

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**15427** *Resolución de 12 de septiembre de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la explotación del aeródromo de prevención y extinción de incendios forestales en el término municipal de Beariz, Ourense.*

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.

En la documentación recibida se indica que la ubicación del aeródromo es una zona utilizada desde el año 2002 como base de aviones de extinción de incendios. En el análisis del expediente, se observa por ortofoto que el aeródromo se encuentra ya construido. El proyecto, por tanto se ha encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II, realizándose su 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 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.

Se trata de un aeródromo de uso eventual para operaciones de aviones de lucha contra incendios durante los períodos de primavera y verano. Estará disponible para los equipos de emergencia y extinción de incendios, por lo que puede ser utilizado tanto para el rescate de personas como para el aterrizaje en operaciones de extinción de incendios en las cercanías. Desde el año 2002 se ha utilizado como base de aviones de carga en tierra (ACT) contratados por la Xunta de Galicia como medios de apoyo al dispositivo de extinción de dicha Comunidad Autónoma, pretendiéndose adaptar a los requisitos establecidos por la autoridad aeronáutica en lo que respecta a los criterios de seguridad de las instalaciones de aeródromos, para garantizar su operatividad.

El aeródromo de Beariz está ubicado en el límite noroeste del término municipal homónimo, en la provincia de Ourense.

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.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea remite el 14/01/2011 al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación ambiental relativa al proyecto, estableciéndose el 21/02/2011 un período 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» los que emitieron informe:

Organismos	Respuestas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM . . . . .	-
Delegación del Gobierno en Galicia . . . . .	-
Confederación Hidrografía del Miño-Sil del MARM . . . . .	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de 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 Movilidad de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia . . . . .	X
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 Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Diputación Provincial de Ourense . . . . .	X
Ayuntamiento de Beariz (Ourense) . . . . .	X
Ayuntamiento de A Lama (Ourense) . . . . .	-
Sociedad Española de Ornitología (SEO) Birdlife . . . . .	-
Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA) . . . . .	-
Amigos de la Tierra . . . . .	-
Federación Ecologista Gallega (FEG) . . . . .	-
Verdegaia-Vigo . . . . .	-
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU) . . . . .	-

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 Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia informa de la normativa urbanística aplicable, en concreto la Ley 9/2002, de 30 de diciembre, de Ordenación Urbanística y de Protección del Medio Rural de Galicia, dado que el Concello de Beariz carece de planeamiento urbanístico. Conforme a la disposición adicional 2.<sup>a</sup> de la Ley 9/2002 citada, a los terrenos que no tengan la clasificación de suelo urbano consolidado ni de núcleo rural, les será de aplicación el régimen del suelo rústico establecido por esa ley, y según su artículo 32 le corresponde la categoría de suelo rústico de protección especial de infraestructuras.

El Concello de Beariz, en documentación recibida con fecha 06/05/2011, informa de la calificación del suelo como rústico, y entiendo que tal y como se señala en el proyecto, el

aeródromo está fuera de los espacios de la red Natura 2000 y lejos de los núcleos de población, por lo que las molestias tienen poca incidencia en la población.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia señala que la ubicación del aeródromo es una zona utilizada desde el año 2002 como base de aviones de carga en tierra. Aunque la situación dentro del área de protección de elementos del patrimonio cultural, Túmulos da Cima do Carballo (GA360250380-39 y 40) no permite descartar la existencia de restos arqueológicos en la zona de obras, toda vez que ya existe una infraestructura similar no parece previsible que su ejecución o funcionamiento pueda generar algún impacto sobre el patrimonio cultural.

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 Diputación Provincial de Ourense no considera necesario el sometimiento al trámite de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, debido a la escasa magnitud de la mayoría de las actividades descritas; al acertado diseño de la mayoría de las medidas preventivas o correctoras, en especial el establecimiento de las trayectorias y rutas preferentes, el seguimiento de los pilotos sobre las trayectorias usadas y el control específico del contratista de la obra; así como a la necesidad de reforzar la prevención y extinción de posibles incendios en un área con espacios protegidos, de gran valor paisajístico y natural.

