

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8247 *Resolución de 17 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Aeródromo y base aérea BIFOR en el término municipal de Campillos-Paravientos (Cuenca).*

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 Aeródromo y base aérea BIFOR B, en el término municipal de Campillos (Cuenca), 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 operativo desde hace varias décadas. La tramitación ambiental se centrará en evaluar los posibles impactos ambientales de las actuaciones de nueva construcción previstas en el documento ambiental y en la explotación del Aeródromo, en general.

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 Aeródromo y Base Aérea BIFOR B, ubicado en el término municipal de Campillos-Paravientos (Cuenca), pueda operar como infraestructura aeronáutica.

Según el promotor, el Aeródromo opera desde hace tiempo, formando parte del sistema de protección contra incendios de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, y su uso principal es la realización de operaciones relacionadas, específicamente, con la extinción de incendios forestales.

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 Castilla-La Mancha la competencia sobre este tipo de aeródromos.

Con el fin de adaptar la Base Aérea a la normativa de Aviación Civil (Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas), el promotor propone una serie de actuaciones para la mejora de las instalaciones, como son: la ampliación de la longitud de la pista hacia el oeste en 530 m, nueva plataforma de estacionamiento, adecuación de nivelación y extensión de franja, ejecución de drenaje perimetral, saneamiento de las vulneraciones de la Superficie Limitadora de Obstáculos (en adelante, SLO), construcción

de nuevas edificaciones, adecuación del vallado perimetral e instalación de medios de salvamento y de suministro de un sistema de extinción de incendios adecuado.

Para realizar estas actuaciones se deberá: demoler parte del vallado actual, fresar/ demoler firme para adecuación de pendientes, efectuar rasanteo, poda y talado selectivo, eliminando los obstáculos para la adecuación de la franja y zona de seguridad, realizar demoliciones de edificaciones y traslado de elementos como depósitos y cuadros, restituir el terreno de la pista antigua en uso que se abandona a su estado original, instalar de manga de viento y señalización horizontal y construir nuevo vallado perimetral.

El ámbito territorial del proyecto se ubica en el monte de utilidad pública n.º 37 Torca Barrancos, propiedad del Ayuntamiento de Campillos-Paravientos, en la provincia de Cuenca.

El promotor del proyecto es la Dirección General de Montes y Espacios Naturales, de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha, y el Órgano Sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

La documentación ambiental del proyecto, elaborada por la empresa pública Gestión ambiental de Castilla-La Mancha, S.A. (GEACAM) como gestor ambiental designado por el promotor, es recibida con fecha 27 de junio de 2013, en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, procedente de AESA. Posteriormente, el 11 de septiembre del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente, y se solicitó documentación complementaria a la Dirección General de Montes y Espacios Naturales, en diciembre de 2013 y, de nuevo, en febrero de 2014, junto con una nueva reiteración de petición de informe a la Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental, el 19 de diciembre de 2013.

Se han señalado con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
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	—
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	—
Subdelegación del Gobierno en Cuenca	—
Confederación Hidrográfica del Júcar.	X
Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Montes y Espacios Naturales de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha.	X
Dirección General de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales del Gobierno de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Cultura de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de Castilla-La Mancha.	—
Dirección General de Protección Ciudadana de la Consejería de Presidencia y Administraciones Públicas del Gobierno de Castilla-La Mancha	—
Diputación de Cuenca.	—
Ayuntamiento de Campillos-Paravientos	—
Ayuntamiento de San Martín de Boniches	—
Ayuntamiento de Fuentelespino de Moya	—
Ayuntamiento de Henarejos	—
SEO/BirdLife.	—
Ecologistas en Acción.	—
WWF/Adena	—
Asociación para el estudio y protección de las aves y sus hábitat ARDEIDAS	—

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

La Confederación Hidrográfica del Júcar, después de revisar la documentación ambiental aportada y una vez efectuada visita de inspección al aeródromo, concluye que las instalaciones no afectan a ningún cauce público y que los cauces más próximos se encuentran a una distancia aproximada de 100 y 500 metros del vallado perimetral de las instalaciones. No obstante, afirma que, en el caso de que se prevea realizar captaciones de agua superficial o subterránea, así como para el vertido de las aguas tanto residuales como pluviales, se deberá obtener autorización previa.

La Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental, de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha, señala que, para la elaboración de su informe, ha tenido en cuenta al Servicio de Calidad e Impacto Ambiental y al Servicio de Montes y Espacios Naturales, ambos de los Servicios Periféricos de la Consejería de Agricultura de Cuenca.

Respecto a la flora se destaca, en el ámbito de proyecto, una masa mixta de sabina albar y pinar de negral y, en cuanto a la fauna, los paseriformes asociados al medio forestal. El informe añade que no se prevén afecciones significativas a Áreas Protegidas, ni a la red hidrológica natural ni a vías pecuarias, así como un impacto muy atenuado sobre el paisaje por la ampliación de la pista. Aporta, además, las siguientes recomendaciones y medidas a incorporar en el proyecto de ejecución de obra:

Cumplimiento del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, incluyendo el proyecto un estudio de gestión de los residuos o deshechos y de los residuos peligrosos por ser obligación del productor de residuos, como reza el artículo 4 de dicho Real Decreto; prohibición de vertidos contaminantes al agua o al suelo; actuaciones condicionadas a la Resolución de la Dirección General de Cultura; notificación del comienzo de obras a los Servicios Periféricos de la Consejería de Agricultura de Cuenca, y presentación ante los mismos de reportaje fotográfico (antes y después de las obras), e informe final de obra con las posibles incidencias ambientales acaecidas.

Concluye que el proyecto no necesita ser sometido al procedimiento reglado de evaluación ambiental puesto que la ejecución es compatible con la preservación de los valores naturales de la zona, y la alternativa elegida para la ampliación de pista es la que menos impacto ocasiona ya que mejora la dotación y operatividad en la lucha contra incendios.

La Dirección General de Montes y Espacios Naturales, de la Consejería de Agricultura del Gobierno de Castilla-La Mancha, afirma, en sus informes de octubre de 2013 y de marzo de 2014, que con la ampliación de la pista de aeronaves planteada en el proyecto se afecta a una masa mixta de sabina albar (*Juniperus thurifera*) y pino negral (*Pinus nigra*), catalogados como hábitats de interés comunitario con códigos Natura 2000: 9560 (bosques endémicos de *Juniperus spp.*) y 9530 (pinares sudmediterráneos de *Pinus nigra* endémicos), respectivamente. Asimismo, la sabina albar es considerada como de interés especial al este del río Cabriel, en cuyo ámbito territorial se ubica este proyecto. Además, aparecen diversas especies de fauna asociadas al medio puramente forestal como, por ejemplo, diversas aves paseriformes (Pinzón Vulgar, Carboneros común y garrapinos, Mito y Herrerillo común y capuchino), todos ellos protegidos, también, como de interés especial, incluidos en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha (Decreto 33/1998, de 5 de mayo de 1998 y modificaciones posteriores).

No obstante, subraya que se trata de especies habituales en este tipo de hábitat, y que, al contar con una enorme masa forestal el entorno del aeródromo, no suponen afección sobre las especies las actuaciones de la ampliación de la pista. Con respecto a la solicitud de aclaración sobre un posible impacto ambiental en el dominio público pecuario de la Cañada Real, que discurre al este de las obras proyectadas, confirma la comprobación de no afección.

Se adjunta Informe del Órgano Gestor de la Red Natura 2000 para Castilla-La Mancha, la propia DG de Montes y Espacios Naturales, declarando que no es probable que el proyecto en cuestión tenga repercusiones significativas sobre lugares incluidos en la RN 2000.

