

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

5984 *Resolución de 23 de mayo de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales, en Manchita (Badajoz).*

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 de prevención y extinción de incendios forestales en Manchita (Badajoz) se encuentra encuadrado en el apartado d), del grupo 7, del referido Anexo II.

En el documento ambiental se indica que la infraestructura está ya construida y que el Helipuerto es operativo. Dado que la explotación de las instalaciones podría causar impactos ambientales, la tramitación ambiental se centrará en la explotación del helipuerto, en virtud de un informe de la Abogacía del Estado, del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho informe considera, que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una transcendencia 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 por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en adelante, AESA) para que el Helipuerto, ubicado en la Base de Medios contra incendios forestales, de la localidad de Manchita (Badajoz), pueda operar como infraestructura aeronáutica.

Antes de la aprobación del Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, los aeródromos dedicados a la prevención y extinción de incendios forestales estaban considerados aeródromos de carácter eventual. A partir del citado Real Decreto, estos aeródromos pasan a ser considerados de uso restringido y necesitan una autorización expresa de la autoridad aeronáutica correspondiente, es decir, de AESA, al no haber asumido la Comunidad Autónoma de Extremadura la competencia sobre este tipo de aeródromos.

Según el promotor, el helipuerto se construyó en septiembre de 2010, fecha desde la cual está en funcionamiento, y está destinado, fundamentalmente, a cubrir las necesidades y a reforzar los recursos naturales disponibles para la ejecución del Plan INFOEX aprobado

por Decreto 123/2005, de 10 de mayo (Plan de Lucha contra los Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura), en una de las once zonas de coordinación que se establecen en dicho Plan (la zona VIII, denominada La Serena).

Del cálculo histórico obtenido de los informes de las campañas de incendios forestales se señala que desde la Base de Manchita se han realizado una media anual de 50 operaciones.

Es un Helipuerto terrestre y tiene las siguientes superficies principales:

La dimensión de la FATO (Final Approach and Take Off Area) es de 21 metros de lado en hormigón.

El área de seguridad, que se extiende más allá del área de aproximación final y de despegue, es de 38,40 metros de diámetro en terreno natural.

Dado que operará de forma estacional y, fundamentalmente, para el transporte de personal para la extinción de incendios forestales, las instalaciones aeronáuticas se limitan a la plataforma de despegue y aterrizaje, en forma cuadrada de 21 metros de lado, con el objeto de garantizar la seguridad de las operaciones en la que aterrizarán los helicópteros.

Anexo a la plataforma se encuentra un depósito de combustible, alojado en un cubeto con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo, durante las operaciones normales o en las operaciones de repostado.

El ámbito territorial del proyecto, se encuentra en una parcela del paraje conocido como El Perrero en el término municipal de Manchita, perteneciente a la provincia de Badajoz,

El promotor del proyecto es el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios, de la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura, mientras que el Órgano Sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha de 11 de abril de 2013 se recibe, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, el documento ambiental del proyecto, con el objeto de determinar la necesidad o no de sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Ante la necesidad de solventar algunas carencias detectadas en la documentación, el 11 de junio de 2013, se solicita la subsanación de la misma al órgano promotor, a través del órgano sustantivo.

El 11 de septiembre de 2013, esta Dirección General procede a realizar las consultas a las administraciones e instituciones afectadas para determinar el sometimiento, o no, del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Ante la ausencia de respuesta de la Dirección General de Desarrollo Rural, de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura, el 23 de diciembre de 2013 se reiteró la petición.

Asimismo, con fecha 26 de diciembre de 2013, se solicita a la Dirección General de Medio Ambiente, de la misma Consejería, ampliación sobre el informe remitido a este órgano ambiental. El 27 de enero de 2014, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural recibe contestación, pero ante la falta de aclaración sobre algunas de las cuestiones solicitadas, vuelve a reiterar, el 14 de marzo del mismo año, petición de nueva documentación ambiental.

