

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

11256 *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 Barco de Ávila, 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 Barco de Ávila (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 aeródromo se encuentra construido parcialmente desde hace más de 20 años y operando normalmente desde 2004. 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 y utilizable en exclusiva por los servicios extinción de incendios forestales, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, parte de las instalaciones llevan construidas más de 20 años y el helipuerto funciona con normalidad desde 2004. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción. Las principales superficies del helipuerto son:

Un área de aproximación final y de despegue (FATO) de 25,4 m de diámetro.

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

Un área de seguridad (SA).

Un área de servicios (SE).

Además, existen las siguientes instalaciones auxiliares:

Energía eléctrica, con suministro a la base desde la red eléctrica.

Depósito de combustible homologado para la carga de las aeronaves, situado fuera del área de seguridad. Estará ubicado sobre un cubeto capaz de albergar el total de combustible en caso de derrame o rotura del tanque. Además, cuenta con un depósito separador de aguas hidrocarbonadas y un cargadero, cumpliendo con la legislación

vigente. En caso de la utilización de un depósito móvil, también cumple la normativa exigida.

Abastecimiento de agua procedente de la red municipal de Barco de Ávila.

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 la Sierra de Gredos, espacio que se pretende proteger. Por este motivo, se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto. El helipuerto se emplaza en el límite sur del casco urbano de Barco de Ávila, provincia de Ávila, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene las coordenadas siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z
40° 21' 19" N	05° 31' 11" W	286.151	4.470.433	1.020

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la DG 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).

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la DG 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 4 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 Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
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 Ávila.	—
Ayuntamiento de Barco de Ávila.	X
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	—
WWF-ADENA.	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	—
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	—

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, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León y ayuntamiento de Barco de Ávila. 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. 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 Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo informa de que la zona de implantación de la base es inmediata al conjunto histórico de la Villa del Barco de Ávila, bien de interés cultural (BIC) y añade que en el caso de existir afección directa o indirecta sobre BIC o sobre bienes inscritos en el Inventario de Bienes del Patrimonio Cultural de Castilla y León, será preceptiva la autorización de la Comisión de Patrimonio Cultural, según establece el artículo 83 del Decreto 37/2007, de 19 de abril, para la protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León.

Además, se indica que cualquier intervención arqueológica que se precise se realizará en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Ávila y requerirá autorización administrativa previa según establece en artículo 55.1 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León. Asimismo, esa Dirección General recuerda que en el caso de que se produzcan hallazgos casuales, se estará a lo dispuesto en los artículos 59 y 60 de la citada Ley.

El Ayuntamiento de Barco de Ávila considera que el proyecto no causará impactos significativos en su localidad. Además, menciona la legislación castellanoleonés en materia de evaluación ambiental y de ruido.

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 en su mayor parte desde hace unos 20 años y en funcionamiento desde 2004, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto de dimensiones moderadas y dedicado a la lucha contra incendios forestales en exclusiva.

Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en límite sur del casco urbano de Barco de Ávila, en la provincia castellanoleonés de Ávila.

La actuación no se sitúa sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, ni hábitat de interés comunitario. Sin embargo, el helipuerto (de 0,5 ha de superficie) coincide espacialmente con el área importante para las aves (IBA) n.º 67, Sierras de Gredos y Candelario. Además, según indica la Dirección General del Medio Natural, el helipuerto no se emplaza sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.

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

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 se depositan en contenedores municipales de Barco de Ávila.

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, de no ser gestionadas a través de la red municipal de Barco de Ávila, deberán ser almacenadas en fosa séptica y tratadas a continuación por 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 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 100 vuelos al año, diurnos y concentrados en la época estival –de julio a septiembre–).

Es necesario señalar además que aunque el helipuerto se sitúe en el casco urbano, los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos, debido al diseño adecuado de las trayectorias, buscando áreas despejadas de población (las aproximaciones se realizarán siguiendo los rumbos 95º y 220º hacia el exterior del casco urbano). Se prevé además la realización de un seguimiento de que los pilotos utilicen 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 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.

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 seguirán las recomendaciones del informe enviado por la Dirección General de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León 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 de Barco de Ávila (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.

