

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

**4781** *Resolución de 14 de abril de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto base de lucha contra incendios, término municipal de Garray (Soria).*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), 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 Helipuerto base de lucha contra incendios, T.M. Garray (Soria), 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 operan normalmente aeronaves dedicadas a la extinción de incendios forestales, desde 2010. 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*

El objeto del proyecto consiste en la autorización del helipuerto de carácter privado, enclavado en el aeródromo de Garray, en el término municipal de Soria, en donde operan aeronaves dedicadas a la extinción de incendios forestales.

Mediante Resoluciones de 15 de junio y de 18 de octubre de 2007, la Dirección General de Aviación Civil, autorizaba a la Diputación Provincial de Soria al establecimiento del aeródromo y a su puesta en funcionamiento, respectivamente. En el año 2003, por Resolución de 21 de octubre, la Secretaría General de Medio Ambiente, evalúa el impacto ambiental del proyecto Acondicionamiento y adecuación del Aeródromo de Garray, considerando que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Se trata de un helipuerto terrestre, en el que las aeronaves operan en condiciones de vuelo visual diurno, y su cometido será doble: servir como base, durante la época de peligro alto de incendios, de un helicóptero modelo Ecureuil Eurocopter AS-350-B3 para transportar a las cuadrillas de extinción de incendios, formada por un técnico y cuatro peones especialistas con sus herramientas de extinción, y servir de base auxiliar en el caso de que la emergencia requiera el empleo de otras aeronaves, dada la proximidad de las pistas de aterrizaje del aeródromo anexo, ya que la base está compartida con el

aeródromo provincial. Así, siempre durante el transcurso de una emergencia, podrán operar otros modelos de aeronaves como Bell 412, Bell 212, Augusta Westland A119 Koala, Kamov K-32 y PZLW-3.<sup>a</sup> Sokol.

En cualquier caso, todos los usos del helipuerto serán de lucha contra incendios forestales o emergencias, salvo en algún caso en el que el promotor indica que su uso puede referirse al tratamiento de fumigación de plagas con medios aéreos.

Del cálculo histórico obtenido de los informes de las campañas 2011-2012, se señala que el Helicóptero de la base hizo 33 y 45 vuelos en total, respectivamente, siendo años poco activos, sobre todo durante los meses de agosto y septiembre.

La superficie total sobre la que se asienta la base de Garray, es de 1,48 hectáreas y está enclavada dentro del vallado perimetral del aeródromo, de manera que comparten una única puerta de acceso a las instalaciones Cuenta con diversas infraestructuras conforme a su finalidad:

Nave-almacén, con una amplia superficie de 528,31 metros cuadrados, en la que se pueden alojar varios vehículos, dos altillos que constituyen despachos, almacenes de repuestos y equipos de protección individual de personal del operativo de lucha contra incendios, zonas de estar del personal de las autobombas, aseo y zona de lavado.

Edificio para la tripulación del helicóptero, de una superficie útil de 47,38 metros cuadrados, compuesta de tres dormitorios, cocina-comedor, baño y aseo.

Edificio para la cuadrilla helitransportada, de una superficie útil de 102,78 metros cuadrados, dotada de cocina-comedor, despacho-almacén, duchas, vestuarios y aseos para hombres y mujeres y aula de formación, comunicada con todo lo anterior, pero con entrada independiente.

Helipistas con sus infraestructuras asociadas. Las principales superficies del Helipuerto, son:

FATO (Final Approach and Take Off Area). Existen dos plataformas de forma exagonal, separadas entre sí por 7 metros. Ambas FATO, tienen un diámetro de 11,5 m. El diámetro de la TLOF (Touchdown and lift-off Area), está incluido en la FATO.

El área de seguridad, serán 7 m alrededor de césped.

Dispondrá de señalización, con manga de viento y señalización horizontal con pintura de alta visibilidad en cada FATO. Cada plataforma, según normativa, tiene como señalización un círculo de 8 m de diámetro, en color amarillo.