En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase y se han señalado con una «X» los que han emitido informe relativo a la documentación ambiental:

Relación de organismos consultados	Respuestas recibidas
Subdirección General de Medio Natural de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	–
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	–
Subdelegación del Gobierno en Badajoz.	–
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura.	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía del Gobierno de Extremadura.	X
Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo del Gobierno de Extremadura.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Gobierno de Extremadura.	X
Diputación Provincial de Badajoz.	–
Ayuntamiento de Manchita.	X
Ayuntamiento de Don Benito.	–
Ayuntamiento de Guareña.	X
WWF	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife).	–
Asociación para la Defensa de la Naturaleza y los Recursos de Extremadura (ADENEX).	–
Ecologistas en Acción.	–

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

La Confederación Hidrográfica del Guadiana, informa que dada la naturaleza del proyecto es de suponer que la actuación no requiere agua para su funcionamiento. Con respecto a los vertidos accidentales de combustibles y de aceites, dispone que la instalación debe de contar con las infraestructuras y elementos de control necesarios para evitar la contaminación de las aguas superficiales.

Confirma que la actividad proyectada no ocupa el Dominio Público Hidráulico (en adelante, DPH), constituido en este caso por el cauce del arroyo del Juncal, si bien si que se contempla su establecimiento en parte de la zona de servidumbre y/o policía de dicho cauce. Este Organismo, indica que no le consta que el promotor haya solicitado la pertinente autorización para la ocupación de parte de la zona de policía de 100 metros de anchura de ese cauce, de acuerdo con el Reglamento del DPH, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril. También, todas las instalaciones proyectadas se situarán fuera de la zona de servidumbre, es decir, a una distancia mínima de 5 metros del borde del cauce.

Con el fin de evitar daños de carácter ambiental y de capacidad hidráulica, de acuerdo con el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Guadiana, recuerda que las actuaciones en la zona de policía y de DPH deben asegurar, como mínimo, la evacuación de la avenida de 100 años de periodo de retorno, en régimen natural. Además, sobre la zona de flujo preferente, solo se autorizarán actuaciones no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de su capacidad de desagüe. Tampoco, se autoriza la ubicación de actuaciones sobre las zonas inundables cuando pudieran obstruir el flujo normal del agua durante las crecidas, provocando una sobreelevación de la lámina de agua que pudiera producir daños graves a los terrenos colindantes. Debe respetarse, siempre, la continuidad de los ríos y de los arroyos, tanto lateral como longitudinalmente, al ser corredores ecológicos y de biodiversidad.

La Dirección General de Medio Ambiente, de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía remite, en primer lugar, el informe elaborado en mayo de 2013, por el Servicio de Protección Ambiental a petición del Servicio de Prevención y Extinción de Incendios, de la misma Dirección General. En dicho informe, no se analiza la posible afección de las actuaciones que contempla el proyecto objeto de la presente resolución; es decir, el impacto de la presencia de la plataforma de aterrizaje y despegue, con el depósito de combustible anexo, y el tránsito de helicópteros, sino que se evalúa el impacto de las instalaciones e infraestructuras necesarias para la construcción de una base de medios contra incendios forestales (edificio de usos múltiples, nave cochera de vehículos contra incendios, nave hangar, caseta de control de acceso, aparcamiento para coches, viales de acceso a las diferentes instalaciones, alberca de 8 × 8 m para riego y para acumular agua contra incendios, depuradora compacta y seto perimetral) en la misma parcela que el helipuerto.

Posteriormente, el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios remite un nuevo informe aclarando algunas cuestiones sobre la explotación del helipuerto y los posibles impactos asociados del proyecto. De este modo, explica que el helipuerto únicamente será utilizado por la aeronave destinada en la base de Manchita, para la lucha contra incendios forestales.