La Dirección General concluye que el proyecto es totalmente compatible con la preservación de los valores naturales de la zona y subraya la ausencia de alternativas menos dañosas, ya que todo el área que circunda el actual aeródromo se encuentra ocupada por formaciones arboladas de sabina albar y pino negral de características similares, y ello implica que la persistencia de la base aérea seguirá dando protección futura frente a incendios forestales a una superficie forestal muchísimo mayor, teniendo en cuenta que la cobertura mínima contra incendios de la que dotará esta base, no es inferior a un radio de 50 km desde la misma.

Además, considera suficiente la medida compensatoria, incluida en el proyecto, consistente en la revegetación de la parte de la pista antigua en uso que pasa a abandonarse con la ampliación, sin ser necesario llevar a cabo limitaciones temporales de las obras.

La Dirección General de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo, de la Consejería de Sanidad y Asuntos Sociales, del Gobierno de Castilla-La Mancha, emite informe en el cual recoge los siguientes aspectos que se deben considerar:

Sistema de abastecimiento de agua.

Sistema de evacuación de aguas residuales.

Gestión de residuos asimilables a urbanos que pudieran generarse, conforme a la normativa vigente y al Plan Regional de Residuos Urbanos de Castilla-La Mancha.

Gestión de residuos peligrosos que pudieran generarse, de acuerdo a la normativa vigente y al Plan Regional de Residuos Peligrosos de Castilla-La Mancha.

Cantidades y riesgos potenciales de las sustancias químicas que se puedan producir.

Minimización del impacto acústico esperado por maniobras de acercamiento y despegue de los helicópteros y de la actividad paralela.

Medidas y dispositivos para reducir en lo posible la contaminación atmosférica y lumínica.

Observancia de los aspectos de bienestar social y poblacional.

Distancias a centros o establecimientos vulnerables previstos o existentes (centros escolares, asistenciales, sanitarios, de mayores, etc.).

La instalación de la actividad no deberá suponer una pérdida del estado de bienestar de las personas ni afectar, directa o indirectamente, a la salud humana, ni originar riesgos para los ciudadanos o sus bienes.

3. *Análisis según los criterios del anexo III*

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios del anexo III.

Características del proyecto. Como se ha indicado anteriormente, el proyecto pretende la autorización, por parte de la autoridad aeronáutica, del aeródromo ya existente de la base aérea BIFOR B y su modificación/ampliación para poder adecuar sus instalaciones a la normativa.

La finalidad del Aeródromo es la realización de operaciones relacionadas, específicamente, con la extinción de incendios forestales. El uso de las instalaciones destinadas a dar servicio al Aeródromo está limitado al período estival, que no suele extenderse de los tres meses, en horario diurno y con un número de operaciones que será acorde con las emergencias que se declaren en dicho período.

El actual Aeródromo tiene la siguiente configuración:

Se trata de un Aeródromo con una superficie de parcela de 12,03 ha.

La superficie de los recintos dentro de la parcela, de uso aeroportuario, es de 4,88 ha.

Las Infraestructuras existentes son: varias: edificios-vivienda (257 m²), edificio almacén (362 m²), edificaciones anexas de servicios para el mantenimiento de aeronaves usuarias, almacenes y dependencias varias, balsa (237 m²), puesto de estacionamiento de helicópteros (303 m²), plataforma y zona de giro (2.336 m²) y pista de vuelo (11.064 m²).

Instalaciones: manga de viento, depósitos de combustible, acometida eléctrica y de agua y emisoras de comunicaciones.

El modelo principal de aeronave que utilizará el Aeródromo será el Air Tractor AT-802F, destacado en la extinción de incendios forestales.

Para cumplir con la normativa de seguridad aérea se realizarán las siguientes actuaciones:

Ampliación pista: Se amplía 530 m en dirección oeste, por ser la solución de menor impacto al limitar la ampliación a una zona llana, despejada y libre de obstáculos, reduciendo el movimiento de tierras y evitando la eliminación de vegetación de árboles de gran porte. La longitud de la pista desplazada será de 1.100 m, con anchuras de pista de 18 m y de franja de 60 m. Las direcciones de los rumbos de aproximación y ascenso en el despegue son 86° y 266°, respectivamente.