La señalización de las instalaciones anexas correspondientes al aeródromo, cumplen la normativa aeronáutica. El eje de la FATO coincide con el eje de la pista y está señalizada con una línea discontinua. El área de rodadura que va desde la cabecera de la pista corta hasta las plataformas de estacionamiento, está señalizada con balizadas frangibles sobre el suelo con tres franjas horizontales. El aeródromo, además, está equipado actualmente con su propio indicador de la dirección del viento y con un indicador de la dirección de aterrizaje en forma de «T».

Todas las infraestructuras de la base, están conectadas a la red eléctrica e integradas en la red de telecomunicaciones propia del Servicio Territorial de Medio Ambiente, de Soria, y disponen de agua potable, tanto el Helipuerto como el Aeródromo, por la existencia de un sondeo para la captación de agua, con su correspondiente caseta de madera en la que existe una estación potabilizadora para el agua de la captación.

Estas instalaciones se complementan con: un depósito móvil de combustible, homologado para la carga de las aeronaves, y ubicado fuera del área de seguridad y sobre una plataforma de hormigón de 10 cm de espesor; un depósito de agua, de hormigón prefabricado, con una altura máxima sobre cubierta de 3,5 metros y 15 metros de diámetro; dos fosas sépticas, una en la nave almacén con decantador para aceites u otras sustancias y otra compartida para el edificio de la tripulación y el de la cuadrilla.

El documento ambiental especifica que tanto los suministros de agua como las fosas sépticas, tienen el carácter de provisionales.

La base está situado en la zona centro de la provincia de Soria, perteneciente a la comarca de Almarza, dentro del término municipal de Garray (Comunidad Autónoma de Castilla y León), próximo al término municipal de Soria.

El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, y el Órgano Sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas

Con fecha 27 de junio de 2013, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto. Con fecha de 11 de septiembre de 2013, se inicia, por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, la fase de consultas previas en relación con el proyecto.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe, en relación con el documento ambiental:

Relación organismos consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Confederación Hidrográfica del Duero.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y 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.	–
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.	X
Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	–
Subdelegación del Gobierno en Soria.	–
Diputación Provincial de Soria.	–
Ayuntamiento de Fuentecantos.	–
Ayuntamiento de Fuentelsaz de Soria.	–
Ayuntamiento de Garray.	–
Ayuntamiento de Golmayo.	–
Ayuntamiento de Soria.	–
Ayuntamiento de Velilla de la Sierra.	–
Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza-ASDEN.	–
WWF.	–
SEO/BirdLife	–
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional).	–

La Confederación Hidrográfica del Duero, informa que, pese a que no existe coincidencia territorial con zonas protegidas de la Cuenca del Duero o de otras figuras de protección, las instalaciones del helipuerto se localizan a, aproximadamente, unos 200 metros del arroyo denominado Barranco de la Vega.

Señala que deberán ser tenidos en cuenta una serie de aspectos por el promotor a la hora de ejecutar el proyecto. Así, establece:

Se deberá incluir la distancia de las instalaciones existentes a cauces públicos, especificando si en algún caso afectan al dominio público hidráulico y/o a la zona de policía de cauce. Con carácter previo, deberá obtenerse la correspondiente autorización de esta Confederación Hidrográfica.

Se deberá incluir, asimismo, una descripción detallada de las actuaciones que puedan afectar, directa o indirectamente, a cauces públicos, así como las medidas preventivas y/o correctoras propuestas para minimizar la afección a los mismos.

Con carácter general, se informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos en cualquiera de sus dimensiones espaciales.