Por lo que se refiere al impacto ocasionado por el ruido de los helicópteros y la emisión de gases a la atmósfera, a la avifauna –principalmente a las aves esteparias y al milano real–, al resto de la fauna y a la población del núcleo urbano de Manchita, comunica que en los documentos ambientales elaborados se justifica la no afección a estos componentes del medio natural, aclarando, además, que ni se realizan vuelos en primavera ni está previsto que se realicen, por lo que no se producirán molestias durante el período de nidificación.

Finalmente, reitera la importancia de un servicio aéreo de extinción de incendios forestales, que disminuya el tiempo de respuesta para controlar el incendio, y sus efectos positivos para la conservación y gestión de los espacios naturales protegidos, ubicados en su área de influencia.

Además de su informe, ese Servicio adjunta sendos informes del Servicio de Protección Ambiental y del Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas, también pertenecientes a la Dirección General de Medio Ambiente. El primero de ellos, afirma que los ruidos originados por el tipo de aeronave que operan en la base no causarán molestias a los habitantes de Manchita ni a la fauna del entorno, incluyendo en este supuesto a la avifauna esteparia y al milano real.

Por su parte, el Servicio de Conservación de la Naturaleza y Áreas Protegidas informa favorablemente, si bien indica que se cuidará de no contaminar los acuíferos cercanos durante la explotación, para no afectar a los adelfares vinculados a los cauces temporales de la zona (como es el caso del arroyo del Chaparral), los cuales están catalogados como hábitat de interés comunitario con el código 92D0: Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos (*Nerio-Tamaricetea* y *Securinegion tinctoriae*). Asimismo, respecto a la afección del tráfico aéreo a la avifauna, manifiesta que el impacto sobre la grulla común y el milano real será nulo, pues ambas especies campean por las dehesas situadas al

noroste del helipuerto durante los meses invernales al ser migradoras, no estando presentes en el territorio durante el período estival en el que esta operativo el helipuerto. En el caso de las aves esteparias cuyas zonas de alimentación y campeo este Servicio considera se localizan en el entorno del aeródromo, aguilucho cenizo, elanio azul, alcaraván y cernícalo primilla, para minimizar el impacto sobre las mismas propone que las entradas y salidas de helicópteros eviten sobrevolar los espacios adeshados referidos anteriormente, al menos durante el período reproductor, y en cambio utilicen rutas con menor querencia para esas aves como sucede con los olivares.

La compatibilidad del proyecto con el uso pecuario de las vías pecuarias localizadas junto al Helipuerto, es certificada por la Dirección General de Desarrollo Rural, de la Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Medio Ambiente y Energía, ya que en su informe afirma que no afecta a terrenos de vías pecuarias.

La Dirección General de Transportes, Ordenación del Territorio y Urbanismo, de la Consejería de Fomento, Vivienda, Ordenación del Territorio y Turismo, comunica que no se producirá afección alguna sobre ningún plan territorial aprobado, según el artículo 54 de la Ley 15/2001, de 14 de diciembre, del Suelo y Ordenación del territorio de Extremadura.

La Dirección General de Patrimonio Cultural, de la Consejería de Educación y Cultura, informa que las actuaciones proyectadas no tendrán incidencias sobre el patrimonio arqueológico conocido, instando al promotor a adoptar, como medida preventiva, lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, en relación a la suspensión de la obras en caso de aparecer restos arqueológicos y a su comunicación a la Consejería de Cultura.

Finalmente, los ayuntamientos de Manchita y de Guareña coinciden en informar que no prevén que el helipuerto proyectado pueda causar impactos ambientales significativos.

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 tiene como finalidad, en exclusiva, la prevención y extinción de incendios forestales, en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) y diurnas.

La parcela donde se ubica la instalación fue cedida por el Ayuntamiento de Manchita a la Dirección General de Medio Ambiente.

Es de uso exclusivo del promotor la Dirección General de Medio Ambiente, y siempre dentro de las condiciones para las que ha sido diseñado, es decir, para la aeronave destinada en dicho helipuerto, y que operará en la época de peligro alto de incendios forestales de Extremadura.