Nueva plataforma de estacionamiento: Puesto que la plataforma actual no cumple con las distancias mínimas de seguridad con respecto a la pista, además de no disponer de espacio suficiente para el estacionamiento de varias aeronaves, se ha previsto la ejecución de una nueva plataforma de estacionamiento fuera de la franja y de la superficie de transición, de 2.355 m², para que pueda albergar tres puestos de la aeronave de referencia, un puesto de helicóptero y una red de recogida perimetral.

Adecuación de nivelación y extensión de franja: Para adecuar la franja a las dimensiones y pendientes exigibles por la norma, se realizará un rasanteo y una poda/talado selectivo, además de la eliminación de obstáculos.

Saneamiento de las vulneraciones de la SLO (demoliciones y traslados): Se demolerá la edificación del retén y de un cobertizo, por interferir en la franja de la pista. Asimismo, se realizará el traslado de dos depósitos de combustible y dos cuadros eléctricos que interfieren con el emplazamiento de la nueva plataforma.

Construcción de nuevas edificaciones: Se reconstruirá el cobertizo y la edificación del retén trasladándolas hacia el norte, fuera de la franja y alejada de la SLO.

Señalización horizontal: Se señalará adecuadamente la nueva configuración.

Vallado perimetral: Se instalará un nuevo vallado perimetral cuyo principal objetivo es la separación de seguridad entre el entorno y la zona de operación de aeronaves. Se evitará, con ello, poner en riesgo la seguridad de la tripulación, pasaje y personal de tierra, además de impedir la intrusión de fauna en las zonas de operaciones y de las instalaciones. Estará compuesto de malla metálica de simple torsión galvanizada y postes de tubo de acero galvanizado.

Ejecución del drenaje perimetral: Se contempla la colocación de una canaleta de recogida perimetral que recoja los posibles vertidos accidentales surgidos durante las operaciones de repostaje de las aeronaves en las plataformas destinadas a tal uso. Esta canalización verterá a una arqueta separadora dimensionada a tal fin.

Instalación manga de viento: Aunque ya se dispone de indicador de dirección de viento, situado junto al sistema de suministro de combustible de la plataforma de pista, se propone la colocación de otra segunda manga de viento, en la futura cabecera oeste, visible desde el otro extremo de pista.

Suministro de sistema contraincendios: Finalmente, se contempla un sistema de extinción adecuado, incluyendo un equipo de salvamento completo. El equipo de extinción de incendios será portátil sobre vehículo, mientras que el equipo de salvamento se instalará en el almacén próximo a la pista.

La documentación ambiental incluye la descripción de varias alternativas de diseño, en cuanto a aspectos técnicos y medioambientales, para generar el menor impacto ambiental, durante las fases de ejecución de los trabajos y de la explotación. No se han tenido en cuenta aspectos de ubicación, puesto que las actuaciones se desarrollan en el interior de la propia parcela y en la ampliación proyectada. En cambio, si se han tomado en consideración posibles soluciones constructivas:

1. Respecto a la helisuperficie, partiendo de que la configuración actual del campo de vuelo no permite el uso separado del puesto de estacionamiento de helicópteros independiente del uso de la pista, se plantea la ubicación de la FATO/TOFL en la misma pista, habilitando un puesto de estacionamiento en la nueva plataforma proyectada, ya que para conseguir el uso segregado de la FATO/TOFL habría sido necesario desplazarla hasta una distancia de 180 m del borde de pista, descartándose por el impacto que se produciría en las parcelas situadas al norte de la parcela actual.

2. Referente a la ampliación de pista, para que sus características satisfagan los requisitos de pendientes máximas para operar las aeronaves modelo Air Tractor 802F y que las construcciones existentes no invadan la SLO, se plantean varias posibilidades: la regularización de pendientes en la configuración actual (opción descartada por el impacto del movimiento de tierras), ampliación de la pista por el oeste y la demolición de edificaciones y su restitución fuera de franja.