En cuanto al posible alumbramiento de aguas subterráneas, se atenderá a lo dispuesto en los artículos 16 y 316.c del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Respecto a las captaciones de aguas superficiales y/o subterráneas, según las comprobaciones realizadas en la base de datos de la Confederación Hidrográfica del Duero, consta una resolución de concesión de un aprovechamiento de aguas subterráneas (Referencia Alberca 1076/2004), con destino al abastecimiento de aguas del depósito existente en el aeródromo provincial para la lucha contra incendios, con un caudal máximo otorgado de 2 l/s y un volumen máximo anual de 11.826 m<sup>3</sup>, a nombre de la Diputación Provincial de Soria, Vías y Obras. Con esto, se deberá señalar, si se va a realizar alguna modificación respecto al volumen de agua a utilizar. No obstante, en cualquier caso, si fuera necesaria la modificación de la concesión de aguas subterráneas concedida, sería preciso obtener de la Confederación Hidrográfica la correspondiente modificación de características del aprovechamiento, teniendo en cuenta la normativa en vigor. Constata, por último, que el propio documento ambiental prevé que se pueda dar un impacto potencial sobre el medio hídrico si se diera un incremento del consumo de agua, en el caso de cargarse tanto los tanques de los aviones, como de los vehículos autobomba en tierra.

Para mantener la calidad de las aguas superficiales y/o subterráneas, en relación con los vertidos, de acuerdo con el artículo 234.b del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, queda prohibido acumular residuos sólidos, escombros o sustancias, cualesquiera que sea su naturaleza y el lugar en el que se depositen, que constituyan o puedan constituir un peligro de contaminación de las aguas o de degradación de su entorno.

Se deberán aplicar las medidas oportunas para asegurar que, en ningún caso, se produzcan vertidos de aceites, combustibles, lubricantes, u otras sustancias similares al terreno o a los cursos de agua durante la vida útil de las instalaciones; sin perjuicio de lo cual se recomienda la elaboración de protocolos de actuación específicos en previsión de la ocurrencia de incidentes de este tipo, para poder así actuar de la manera más rápida posible y evitar la contaminación de las aguas superficiales y/o subterráneas. Este aspecto cobra especial importancia en este caso, puesto que, según el mapa litoestratigráfico, se comprueba que la zona de actuación se sitúa sobre materiales detríticos de alta y muy alta permeabilidad, por lo que existe riesgo de afección a las aguas subterráneas.

En el documento ambiental, se señala que se llevará a cabo el vaciado periódico de la fosa séptica existente, como medida preventiva en relación con el medio hídrico. Y, sin embargo, el órgano de cuenca considera que no se especifica si los residuos serán entregados a gestor autorizado. Por eso, detalla que, en el supuesto caso de que no fueran retirados por un gestor autorizado, el vertido, en su caso a río, arroyo o terreno, deberá ser autorizado, previamente, por este organismo de cuenca, para lo que se deberá presentar modelo de solicitud, así como memoria descriptiva del sistema de depuración en el que figurará, también, planos del sistema, ubicación del punto de vertido, ubicación de la finca, etc.

Las últimas consideraciones que realiza la Confederación Hidrográfica del Duero, es que cualquier obra que se pueda realizar en el futuro, y que pueda afectar al dominio público hidráulico, requerirá de las correspondientes autorizaciones.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, considera que, una vez recibido el informe del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria, de fecha 28 de octubre de 2013, y al ser el helipuerto de dimensiones moderadas, ubicado fuera del ámbito territorial de la Red Natura 2000, con escaso número de operaciones y dedicado en exclusiva a la lucha contra incendios forestales, se suma a lo ya señalado por dicho informe y no considera necesario someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental, ya que no se detectan afecciones no previstas por las medidas correctoras expuestas en el documento ambiental, en relación a la utilización e recursos naturales, generación de residuos, contaminación y riesgos de accidentes.