Por lo que se refiere a su explotación, se trata de un aeródromo de baja intensidad de vuelos. Los modelos de helicópteros que utilizan el helipuerto son diversos, según el tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos son de tipo ligero y medio, teniendo como helicóptero de referencia el PZL-Sokol W3A.

Básicamente, los vuelos se concentran durante la campaña contra incendios. En sus maniobras de aproximación al helipuerto y despegue, los aparatos siguen dos trayectorias con direcciones 80° y 285°, con respecto al centro de la plataforma.

Respecto al planteamiento de alternativas, el promotor informa que, en su momento, no se contempló la alternativa 0, o de no construcción del helipuerto, debido a la necesidad de disponer en este territorio de una infraestructura estratégica para atender y minimizar los daños medioambientales, potencialmente producidos por los incendios forestales que amenazan espacios protegidos cercanos a la Base de extinción de incendios. En cuanto a la parcela en la que se construyó, se valoraron, junto con el Ayuntamiento de Manchita, varias opciones, acordándose finalmente su ubicación en la

parcela 266 del polígono 2 de dicho municipio, al ser ésta la más idónea por su distancia al núcleo urbano, nivelación y superficie; además de cumplir con los requisitos mínimos que establece la normativa aeronáutica.

Ubicación del proyecto: La decisión de crear un Helipuerto en el municipio de Manchita, procede de la cesión de este Ayuntamiento a la anterior Dirección General del Medio Natural, de la Junta de Extremadura, de una zona dentro de la parcela arriba indicada. Dicha parcela, se sitúa al noroeste del casco urbano, en una zona agraria, a unos 700 m de las primeras edificaciones.

La zona de actuaciones se localiza a una altitud de unos 312 m.s.n.m, en un terreno relativamente llano, ubicado en un pequeño valle originado por el arroyo del Chaparral, afluente de la margen izquierda del río Guadiana, coincidiendo con un espacio de transición, de una dehesa con pastizales a tierras de labor en secano, tanto herbáceo como leñoso, en las que los olivares son dominantes.

Concretamente, en las coordenadas geográficas WGS-84: latitud 38° 49' 28,79" N y longitud 6° 1' 39,77" O.

Si bien en la parcela en la que sitúa el helipuerto no existe una cobertura de flora silvestre que ofrezca refugio y alimentación a la fauna, en las cercanías se localizan campos de cereales, pastizales y dehesas de encinas (*Quercus ilex*), que constituyen el hábitat de varias especies animales protegidas, fundamentalmente aves, que pueden utilizar esta superficie como zona de paso y, por tanto, son susceptibles de verse afectadas negativamente por el proyecto durante las operaciones de aproximación y despegue de los helicópteros. Se trata de especies incluidas en el anexo I de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres, y en su homólogo anexo IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre las que se encuentran especies generalistas como el milano real (*Milvus milvus*), junto con otras esteparias que únicamente seleccionan hábitats llanos y con vegetación de escasa talla (pastizales y cultivos cerealistas de secano), como las que siguen: avutarda común (*Otis tarda*), sisón común (*Tetrax tetrax*), alcaraván común (*Burhinus oedicephalus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y cernícalo primilla (*Falco naumanni*). A su vez, el milano real está catalogado como especie en peligro de extinción en el Catálogo Español de Especies Amenazadas (en adelante, CEEA), regulado por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del CEEA, mientras que el aguilucho cenizo y el sisón común están consideradas como vulnerable. A nivel autonómico, todas las aves anteriores están catalogadas como sensibles a la alteración de su hábitat, según el Decreto 37/2001, de 6 de marzo, por el que se regula el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Extremadura, salvo el milano real y el alcaraván común que se consideran vulnerable.

