

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**10534** Resolución de 17 de abril de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Infraestructura aeronáutica de helipuerto de Corduente (Guadalajara)».

## Antecedentes de hecho

Con fecha 11 de noviembre de 2022, tiene entrada en esta Dirección General, solicitud de inicio de la evaluación ambiental simplificada del proyecto «Infraestructura aeronáutica de helipuerto de Corduente (Guadalajara)», de acuerdo con el artículo 45 de la Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, remitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como órgano sustantivo del proyecto. El promotor es la Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El proyecto tiene como objeto la construcción de un helipuerto de la base aérea Bifor B que forme parte del sistema de protección de incendios de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

Con fecha 16 de diciembre de 2022, se inicia 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.

La tabla adjunta recoge los organismos y entidades consultados durante esta fase, y si han remitido su informe en relación con el documento ambiental:

| Consultados                                                                                                        | Respuesta       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| <i>Administración Estatal</i>                                                                                      |                 |
| Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.               | Sí              |
| Confederación Hidrográfica del Tajo. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.                | Sí              |
| Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha.                                                                     | No              |
| Subdelegación del Gobierno en Guadalajara.                                                                         | No              |
| <i>Administración Autonómica</i>                                                                                   |                 |
| Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad. Consejería de Desarrollo Sostenible. Castilla-La Mancha.       | Sí              |
| Dirección General de Economía Circular. Consejería de Desarrollo Sostenible. Castilla-La Mancha.                   | No              |
| Dirección General de Transición Energética. Consejería de Desarrollo Sostenible. Castilla-La Mancha.               | No              |
| Delegación Provincial de Desarrollo Sostenible en Guadalajara.                                                     | No              |
| Delegación Provincial de Educación, Cultura y Deportes en Guadalajara.                                             | No              |
| Dirección General de Protección Ciudadana. Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Castilla-La Mancha. | Sí <sup>1</sup> |

| Consultados                                                                                                           | Respuesta       |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Castilla-La Mancha.                                        | Sí <sup>2</sup> |
| Dirección General de Agricultura y Ganadería. Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural. Castilla-La Mancha. | No              |
| Dirección General de Planificación Territorial y Urbanismo. Consejería de Fomento. Castilla-La Mancha.                | Sí <sup>3</sup> |
| <i>Administración Local</i>                                                                                           |                 |
| Diputación de Guadalajara.                                                                                            | No              |
| Ayuntamiento de Corduente.                                                                                            | No              |
| <i>Otros</i>                                                                                                          |                 |
| SEO_birdlife.                                                                                                         | No              |
| Ecologistas en Acción.                                                                                                | No              |
| WWF.                                                                                                                  | No              |

1. Se recibe informe del Coordinador Regional de Emergencias del Servicio de Protección Ciudadana de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas.

2. Se recibe informe del Servicio de Salud Pública de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Sanidad.

3. Se recibe informe del Servicio de Urbanismo de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Fomento.

Ninguno de los organismos que han emitido contestación ha identificado impactos ambientales significativos del proyecto ni la necesidad de someterlo a evaluación de impacto ambiental ordinaria. Tampoco, sugieren modificaciones sustanciales sobre el diseño de la actuación con objeto de minimizar los impactos ambientales. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «e» de esta resolución.

Con fecha 27 de febrero de 2023, es requerida al promotor información adicional en relación con el ruido y la modificación de las trayectorias de aproximación-salida para evitar el sobrevuelo de la población de Corduente. La contestación del promotor es recibida el 28 de marzo de 2023.

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.<sup>a</sup> 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:

La incorporación de nuevas restricciones operativas en la reglamentación aeronáutica imposibilita la continuidad de la base aérea Bifor B existente en el término municipal de Corduente (Guadalajara). Ello hace necesaria la construcción de una nueva base que forme parte del sistema de protección de incendios de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y que preste servicio en el ámbito de intervención del actual helipuerto, que incluye el Parque Natural y espacio Red Natura 2000 «Alto Tajo».

