

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

14182 *Resolución de 5 de noviembre de 2020, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Helipuerto Manuel Tamame (Salamanca)».*

Antecedentes de hecho

Con fecha 7 de mayo de 2020, tiene entrada en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico el escrito de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en el que se solicita el inicio del procedimiento de evaluación simplificada del proyecto «Helipuerto Manuel Tamame (Salamanca)», promovido por don Nicolás Tamame Amigues, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Dicho proyecto queda incluido dentro de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, en el anexo II, grupo 7. Proyectos de infraestructuras, apartado d). Construcción de aeródromos, según la definición establecida en el artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (no incluidos en el anexo I) así como cualquier modificación en las instalaciones u operación de los aeródromos que figuran en el anexo I o en el anexo II que puedan tener efectos significativos para el medio ambiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.2.a) de esta Ley.

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

El proyecto tiene por objeto la construcción de un helipuerto de uso restringido, conforme a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, que estará destinado a trabajos aéreos y a la operación de helicópteros dedicados a la lucha contra incendios, conforme a la licencia de explotación concedida por AESA. El helipuerto también estará disponible para pruebas de mantenimiento, trabajos aéreos (rescate, vigilancia de espacios forestales), servicios de emergencias o de operaciones especiales, tales como traslados de brigadas entre bases BRIF, o evacuación sanitaria u otros servicios públicos que deseen operar en el mismo.

El helipuerto estará ubicado en la parcela 11 del polígono 3-Porquerizos, situado a 4,6 kilómetros de Aldeatejada, Salamanca, Comunidad Autónoma de Castilla y León. A dicho lugar, se accede desde la vía de servicio de la carretera a Vecinos CL-512 con acceso desde la salida de dicha carretera a la altura del punto kilométrico 8.

El uso principal del helipuerto será el aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales. El período habitual de operaciones se restringe a los meses de marzo a noviembre. El número de despegues y aterrizajes anuales será en torno a 400 operaciones anuales o 600, en las situaciones de más demanda, con un 60% de los días sin ninguna operación aérea y el resto de los días una media de 3 operaciones diarias. Los modelos de helicópteros que podrá utilizar el helipuerto son los AS-350 B3, que son con los que actualmente opera la compañía, de 13,1 metros de envergadura y 2.790 kg de peso máximo operativo, pero se utilizará como helicóptero de diseño, por tamaño, el BELL 412EP de 17,09 metros de envergadura y 4.500 Kg de peso máximo operativo.

Tras analizar el documento ambiental, con fecha 16 de junio de 2020, el órgano ambiental dio al promotor audiencia previa a su inadmisión. El 2 de julio de 2020, se recibió un documento ambiental subsanado.

Con fecha 15 de julio de 2020, la Subdirección General de Evaluación Ambiental inició la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación al proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley de Evaluación Ambiental.

En la tabla adjunta se recogen los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

Consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Duero. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	Sí
SG de Biodiversidad Terrestre y Marina. DG de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.	No
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	No
Subdelegación del Gobierno en Salamanca.	Sí
DG de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León.	Sí
DG de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	No
DG de Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí*
Agencia de Protección Civil. Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León.	Sí
DG de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla Y León.	Sí
DG de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León.	Sí
Diputación Provincial de Salamanca.	No
Ayuntamiento de Aldeatejada.	No
Ayuntamiento de Barbadillo.	No
Ayuntamiento de Mozárbez.	No
Ayuntamiento de Salamanca.	Sí
WWF/ADENA.	No
SEO/BIRDLIFE.	No
Amigos de la Tierra (FAT).	No
Greenpeace España.	No
Ecologistas en Acción (Confederación Nacional).	No

(*) Remite la consulta al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca.

Con fecha 9 de septiembre de 2020 se reiteró la solicitud de informe de contestación a las consultas al Servicio Territorial de Medio Ambiente en Salamanca de la Junta de Castilla y León. Se recibió el informe de este organismo junto con el de la Sección de Protección Ambiental el día 21 de septiembre de 2020.

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 de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la sección 1.ª del capítulo II del título II, según los criterios del anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

A. Características del proyecto. El proyecto consta de los siguientes elementos y características:

- Área de aproximación final y de despegue (FATO) de forma cuadrada de 20 m de lado, se inscribe en un círculo de 17,09 m de diámetro mínimo. Está construida sobre un pavimento de hormigón pintado en rojo con pendiente inferior al 1 % a un agua. Área de seguridad operacional que tendrá unas dimensiones de 9 m desde el límite de la zona FATO y al ser la FATO un cuadrilátero, cada lado externo del área de seguridad tendrá unas dimensiones de 38 metros. La pendiente del área de seguridad será del 1 % a un agua.

- Tres puestos de estacionamiento de helicópteros anexos a la zona de FATO/área de seguridad que ocupan una superficie de 8.400 m², que tendrán unas dimensiones de 20,5 m de diámetro y área de protección de 34,17 m de diámetro, ambas, sobre pavimento de hormigón. Las pendientes serán de 1,5 %.

- Calle de rodaje aéreo de 6,5 m de ancho de hormigón que está ubicada en el centro de la ruta de rodaje aéreo. La pendiente transversal y pendiente longitudinal serán menor al 1 % e igual al 4 %, respectivamente.

- Las rutas de rodaje aéreo tendrán una anchura de 28,04 m y un área de protección de 5,5 m de anchura en hormigón (2,5 m a cada lado de la calle de rodaje aéreo) y tierra encespada. La pendiente transversal es menor del 1 %, en el hormigón (10 m de anchura) y escalón lateral en el resto, y una pendiente longitudinal del 4 %.

- Un depósito de combustible de 20.000 litros de JET A-1 para repostaje a los helicópteros de la compañía.

