

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

13938 *Resolución de 29 de julio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales de Campiño, término municipal de Pontevedra.*

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 1ª del capítulo II de dicha Ley.

La documentación ambiental del proyecto se recibe con fecha 14 de enero de 2011, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento. En dicha documentación se indica que existe una plataforma de hormigón, ya construida, lo que se comprueba consultando el Sistema de Información Geográfica del Departamento, pudiéndose observar la plataforma y un helicóptero posado en ella. Por tanto, el proyecto se ha encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II, realizándose la tramitación ambiental respecto a la explotación del aeródromo, 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. En todo caso, con independencia de lo anterior, el citado Informe, referido a aeródromos que han sido construidos sin autorización y obviando las obligaciones impuestas por la normativa medioambiental, concluye que cuando se trate de proyectos promovidos por personas físicas o jurídicas privadas debería incoarse el correspondiente procedimiento sancionador por infracciones en materia de evaluación de impacto ambiental, correspondiendo la potestad sancionadora al órgano sustantivo.

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

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

El proyecto tiene como objeto la adecuación de un helipuerto existente, ubicado en el término municipal de Pontevedra, a unos 4,5 km al sureste de la población del mismo nombre, con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones en las que aterrizarán los helicópteros. Se limitarán las operaciones de los helicópteros dedicados a la lucha contra incendios a los periodos de primavera y verano, según fechas coordinadas por la Dirección General de Montes de la Xunta de Galicia. Su función principal será reforzar los recursos disponibles para la ejecución del Plan de Prevención y Defensa Contra Incendios Forestales de Galicia (PLADIGA), en la provincia de Pontevedra. Además, servirá para dar apoyo a los centros médicos y hospitalarios de la región, pudiendo colaborar en

cualquier supuesto de emergencia que pudiera plantearse para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados.

El promotor de la actuación es la Dirección General de Montes de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia. Hasta la fecha, la Xunta de Galicia 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, y por tanto el órgano ambiental competente resulta ser el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 14 de enero de 2011, se recibe en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la AESA, la documentación ambiental relativa al proyecto, realizada por HASA, Hispánica de Aviación, S.A. Con fecha 14 de febrero de 2011, la Subdirección General de 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:

Organismos	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	-
Delegación del Gobierno en Galicia.....	-
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.....	X
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.....	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.....	-
Aguas de Galicia. Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.....	-
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.....	X
Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.....	X
Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.....	X
Diputación Provincial de Pontevedra.....	X
Ayuntamiento de Pontevedra.....	-
Ayuntamiento de Ponte Caldelas (Pontevedra).....	-
SEO/BirdLife.....	-
Ecologistas en Acción – CODA (Confederación nacional).....	-
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU). Departamento de Zoología y Antropología Física. Facultad de Biología.....	-
Verdegaia. Vigo.....	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA).....	-
Amigos da Terra.....	-
Federación Ecologista Gallega (FEG).....	-

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

La Dirección General de Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia informa que, desde el punto de vista de sus

competencias, no se prevén impactos significativos que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas por el promotor.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia informa que las obras proyectadas se sitúan en el área de protección del yacimiento arqueológico GA15038052, por lo que será necesaria la elaboración de un informe sobre el patrimonio cultural, que se debe adjuntar al proyecto de construcción y ser remitido a esa Dirección General para el preceptivo informe y, en su caso, establecer las medidas correctoras necesarias para la salvaguarda del patrimonio cultural, según lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 8/95, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia.

La Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia señala que las actuaciones que se pretenden llevar a cabo no implican la construcción o implantación de nuevos elementos que tengan una incidencia visual de entidad, por lo que considera que el impacto del proyecto sobre el paisaje es reducido.

La Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia, en documentación recibida con fecha 05/05/2011 informa que el Concello de Pontevedra dispone de un Plan Xeral de Ordenación Urbana de 18 de diciembre de 1989, que clasifica los terrenos afectados como suelo urbanizable, con la calificación de servicios de interés público, dentro del ámbito de actuación urbanística y del Plan Parcial de O Campiño, aprobado el día 8 de mayo de 1992.