Se descarta la alternativa de no actuación, ya que queda claro el interés público del proyecto de mejorar la dotación y la operatividad de los medios de lucha contra incendios.

Ubicación del proyecto. Los terrenos donde se emplazan las instalaciones, están a casi 4 km al sur de la población de Campillos-Paravientos, situadas a la orilla del río Cabriel, con fácil acceso desde el viario público.

La instalación se encuentra situada en las parcelas 16:44:0:0:11:2:13, 16:44:0:0:11:5:4 y 16:44:0:0:11:2:10. En ningún caso, estos recintos se encuentran dentro de los límites de zona de especial relevancia medioambiental, LIC o ZEPA, de la Red Natura 2000.

Las coordenadas geográficas UTM WGS-84 son: 39° 56' 28" N, 1° 31' 49" W, X=625.565, Y=4.422.255 y Z=1.220 m.

Se trata de una zona poco antropizada, cuya diversidad de colores y texturas está alineada por la baja penetración de la acción del hombre. La unidad paisajística se puede clasificar como sierra forestal de pinares y el campo de vuelo permanece al abrigo de la vegetación, siendo solo percibido desde un punto elevado o desde las propias instalaciones.

La zona de actuación no coincide espacialmente con ningún Lugar de Importancia Comunitaria (LIC), ni con ninguna Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Los espacios de la Red Natura 2000 más próximos se sitúan a 3,3 km, y son el LIC y ZEPA Hoces del Cabriel, Guadazaón y Ojos de Moya, con códigos ES4230013 y ES0000159, respectivamente. El proyecto se desarrolla sobre el hábitat de interés comunitario con código UE 9560 (bosques endémicos de *Juniperus spp.*), y es limítrofe con el hábitat 9530 (pinares sudmediterráneos de *Pinus nigra* endémicos).

No existen afecciones a las vías pecuarias por encontrarse la más cercana, la Cañada Real de Los Serranos, a 548 m al noreste del término municipal de Campillos-Paravientos.

Por otra parte, en relación con el patrimonio cultural puntualizar que no se han detectado en el área de actuación ni en su entorno bienes susceptibles de presentar valor cultural o arquitectónico, por ser una instalación carente de construcciones previas. El yacimiento más próximo reconocido es el conocido como Sima del Cerro Cabeza de la Fuente, asentamiento de la Edad del Bronce, que se encuentra a una distancia de 9 km.

Características del potencial impacto. Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones previstas, siendo de uso esporádico, el impacto se producirá durante las fases de construcción, para adecuar la base a los requisitos de la normativa aeronáutica, y de funcionamiento.

Las acciones constructivas previstas, ya expuestas anteriormente, susceptibles de producir impacto sobre la geomorfología, son las siguientes:

La ampliación de la pista y, en mucha menor medida, el traslado de algunas infraestructuras y edificaciones asociadas, altera a perpetuidad parte de una masa forestal arbolada protegida. Todo el área que circunda el actual Aeródromo se encuentra ocupado por formaciones arboladas mixtas de sabina albar y pino negral, y no existen alternativas de ampliación de pista o reubicación de instalaciones que supongan una alteración en menor superficie del hábitat señalado, debido a que la zona a ampliar en cuestión es llana, reduciéndose el movimiento de tierras, y despejada sin presentar árboles de gran porte. Se ha previsto la restitución de la parte Este de la parcela actual (35.800 m²), a su estado previo en contrapartida a la ampliación prevista por el lado oeste (57.064 m²).

En cuanto a la demolición y ejecución del vallado perimetral, la morfología de éste y la extensión del mismo en ningún caso suponen afección al movimiento de la fauna del entorno, por lo que no se prevén pasos tipo trampillas.