- Un sistema de extinción de incendios específico para protección de las aeronaves, compuesto por dos extintores de 50 kg de polvo y un equipo de extinción de espuma con capacidad para lanzar 500 litros de mezcla de espuma por minuto.

- Un hangar de planta baja de 1.065 m², con acceso directo a las pistas de aterrizaje y despegue, destinado a la guarda y mantenimiento de helicópteros. Incluye la construcción de una zona de oficinas dedicadas a la administración de la empresa dentro del hangar.

Tabla 1. Cuadro resumen (fuente: promotor)

	Superficie construida		Superficie no construida
	Planta baja	Planta primera	
Hangar.	1.065,00 m ²		
Servicios complementarios.	586,75 m ²	491,75 m ²	
Zona aérea incluyendo fato y aparcamientos.	–	–	8.400,00 m ²
Zonas de naturaleza rústica.	–	–	89.786,07 m ²
Total.	2.143,50 m ²		

El recinto de las instalaciones está completamente vallado y el acceso al helipuerto está controlado y restringido a personal autorizado.

La red horizontal de saneamiento irá colgada y/o enterrada, según zonas, en tubería de P.V.C. y dispondrá de las correspondientes arquetas de registro. Se instalará una fosa séptica para la recogida conjunta del saneamiento. Las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a esta fosa séptica en condiciones de estanqueidad e impermeabilidad, y serán retiradas periódicamente por gestor autorizado.

Las actuaciones previstas en las distintas fases del proyecto son las siguientes:

a) Fase de construcción:

1. Limpieza y retirada de tierra vegetal.
2. Excavación del relleno existente.

3. Compactación de tierras y nivelación para acondicionamiento de la plataforma.
4. Pavimentación con hormigón de FATO y calle de rodaje.
5. Pintado de la pista: señalización horizontal con pintura.

b) Fase de explotación. El uso principal del proyecto será el despegue y aterrizaje de helicópteros destinados a la extinción de incendios forestales y otros usos privados. Se operará siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurno. Se ha determinado que las direcciones de las trayectorias son $50^{\circ}/230^{\circ}$ y $260^{\circ}/80^{\circ}$ en despegues/aproximaciones (con un viraje hacia el suroeste).

c) Fase de cese o desmantelamiento. Desmonte de vigas, cubiertas, etc.

En la documentación ambiental se han analizado, además de la alternativa cero o de no actuación, tres alternativas evaluando las posibles ubicaciones del helipuerto. La alternativa cero se descarta debido a que resulta inadmisibles ambiental, social y económicamente, por acarrear impactos y riesgos inaceptables derivados del peligro de incendios forestales en la zona.

Alternativa 1. Ubicada en la parcela 11 del polígono 3-Porquerizos en Aldeatejada (Salamanca), en la parte norte de la parcela. En esta alternativa, la zona de la plataforma del helipuerto quedaría en un punto más bajo que las edificaciones. Es el punto más alejado de la carretera, por lo que habría que realizar el camino más largo de las alternativas estudiadas. El balance de tierras requeriría un aporte de cerca de 100.000 m³ de terreno con objeto de levantar la plataforma del helipuerto.

Alternativa 2. Ubicada en la parcela 11 del polígono 3-Porquerizos en Aldeatejada (Salamanca), en la parte central de la parcela. La ubicación propuesta para la plataforma se encuentra en el punto más alto en relación a la edificación que alberga el hangar y la oficina, lo que conlleva una mayor seguridad aérea, al no obstaculizar la visión durante las maniobras de despegue/aproximación. Además, para esta alternativa, el balance de tierras entre desmonte y terraplén es neutro, no necesitando aporte ni vertido de tierras externo.

Alternativa 3. Parcela situada a 10 km al norte, con ubicación en el municipio de Carbajosa. Fue descartada como alternativa por encontrarse cerca de poblaciones habitadas y por no recibir el visto bueno del polígono de tiro cercano.

Finalmente, el promotor selecciona la alternativa 2, teniendo en cuenta la óptima localización del helipuerto en el sistema logístico de lucha contra incendios forestales y el menor movimiento de tierras. El promotor afirma que no se prevén ampliaciones en fases posteriores del proyecto.

B. Ubicación del proyecto. Las actuaciones tendrán lugar en la parcela 11 del polígono 3-Porquerizos, situado a 4,6 kilómetros de Aldeatejada (Salamanca), a 850 m de elevación. La parcela donde se ubicará el helipuerto cuenta con una superficie de 16.000 m², aunque el helipuerto ocupará 10.700 m². Sus coordenadas (WGS 84) son: $40^{\circ} 53' 50.82''$ N, $5^{\circ} 44' 10.49''$ W. Los asentamientos urbanos más próximos son casas dispersas que se localizan en los lugares de Porquerizos, a 3,2 km, y Sanchoviejo, a 3,8 km. A aproximadamente 390 m se encuentra un edificio industrial (una fábrica de procesado de miel).

Según el promotor, la parcela donde se ubica el proyecto está catalogada como de uso rústico común y el planteamiento de aplicación se realiza conforme al Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Aldeatejada, que identifica esta área como polígono de expansión con potencial uso industrial o servicios.

Esta zona se caracteriza por ser un terreno calcáreo, con pendiente ligeramente ascendente del 4,5% y de cereal de secano.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa que en la zona objeto del proyecto no discurre ningún río o arroyo, pero sí que existe presencia de dos pequeñas masas de agua. A poca distancia de la zona, en dirección Norte, existen pequeños cursos de agua no permanentes. La parcela de actuación se encuentra parcialmente situada en la zona de policía de un arroyo sin denominación, afluente del río Zurguén. Los cursos de agua

permanentes más cercanos son el arroyo de Vacidores situado a 1.400 m de distancia hacia el oeste, el arroyo del Zurguén en dirección este, situado a 2.200 m de distancia y el regato Gallego, a 2.500 m de distancia en dirección sur. Además, en la finca aledaña hay una balsa de riego para uso agrícola y ganadero

Respecto a la vegetación, la zona se encuentra actualmente dominada por el aprovechamiento agrario, lo que ha conducido a una vegetación reducida a herbáceas ruderales o nitrófilas. La vegetación arbustiva o arbórea queda restringida a la servidumbre de la carretera CL-512 a la altura del punto de acceso a la parcela.