La Dirección General del Medio Natural, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, indica que la solicitud de informe relativa al proyecto ha sido remitida al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria por ser su resolución competencia de ese Servicio, delegada por Resolución de 29 de mayo de 2012, del Director General del Medio Natural sobre delegación de competencias en los Jefes de los Servicios Territoriales de Medio Ambiente (BOCyL n.º 107, de 6 de junio de 2012). Dicho Servicio, en su informe de 28 de octubre de 2013, considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de impacto ambiental por varios motivos:

En cuanto a las características del proyecto, se trata de un helipuerto con escaso número de operaciones de despegue y aterrizaje, concentradas durante la época de peligro alto de incendios (del 1 de julio al 30 de septiembre), por lo que el impacto producido por el ruido generado por el movimiento de los helicópteros será irrelevante para las localidades de Garray y de Tordesillas, así como para la fauna.

El impacto más destacable, durante la explotación de la base, se debe a los vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos, así como a la producción de residuos, y se gestionarán conforme a la normativa de residuos.

En cuanto a la ubicación, no se encuentra situado en espacio integrante de la Red Natura 2000, y el LIC Riberas del Duero y sus afluentes, está a unos 1000 m al sur y este de la actuación.

Por último, en cuanto a las características sobre el potencial impacto de la valoración conjunta del proyecto, no se destacan afecciones particulares por la utilización de los recursos naturales, generación de residuos, contaminación y riesgos de accidentes. Además, dada la naturaleza objeto del proyecto, dentro de la estrategia de lucha contra incendios, se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales, la vegetación del entorno e, incluso, para la socio-economía de la zona.

El Servicio de Evaluación de Riesgos y Gestión de Alertas, de la Dirección General de Salud Pública, de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León, indica que no tiene alegación alguna que presentar en materia de su competencia.

El Servicio de Protección y Asistencia Ciudadana, de la Agencia de Protección Civil, de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, no realiza observación alguna.

### 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 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 del anexo III.

Características del proyecto: Como se ha indicado anteriormente, el Helipuerto de lucha contra incendios de Garray está construido adyacente al aeródromo provincial, pero

de funcionamiento independiente, de manera que se pueden considerar unas superficies principales, por un lado, como helipuerto y, por otro lado, como instalación anexa al aeródromo.

Considerando la Base de Garray como helipuerto independiente, y una vez señaladas anteriormente las dimensiones de ambas FATO y del ÁREA DE SEGURIDAD, el promotor especifica que los helicópteros utilizarán, generalmente, para el despegue y aterrizaje las pistas adyacentes disponibles 09/27 y 02/20, siguiendo los mismos procedimientos de aproximación y despegue y establece las siguientes superficies:

FATO principal-Pista 09/27:

Orientación: 90°.  
Longitud pavimentada 1.380 m.  
Longitud FATO 1300 m.  
Anchura FATO: 33 m.

FATO secundaria-Pista 02/20:

Orientación: 23°.  
Longitud pavimentada 520 m.  
Longitud FATO: 412 m.  
Anchura FATO: 33 m.

La base, dispone de 2 grandes Helipistas que pueden ser usadas como aparcamientos. Dadas sus características, el número de aeronaves que podrían potencialmente operar, en caso de necesidad debido a un gran incendio en las cercanías, es muy elevado. Dispone de alrededor 10.000 metros cuadrados de superficie, que podrían ser utilizados para estacionamiento de hasta 6 helicópteros grandes (u 8, si son ligeros) y, en caso de que la emergencia lo requiriese, albergaría varias aeronaves más, ya fuesen helicópteros o aviones de carga en tierra, utilizando la zona de rodadura existente entre las Helipistas y la pista corta del aeródromo 02/20, manteniendo siempre las distancias de seguridad y respetando el libre corredor de entrada y salida al tanque de combustible. Se establecerían, para este caso, por anticipado las zonas prefijadas de ubicación y aparcamiento de las aeronaves en caso de grandes incendios, para optimizar su situación y funcionamiento. Solamente en caso de que el nivel de gravedad de la emergencia lo requiriese, se podría incrementar el número de aeronaves alojadas, por disponer de 27.000 metros cuadrados adicionales a las instalaciones de la base.