Los impactos en la ejecución de las instalaciones necesarias no se esperan que sean negativos sobre el medio, ya que conllevarán pequeñas canalizaciones, una arqueta y una canaleta perimetral. La edificación del retén que será demolida será trasladada hacia el norte, fuera de la franja y alejada de la SLO, en una parcela con acometidas y canalizaciones ya existentes.

La instalación de la manga de viento no supone impacto significativo.

Durante la explotación de la instalación, los impactos potenciales sobre el medio ambiente vienen generados por: la emisión de gases asociados al tránsito de aeronaves y sus vehículos de apoyo, la emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves y la erosión en el terreno provocada por el tránsito de vehículos. En este sentido, el promotor indica que, como los niveles de uso de las aeronaves y sus vehículos de apoyo serán similares a los actuales, se mantendrán las medidas ya existentes al estimar que los impactos esperables serán mínimos. Las reparaciones de las aeronaves serán puntuales y se limitarán al repostaje de combustible, lubricantes, reemplazo de consumibles y rotables de fácil acceso e inspección general que permita mantener las aeronaves operativas. Cualquier vertido incontrolado será recogido por la red separativa proyectada.

No se prevé contaminación lumínica, ya que la instalación solo presenta uso diurno y, tampoco, afección por ruidos o vibraciones por el funcionamiento de las instalaciones y equipos.

Desde el punto de vista paisajístico, la afección visual del proyecto está muy atenuada por la escasa cobertura visual que desde las vías de comunicación terrestre se tiene de la pista y de sus instalaciones, integradas totalmente en el entorno por lo que no es significativa la alteración de la cuenca visual.

Desde el punto de vista de la presencia de bienes culturales, arquitectónicos o arqueológicos en la zona, es muy improbable una posible afección al no detectarse restos durante la ejecución de la instalación, además de no profundizarse en el terreno, sumado al hecho de que la localización se encuentra en la cima de una loma haciendo difícil prever la aparición de asentamientos.

Al ubicarse el helipuerto en una zona suficientemente distanciada del núcleo urbano de Campillos-Paravientos, la explotación de esta instalación no afecta negativamente a la población, desde el punto de vista de las operaciones de aeronaves, puesto que las sendas de aproximación/despegue o circuito no sobrevuelan zonas habitadas y no se introducen nuevas formas de explotación generadoras de impacto.

En cuanto a la fauna, no existe afección al movimiento de esta en la zona, y con respecto a la vegetación, se ha previsto sobre una zona poco arbolada por lo que el impacto es reducido.

En lo referente a la hidrología, no se prevén afecciones significativas a la red hidrológica natural, dado que la zona de actuación es sensiblemente llana y no se intercepta ningún tipo de cauce. Con respecto a posibles impactos sobre las aguas

subterráneas y superficiales, en el proyecto se establece un sistema de recogida perimetral que recogerá las aguas y las conducirá a una arqueta separadora para proteger al entorno de vertidos accidentales en las operaciones de mantenimiento y explotación.

Asimismo, la documentación ambiental recoge que la gestión de los residuos estará sujeta a la normativa en la materia, en concreto a lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de Residuos, y normativa de desarrollo. Se implementarán todas las medidas necesarias para lograr una mínima generación de aquellos, entre otras: buscar materiales que se provean con menor embalaje, sustituir cualquier maquinaria defectuosa que pueda producir residuos peligrosos y se establecerá un plan de consumo de agua, utilizado en la limpieza de las máquinas, para minimizar el efluente líquido obtenido. Se plantea la habilitación de una zona de lavado de canaletas que impida el vertido y la contaminación incontrolada al medio.

Los residuos generados en la demolición de las actuales edificaciones se clasificarán y se retirarán los elementos contaminantes, mientras que el resto que no puedan ser asumidos como residuos de construcción se clasificarán según su peligrosidad. En todos los casos, los residuos generados se trasladarán a vertedero autorizado.

