

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8255 *Resolución de 18 de julio de 2014, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Campo de ULM y base contra incendios en el término municipal de Alcazarén (Valladolid).*

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 Campo de ULM y base contra incendios en el t.m. Alcazarén (Valladolid) se encuentra encuadrado en el apartado k, del grupo 9, del referido anexo II.

Se realiza la evaluación de impacto ambiental, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que, en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

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

El objeto del proyecto consiste en acondicionar como helipuerto la zona anexa a un campo de vuelo, con licencia ambiental municipal de apertura de marzo de 2006 y que existe en la actualidad en el término municipal de Alcazarén, en la provincia de Valladolid, y que consta de hangares y una pista asfaltada de 400 × 18 m con orientación ENE- WSW.

La zona a acondicionar está compuesta por un hangar y una plataforma utilizada por la empresa CastAir, S.L., para la realización de mantenimiento y almacenamiento de equipos de apoyo a las tareas de extinción de incendios forestales y emergencias de los helicópteros trabajando para la Junta de Castilla y León. El hangar, la zona anexa hormigonada y las instalaciones de combustible fueron aprobados en proyecto previo por la Consejería de Industria y Medioambiente. El establecimiento del helipuerto se realiza sobre la superficie ya hormigonada y las obras de construcción se limitarían al pintado y nueva señalización de dicha superficie.

El campo de vuelo se encuentra a 2 km de la población de Alcazarén en sentido Oeste y a unos 30 km de Valladolid.

Las coordenadas geográficas son:

Geográficas (WGS 84)		UTM (WGS84)		
Latitud	Longitud	X	Y	Z
41° 22' 17,52" N	4° 41' 54,67" W	357.954,23	4.581.393,91	741

El promotor del proyecto es la Compañía Aeronáutica de Servicios y Tecnología, S.L. (CastAir), con sede en Campo de Vuelo de Alcazarén, polígono 13, parcela 21. C.P. 47238, Alcazarén (Valladolid); actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento y, en consecuencia, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como órgano ambiental.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 4 de julio de 2013 se recibe en el Departamento, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), la documentación ambiental del proyecto, elaborada por el promotor.

Con fecha 10 de septiembre de 2013, la Subdirección General de Evaluación Ambiental del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente inició un periodo de consultas sobre posibles impactos significativos del proyecto, a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas.

Los organismos consultados se recogen la siguiente tabla, señalándose con una «X» aquellos que han emitido informe:

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.	
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.	X
Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior.	
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental 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.	
Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la 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
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.	
Subdelegación del Gobierno en Valladolid.	X
Diputación Provincial de Valladolid.	X
SEO/BirdLife.	
Ecologistas en Acción de Valladolid.	
WWF/Adena.	

Organismo	Respuesta
Grupo Ornitológico Alauda (Valladolid).	
Asociación para la Conservación y Estudio de la Naturaleza de Valladolid (ACENVA).	

El 12 de febrero de 2014, se procede a consultar a los ayuntamientos afectados por el proyecto en tramitación.

Organismo	Respuesta
Ayuntamiento de Alcazarén.	
Ayuntamiento de Hornillos de Eresma.	

Del contenido de las respuestas recibidas, cabe destacar:

La Delegación del Gobierno en Castilla y León, basándose en el informe de la Unidad de Protección Civil y Emergencias, de 23 de Octubre de 2013, estima que los riesgos más relevantes podrían ser los vertidos de combustible durante operaciones de trasiego, y los posibles accidentes en el transporte de combustible por carretera desde la N-601 hasta las instalaciones del helipuerto (1,6 Km). Se informa de que desde un punto de vista geológico el substrato donde se ubican las instalaciones está compuesto por un conjunto de gravas y cantos en una matriz arenosa que son bastantes permeables y que parece tener comunicación hidráulica con los depósitos aluviales del Eresma, configurando en conjunto una unidad acuífera, libre, vulnerable a la contaminación por inmisiones superficiales.

Por lo tanto, aun considerando que si bien las actuaciones proyectadas no suponen impactos diferentes que las de la actual instalación, a excepción de los impactos temporales generados durante la fase constructiva, recomiendan que dada la vulnerabilidad del acuífero subyacente, y a efectos de evitar la infiltración de posibles vertidos no controlados, se requiere la impermeabilización de las plataformas de operación (asfaltado u hormigonado, con cunetas perimetrales canalizadoras y balsa de recogida), incluyendo la plataforma de aparcamiento de cisternas y el espacio comprendido entre los depósitos actuales y la caseta de abastecimiento de aeronaves.