Debido a que la ubicación del proyecto está próxima a un Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Serra do Cando, podría afectar directa o indirectamente a dicho espacio natural si no se aplican y controlan con rigor las medidas preventivas o correctoras previstas. Por todo esto, dicho Organismo considera importante tener en cuenta unas consideraciones para una sostenible ejecución y explotación del proyecto: conocimiento de la biología de las especies presentes en la zona, con especial importancia a las nidificantes y migratorias, en concreto en su época de nidificación y cría, para evitar molestar y someter a estrés en exceso a estas especies en esa época tan sensible y crítica de su ciclo vital; planificar correctamente el proceso de limpieza de las aeronaves, previendo posibles medidas preventivas y correctoras, además de tener en cuenta un plan de gestión de recogida de residuos producidos en la explotación de la infraestructura, así como un plan de recogida de residuos sólidos urbanos; incluir dentro de las acciones e instrucciones de formación del personal (pilotos, personal de mantenimiento, etc.) las medidas protectoras y correctoras y los conceptos que se deben controlar en el plan de vigilancia ambiental; y poner en funcionamiento mecanismos de control de los vuelos realizados, indicando las rutas de maniobra, despegue y aterrizaje, evitando sobrevolar a baja altitud en zonas de nidificación; así como llevar un libro de incidencias que recoja las trayectorias realizadas y las incidencias ocurridas durante los mismos (impactos, derrames, etc.).

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil informa de que la pista se encuentra situada sobre una divisoria de aguas, existiendo una distancia de más de 100 m a los cursos de agua más cercanos, por lo que no afecta a la zona de policía de cauces. No se prevén impactos de la actuación sobre la hidrología, manantiales o aguas subterráneas. Considera que el proyecto no precisa ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la Sección 1ª del Capítulo II del Real decreto Legislativo 1/2008. En todo caso, deberá observarse lo que establece la legislación respecto a los cauces y las zonas de servidumbre y policía de los cursos de agua, el Plan Hidrológico de Cuenca, la prioridad del abastecimiento público, el adecuado tratamiento de las aguas residuales, el control de las zonas de fabricación de hormigón, y el evitar la acumulación de materiales o sustancias en los cauces, zonas de servidumbre y policía o red natural de drenaje, trasladando dichos residuos a escombreras autorizadas. En caso de que fuera necesaria alguna instalación de depuración (fosa séptica), la construcción y

dimensionamiento de la misma queda condicionada a la correspondiente autorización de vertido. Dado que el aeródromo será utilizado por aeronaves de carga en tierra, se deberá tramitar ante ese Organismo de cuenca la correspondiente concesión de aprovechamiento de aguas.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia manifiesta que, a la vista de la localización y características del proyecto y siempre que se adopten las medidas propuestas en la documentación y las que indica dicha Secretaría, no son de prever impactos adversos 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.

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. Así mismo, 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, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no 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 función principal del aeródromo será cubrir las necesidades y reforzar los recursos disponibles para la ejecución del Plan de Prevención y Defensa Contra Incendios Forestales de Galicia (PLADIGA) en la provincia de Orense, estando ubicado en el distrito XI denominado O Ribeiro-Arenteiro. La base de extinción de incendios se proyecta como una infraestructura estratégica, con el fin de minimizar los daños medioambientales potencialmente producidos por los incendios forestales que amenazan espacios protegidos cercanos a la base. Operará de forma estacional para el lanzamiento de descargas en la extinción de incendios forestales, así como en apoyo de los diferentes medios terrestres que se encuentren en la extinción de 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. La dirección de las acciones de extinción será competencia de la Jefaturas de distrito forestal en su ámbito territorial y coordinada por los Servicios Provinciales de Prevención y Defensa Contra Incendios Forestales y la Subdirección General de Defensa Contra los Incendios Forestales para los ámbitos provincial y autonómico respectivamente.

Las características del aeródromo son: clave de referencia: 1B; denominación de la pista: 17-35 (longitud verdadera: 858 m, anchura: 15,10 m, pavimento: asfalto); franja de pista de 918 × 60 m, en hierba.

Además de la pista de despegue y aterrizaje, el aeródromo cuenta con plataforma de aparcamiento de los aviones contraincendios. Anexo a la plataforma se encuentra un depósito de combustible en su cubeto con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo, durante sus operaciones normales o en operaciones de repostado.

El diseño del aeródromo tendrá entre otras las siguientes características:

Operación de aviones de carga en tierra tipo STOL (distancias de despegue menores a 610 metros en condiciones a nivel del mar o corregidas en función de la altura).

Operación en condiciones de vuelo visual diurno.