El objeto del helipuerto es la vigilancia y extinción de incendios, por lo que se califica de uso restringido especializado. Se diseña para operaciones visuales diurnas y, aunque en el documento ambiental se preveía una operación continuada durante todo el año, en la información complementaria el promotor indica que el helipuerto sólo estará activo durante la campaña de incendios (de junio a septiembre, ambos inclusive) y permanecerá cerrado el resto del año. Durante su actividad se prevén 2 operaciones al día y se estima un pico máximo de hasta 12 operaciones diarias en ocasiones muy puntuales.

La instalación tendrá una superficie total de 19. 616 m<sup>2</sup> y se compondrá de los siguientes elementos cuya construcción se estima en un cronograma de ejecución de duración inferior a un año:

- Pista de aterrizaje y despegue: área de aproximación final y despegue (FATO) y área de toma de contacto y elevación inicial (TLOF) de 19 x 19 m. La TLOF es coincidente con la FATO, es decir un cuadrado de 19 m de lado conformado por una solera de hormigón armado de 20 cm de espesor sobre base de zahorra compactada. A su vez, el área FATO-TLOF se integra en el centro de una zona de seguridad, cuadrada de 38 m de lado, formada por una superficie de hormigón armado de 10 cm de espesor sobre terreno natural compactado.

- Dos calles de rodaje aéreo de 21 m de longitud con sus respectivas rutas de rodaje aéreo.

- Dos puestos de estacionamiento de 22,6 m de diámetro.

- Vallado perimetral de simple torsión de 2 m de altura.

- Edificación de 574,27 m<sup>2</sup> de superficie para estancia de la brigada helitransportada y pilotos.

- Parking de 1.120 m<sup>2</sup>.

- Suministro eléctrico desde la red y grupo electrógeno complementario de seguridad.

- Depósito de agua potable. El abastecimiento de agua se realizará desde la red municipal.

- Depuradora, con capacidad para tratar aguas fecales y residuales de una población de 20 habitantes equivalentes.

- Instalación para almacenamiento y suministro de carburante. Depósito Jet A1 (10.000 litros), ubicado dentro de un cubeto.

El tipo de helicópteros que utilizará este helipuerto será helicópteros intermedios utilitarios (Bell 212, Bell 412 B, Kamov Ka 32, PZL W3 SOKOL, Augusta KoalaA-119, Eurocopter AS350 Ecureuil). En cualquier caso, deberán asignarse a esta base, modelos para los que se tenga la certeza de que su huella de ruido máxima respeta los límites establecidos por la normativa.

Se proyectan las rutas de aproximación y despegue en los sectores SE y NO, formando 180 ° entre ellas, en los sentidos 29 y 11.

| Rutas principales (Sector SE) |              |              |         |             |
|-------------------------------|--------------|--------------|---------|-------------|
|                               | Geográfica   | Magnética    | Sentido | Performance |
| Aproximación.                 | 290° 27' 13" | 290° 19' 13" | 29      | 2 y 3       |
| Despegue.                     | 110° 27' 13" | 110° 19' 13" | 11      | 2 y 3       |

| Rutas secundarias (Sector NO) |              |              |         |             |
|-------------------------------|--------------|--------------|---------|-------------|
|                               | Geográfica   | Magnética    | Sentido | Performance |
| Aproximación.                 | 110° 27' 13" | 110° 19' 13" | 11      | 2 y 3       |
| Despegue.                     | 290° 27' 13" | 290° 19' 13" | 29      | 2 y 3       |

Para la selección de alternativas se han contemplado los siguientes factores: meteorología (vientos dominantes y nieblas), superficie y disponibilidad de terrenos, orografía, compatibilidad con los planes urbanísticos del ayuntamiento afectado, mínimo impacto ambiental y viabilidad económica. Junto a la alternativa cero, se han contemplado dos posibles emplazamientos para la construcción del helipuerto. La alternativa cero, de no intervención, se descarta debido a la actual inviabilidad operativa de la base aérea existente, que imposibilita la atención de las emergencias forestales por

incendio en el ámbito de intervención afectado, generando un importante perjuicio de seguridad ante el riesgo de incendio forestal. Así, se plantean dos alternativas de ubicación para el nuevo helipuerto:

Alternativa 1: parcela 1 del polígono 9 de Corduente, referencia catastral: 000300100WL82A0000QO, junto al Centro de Interpretación Dehesa de Corduente.