Atendiendo a todo lo anterior, y para minimizar aún más los potenciales efectos negativos sobre los valores naturales del entorno, se establecen una serie de medidas que garanticen el cumplimiento de las propuestas previstas por el promotor. Así se establecen medidas correctoras para:

1. Delimitar y señalar las obras, con accesos seguros para la maquinaria de obra y camiones, con el fin de producir las mínimas molestias y afecciones.
2. Evitar afección sobre la atmósfera, el equipamiento utilizado en la fase de ejecución de las obras contará con todas las revisiones necesarias para garantizar los mínimos niveles de emisión de ruido y de gases de combustión. En la fase de explotación, los niveles de uso se mantendrán similares a los actuales por el escaso número de operaciones previstas.
3. No generar vertidos, el sistema de recogida perimetral protegerá a los sistemas hídricos subterráneos, y los efluentes generados en la edificación serán derivados al sistema actual de fosa existente.
4. Mantener la vegetación que rodea la instalación y conservar las especies arbóreas de la zona, se considera suficiente la medida compensatoria, incluida en el proyecto, consistente en la revegetación natural de la parte de la pista antigua que pasa a abandonarse.
5. Proteger a los ciclos reproductivos de las especies identificadas en la zona, la ejecución de las obras necesarias se planificarán para minimizar la posible afección.

La forma de realizar el seguimiento, durante la ejecución de las obras y durante el mantenimiento del proyecto, será gestionando los residuos que se produzcan acorde con la normativa estatal. Una vez implementadas todas las medidas mencionadas anteriormente, necesarias para lograr una mínima generación de residuos, el promotor establece un seguimiento del mercado para que los productos y materias primas utilizadas en la obra sean los que estén diseñados bajo la premisa de una menor generación de residuos, al tiempo que se reutilizarán todos aquellos materiales y elementos que así lo permitan para no generar, por un lado, residuos y, por otro, no tener que obtenerlos de otros lugares. Se realizará un control y un mantenimiento de los productos almacenados y se hará una clasificación de los residuos que deban ser eliminados para su debida recogida, almacenamiento y transporte.

Durante la fase de explotación apenas se prevén generación de residuos. No obstante, el uso del almacén quedará englobado en el Plan de Gestión de Residuos de la Instalación.

Finalmente, se establece un Plan de Vigilancia Ambiental cuya finalidad es el seguimiento y control de una serie de medidas medioambientales que garanticen el cumplimiento de las medidas correctoras propuestas en el documento ambiental. El promotor se compromete a que las actuaciones de vigilancia serán llevadas a cabo por

empresas autorizadas, ajenas a la explotación del Aeródromo para garantizar la veracidad e integridad de los resultados obtenidos, y deberán ser presentados periódicamente a la Autoridad Ambiental competente. Todos los controles, visitas, emergencias y cualquier tipo de incidencias que pudieran presentarse se recogerán sistemática y ordenadamente en archivos o registros de fácil consulta, y un resumen de los mismos se incorporará a la Memoria Anual. Si alguno de los controles de explotación arrojará resultados que pudieran producir impactos negativos sobre el medio ambiente, la empresa quedará obligada a estudiar las causas y a adoptar las medidas necesarias para subsanar las deficiencias.

Teniendo en cuenta todo ello, se deduce que la ejecución del proyecto Aeródromo y base aérea BIFOR B, término municipal de Campillos (Cuenca) es compatible con la preservación de los valores naturales de la zona, y que la alternativa de la ampliación de la pista en la ubicación actual es la que menos impacto ocasiona en el medio y mejora la dotación y operatividad de los medios de lucha contra incendios forestales.

Sin perjuicio, de las obligaciones atribuidas al promotor de obtener todas las concesiones, autorizaciones y licencias que sean precisas para llevar a cabo el proyecto, en cumplimiento de la legislación vigente.