Los modelos de aeronaves que utilizan el aeródromo son los PZL M-18B Dromader, que tienen un peso máximo al despegue (MTOW) de 5.300 kg, velocidad crucero máx. 225 km/h y velocidad de trabajo de 180-194 km/h, una capacidad máxima del tanque de 2.200 litros, y una capacidad de combustible (tipo 100LL) de 712 litros.

Del cálculo histórico obtenido de los informes de las campañas de incendios forestales y de emergencias atendidas desde la base/aeródromo de Beariz se estima un número de operaciones medio, a realizar por medios aéreos de ala fija, de unas 100 operaciones al año, entre las campañas de invierno-primavera y verano.

3.2 Ubicación del proyecto. Tal como se ha mencionado, el aeródromo de Beariz está situado en el límite noroeste del término municipal homónimo, en la provincia de Ourense, más concretamente, a 2 km al oeste de la población de Doade.

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

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
42° 27' 26,78" N	08° 20' 17,41" W	554.538	4.701.002	800

No se plantearon alternativas de emplazamiento ya que la decisión de crear un aeródromo en la zona proviene de un acuerdo entre el ayuntamiento y la Dirección General de Medio Rural de la Xunta de Galicia. En este acuerdo se contemplaba la cesión de unas parcelas por parte del ayuntamiento; esas parcelas se consideraron adecuadas tanto desde el punto de vista aeronáutico, dado la ausencia de objetos que impidieran la operación, como por motivos medioambientales, al estar alejada del pueblo. El promotor descarta la alternativa de no construcción, dado que el aeródromo tiene una misión clara en relación con la atención de emergencias medioambientales, como son los incendios forestales en un área de especial incidencia.

En relación con las trayectorias se han establecido las de direcciones 163° y 343°, que no sobrevuelan zonas pobladas. Las alternativas de trayectorias en otras direcciones fueron desechadas por el promotor, por la ubicación de las construcciones existentes o el sobrevuelo del pueblo.

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio incluido en espacios naturales protegidos ni de la red Natura 2000. Sin embargo, a unos 150 m al oeste de la actuación, se encuentra el LIC ES1140014 Serra do Cando, que cuenta con extensas superficies de matorral (brezales secos) junto a pequeñas representaciones de bosque atlántico (*Quercus robur*) y de ribera. En la ficha oficial Natura 2000 del lugar se señala, como causa de vulnerabilidad del lugar, los incendios forestales.

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. Tampoco se localizan Áreas Importantes para las Aves (IBA) en el entorno del aeródromo.

3.3 Características del potencial impacto. El aeródromo está alejado del centro urbano, en una zona de matorral bajo. El recinto estará vallado en toda su periferia, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas. El promotor manifiesta que no existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre restricciones a la operación de aviones en la zona señalada debido a situación en áreas protegidas o sensibles para la fauna.

Las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población, para minimizar el ruido puntual producido en la aproximación y el despegue de las aeronaves. A esto hay que añadir la baja frecuencia de utilización de la pista, y el que las aeronaves únicamente vuelan de día, por lo que evitan los períodos nocturnos, que son los de más sensibilidad, por lo que se considera que no se sobrepasarán los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que

se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Con el objetivo de evitar el ruido y las molestias a las aves, el promotor declara haber diseñado las trayectorias de ascenso o descenso de las aeronaves separadas de las colinas cercanas, dado que son los lugares más sensibles desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en las mismas. También declara que no se han detectado zonas cercanas de nidificación o de estancia de aves.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente se pueden resumir en los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser:

Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, que se considera 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 o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por la operación del aeródromo, se tomarán las siguientes medidas:

Seguimiento de que los pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas sin desviaciones que sobrevuelen las zonas de la población de Cernedo, situada al oeste del aeródromo, y de Doade, al noreste.

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

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 contraincendios los sobrevuelos de las áreas protegidas o áreas pertenecientes a la red Natura 2000 que se encuentra al oeste de la posición actual.

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

Plan de Gestión de Residuos: la gestión de residuos durante la fase de explotación, tanto en las tareas de abastecimiento de combustible como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo por parte de la empresa adjudicataria del contrato, conforme a la legislación vigente en materia de gestión de residuos. Las empresas operadoras cuentan con certificación medioambiental UNE-ISO-14001.

En relación con las operaciones, requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control con el objeto de:

Cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando las poblaciones más cercanas.

Control de la operación de los aviones.