Alternativa 2: parcelas 71 y 72 del polígono 509 del término municipal de Corduente, referencias catastrales: 19118A509000710000YP y 19118A509000720000YL.

Entre las dos posibles alternativas de ubicación, el promotor selecciona la que según sus criterios de análisis es la ambientalmente más favorable. Se trata de la alternativa 2, por ser una parcela rústica de uso agrario, bien comunicada, sin grandes desniveles, con posibilidad de conexión a las redes de suministros existentes, en el límite del espacio Red Natura 2000 afectado, en una zona con categoría tipo C «Zonas de uso especial», según el plan de gestión del espacio, con menor grado de conservación y menor efecto sobre la deforestación. La alternativa 1 causará importantes molestias a los usuarios del actual Centro de Interpretación Dehesa de Corduente, en cuyas instalaciones se ubicaría el helipuerto. En el caso de la alternativa 2, el corredor secundario de operaciones sobrevuela la población de Corduente, pero la altura y condiciones de uso posibilitará que se cumplan los objetivos de calidad acústica para los ámbitos urbanos afectados, establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido.

b. Ubicación del proyecto:

El helipuerto se encuentra dentro del término municipal de Corduente (Guadalajara) al sureste de la población de Corduente, a una distancia aproximada de 300 m. Se sitúa en el polígono 509, parcelas 71 y 72, cuyas coordenadas, en proyección ETRS89 30N, son X: 586.690, Y: 4.521.393.

c. Características del potencial impacto:

La presente evaluación ambiental se realiza sobre la documentación presentada por el promotor para el proyecto «Infraestructura aeronáutica de helipuerto de Corduente (Guadalajara)» y se pronuncia sobre los impactos asociados al mismo analizados por el promotor, así como los efectos sobre los factores ambientales derivados de la vulnerabilidad del proyecto. Se incluye en la evaluación, el proceso de consultas.

El documento ambiental se ha desarrollado conforme a lo establecido en la guía «Tramitación ambiental de proyectos de aeródromos y helipuertos» (ADUR-17-PES-140-A01 2.0), publicada por la AESA.

No comprende el ámbito de la presente evaluación de impacto ambiental la seguridad operacional ni aérea, ni otros que excedan del alcance de la evaluación de impacto ambiental y que poseen normativa reguladora e instrumentos específicos.

Fauna.

El estudio de fauna se realiza sobre la zona de influencia del proyecto (5 km de radio respecto al proyecto) y el entorno inmediato del proyecto (500 m de radio respecto al proyecto). Se han utilizado los datos obtenidos del Inventario Nacional de Biodiversidad del MITECO, observaciones y datos procedentes del Cuerpo de Agentes Medioambientales de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y de observaciones realizadas por el promotor en la zona de estudio (mediante censos a pie y en vehículo).

Dentro de la parcela (entorno inmediato), entre las especies observadas se encuentran conejo (*Oryctolagus cuniculus*), zorro (*Vulpes vulpes*), lagarto ocelado (*Timon lepidus*), culebra de escalera (*Rhinechis sacalis*), buitres leonados (*Gyps fulvus*), gavián (*Accipiter nisus*), urraca (*Pica pica*), avión roquero (*Ptyonoprogne rupestris*), escarabajo rinoceronte (*Copris hispanus*), escarabajo pelotero (*Sisyphus schaefferi*),

abeja (*Apis mellifera*), etc. El promotor concluye que la parcela afectada por el proyecto no constituye un hábitat ni una zona crítica de alimentación, refugio ni reproducción para ninguna especie amenazada.