Señalan que desde la óptica de la gestión de emergencias que necesitasen apoyo exterior de servicios de intervención y/o sanitarios, se considera de especial interés, la mejora y el mantenimiento en buenas condiciones de conservación del vial que conecta la N-601 con la instalación proyectada, dado que se encuentra sin asfaltar y con importantes irregularidades, por lo que el acceso con vehículos de emergencias se puede ver limitado o incluso ser inviable en condiciones meteorológicas adversas. Se debe incluir en el plan de emergencia de las instalaciones, que incluyan las medidas necesarias para evitar accidentes sobre la N-601 como consecuencia de las operaciones de despegue y aterrizaje.

Asimismo, consideran que en las trayectorias procedentes del sur hasta el helipuerto, se sobrevuela a baja altura la N-122 en la zona de desvío hacia Quintanilla, pudiendo ocasionar el ruido alteraciones en la conducción de los vehículos que transiten dicho recorrido, por lo que pudiera ser interesante la colocación de señales avisadoras en la N-601 de dichas operaciones.

El personal deberá conocer, aplicar y tener acceso al plan de emergencia de la instalación.

La Diputación de Valladolid, constata la no coincidencia, ni colindancia del proyecto con espacios naturales protegidos, zonas húmedas, hábitats catalogados, o montes de utilidad pública. No aprecia razones para prever alteración significativa de recursos naturales, siempre que se cumpla lo dispuesto en la normativa ambiental, especialmente de protección de avifauna, ruidos, y gestión de vertidos y emisiones. No se observan razones que puedan hacer necesario que el proyecto se someta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, fundamentándose en el informe emitido por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Valladolid, de fecha 28 de octubre de 2013, desestima el sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, debido a que las dimensiones del proyecto son moderadas, se encuentra fuera del ámbito territorial de Red Natura 2000 y no presenta coincidencia geográfica con Espacios Naturales Protegidos, ámbitos de aplicación de planes de conservación o recuperación de especies, Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, Especímenes Vegetales de Singular Relevancia, Zonas Húmedas Catalogadas, Montes de Utilidad Pública ni Vías Pecuarias, además de no detectarse afecciones no previstas en el documento ambiental.

Estiman introducir como condiciones en el proyecto una correcta gestión de residuos y no crear nuevas vías de acceso a las instalaciones.

Asimismo, se ha recibido respuesta sin contenido ambiental en materia de su competencia de los siguientes organismos:

Confederación Hidrográfica del Duero.

Subdelegación del Gobierno de Valladolid.

Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla y León.

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 y demás documentación contenida en el expediente, 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 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto.—El proyecto consiste en el establecimiento de un helipuerto en la zona anexa a un campo de vuelo ya existente, el cual consta de un hangar, una zona hormigonada y unas instalaciones de combustible cuya construcción fue aprobada por la Consejería de Industria y medioambiente en un proyecto previo.

Las obras de construcción se limitarían al pintado y señalización de la superficie hormigonada ya construida con el objetivo de diseñar una plataforma FATO que se ajuste a los requerimientos de seguridad recomendados por la normativa ICAO anexo 14 Vol. II.

Ateniéndose a la norma para el diseño y construcción de helipuertos publicada por la Organización de Aviación Civil Internacional, el proyecto propone la señalización de una superficie asfaltada (FATO/TLOF) de 13 × 17 m de lado, rodeada de un área de seguridad de 26 metros de lado, con características sustentadoras y portantes idénticas a la de la superficie de TLOF.

El helipuerto es de carácter privado y se llevarán a cabo operaciones de los servicios de emergencias del 112 de la Junta de Castilla y León, así como las revisiones de mantenimiento esporádicas de helicópteros dedicados a la lucha contra incendios que prestan servicio para dicha Junta de Castilla y León.

El helipuerto cubrirá las citadas necesidades de los servicios de la Junta de Castilla y León, operando mediante una trayectoria de aproximación con rumbo 70° y una trayectoria de despegue con rumbo 250°, para evitar el sobrevuelo de núcleos poblados; todo ello utilizando aeronaves del tipo (referencia) Eurocopter modelo AS 350B3 de 13 m de envergadura y peso máximo al despegue de 2.250 Kg. Se estima un total de 250 operaciones anuales, que por requisitos reglamentarios se llevarán a cabo entre orto y ocaso.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se localizará en una parcela anexa a un campo de vuelos de ultraligeros ya existente, situado a 2 km de Alcazarén a unos 30 km de la capital Valladolid.

La localización del helipuerto y sus trayectorias se encuentran fuera de los espacios naturales protegidos, de la Red Natura 2000 y de zonas de nidificación de aves protegidas.

3.3 Características del potencial impacto.—En el documento ambiental el promotor analiza los potenciales impactos, no realizándose estudio de alternativas, ya que la posibilidad de establecer distintas alternativas es mínima dado que el espacio cedido ha sido el estrictamente necesario para las operaciones de los helicópteros.