El promotor indica que la integración entre las aeronaves convencionales con su actual tráfico casi inexistente y los helicópteros es máxima, ya que en la configuración propuesta, el tramo de aproximación final de ambos circuitos es coincidente. Además, la zona de estacionamiento de helicópteros está lo suficientemente alejada de la pista principal y, por tanto, pueden realizarse operaciones de aeronaves en esta pista con los helicópteros rodando.

Las recomendaciones para las operaciones con helicópteros desde la base, son:

Procedimiento de despegue: trayectoria preferente rumbo 270°. Una vez despegue de la plataforma de estacionamiento, volará a través del área rodadura hasta la pista secundaria la cual recorrerá en dirección pista 02 hasta el cruce con la pista principal 09/27, utilizando esta pista principal para el despegue rumbo 270°.

Procedimiento de aproximación: trayectoria preferente rumbo 90°. Maniobra de descenso a lo largo de la pista principal 09/27 rumbo 90°, una vez en el suelo, el helicóptero rodará a lo largo de la pista principal hasta el cruce con la pista secundaria, la cual recorrerá en dirección 20 hasta cabecera y desde aquí, a través de la rodadura hasta cualquiera de las dos plataformas de estacionamiento.

Por los vientos dominantes, las trayectorias de despegue y aproximación se realizarán buscando el eje Este-Oeste. Los vientos dominantes de la zona, son de dirección Oeste

y, por ello, debe ser la dirección preferente de despegues, aunque sujetos al buen criterio de los pilotos que podrán utilizar otras salidas, cuando las condiciones de viento no lo desaconsejen, en función del tipo y carga del helicóptero.

Las aproximaciones visuales con características operativas H12, es decir de orto a ocaso, será conforme a lo permitido por la reglamentación vigente. No se tiene previsto vuelos nocturnos, y la velocidad de vuelo, conforme a lo requerido en el manual de vuelo del helicóptero, se estima en aproximación final en 30 km/h.

El documento ambiental, por último, señala que las aeronaves de operación en este helipuerto son las contratadas en cada momento por la Junta de Castilla y León para prestar los servicios de prevención y extinción de incendios y/o de coordinación, sin perjuicio de que pueda albergar en su caso aeronaves dependientes del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Están certificadas bajo las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), siendo esta norma la requerida para aeronaves matriculadas en España.

En la valoración de alternativas, el promotor subraya que, dado el carácter del proyecto limitado a una sola ubicación conforme a las parcelas disponibles para la actuación, serían las siguientes:

Alternativa 1: Buscar una nueva ubicación del aeródromo, e indica que sería ambientalmente más complejo al no aprovechar las infraestructuras existentes. Se generaría un impacto ambiental mayor por la eliminación de vegetación.

Alternativa 2: Mantener la ubicación actual. No generaría impacto ambiental añadido por el cambio de ubicación, y la situación es excelente para operar en la lucha contra incendios en el ámbito provincial, al situarse en la zona centro de la provincia, lugar estratégico tanto desde el punto de vista de las operaciones aeronáuticas de medios aéreos, como de protección contra incendios, minimizándose, de esa manera, los posibles tiempos de desplazamiento.

En definitiva, se ha optado por la alternativa 2, al considerarla la más favorable.

Ubicación del proyecto: La base de lucha contra incendios/helipuerto de Garray, se ubica en terrenos pertenecientes a la Diputación Provincial de Soria y cedidos, para tal fin, a la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León. Es una zona de la provincia muy llana. No obstante, con respecto a la cota media del aeródromo (1020 m), se puede mencionar el cerro del Bellosillo (1.143 m) a 3 km al sur; el Pico de la Cabeza (112 m) a unos 3,7 km al noroeste y el Alto de la Dehesilla (1.062 m) y el Alto de Numancia (1.077 m), al este.

