, a unos 1.200 metros al sureste del aeródromo-helipuerto, se localizan el LIC ES4150107 y la ZEPA ES4150005 Las Batuecas-Sierra de Francia.

Por otro lado, destacar que el aeródromo-helipuerto se localiza en el ámbito de aplicación del Plan de recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*).

Finalmente, relativo al patrimonio cultural, puntualizar que no se han detectado en la superficie de ubicación de la base, ni en su entorno, elementos destacables.

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, hace más de 15 años, 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 posibles 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 se depositan en contenedores cercanos de recogida periódica.

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 salvo en las operaciones de carga de la aeronave. Además, se utiliza el agua para consumo e higiene de la tripulación, así como para las labores de mantenimiento del helicóptero.

En cualquier caso, el promotor afirma que la captación realizada es suficiente para abastecer las necesidades máximas del aeródromo.

Por otra parte, las aguas residuales se recogen en dos fosas sépticas, gestionadas por empresa autorizada.

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 aeródromo. 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 120 vuelos de helicópteros al año y 65 vuelos de las aeronaves ACT-802, diurnos y concentrados en la época estival –de mediados de junio a mediados de octubre–). Además, el promotor prevé la realización de un seguimiento acerca de la utilización de las trayectorias señaladas y establecidas por parte de los pilotos.

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 de mayor entidad.

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 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.

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, no obstante, se estará a lo dispuesto por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

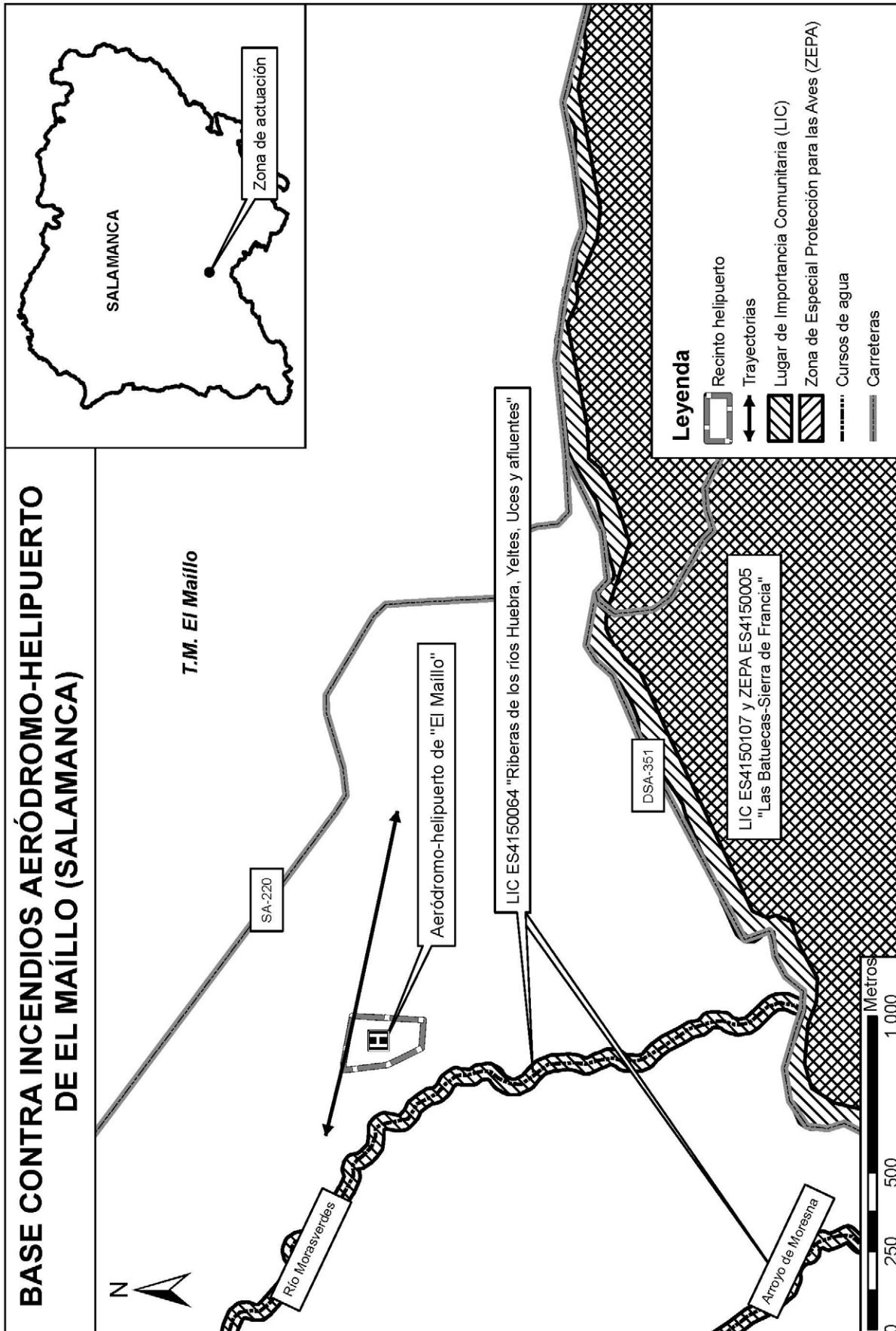
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental

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 aeródromo-helipuerto de El Maillo (Salamanca), 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, 9 junio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2011-11004