Se ha establecido como trayectorias la de dirección 250° como preferente y otra a 100°. Las alternativas en otras direcciones fueron desechadas por la ubicación de las construcciones y obstáculos existentes.

Se ha constatado en la cartografía anexa al documento ambiental que el helipuerto propuesto se encontraría suficientemente alejado de los espacios naturales protegidos y áreas clasificadas de la comarca (LIC ES4180081, Riberas del Río Adaja y Afluentes ES4180069, Riberas del Río Cea, ES4180124, Salgüeros de Aldea Mayor, ES4160042, Lagunas de Coca y Olmedo, y ZEPA: ES0000362, La Nava-Rueda) como para generar sobre ellos impacto directo. Existe potencial impacto por colisiones con avifauna, minimizable respetando los rumbos de despegue y aproximación establecidos.

Para el territorio de la zona en general, el documento ambiental establece una matriz de análisis de impactos de las distintas fases y actividades de construcción y operación sobre los distintos componentes bióticos y abióticos del medio, estimándolos todos como compatibles, y haciendo énfasis en la existencia previa de la plataforma como elemento más proclive a iniciales modificaciones de paisaje y fenología.

El documento ambiental resalta que dada la ubicación del helipuerto los niveles de ruido no afectarán a núcleos poblacionales. La frecuencia de utilización del helipuerto es baja y las operaciones se llevan a cabo entre orto y ocaso, no en periodos nocturnos.

Las trayectorias se han diseñado evitando sobrevolar superficies arboladas, minimizando las molestias por ruido a las aves y animales, se ha constatado que no existen áreas de nidificación en las cercanías del helipuerto.

El recinto estará vallado en toda su periferia para reducir el posible impacto sobre la fauna.

Que no existe ninguna restricción publicada en el AIP sobre restricciones por temas medioambientales a la operación de helicópteros en la zona señalada.

Que no se ha detectado en la ubicación del proyecto patrimonio histórico-artístico que pueda resultar afectado.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para el medio ambiente, previstas en el documento ambiental.

Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos tanto por la señalización y puesta en marcha del helipuerto como por las operaciones del helipuerto, se tomarán las siguientes medidas:

Vigilancia y control del perímetro con el objeto de impedir el acceso de fauna terrestre.
Mínima modificación del terreno y aprovechamiento del mismo, para evitar generación de residuos y ahorro de materia prima.

Control específico de los contratistas de las posibles obras de pintado y señalización con el objeto de evitar generación y/o vertido de residuos y tiempo excesivo de obra. Dichas obras se realizarán en horario diurno, y reduciendo al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo.

Vigilancia de las operaciones de trasiego de combustible.

Seguimiento sistemático del cumplimiento de las trayectorias de despegue y aproximación señaladas comprobando que no se sobrevuelan núcleos urbanos.

3.5 Medidas de seguimiento que garanticen el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras correctoras del documento ambiental.

El documento ambiental establece que los residuos generados en la fase de construcción, se gestionarán a través de gestores autorizados y los generados en fase de explotación la gestión de residuos la llevará a cabo la empresa CASTAIR que tiene autorización como pequeño productor de residuos peligrosos.

Se realizará un control exhaustivo de toda obra que se lleve a cabo dentro de las instalaciones para que causen el menor impacto.

Las operaciones requerirán aprobación previa, o simple comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por parte del helipuerto con el objeto de cerciorarse que los pilotos siguen las trayectorias establecidas y control de que se cumple el procedimiento operacional de obligado cumplimiento para los pilotos. Las restricciones de dicho procedimiento operacional incluyen trayectorias preferentes de 250º para los despegues y de 70º para aterrizajes, coordinación de operaciones con el campo de vuelo y evitar las zonas ZEPAS y LIC.

El seguimiento ambiental, tanto de la adaptación de la infraestructura como de la posterior operación, será responsabilidad del gestor a cargo de las instalaciones del helipuerto designado por la empresa promotora CASTAIR; la cual, por otra parte, cuenta con la certificación medioambiental ISO-14001, que abarca todas sus instalaciones.

4. *Prescripciones del órgano ambiental*

Con el fin de minimizar las posibles afecciones al acuífero subyacente, provocadas por infiltraciones de posibles vertidos no controlados, se requiere la impermeabilización de las plataformas de operación (asfaltado u hormigonado, con cunetas perimetrales canalizadoras y balsa de recogida).

Para una adecuada gestión de las posibles emergencias que se produzcan en las instalaciones, será necesario un correcto mantenimiento del vial que conecta la N-601 con las instalaciones, debiéndose incluir en el plan de emergencias las medidas preventiva pertinentes ante la posibilidad de accidentes sobre la N-601 como consecuencia de las operaciones de despegue y aterrizaje, colocando señales avisadoras de las mismas en dicha vía.