La base está ubicada entre la cabecera de la pista corta del aeródromo y el camino de acceso rodado a la zona de servicios. Esta zona ha sido segregada de los terrenos que forman parte del aeródromo provincial, de manera que opera como una instalación totalmente independiente del mismo.

Por su especial dedicación en exclusiva a labores de extinción de incendios, esta enclavado en una zona muy céntrica de la provincia para minimizar las distancias a las distintas áreas boscosas que necesiten ser protegidas y, por tanto, su funcionamiento genera un impacto positivo en la defensa del medio ambiente.

Las coordenadas del helipuerto son:

Coordenadas UTM ETRS 89 HUSO 30 T		Coordenadas geográficas WGS-84	
X	543.748	Latitud	41° 49' 8" N
Y	4.629.826	Longitud	2° 28' 23" W
Z	1.020 metros		

La zona de actuación del proyecto no se sitúa sobre espacios pertenecientes a la Red Natura 2000. Únicamente a un kilómetro, aproximadamente, se ubica el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) Ribera del Duero y afluentes (ES4170083).

El promotor constata que no existe una restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication), sobre la operación de aeronaves cercanas a la zona señalada.

Características del potencial impacto: Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones previstas de las aeronaves, los impactos potenciales en condiciones normales en el medio ambiente, se pueden resumir en los siguientes:

Emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas en las aeronaves instaladas.

Emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves.

Emisiones propias de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado.

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 derrames de combustible y aceite procedente de la aeronave, derrames de combustible procedente del depósito de combustible, emisiones de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor, incendios, etc.

El promotor señala que estas emisiones no suponen un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera, puesto que estas aeronaves ya estaban operando en alguna ocasión desde el aeródromo existente y por el escaso número de operaciones desde el helipuerto que se concentra, generalmente, durante la época de peligro alto de incendios. Además, hay que añadir que se ha producido una reducción y casi desaparición del tráfico propio del aeródromo ya existente, operando prácticamente en exclusiva el helicóptero de lucha contra incendios allí ubicado.

Con respecto a la emisión de ruido, al estar situado el lugar de las operaciones en una zona despoblada, los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos. El ruido, será puntual en las aproximaciones y en los despegues, y las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población y de afección mínima a los Espacios Naturales más cercanos. Un establecimiento adecuado de las trayectorias, de forma que sean compatibles con los vientos dominantes, minimizará el potencial impacto.

En relación con el potencial impacto sobre las aves, el documento ambiental puntualiza que la experiencia de choques de aves con aeronaves muestra que, en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se producen choques entre ambos, debido a la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave, en los casos en que se encuentre con una bandada en vuelo.

En relación con el impacto sobre el resto de fauna, el promotor indica que el recinto está vallado en todo su perímetro para evitar el paso de animales y personas no autorizadas, ya que dispone de un vallado lateral en el camino de acceso para evitar la entrada, en el área de movimiento de helicópteros, de personas y animales que, por su tamaño, lleguen a constituir un peligro para la seguridad de las operaciones. Excepto por la emisión de ruido de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves, el impacto ambiental sobre la fauna es prácticamente nulo.

El impacto sobre la vegetación, al estar el helipuerto ya construido y anexo a las explanaciones ya realizadas para la realización del aeródromo adyacente, no va a suponer incremento significativo en la utilización de los recursos naturales. El impacto si fue significativo cuando se tuvo que talar y destoconar una pequeña masa de pinar, de unos 1.000 metros cuadrados, próxima a la ubicación de las dos helipistas.

Sobre los núcleos urbanos, el promotor constata que no existe impacto dado que las trayectorias de aproximación y despegue se encuentran alejadas de los núcleos urbanos de Tardesillas y Garray. No obstante, el promotor propone que se hará un seguimiento para comprobar que los pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas.

En relación con el impacto sobre el patrimonio histórico artístico y arqueológico, el promotor considera que, al no buscarse una nueva ubicación, no se observa impacto alguno. Tal y como se expone en la documentación ambiental, no se prevé que la operación del helipuerto afecte al patrimonio histórico-artístico.