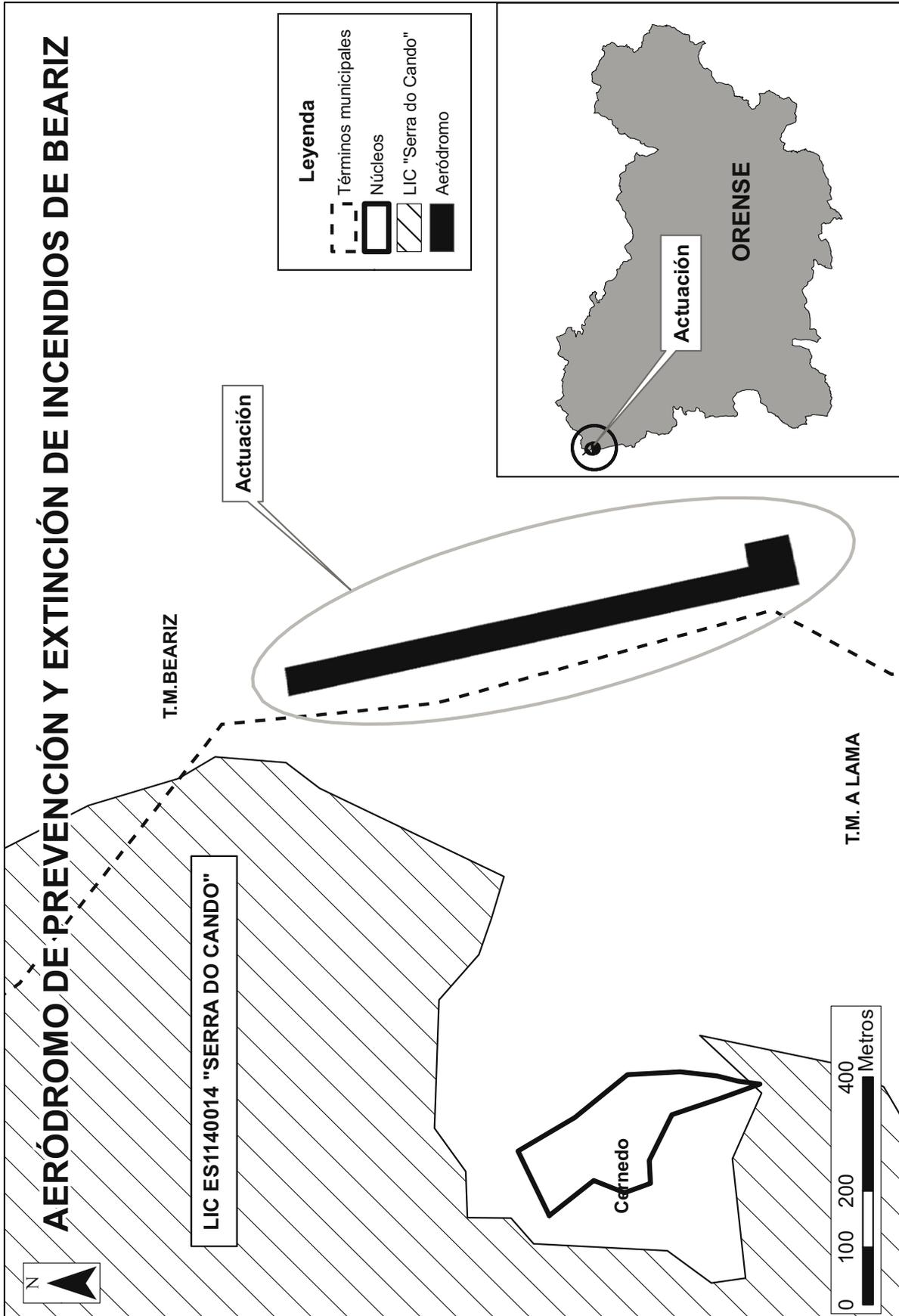
Teniendo en cuenta el objeto del aeródromo, dentro de la estrategia de lucha contra los incendios forestales, que su promotor es la Dirección General de Montes de la Xunta de Galicia, y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, que el promotor deberá tener en cuenta, la operación del aeródromo de Beariz se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales situados en sus proximidades, en los que la amenaza de incendios forestales es elevada. 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.<sup>a</sup> 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 aeródromo de prevención y extinción de incendios forestales en el término municipal de Beariz (Orense), 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](http://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, 12 de septiembre de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2011-15427