El área ocupada por la zona de influencia del helipuerto (radio de 5 km) presenta gran diversidad de especies al existir bosques y roquedos donde se reproducen numerosas rapaces como el águila perdicera (*Aquila fasciata*, «En Peligro de Extinción» según el Decreto 33/1998, de 5 de mayo por el que se crea el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Castilla-La Mancha), águila calzada (*Hieraetus pennatus*), azor (*Accipiter gentilis*) y alimoche (*Neophron percnopterus*) catalogadas como «Vulnerables», buitre leonado (*Gyps fulvus*) y busardo ratonero (*Buteo buteo*), «De Interés Especial», entre otras. El helipuerto se ubica dentro de un área crítica de águila perdicera, a 200 m del límite exterior de su ámbito de aplicación, según el plan de recuperación de la especie (Decreto 76/2016, de 13 de diciembre). Asimismo, se ubica a aproximadamente 500 m del Área de Importancia para las Aves (IBA) n.º 188 «Alto Tajo y Tajuña». El muladar «Pascual Mino Madrid», se sitúa a 3 km de distancia del proyecto y se identifica como el único punto importante de atracción potencial de aves en la zona de influencia del proyecto.

Los impactos generados durante las obras se relacionan, fundamentalmente, con las molestias derivadas de las operaciones de desbroce y movimiento de tierras. No obstante, el promotor resalta su limitada trascendencia sobre los hábitats de interés faunístico dada la escasa superficie ocupada y la afección a parcelas de uso agrícola de cultivo herbáceo abandonado.

De acuerdo con el documento ambiental, los impactos generados durante la fase de explotación se deben al incremento del nivel de presión sonora por el vuelo de los helicópteros y al riesgo de colisión con avifauna. Normalmente el punto crítico para ambos impactos es el ámbito afectado por las operaciones de despegue y aterrizaje y sus zonas más inmediatas. Los efectos de estos impactos, que sufren fundamentalmente las aves, dependen de la distancia a los puntos de cría.

Por lo que concierne al riesgo de colisión con aves, se informa que no se ha identificado ningún registro de colisión en ningún helipuerto de la Comunidad de Castilla-La Mancha. Los accidentes por colisión son muy improbables debido a la baja frecuencia de vuelos prevista; el ruido de aproximación del helicóptero, que alerta a las aves; las favorables condiciones meteorológicas de funcionamiento (operaciones diurnas en buenas condiciones de viento y visibilidad); la elevada capacidad de maniobrabilidad de los helicópteros, así como, la ausencia de puntos de atracción y acumulación de aves en las trayectorias de aproximación y despegue.

En cuanto a la valoración del impacto por ruido sobre la avifauna, la huella acústica se circunscribe al entorno inmediato al helipuerto. En dicho ámbito, la presencia de aves amenazadas es de paso o campeo esporádico, pues no constituye una zona crítica para su alimentación, refugio ni reproducción.

El promotor prevé las siguientes medidas para la protección de la avifauna:

- Control de la existencia de aves en las rutas de aproximación y despegue establecidas, tanto por el piloto desde el aire, como por el emisorista del helipuerto desde tierra, antes de cada despegue o aterrizaje. El emisorista tendrá contacto instantáneo con el piloto a través de radio en banda aérea. Ante la existencia de aves en las trayectorias de aproximación y despegue, se abortará la operación.

- Exclusión al sobrevuelo durante el periodo reproductor de zonas de nidificación de aves protegidas. El promotor asume las zonas de exclusión indicadas por el Director Conservador del Parque Natural «Alto Tajo» en su informe de 25 de mayo de 2021. Concretamente, en el periodo comprendido entre el 15 de enero y el 15 de agosto, excepto por motivos de emergencia justificada, se establecerán las siguientes zonas de exclusión área:

- Barranco de la Hoz del Río Gallo.