Se realizará una adecuada gestión de residuos, evitándose asimismo crear nuevas vías de acceso a las instalaciones.

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 Campo de ULM y base contra incendios, en el t.m. Alcazarén (Valladolid), 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.

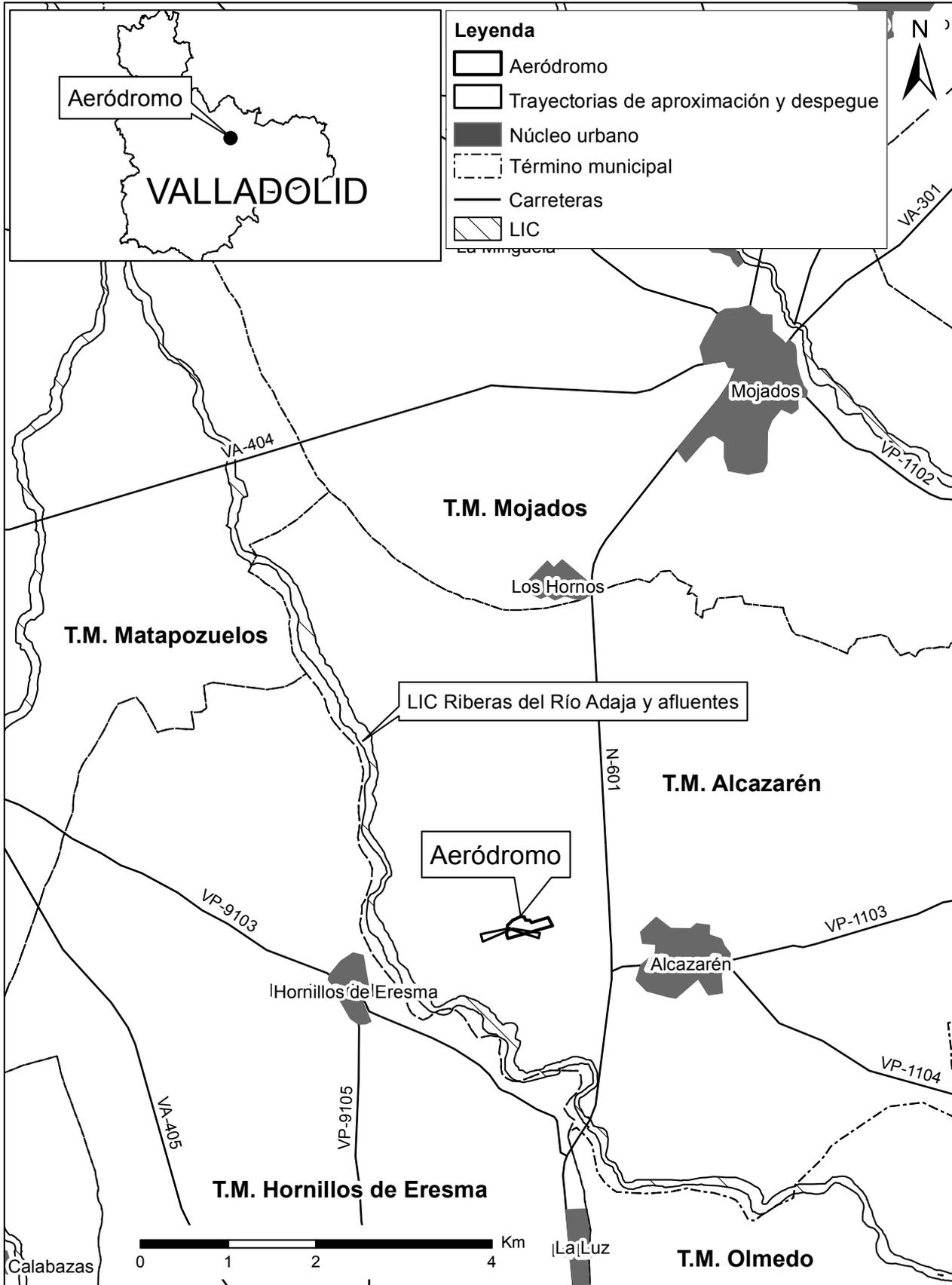
Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (www.magrama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

Contra esta Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer potestativamente recurso de reposición ante esta Secretaría de Estado, en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación, de conformidad con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses, a partir del día siguiente al de su

notificación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.1.a) de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Dicho recurso no podrá ser interpuesto hasta que el anterior recurso potestativo de reposición sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta.

Madrid, 18 de julio de 2014.—El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

Campo de ULM y Base Contra Incendios, T.M. Alcazarén (Valladolid)



cve: BOE-A-2014-8255