La Diputación de Pontevedra considera que el impacto medioambiental del helipuerto proyectado es prácticamente nulo, y que las medidas correctoras para paliar los posibles impactos identificados son las adecuadas, dentro de las posibles y viables. Desde el punto de vista medioambiental, vistos los datos, dichos impactos son asumibles y no afectarán, significativamente, los valores ambientales actuales de la zona, teniendo en cuenta, además, la escasa actividad de las operaciones (estimaciones de 150 al año).

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia considera que, a la vista de la localización y características del proyecto y siempre que se adopten las medidas propuestas en la documentación y sus sugerencias, no se prevén impactos significativos sobre el medio ambiente que aconsejen someter el mismo al trámite de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008.

No obstante, indica que deberá preverse un sistema de drenaje y de recogida de combustible para el caso de derrames, y también un sistema de recogida de los efluentes que se puedan generar en caso de incendio. Asimismo, deberá tenerse en cuenta que para cualquier vertido que se realice al medio deberá contarse con la autorización del órgano de cuenca correspondiente.

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. La actuación objeto de este proyecto es un helipuerto de superficie, dedicado a emergencias y a uso privado en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas, constituido por las siguientes superficies principales:

FATO (área de aproximación final y despegue) de 20 x 20 metros en hormigón.

Área de seguridad, que se extiende más allá de la FATO, con unas dimensiones de 37,6 x 37,6 m.

Además, anexo a la plataforma se encuentran dos depósitos de combustible en un cubeto con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca durante las operaciones normales o durante el repostaje.

La helisuperficie operará en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas, y estará disponible tanto para el rescate de personas por equipos de emergencia como para el aterrizaje y despegue de helicópteros en operaciones de extinción de incendios en las cercanías. Se estima un número de 150 operaciones al año, contando entre las mismas tanto los vuelos de extinción de incendios como los de atención a emergencias.

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto son diversos, según el tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos ellos de tipo ligero. Parte de estos medios pueden pertenecer a los helicópteros contratados para la lucha contra incendios, tanto de la Xunta de Galicia como del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en el término municipal de Pontevedra (provincia de Pontevedra, Comunidad Autónoma de Galicia) a unos 4,5 km al sureste de esta población, en el Polígono Industrial de O Campiño, a donde se accede desde la PO-532, km 6.300 y la PO-0004.

Según el promotor existe un acuerdo entre el Ayuntamiento de Pontevedra y la Xunta de Galicia, según el cual se contempla la cesión de unas parcelas por parte del Ayuntamiento, las cuales han sido consideradas adecuadas tanto desde el punto de vista aeronáutico dado la ausencia de objetos que impidieran la operación, como por motivos medioambientales al estar alejadas del pueblo evitando cualquier molestia que pudiera suponer la operación de dicho helipuerto. Se ha cedido el espacio estrictamente necesario para las operaciones de los helicópteros.

En cuanto a los aspectos ambientales analizados, los elementos más reseñables son los siguientes:

Se ha constatado que el helipuerto se encuentra lo suficientemente alejado de cualquier espacio protegido, por lo que el promotor no considera la posibilidad de molestias o perturbaciones en dichas áreas.

Se ha constatado que no existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre restricciones a la operación de helicópteros en la zona señalada.

Ruido puntual en la aproximación y el despegue: las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población.

El promotor descarta la alternativa de no construcción, dado que el helipuerto es una infraestructura estratégica con una misión clara en relación con la atención de emergencias medioambientales, como son los incendios forestales.

La Ley 3/2007, de 9 de abril, de prevención y defensa contra los incendios forestales de Galicia, recoge la competencia para elaborar y aprobar el PLADIGA. Este plan establece la organización y los procedimientos de actuación de los recursos y servicios cuya titularidad corresponde a la Xunta de Galicia, y de aquéllos que sean asignados por la Administración General del Estado, así como los que pudieran ser facilitados por otras entidades públicas o privadas, para hacer frente a los incendios forestales dentro del territorio gallego. El helipuerto de Campiño se ubica en el distrito XIX denominado «Caldas-O Salmés».

Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50, Huso 29T) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
42° 24' 30,76'' N	8° 35' 15,44'' W	534.045	4.695.351	363

Las potenciales trayectorias de despegue y aterrizaje se disponen a 200° y 360° en orientación con respecto al centro de la plataforma. Las alternativas de trayectorias en otras direcciones fueron desechadas, por la ubicación de las construcciones existentes o el sobrevuelo de las naves industriales.