- Poligonal de exclusión aérea 1 delimitada por las siguientes coordenadas (Sistema de referencia ETRS89):

| Punto | X      | Y       |
|-------|--------|---------|
| 1     | 584588 | 4519649 |
| 2     | 585937 | 4519055 |
| 3     | 586576 | 4518788 |
| 4     | 587419 | 4517981 |
| 5     | 587908 | 4518336 |
| 6     | 587064 | 4519960 |
| 7     | 585955 | 4520280 |
| 8     | 584783 | 4520369 |

- Poligonal de exclusión aérea 2 delimitada por las siguientes coordenadas (Sistema de referencia ETRS89):

| Punto | X      | Y       |
|-------|--------|---------|
| 1     | 589097 | 4519383 |
| 2     | 589807 | 4519179 |
| 3     | 589896 | 4518655 |
| 4     | 589692 | 4518424 |
| 5     | 589479 | 4518371 |
| 6     | 588999 | 4519019 |

La documentación aportada por el promotor incluye dos informes del Director Conservador del Parque Natural del Alto Tajo. El primer informe, de fecha de 25 de mayo de 2021, establece las citadas zonas de exclusión aérea que han sido asumidas por el promotor. En el segundo informe, de 28 de octubre de 2022, indica que la parcela en cuestión, por su cercanía a zonas habitadas y a la carretera CM-2015, es una zona de campeo esporádico de especies de aves amenazadas y presenta un hábitat de baja calidad en relación a la fauna terrestre. La presencia en la parcela y su entorno inmediato de aves amenazadas es fundamentalmente de paso, no suponiendo dicho hábitat una zona crítica de alimentación, refugio ni reproducción para ninguna de estas especies. Las rapaces águila perdicera, alimoche y buitre leonado, son especialmente sensibles a las molestias durante la época crítica del periodo reproductor, que va desde el mes de enero al mes de agosto. La actividad podría afectar, durante el periodo reproductor, a las aves que crían en los cortados rocosos y bosques de las laderas de la hoz del Gallo, situados aguas abajo del núcleo urbano de Ventosa, dentro del Parque Natural del Alto Tajo y de la ZEPA «Alto Tajo». Asimismo, la concentración de grandes aves planeadoras en el entorno del río Gallo, aguas debajo de Ventosa, podría suponer un riesgo de colisión.

El promotor asume las zonas y periodos restringidos de actividad aérea establecidas por dicho organismo para la protección de las especies de avifauna amenazada durante el periodo reproductor.

Vegetación, flora y hábitats de interés comunitario.

Las parcelas sobre las que se asentará el helipuerto son parcelas de cultivo herbáceo abandonadas, que actualmente están ocupadas por pasto de *Brachypodium retusum* y tomillo, principalmente. En la parte sur, coincidente con el arroyo Molinillo,

existe vegetación de ribera formada por fresno (*Fraxinus excelsior*), álamo (*Populus tremula*), abedul (*Betula alba*), zarza (*Rubus ulmifolius*) y sauce (*Salix sp.*), entre otras especies. Según la cartografía sobre los Hábitats de Interés Comunitario (HIC) del MITECO, esta zona de ribera coincide con el HIC 92A0 «Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*».

Durante la construcción del proyecto, los principales impactos sobre la vegetación se producirán por los movimientos de tierra y por el tránsito de maquinaria en los alrededores. Se afectarán 17.654 m<sup>2</sup> de cultivo herbáceo abandonado y de pasto de *Brachypodium retusum* (el 90% de la superficie total afectada); 981 m<sup>2</sup> (5% de la superficie total) de árboles dispersos no maderables de *Populus tremula* (10 pies) y *Juniperus thurifera* (15 pies) y 981 m<sup>2</sup> ocupados por un rodal de *Populus tremula* (15 pies entre 20-30 cm; 25 pies < 20 cm) junto con pies dispersos no maderables de *Fraxinus excelsior* y *Salix sp.* El HIC localizado en la ribera del arroyo Molinillo no resultará afectado por el proyecto. Teniendo en cuenta lo anterior, el promotor considera los impactos sobre la vegetación y los HIC compatibles con la ejecución del proyecto.

Como medidas preventivas y correctoras, se establece la prohibición de alterar (por movimientos de tierras, cortas, desbroces, etc.) el HIC 92A0 colindante con las parcelas del proyecto. Se prevé el jalonamiento del perímetro de la zona afectada por la obra, impidiéndose el movimiento de maquinaria, vehículos, personas ni acopio de material fuera de dicho perímetro. Las zonas de las parcelas que queden libres de instalaciones se revegetarán con especies autóctonas al finalizar las obras.