En el área de actuación no hay espacios Red Natura 2000 a menos de 5 km. Tampoco hay otros espacios protegidos en el entorno del proyecto ni en su área de influencia.

El documento ambiental informa que no existen Hábitats de Interés Comunitario en el helipuerto, no obstante, se relacionan a continuación los Hábitats de Interés Comunitario presentes en el entorno del área de actuación marcándose con un asterisco aquellos que son considerados prioritarios:

- 6220* «Zonas subestépicas de gramíneas y anuales del *Thero Brachypodietea*».
- 6510 «Prados pobres de siega de baja altitud».
- 4090 «Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga».
- 6310 «Dehesas perennifolias de *Quercus* spp.».
- 6420 «Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas (*Molinion -Holoschoenion*)»

En el entorno de 500 m de la zona de actuación existen manchas aisladas de los hábitats 6220 y 6510.

C. Características del potencial impacto. El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre el medio ambiente, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizar dichos impactos. Este análisis, junto con las consideraciones realizadas por los organismos consultados, se resume a continuación.

- Calidad del aire y cambio climático. Las emisiones de gases y olores procederán fundamentalmente de los vehículos terrestres y de las aeronaves que operan en el helipuerto. En el documento ambiental se indica que se producirán, durante la fase de construcción, emisión de partículas de polvo por el paso de maquinaria pesada, y durante la fase de explotación, emisiones a la atmósfera derivadas de la combustión de 10.000 kg de combustible anuales y que, por lo tanto, generarán aproximadamente 39 Tn de CO₂ al año.

El promotor considera este impacto poco significativo dado que la ausencia de este futuro helipuerto conllevaría operaciones desde el aeropuerto de Salamanca, lo cual supone una mayor cantidad de emisiones.

El promotor señala medidas de buenas prácticas que se aplicarán durante la fase de construcción y que permitirán minimizar los efectos negativos sobre la calidad del aire.

Como medidas de vigilancia, propone la inspección visual y el registro y comunicación de emisiones anormales, olores, pérdidas de combustibles, derrames o de cualquier otra incidencia.

La Oficina Española de Cambio Climático señala que al tratarse de una infraestructura muy reducida en ocupación de superficie, la incidencia ambiental es escasa.

- Impacto acústico. El promotor señala que el principal foco sonoro son los helicópteros que realizarán sus maniobras en la pista.

El documento ambiental incluye un estudio de ruido, en el cual se ha utilizado como método de ensayo, para la determinación del nivel de emisión de ruidos al exterior, la versión oficial del programa INM (V7.0b).

Las curvas isófonas obtenidas muestran que allí donde los valores de L_{Amax} (nivel máximo del impacto acústico) son superiores a 80 db no se localizan sectores del territorio sensibles al ruido como los de uso sanitario, docente o cultural, residencial o un uso terciario distinto a los espectáculos o usos recreativos.

Como conclusión, se señala que, al no haber zonas residenciales ni de especial protección, no se prevé la superación de los valores límite, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Durante la fase de ejecución del proyecto, el promotor propone medidas para reducir las emisiones acústicas. En la fase de explotación, llevará a cabo un seguimiento del cumplimiento, por parte de los pilotos, de las trayectorias señaladas y establecidas, sin desviaciones hacia zonas pobladas. El procedimiento de salida seguirá la ruta preestablecida, ascendiendo directamente hasta la altitud de crucero en el menor tiempo posible para minimizar el impacto acústico.

– Geología, geomorfología y edafología. En el documento ambiental se considera compatible el impacto sobre la geología en la fase de construcción. Además, no se afecta a ningún georecurso ni punto de interés geológico. En cuanto a la posible interacción sobre el suelo, no se prevén nivelaciones ni desmontes del terreno de elevada magnitud y no son previsibles afecciones al sustrato del terreno. El balance de tierras entre desmontes y terraplén será neutro. Por ello, el promotor no considera necesario proponer medidas correctoras ni de vigilancia ambiental.

Durante la fase de operación del helipuerto, se considera que puede haber riesgo de derrames accidentales de combustibles y aceites procedentes de la aeronave. Como medida preventiva, el promotor propone un separador de hidrocarburos que recoja el potencial vertido de combustible o de aceite. El separador de hidrocarburos cubrirá, tanto la extensión del hangar, como el de la plataforma y los aparcamientos mediante un drenaje que confluya en dicho separador.

Como medida correctora el promotor propone la implantación de medidas y protocolos de actuación para la limpieza adecuada, en caso de que ocurriese un derrame, y para la gestión de residuos peligrosos.

En caso de desmantelamiento de la actividad del helipuerto se aplicaría el correspondiente plan de desmantelamiento (limpieza y restauración de la zona afectada).

– Medio hídrico. Durante la fase de construcción podrían producirse derrames o vertidos de posibles pérdidas de aceites, carburantes, líquidos de frenos o fluidos de sistemas hidráulicos, entre otros, por parte de la maquinaria y vehículos utilizados. Por este motivo, el promotor prevé que se compruebe que las prácticas de control, mantenimiento y reparación de la maquinaria y vehículos se realizan de forma adecuada en talleres autorizados, y que todos los vehículos utilizados hayan superado las pruebas de Inspección Técnica de Vehículos.