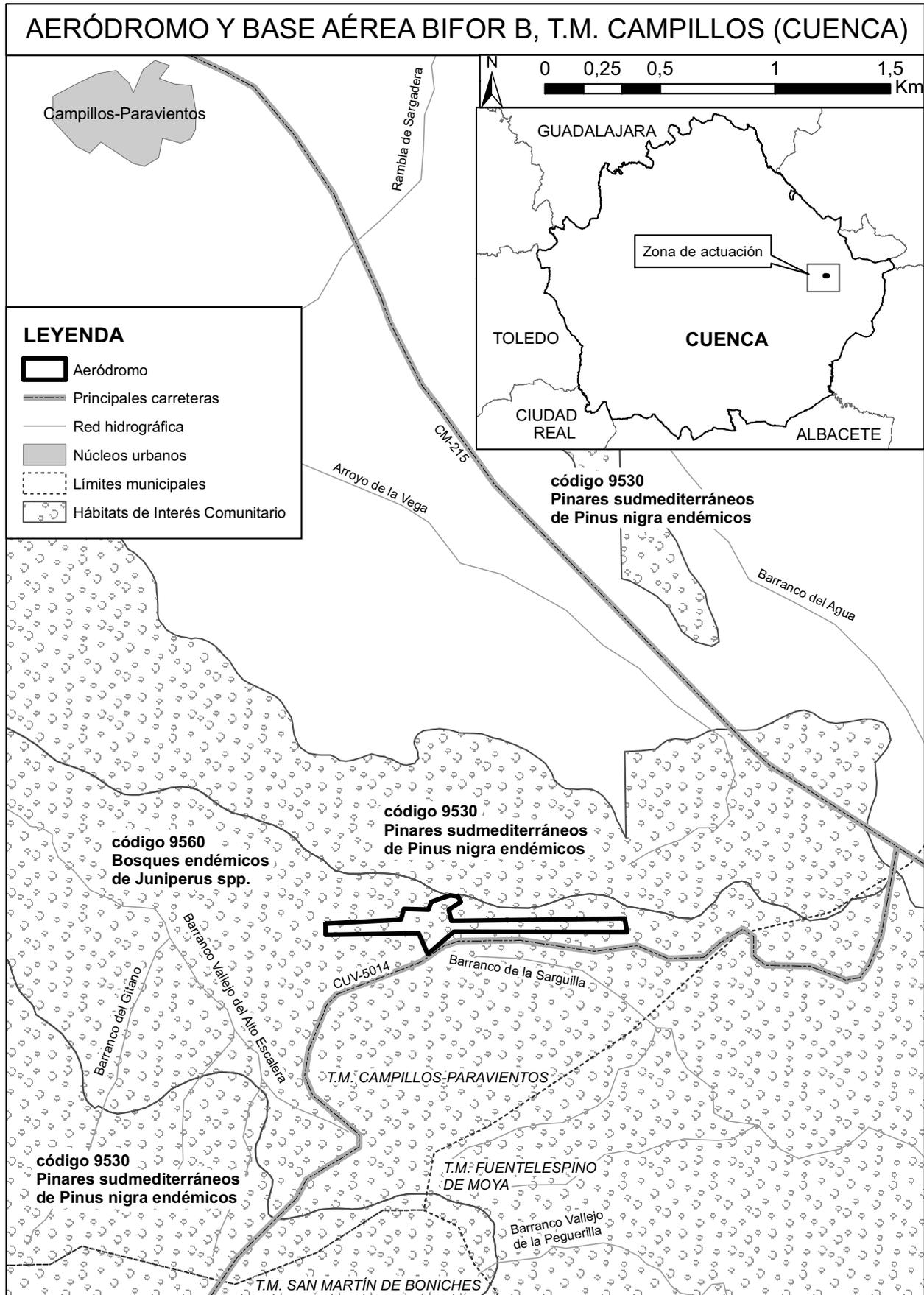
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, este Ministerio resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, no es previsible que el proyecto Aeródromo y base aérea BIFOR B, en el término municipal de Campillos (Cuenca), 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, 17 de julio de 2014.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2014-8247