Red Natura 2000 y otros espacios protegidos.

En cuanto a la Red Natura 2000, el helipuerto presenta coincidencia territorial con la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) «Alto Tajo» (ES0000092), situándose a 200 m de su límite exterior (ver croquis adjunto) y se encuentra a aproximadamente 360 m de la Zona de Especial Conservación (ZEC) «Alto Tajo» (ES4240016). A su vez, se localiza dentro de la Zona periférica del Parque Natural del Alto Tajo, a 750 m de distancia del mismo. La protección establecida en el territorio responde a la excepcional importancia del sistema de hoces fluviales existentes, con gran diversidad geológica, climática y topográfica, que se encuentran en un excelente estado de conservación.

La evaluación de repercusiones del proyecto sobre la Red Natura 2000 se incluye en el anexo I del documento ambiental. Se han identificado diez elementos clave para la gestión del espacio protegido «Alto Tajo», que suponen el eje principal en el que se basa su conservación: pinares de *Pinus nigra ssp. Salzmannii*; bosques de ribera; sabinares de *Juniperus thurifera*; bosques eurosiberianos; comunidades higroturbosas, megafórbicas y cervunales; bojedas sobre litosuelos; *Atropa baetica*; cangrejo de río (*Austropotamobius pallipes*); rapaces rupícolas no necrófagas y alimoche.

La Dirección General de Medio Natural y Biodiversidad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, promotora del proyecto, indica que el helipuerto se ubica en una zona considerada de tipo C «Zonas de uso especial», siendo la categoría de menor grado de conservación según el plan de gestión del espacio Red Natura «Alto Tajo». Argumenta, asimismo, que el radio de influencia y los efectos del proyecto sobre los objetivos de conservación de la ZEC-ZEPA son muy limitados, ya que la principal ruta o senda de aproximación y despegue de aeronaves está configurada al Este- Sureste del helipuerto, fuera de Red Natura 2000. Así, teniendo en cuenta los valores afectados y las medidas adoptadas (apartado de «fauna» y «vegetación, flora y HIC» de la resolución), considera que el proyecto no causará impactos negativos sobre la preservación del espacio Red Natura 2000, pues no causará repercusiones negativas sobre los valores naturales que han motivado su designación. Por el contrario, las tareas de prevención y lucha contra incendios forestales incidirán en la preservación de sus hábitats y especies.

El Director Conservador del Parque Natural del Alto Tajo no aprecia que el proyecto pueda tener una repercusión negativa sobre los recursos naturales protegidos en el Parque Natural y la ZEC-ZEPA «Alto Tajo». Por ello, no considera necesaria la

evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto, siempre que se respeten las zonas de exclusión aérea durante los periodos indicados en el apartado «fauna» de la resolución.

Población y salud humana.

El documento ambiental incluye un estudio acústico que evalúa, mediante modelización, la situación acústica del entorno del proyecto durante la fase de explotación. La metodología empleada se ha desarrollado conforme al método común de cálculo desarrollado por la Comisión Europea a través del proyecto «Métodos comunes de evaluación del ruido en Europa (CNOSSOS-EU)» adoptado mediante la Directiva 2015/996/CE y conforme al anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental. El grado de exposición al ruido sobre los sectores del territorio cercanos a la infraestructura se ha realizado conforme al 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. Se analiza el cumplimiento de los valores límite de inmisión establecidos en las tablas A1 y A2 del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Teniendo en cuenta el uso previsto de la nueva infraestructura aeronáutica (que no prestará servicio durante la noche) se han determinado los valores de los índices  $L_d$ ,  $L_e$  (nivel sonoro medio a largo plazo ponderado determinado a lo largo de todos los periodos día y tarde de un año). La estimación del índice  $L_d$  (periodo día comprendido entre las 7 y las 19 horas) se ha realizado para 12 operaciones diarias durante el periodo de explotación establecido, por ser la situación más desfavorable prevista. El valor  $L_{Amax}$  corresponde al nivel de pico de máximo ruido generado por el helicóptero en su trayectoria, teniendo en cuenta aterrizajes y despegues.