El helipuerto se encuentra fuera de espacios naturales protegidos; en particular, no coincide espacialmente con la Red Natura 2000 ni con áreas importantes para la conservación de las aves (IBAs). Las trayectorias de aterrizaje y despegue tampoco penetrarán en espacios protegidos. Los espacios de la red Natura 2000 más cercanos al emplazamiento del helipuerto son el lugar de importancia comunitaria (LIC) enseñada de San Simón (ES1140016), cuyo límite se encuentra a unos 6 km de distancia y el LIC río Léziz (ES1140002). Así mismo, ningún hábitat de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad se encuentra cercano a la zona de actuación.

El promotor indica que su ubicación no afecta a zonas de nidificación de las aves protegidas incluidas en la red Natura 2000. Además, en el desarrollo de la base se ha tenido en cuenta que las trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros no sobrevuelan las cercanías de los lugares más sensibles desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en las mismas. El helipuerto de Campiño opera en primavera y verano, según fechas coordinadas por la Dirección General de Montes.

3.3 Características del potencial impacto. La superficie de actuación se encuentra en una zona industrial cuya finalidad es la instalación de empresas e infraestructuras. El paisaje está ampliamente modificado, dado el desarrollo de la zona industrial de Pontevedra.

Los requerimientos de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia se considerarán aplicables a futuras actuaciones que conlleven remociones y/o afecciones sobre el terreno.

Las trayectorias de vuelo no sobrevuelan zonas habitadas, por lo que la incidencia en cuanto a ruido y molestias a las personas es mínimo. A esto hay que añadir que las aeronaves únicamente vuelan de día, por lo que evitan los periodos nocturnos que son los de más sensibilidad.

En relación con las posibles molestias a las aves durante la nidificación, de los datos recogidos de años anteriores de las operaciones de los helicópteros en la helisuperficie, se constata la presencia de vuelos en los periodos de primavera, por lo que se evitará el sobrevuelo de las zonas protegidas mediante el diseño de las trayectorias adecuadas para la ejecución de los mismos.

En relación con el potencial choque con aves del helicóptero, el promotor indica que 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. Las trayectorias definidas evitan las zonas más sensibles identificadas estas como las sierras situadas al sur del municipio. Por otra parte la trayectoria preferente no sobrevuela colinas o zonas arboladas donde es el hábitat habitual de las aves de la zona.

En relación con el impacto sobre la fauna, el recinto estará cerrado en toda su periferia mediante una valla metálica para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Por último, en condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente podrían ser:

Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, que se considera muy improbable dado que no se realizan labores de mantenimiento de las aeronaves.

Incendios: se cuenta con medios disponibles para su extinción, no existiendo vegetación o masa combustible que los propague.

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:

Establecimiento en la Base de información e instrucciones a los pilotos para que eviten en la medida de lo posible, dentro de su acercamiento y operación contra incendios, los sobrevuelos de las áreas protegidas o áreas pertenecientes a la red Natura 2000.

Seguimiento del cumplimiento de los pilotos de las trayectorias señaladas y establecidas, sin desviaciones, que sobrevuelen las zonas de población cercanas del municipio de Pontevedra.

Vigilancia y control del perímetro, con objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los helicópteros.

Establecimiento de rutas preferentes que eviten al mínimo las colinas circundantes que pueden estar ocupadas por la fauna y aves.

Plan de Gestión de Residuos: la gestión de residuos durante la fase de explotación, producida tanto en las tareas de abastecimiento de combustible como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo conforme a la legislación vigente en materia de gestión de residuos, por parte de la empresa adjudicataria del contrato.

Para garantizar el cumplimiento de las indicaciones, medidas protectoras y correctoras, las operaciones requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por la Xunta de Galicia con el objeto de:

Cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando las poblaciones próximas ni las zonas sensibles anexas.

Control de la operación de los helicópteros.

Teniendo en cuenta el objeto del aeródromo, dentro de la estrategia de lucha contra los incendios forestales, que su promotor es la Dirección General de Montes de la Xunta de Galicia, y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, la operación del aeródromo se puede considerar una acción positiva para el medio ambiente en general. Por 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 en la explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales de Campiño en el término municipal de Pontevedra, 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 del capítulo II 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, 29 de julio de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

HELIPUERTO DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES DE CAMPIÑO EN T.M. DE PONTEVEDRA