Con el fin de evitar que durante la fase de explotación se produzca afección a la calidad de las aguas, el promotor ha previsto el establecimiento de un separador de hidrocarburos que recoja todas las aguas procedentes de la plataforma de operaciones. Asimismo, las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a una fosa séptica, con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad y serán retiradas periódicamente por gestor autorizado.

En cualquier caso, la Confederación Hidrográfica del Duero señala un conjunto de medidas y cautelas relacionadas con el medio hídrico, que el promotor deberá cumplir a la hora de ejecutar el proyecto, y que se recogen en el apartado d) de la presente resolución.

– Vegetación. La zona de ocupación del proyecto es un terreno rústico arado, y en los terrenos próximos se encuentran tierras de cultivos agrícolas y monte desarbolado, compuesto por pastizales o herbazales. A unos 1.300 m de distancia, dirección Oeste, se encuentran masas de dehesas de encinas (*Quercus ilex*), en estado de desarrollo fustal y con fracción de cabida cubierta (FCC) igual a 60 %.

Como medidas preventivas y correctoras el promotor propone que sean tenidos en cuenta los Hábitats de Interés Comunitario (HIC 6220 y 6510) que se localizan dentro del entorno de 500 m de la zona de actuación. Estos hábitats serán considerados en las actuaciones medioambientales que se realicen dentro de la zona de actuación, para evitar cualquier posible afección sobre los mismos. El promotor se compromete a llevar a cabo estas actuaciones mediante la señalización y prohibición expresa de penetrar en ese espacio.

La Confederación Hidrográfica del Duero considera importante el mantenimiento de la vegetación de ribera, especialmente la autóctona, que pueda existir en la zona de actuación, tanto arbórea como arbustiva, puesto que desempeña importantes funciones ecológicas e hidrológicas.

Además, el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca informa que la construcción del helipuerto tendrá muy poca o nula repercusión sobre los hábitats y flora existentes.

– Avifauna. Según indica el promotor, en la parcela de la zona de actuación no existe una cobertura de flora silvestre que ofrezca refugio y alimentación a la fauna, pero sí hay existencia de una posible zona que sirve como bebedero (balsa de agua) de la fauna y una fábrica de miel que puede ser elemento de atracción de la fauna existente en la zona. También en las cercanías, se localizan campos de cereales, pastizales y dehesas de encinas (*Quercus ilex*) que constituyen el hábitat de varias especies de fauna 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*) o el milano negro (*Milvus migrans*), junto con otras aves esteparias que únicamente seleccionan hábitats llanos y con vegetación de escasa talla (pastizales y cultivos cerealistas de secano), como las que siguen: ganga ortega (*Pterocles orientalis*), alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*), aguilucho cenizo (*Circus pygargus*), águila o aguililla calzada (*Hieraetus pennatus*), cigüeña común (*Ciconia ciconia*), avetorillo común (*Ixobrychus minutus*) 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 (CEEAA), 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 CEEAA, mientras que el aguilucho cenizo y la ganga ortega, están consideradas como vulnerables. En el caso de las aves esteparias aguilucho cenizo, alcaraván común, ganga ortega y cernícalo primilla, sus zonas de alimentación y campeo se localizan en el entorno de la zona de actuación del helipuerto.

El documento ambiental informa que los principales riesgos para las aves son, tanto la colisión de las aves con las aeronaves, como las molestias que las aeronaves ocasionarán en sus respectivos ciclos biológicos (abandono del nido, posibles efectos negativos sobre la reproducción, etc.).

Como medidas preventivas y correctoras el documento ambiental propone:

- Para minimizar el impacto sobre las aves, se propone que las entradas y salidas de los helicópteros eviten sobrevolar los espacios adyacentes referidos anteriormente, al menos durante el período reproductor, y en cambio utilicen rutas con menor querencia para esas aves.

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

- Formación del personal del helipuerto sobre el entorno medioambiental, 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.

- Información al personal del helipuerto, para que sea tenida en cuenta en las actuaciones que se lleven a cabo en el helipuerto, sobre la presencia de la balsa de agua que sirve como bebedero de la fauna y de la fábrica de miel que puede ser elemento de atracción.

- Realización anual de un inventario de aves presentes en los alrededores, así como sus hábitos de vuelo, con el objeto de planificar rutas menos perjudiciales para la avifauna y mantener informados a los pilotos.

– Realización de un informe sobre cualquier afección a la avifauna por colisión, redefiniendo las rutas de vuelo si fuera necesario. En él se recogerán todos los datos

posibles: La altitud a la que se ha producido la colisión, la especie y su envergadura, posibles cambios de comportamiento de las aves, etc.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca informa que la construcción del helipuerto tendrá muy poca o nula repercusión sobre la fauna existente. Además, señala que el proyecto se localiza en la comarca natural Encinar Castellano, donde se estima un contingente poblacional para el milano real (*Milvus milvus*) de 148 individuos. Específicamente, la ubicación del proyecto se encuentra en una cuadrícula de censo con densidad tipo 2 (entre 1,31 y 2,5 parejas/km²), junto a otras dos con densidades tipo 3 y 4 (> de 5,5 parejas/km², máxima densidad) además de varios dormideros invernales situados en el entorno del arroyo del Zurguén. Este Servicio Territorial también añade que, dado que las operaciones de estas aeronaves serán diurnas, considera compatibles las operaciones en el helipuerto con los objetivos de conservación de las aves, especialmente del milano real. Tanto el Servicio Territorial como la Sección de Protección Ambiental incluyen consideraciones que se recogen en el apartado d) de la presente propuesta de resolución.

– Red Natura 2000. En el área de influencia de 5 kilómetros no se encuentran Espacios Naturales Protegidos. Por ello, el promotor no considera necesario proponer medidas correctoras ni de vigilancia ambiental.