Respecto a la gestión de los residuos generados por las naves, el impacto se considera mínimo mientras se realice una gestión correcta de los mismos, siendo la propia empresa operadora de las aeronaves la que actuará como responsable gestora de los residuos.

Por último, en relación al impacto sobre el agua, si bien el documento ambiental señala que no supone incremento significativo de vertidos a cauces públicos y que el consumo previsto, para la tripulación y para las labores de mantenimiento, no es un volumen importante, salvo en operaciones de carga de los tanques de aviones de carga en tierra como de los vehículos autobomba en tierra, la Confederación Hidrográfica del Duero expone que deberán ser tenidos en cuenta por el promotor, determinados aspectos relacionados con el medio hídrico:

Se obtendrán, con carácter previo, las correspondientes autorizaciones necesarias o concesiones que compete otorgar a la Confederación, en aplicación de la legislación vigente en materia de su competencia. Cualquier obra en cauce o zona de policía y los vertidos que se realicen al dominio público hidráulico, requerirán de la correspondiente autorización.

Para las posibles afecciones a las aguas subterráneas, se tendrá en cuenta lo previsto en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Será preciso obtener de la Confederación, la correspondiente modificación de la concesión de aguas subterráneas ya concedida, en caso de que se modifiquen las características del aprovechamiento, teniendo en cuenta la normativa en vigor.

En cuanto a la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, se estará a lo que prescribe el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, y se deberán aplicar las medidas oportunas para que, en ningún caso, se produzcan vertidos de residuos al terreno o a los cursos de agua durante la vida útil de las instalaciones, sobre todo al situarse la actuación sobre una zona en la que existe riesgo de afección a las aguas residuales, por la permeabilidad de sus materiales.

Medidas preventivas y correctoras, vigilancia Ambiental: Para evitar o, en lo posible, minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por la explotación del helipuerto, el documento ambiental considera que los principales aspectos a contemplar son, especialmente, el ruido y la gestión de residuos. Para ello, el promotor contempla: un establecimiento adecuado de las trayectorias que sigan los pilotos, de forma que sean compatibles con los vientos dominantes, minimizándose, de esta manera, el potencial impacto sobre el ruido; y una gestión de residuos, a través de un vaciado periódico de la fosa séptica y de la eliminación de los residuos sólidos, producidos por la actividad, depositándolos en contenedores cercanos, de recogida periódica.

Otro aspecto a seguir es la vigilancia y control del perímetro con el objeto de que no entre ningún animal que pueda ser dañado por la operación de helicópteros.

Como medidas de seguimiento en la vigilancia ambiental, el promotor menciona un estricto cumplimiento en las medidas, anteriormente citadas, de cumplimiento de las trayectorias en las maniobras de despegue y aterrizaje del aeródromo-helipuerto y de aquellas sobre generación de residuos y prácticas ambientales.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio 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, no es previsible que el proyecto Helipuerto base de lucha contra incendios, T.M. Garray (Soria), 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.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ([www.magrama.es](http://www.magrama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

La presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se notifica al promotor y al órgano sustantivo, haciendo constar que se podrá formular, potestativamente y con carácter previo a la interposición de recurso contencioso-administrativo, requerimiento para la anulación o revocación de la misma, conforme a lo dispuesto en el artículo 44, en relación con el 46.6, ambos de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en el plazo de dos meses contados desde la fecha en que se notifique la presente Resolución. Dicho requerimiento previo se entenderá rechazado si, dentro del mes siguiente a su recepción, esta Dirección General no se pronunciase expresamente.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la notificación de la presente Resolución, o a aquel en que se notifique el acuerdo sobre el requerimiento previo o el mismo deba entenderse rechazado por ausencia de resolución expresa, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.m) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Madrid, 14 de abril de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