El Helipuerto y sus trayectorias, se encuentran fuera de la Red Natura 2000 y de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Extremadura (en adelante, RENPEX), así como tampoco con ningún tipo de hábitat de interés comunitario de los incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, y en el anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. El Helipuerto se encuentra lo suficiente alejado de los Espacios Protegidos: río Guadamez ES4310024 Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), que se encuentra a unos 7.300 m al este; a mayor distancia, en torno a los 8.000 m, se localizan dos Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), colonias de cernícalo primilla de Guareña ES0000404, hacia el noroeste, y Sierras centrales y embalse de Alange ES0000334; y, finalmente, se encuentra alejado del Espacio de La Serena y Sierras periféricas (ES0000367). El promotor destaca que el Helipuerto se incluye dentro de los límites del Área de Importancia para las Aves (IBA) Don Benito-Guareña, y constata que no existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication), sobre la operación de helicópteros cercana a la zona señalada.

Por último, se encuentran dos vías pecuarias: la Cañada Real Leonesa a 200 metros al sureste, y la Colada de Picada a 65 metros al Este.

Características del potencial impacto: Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones previstas de las aeronaves, los impactos potenciales sobre el medio ambiente se producirán únicamente durante las maniobras de despegue y aterrizaje de los helicópteros. Así, los impactos más relevantes que ocasiona el funcionamiento del Helipuerto son: la emisión de gases a la atmósfera procedentes de las aeronaves y las molestias a la población por el ruido producido por las turbinas de gas y los rotores, junto con perturbaciones a la fauna debido también al ruido y la posible mortandad de aves por colisiones con los aparatos.

Por lo que respecta a las emisiones, el promotor ha calculado las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los helicópteros, procedentes del aterrizaje y despegue del helicóptero (ciclo LTO, *Landing and Take-Off*, y hasta 1.000 metros), estimándose un gasto de 40 Kg. de combustible para cada operación, entre ambas maniobras.

Respecto a la contaminación acústica, la emisión de ruido será muy puntual debido al escaso tráfico previsto (la media diaria es muy baja, del orden de 0,14 vuelos, menos de 1 diario), alcanzando el helicóptero de referencia unos niveles sonoros, en el centro de la plataforma, durante las maniobras de despegue y aproximación de 93,79 dB(A) y 95,82 dB(A), respectivamente. Según se observa en el plano de niveles de ruidos incluido en la documentación, la isófona de 55 dB(A), equivalente al valor límite de inmisión que permite la normativa para instalaciones aeroportuarias en áreas habitadas, se alcanza a poco más de 180 m de la plataforma. Al estar situadas las primeras casas habitadas a más de 700 m, y al haberse establecido unas trayectorias de vuelo que no sobrevuelan zonas habitadas, así como un seguimiento de los pilotos para asegurar que no se desvíen de esas trayectorias, la incidencia del Helipuerto en cuanto a ruido y molestias a las personas es mínimo. A esto hay que añadir que los helicópteros únicamente vuelan de día, por lo que evitan los periodos nocturnos, que son los de más sensibilidad.

Los niveles de ruido alcanzados durante las maniobras de despegue y aterrizaje de helicópteros pueden ocasionar molestias a la fauna y provocar la huida de algunos animales; si bien el promotor considera que el efecto del proyecto sobre la fauna será poco perceptible, debido a la poca frecuencia de operaciones y a que en el diseño de las trayectorias de vuelo se ha evitado sobrevolar zonas arboladas y se priorizan las rutas de vuelo que evitan en lo posible las colinas circundantes y las sierras situadas al sur del municipio. En el caso de las aves, y en especial para las rapaces y la avifauna esteparia, existe el riesgo añadido de interferir en su reproducción por las molestias ocasionadas durante este período tan sensible, así como de mortalidad de individuos al colisionar con los aparatos. Según se expone en el documento ambiental, desde que se está explotando el helipuerto no se han realizado vuelos durante los meses primaverales, que son precisamente en los que se lleva a cabo la nidificación, por lo que es improbable que se haya afectado a las poblaciones de aves en este sentido. El promotor también considera que es muy raro que se produzcan choques de individuos o bandadas de aves con los aparatos, ya que la reducida velocidad de los helicópteros durante las maniobras de aterrizaje y despegue permiten que, tanto las aves como las propias aeronaves, puedan esquivarse. Por tanto, el funcionamiento del helipuerto no supone cambios importantes en las comunidades animales presentes en este territorio con respecto a las que se encontraban antes de su construcción y puesta en explotación. En relación con el resto de la fauna, el impacto ambiental es prácticamente nulo, teniendo en cuenta no solo la escasa actividad de las operaciones, sino también que el recinto está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica y cerrada por una puerta, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Además de los anteriores, pueden producirse otros impactos. Así, como consecuencia de fallos en el repostaje y en el manejo de los helicópteros pueden producirse accidentalmente vertidos de combustible y otras sustancias que podrían contaminar