– Residuos. El documento ambiental señala que, con respecto a la gestión de residuos, el helipuerto se dará de alta como productor de residuos peligrosos. Se dispondrán contenedores de recogida de residuos peligrosos que deberán tener una doble cubeta de seguridad. Los residuos peligrosos generados en las instalaciones deberán envasarse, etiquetarse y almacenarse conforme a lo establecido en los artículos 13, 14 y 15 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos. La gestión de los residuos peligrosos deberá ser realizada por empresas autorizadas por el órgano medioambiental de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, según las disposiciones establecidas en la vigente Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Los residuos sólidos urbanos generados se dispondrán en contenedores hasta su posterior traslado a un vertedero controlado, conforme a su normativa específica o bien las prescripciones establecidas en la ordenanza al respecto.

– Vulnerabilidad del proyecto. El promotor incluye en el documento ambiental un análisis de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o catástrofes, en el que indica que un factor de riesgo son los incendios forestales en los bosques y áreas naturales que rodean la instalación. El lugar de ubicación del helipuerto es una planicie sin arbolado y con tierras aradas y despejadas de maleza lo que reduce la propagación de un incendio a las instalaciones. Según el promotor, la correcta aplicación de las medidas preventivas y correctoras durante todas las fases del proyecto, así como de las tareas de mantenimiento del mismo, reducen el riesgo de accidente, con lo que se minimizaría la vulnerabilidad del proyecto y todos los elementos analizados ante la ocurrencia de catástrofes o accidentes. El promotor propone las siguientes medidas con respecto al riesgo por incendio:

- Establecimiento de un sistema de extinción de incendios con espuma, requerido por el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido y se modifican el Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, y la Orden de 24 de abril de 1986, por la que se regula el vuelo en ultraligero. El promotor señala que el equipo de extinción tendrá una capacidad de lanzamiento de 36.000 litros a la hora.

- Establecimiento de un sistema de mantenimiento de la instalación que impida el crecimiento de hierbas o rastrojos que puedan ser propagadores de incendios. Se creará una zona de cortafuegos alrededor de la zona de aterrizaje y de estacionamiento.

- Atacar un incendio que pueda afectar a las instalaciones operando con los helicópteros propios.

- Ante un incendio forestal que amenazara la instalación, la posibilidad de trasladar los helicópteros a una zona segura.
- Instalación de un separador de grasas e hidrocarburos que impida cualquier vertido incontrolado.
- Mantenimiento de un espacio de seguridad libre de material combustible en el perímetro del helipuerto con el objeto de que sirva como cortafuego.

Además, el promotor se compromete a elaborar un Plan de emergencias en el que se establezcan medidas para actuar ante emergencias naturales, conforme a los requerimientos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca señala que si los trabajos a realizar coincidiesen con la época declarada de peligro alto de incendios forestales en la provincia de Salamanca, se aplicarán todas las medidas preventivas y prohibiciones para todo el año incluidas en la Orden FYM/515/2020, de 12 de junio, incidiendo en lo referente a la realización de trabajos de construcción, explotación y del uso de maquinaria y equipos cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas con las excepciones que se incluyen. Además, advierte que el proyecto se ubica en una de las zonas más castigadas durante la época estival por los incendios agrícolas de la provincia de Salamanca.

La Agencia de Protección Civil de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León informa, que el término municipal donde se sitúa el proyecto se encuentra afectado por un riesgo derivado del transporte por carretera de sustancias peligrosas alto, con un índice de riesgo local y peligrosidad por incendios forestales moderado y bajo, respectivamente, mientras que el riesgo por inundaciones es bajo. Además, señala que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia personas, sus bienes y medio ambiente. Si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre los anteriores elementos, la Agencia de Protección Civil informa que deberá hacerse un análisis previo en el que se indique el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

– Patrimonio cultural. El promotor indica que no se prevén afecciones sobre elementos del patrimonio cultural. A este respecto, la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León indica que no tiene datos sobre patrimonio arqueológico en la zona, pero que no se han realizado trabajos de reconocimiento de la misma, por lo que establece una serie de indicaciones que se recogen en el apartado d) de la presente resolución.

Asimismo, se informa que el aeródromo no afectará a vías pecuarias.

Por otro lado, la Subdelegación del Gobierno en Salamanca informa que el proyecto no afectará a la infraestructura energética básica de competencia de la Administración General del Estado: oleoductos, gasoductos y transporte de energía eléctrica, ni se observan incidencias ni afecciones medioambientales dentro del ámbito de su competencia.

Por su parte, la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural de la Junta de Castilla y León señala que la zona de construcción del helipuerto no se verá afectada por ninguna actuación del Área de Estructuras Agrarias realizada, en ejecución o planificada.

Finalmente, el documento ambiental informa de que se implantará un Programa de Vigilancia Ambiental que vigilará que la actividad se realice según el proyecto y según las condiciones ambientales anteriormente citadas.

A continuación, se resumen las líneas principales del programa de vigilancia previsto en el documento ambiental:

Calidad del aire y ruido:

- Controlar la producción de polvo y partículas en suspensión como consecuencia de las obras de construcción.
- Verificar el no deterioro de la calidad del aire por la emisión de gases contaminantes como consecuencia del funcionamiento de vehículos de transporte y de la maquinaria de obra durante la fase de construcción y de los helicópteros y los vehículos durante la

explotación. Tanto la maquinaria como los vehículos deberán contar con certificado de inspección técnica en vigor.

- Los trabajos de construcción no se llevarán a cabo en horario nocturno.
- Controlar que, durante las operaciones de vuelo, los pilotos no sobrevuelen núcleos de población ni áreas sensibles.

Agua:

- Verificar que no se realiza ningún tipo de vertido ni depósito en los cursos de agua próximos.
- Verificar que no se realizan tareas de mantenimiento o repostaje de los helicópteros fuera de la zona destinada para ello.
- Comprobar la disponibilidad de arena de sepiolita y de herramientas adecuadas para la contención de vertidos en las zonas destinadas a mantenimiento y/o repostaje.

Residuos. La retirada de residuos peligrosos se realizará por medio de un Gestor Autorizado, indicando la trazabilidad total del residuo, fecha de producción, operación en la que se ha originado, quién lo ha originado, cantidad estimada, etc. Los documentos de control y seguimiento del residuo se guardarán durante el periodo de tiempo establecido en la legislación de residuos vigente.

Flora y fauna:

- Verificar que durante la fase de construcción se reservan las tierras vegetales retiradas para una posterior revegetación de la zona.
- Verificar que se respetan las zonas de exclusión o vuelo reducido y rutas aprobadas de despegue y aterrizaje.
- Elaborar un procedimiento operacional de obligado cumplimiento para los pilotos que incluya restricciones, operaciones a realizar e instrucciones para evitar las zonas arboladas de las cercanías con objeto de evitar colisiones con las aves.
- Realizar un informe de afección a la avifauna en el caso de colisión con algún ejemplar. Se recogerá toda la información posible: ejemplar afectado, coordenadas del incidente, altura de vuelo, maniobra que se estaba llevando a cabo, etc.

Con el objetivo de garantizar el cumplimiento del Programa de Vigilancia Ambiental, el promotor determina que se realizarán auditorías ambientales por parte de una empresa externa. Estas auditorías consistirán en inspecciones visuales de las instalaciones, al menos mensualmente, durante la fase de obras y anualmente durante la fase de ejecución. Además, el promotor señala que se redactará un Informe Anual en el que se recogerá toda la información ambiental relevante y los resultados de la realización del Programa de Vigilancia Ambiental. Dicho Programa estará disponible para las autoridades ambientales en cualquier momento que lo soliciten.

D. Prescripciones del órgano ambiental. De la evaluación practicada se desprenden las siguientes prescripciones que serán de cumplimiento obligado por el promotor, igual que todas las incluidas en la documentación que ha sido presentada por el mismo, a lo largo del procedimiento de evaluación ambiental, en tanto no contradigan lo establecido en la presente resolución.

Una vez iniciada la actividad se realizará un estudio acústico con mediciones reales para determinar si se cumplen los límites establecidos en la normativa de ruido y en particular en el Real Decreto 1367/2007. En función de las conclusiones del estudio, se incluirán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar que se cumpla con los límites legales que le sean de aplicación, así como lo establecido en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León modificada por el Decreto 38/2019, de 3 de octubre, por el que se modifican los anexos II, III, IV, V y VII.

Se asegurará que se cumple el compromiso, asumido por el promotor, de realizar un control periódico de los niveles de ruido durante la explotación, con el fin de que se mantengan dentro de los límites legales vigentes y no produzcan molestias ni a la población ni a la fauna; así como inspecciones periódicas en los motores de los aparatos,

para asegurar que se encuentren en perfecto estado y minimizar la emisión de ruido. Se realizarán mediciones y controles adicionales ante la integración de nuevas aeronaves de características significativamente distintas de las previstas inicialmente, para descartar que produzcan niveles de ruido superiores.

Se cumplirán las siguientes prescripciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Duero:

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

– En todas las actuaciones a realizar se respetarán las servidumbres legales y, en particular, la servidumbre de uso público de 5 m en cada margen establecida en los artículos 6 y 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en su redacción dada por el Real Decreto 9/2008, de 11 de enero. A este respecto, se deberá dejar dicha zona de servidumbre completamente libre de cualquier obra que se vaya a realizar.

– En el caso de llevar a cabo actuaciones en zona de policía, como está previsto, será preciso obtener previamente la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Duero.

– 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.

– En el caso de que fuera necesaria la captación de aguas superficiales y/o subterráneas, será preciso obtener previamente de la Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización o concesión administrativa, según proceda teniendo en cuenta la normativa en vigor.

– Durante los movimientos de tierras, se deberán establecer las medidas necesarias para la retención de sólidos previa a la evacuación de las aguas de escorrentía superficial, así como otras posibles medidas para reducir al mínimo el riesgo de contaminación de las aguas superficiales.

– En el caso de vertido sobre algún elemento del Dominio Público Hidráulico (aguas superficiales o subterráneas), previamente se deberá disponer de la correspondiente autorización de vertido de esta Confederación Hidrográfica, según lo establecido en el artículo 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

– Cualquier acopio de materiales se ubicará de manera que se impida cualquier riesgo de vertido, ya sea directo o indirecto, por escorrentía, erosión, infiltración u otros mecanismos sobre las aguas superficiales o subterráneas.

– Se deberán tomar 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; 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.

– Para la elección de la ubicación de las instalaciones auxiliares, se deberá evitar la ocupación del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de los cauces. Se evitará también, en la medida de lo posible, la ocupación de la zona de policía de cauce público y de terrenos situados sobre materiales de alta permeabilidad.

– Las zonas en las que se ubiquen las instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán ser impermeabilizadas para evitar la contaminación de las aguas subterráneas. Las aguas procedentes de la escorrentía de estas zonas impermeabilizadas deberán ser recogidas y gestionadas adecuadamente para evitar la contaminación del Dominio Público Hidráulico.

– Las aguas residuales de servicios y aseos se evacuarán a una fosa séptica, con las condiciones adecuadas de estanqueidad e impermeabilidad y serán retiradas periódicamente por Gestor Autorizado.

– Toda actuación no prevista en la documentación aportada que surja en el transcurso de las obras y durante la vida útil de las instalaciones, así como en la fase de

desmantelamiento de las mismas, en su caso, y que pueda afectar al Dominio Público Hidráulico será puesta en conocimiento del Organismo de cuenca.