puntualmente el suelo y el medio hídrico, además de causar incendios. No obstante, el estar el depósito de combustible instalado dentro de un cubeto de hormigón impermeabilizado y ser revisada su estanqueidad periódicamente, las fugas de combustible son bastante improbables. Por otra parte, al no realizarse en el helipuerto labores de mantenimiento pesado, sino únicamente revisiones periódicas y de componentes sin desmontaje, es muy difícil que se generen este tipo de residuos. Aún así, en caso de producirse un derrame accidental de aceite, grasa o lubricante, en la instalación se dispone de material absorbente para su neutralización. La ausencia de cobertura vegetal que pueda propagar el fuego y la disponibilidad en el mismo recinto de medios de extinción suponen que, en caso de producirse un incendio, se pueda apagar rápidamente.

La aproximación y despegue de helicópteros siguiendo la trayectoria de 80° puede interferir la función principal de una de las vías pecuarias próximas al helipuerto, es decir, el tránsito de ganado por la colada de Picada, puesto que se encuentra a tan sólo unos 65 m al este de la plataforma. Según el promotor, el tramo de la colada afectado es de unos 54 m de longitud, distancia lo suficientemente pequeña para que el ganado pase en pocos minutos.

Por las características del proyecto y la distancia a la que se encuentran, no se espera que se afecte a los espacios de la Red Natura 2000 citados en el apartado anterior, ni a hábitats de interés comunitario y flora singular. Del mismo modo, tampoco se prevé la afección a la hidrología, superficial y subterránea, ni se ha detectado patrimonio histórico-artístico que pueda resultar afectado.

Para evitar o, en lo posible, minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por la explotación del helipuerto, el documento ambiental señala que se tomarán una serie de medidas, como:

El establecimiento de rutas preferentes y su seguimiento para evitar, en lo posible, que se sobrevuelen zonas pobladas, colinas ocupadas por fauna y aves y áreas protegidas o pertenecientes a Red Natura 2000. Para ello, se facilitará información e instrucciones a los pilotos.

Formación al personal del Helipuerto sobre ecología, en particular sobre las especies presentes en la zona, para alcanzar un mejor grado de sensibilización y un mayor cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras.

En la explotación del Helipuerto, la generación de residuos, tanto en el reabastecimiento de combustible como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo por parte de la empresa aeronáutica adjudicataria del contrato, conforme a la legislación vigente en materia de residuos. En caso de derrames accidentales, se dispondrá de material absorbente. El depósito de combustible, se revisará periódicamente, haciéndole las pruebas de estanqueidad.

Se aplicarán los procedimientos que dicta la AESA, en su guía Sistema de notificación de sucesos, para notificar aquellos sucesos que puedan tener consecuencias sobre la seguridad aérea.

Finalmente, para garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras planteadas, el promotor indica que se requerirá para su seguimiento el control por parte del Gobierno de Extremadura de las operaciones aéreas, con el objeto no solo de controlar la operación del helicóptero, sino también de cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando la población de Manchita ni las zonas sensibles anexas.

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.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, no es previsible que el proyecto Helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales, en Manchita

(Badajoz), 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 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), 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, 23 de mayo de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