Además, se cumplirán las siguientes prescripciones establecidas por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca:

– En la remodelación del terreno se procurará lograr la máxima integración paisajística del lugar.

– En caso de ajardinamiento de la parcela, el material forestal de reproducción (frutos y semillas, plantas y partes de plantas) que se utilice tiene que proceder de las áreas establecidas en la Resolución de 26 de julio de 2006, de la Dirección General de Medio Natural, por la que se aprueba la actualización del Catálogo que delimita y determina los Materiales de Base para la producción de Materiales Forestales de Reproducción, identificados de una serie de especies y obtenidas en un proveedor autorizado según establece el Decreto 54/2007, de 24 de mayo, por el que se regula la comercialización de los materiales forestales de reproducción en Castilla y León.

– En el ajardinamiento, queda prohibida la utilización de especies exóticas invasoras, de acuerdo con el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras.

– Se deberán adoptar medidas encaminadas a minimizar el riesgo de que se produzcan incendios agrícolas o forestales durante la fase de obra y explotación de la nueva infraestructura. Estas medidas estarán enfocadas a:

- Regular y controlar las actividades que puedan generar incendios forestales durante las obras.
- Definir los procedimientos para llevar a cabo aquellas operaciones con riesgo de fuegos.
- Disminuir la probabilidad de inicio de fuego en las proximidades de las vías o caminos de conexión.
- Dificultar la propagación del fuego en caso de que se inicie un incendio.

– Si los trabajos a realizar coincidiesen con la época declarada de peligro alto de incendios forestales en la provincia de Salamanca, se aplicarán todas las medidas preventivas y prohibiciones para todo el año incluidas en la Orden FYM/515/2020, de 12 de junio, incidiendo en lo referente a la realización de trabajos de construcción, explotación y del uso de maquinaria y equipos cuyo funcionamiento genere deflagración, chispas o descargas eléctricas, con las excepciones que se incluyen.

Asimismo, se cumplirán las siguientes prescripciones establecidas por la Sección de Protección Ambiental del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca:

– Los residuos de construcción y demolición producidos en la fase de obra serán gestionados conforme a lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.

– Conforme al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, este helipuerto se incluye en el apartado «52.23. Actividades anexas al transporte aéreo» del anexo I por contar con «zonas destinadas a mantenimiento» y «almacenamiento y/o suministro de combustible». Por este motivo, la construcción del helipuerto estaría sujeta al Real Decreto 9/2005, debiendo presentar el informe preliminar de situación que exige la norma citada.

– De acuerdo a lo contemplado en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, el helipuerto deberá proceder a su inscripción en el registro de productores de residuos peligrosos. Los residuos producidos serán almacenados en condiciones adecuadas y entregados a Gestores Autorizados en función de su calificación.

– Se realizará un mantenimiento periódico del separador de grasas e hidrocarburos, gestionado a través de Gestores Autorizados de los residuos producidos. El depósito de

combustible dispondrá de medios para la recogida de posibles derrames (cubeto de contención y/o doble pared).

– Una vez finalizada la vida útil de la instalación, será desmantelada y los residuos producidos, gestionados a través de Gestores Autorizados.

Además de lo anterior, se cumplirán las siguientes prescripciones adicionales:

– Los procedimientos de vuelo serán compatibles con la protección de las especies durante su época de reproducción. Se informará a los pilotos y al personal del helipuerto de la delimitación exacta de los espacios protegidos y de las áreas con presencia de especies protegidas, para que extremen precauciones en los sobrevuelos. Se dispondrá de un mapa, que se situará en lugares bien visibles del helipuerto, en el que se representen las épocas y los espacios que los pilotos deben evitar sobrevolar.

– Se establecerá un procedimiento interno en el helipuerto para el registro de cualquier incidente o suceso con aves, tanto en las maniobras de despegue como aterrizaje, como en vuelo. Se informará a todos los pilotos de la disponibilidad de un registro interno de los incidentes de fauna con las aeronaves, en donde se recomendará a los pilotos anotar, tras el vuelo en que se haya producido dicho incidente, como mínimo: la maniobra en la que se ha producido el incidente; la zona y altitud con la precisión que sea posible; el tipo de ave o animal afectado, si el piloto ha podido identificarlo; y las consecuencias del incidente.

– Si del procedimiento interno de registro se detectara la existencia de colisión con aves en el entorno del helipuerto, se deberán adoptar las medidas preventivas que se consideren más adecuadas para evitar las colisiones.

– Cualquier tipo de incidencia derivada de las operaciones de los aparatos sobre las especies de fauna presentes en la zona será comunicada al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Salamanca.

– Con anterioridad al inicio de las obras y conforme al artículo 30 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, deberá realizarse un estudio de la incidencia del proyecto sobre el patrimonio arqueológico o etnológico, por un técnico competente en la materia. Este estudio deberá someterse a informe favorable de la Consejería competente en materia de cultura. La intervención arqueológica que se realice, deberá contar con autorización de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Salamanca y constituirá un elemento de diagnóstico previo, con el fin de poder establecer las afecciones a los bienes del patrimonio cultural que pudieran hallarse y, en su caso, habilitar las medidas correctoras y de protección precisas.

– El control del crecimiento de la vegetación a fin de prevenir los incendios forestales se realizará con métodos mecánicos y no se podrán emplear herbicidas para ello.

La presente Resolución no cubre las posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el aeródromo con posterioridad a su autorización de establecimiento, en cuyo caso será de aplicación lo establecido en el artículo 7.2.c) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En los casos de cambios estructurales o funcionales en la instalación, el promotor debe presentar ante la AESA, como órgano sustantivo, un documento en el que se analicen los efectos adversos significativos generados por la modificación del proyecto sobre el medio ambiente, cuyo contenido debe ajustarse a lo indicado en el citado artículo 7.2.c).

Fundamentos de Derecho

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental establece, en el apartado segundo del artículo 7, los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada, de conformidad con el procedimiento previsto en la sección 2.ª del capítulo II del título II de la Ley.

Este procedimiento se desarrolla en los artículos 45 y siguientes de la Ley de evaluación ambiental, y así, el artículo 47 dispone que, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas, el órgano ambiental determinará, mediante la emisión del informe

de impacto ambiental, si el proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente, o si por el contrario no es necesario dicho procedimiento en base a la ausencia de esos efectos, de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo III de la citada norma.

El proyecto «Helipuerto Manuel Tamame (Salamanca)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) «Los proyectos comprendidos en el anexo II» de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental.

Corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos de competencia estatal, de acuerdo con el artículo 7.1.c) del Real Decreto 500/2020, de 28 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y se modifica el Real Decreto 139/2020, de 28 de enero, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales.

En virtud de lo expuesto, y a la vista de la propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental,

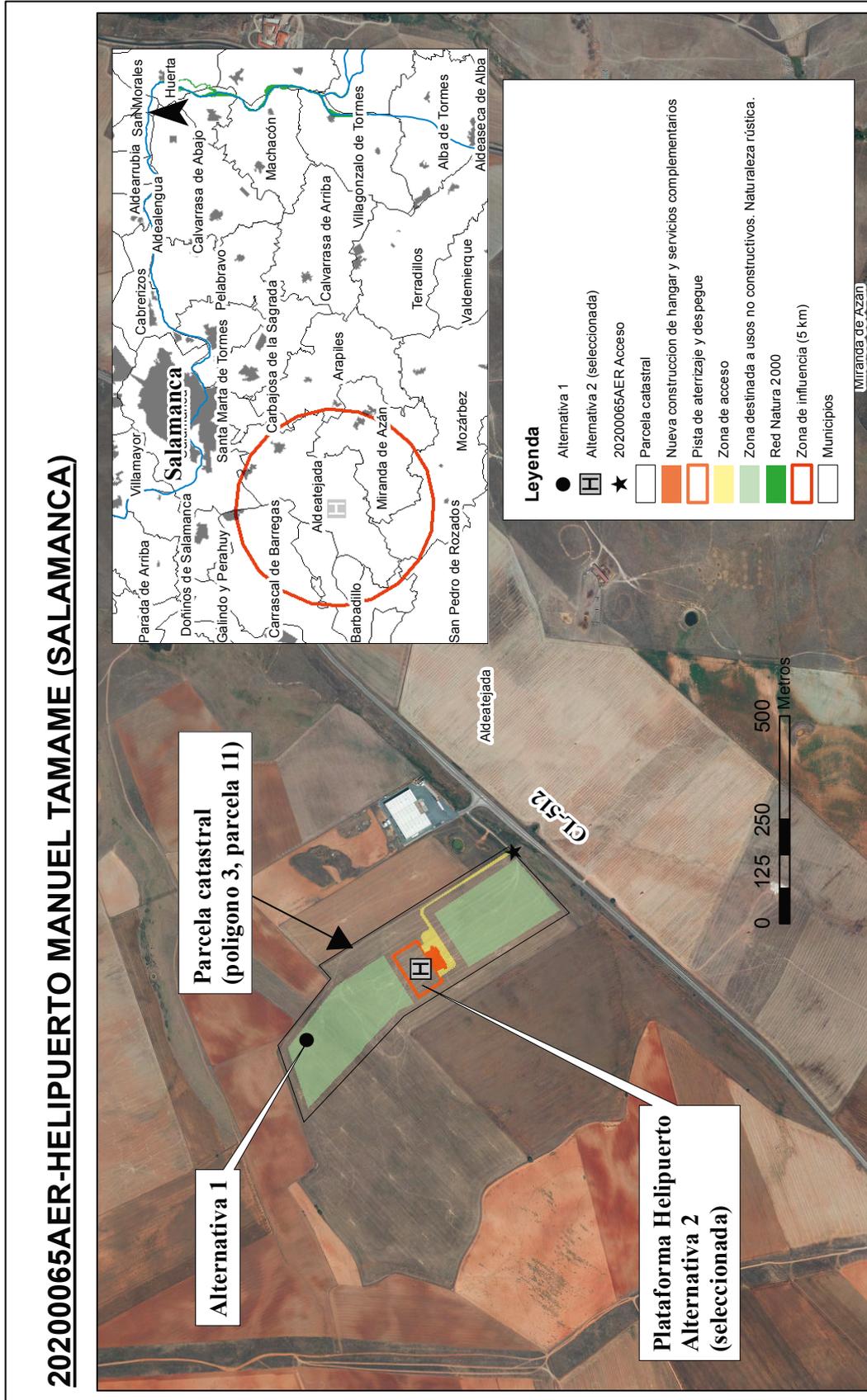
Esta Dirección General resuelve:

De acuerdo con los antecedentes de hecho y fundamentos de Derecho alegados y como resultado de la evaluación de impacto ambiental practicada, que no es necesario el sometimiento al procedimiento de evaluación ambiental ordinaria del proyecto «Helipuerto Manuel Tamame (Salamanca)», ya que no se prevén efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, siempre y cuando se cumplan las medidas y prescripciones establecidas en el documento ambiental y en la presente Resolución.

Esta Resolución se hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (www.miteco.es), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 6 del artículo 47 de la Ley de Evaluación Ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Madrid, 5 de noviembre de 2020.—El Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, Ismael Aznar Cano.



20200065AER-HELIPUERTO MANUEL TAMAME (SALAMANCA)

Parcela catastral
(polígono 3, parcela 11)

Alternativa 1

Plataforma Helipuerto
Alternativa 2
(seleccionada)