El promotor concluye que los niveles  $L_d$  y  $L_e$  alcanzan un valor máximo de 44,1 dB en zona residencial y de 45,5 dB en zona industrial, por lo que estarían muy por debajo de los valores límite establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, (60 dB y 70 dB, respectivamente). Más aún, si se tiene en cuenta que la simulación se ha realizado considerando la situación más desfavorable, de 12 operaciones al día, cuando la situación normal será que se produzcan 1 o 2 operaciones diarias.

Por el contrario, la modelización pone de manifiesto superaciones de los valores máximos  $L_{Amax}$  al registrarse niveles de hasta 90,7 dB en zona residencial y de 92,7 dB en zona industrial, que superarían los valores máximos establecidos por la normativa en 85 dB y 90 dB, respectivamente. La superación del índice  $L_{Amax}$  vendría determinada por el hecho de que una de las dos rutas establecidas para las operaciones de aterrizaje y despegue sobrevuela el núcleo urbano de Corduente.

Teniendo en cuenta lo anterior, con fecha 27 de febrero de 2023, se solicita al promotor información relativa al impacto acústico del proyecto y la modificación de las trayectorias de aproximación-salida para evitar el sobrevuelo de la población y asegurar el cumplimiento de los valores límite de inmisión máximos de ruido ( $L_{Amax}$ ) establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Con fecha 28 de marzo de 2023, se recibe la respuesta del promotor en la que insiste en el reducido número de operaciones anuales del helipuerto, que permanecerá activo exclusivamente durante la campaña de incendios durante los meses de junio-septiembre (ambos incluidos). El promotor indica que la previsión de tráfico es continuista con la base actualmente existente y no está previsto que se superen la 60 operaciones anuales. Informa de que las rutas diseñadas son las mejores teniendo en cuenta todos los factores necesarios en el diseño del helipuerto, incluida la afección por ruido a la población. Manifiesta que es necesaria la ruta que sobrevuela por el NO y, debido al encajonamiento del sector entre dos montañas, no existe la posibilidad de evitar el sobrevuelo del núcleo urbano. No obstante, sostiene que los helicópteros se

aproximarán o despegarán por el sector NO únicamente si no lo pueden hacer por el sector SE (en dirección contraria a la población). En ese sentido, según el régimen de vientos obtenido para el helipuerto, el promotor afirma que el 100% de los días del año, se podría utilizar la ruta que se desarrolla por el SE. Considerando cierto margen de seguridad, el porcentaje de días al año de posible uso de la ruta secundaria ubicada al NO sería del 0,75%. Consecuentemente, el promotor considera el impacto acústico del proyecto compatible, al concluir que cumple la normativa de ruido, y concretamente el artículo 25 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que establece que se considerará que se respetan los valores límite de inmisión máximos de ruido establecidos cuando los valores de los índices acústicos evaluados cumplan, para el periodo de un año, que el 97 % de todos los valores diarios no superan los valores fijados en la tabla A2, del anexo III.

Para asegurar el cumplimiento de la normativa de ruido y minimizar el impacto acústico en el entorno del proyecto, se proponen en la documentación ambiental las siguientes medidas preventivas y correctoras:

- Se establecen como rutas principales de aproximación y despegue las que se desarrollan por el SE, de manera que únicamente se utilicen las secundarias (al NO) cuando las principales no estén disponibles.
- En los casos en los que se tenga que realizar el despegue o el aterrizaje utilizando las rutas secundarias, las aeronaves modificarán los perfiles teóricos de operación tanto de ascenso como de descenso sobrevolando la población a una mayor altura, de manera que las molestias por ruido se vean disminuidas.
- Las aeronaves, en los despegues y aproximaciones en sentido a la población, realizarán virajes a derechas o a izquierdas antes de llegar a las inmediaciones y así evitar, en la medida de lo posible, el sobrevuelo del núcleo urbano.
- Deberán asignarse a la base modelos de helicópteros sobre los que se tenga la certeza de que su huella de ruido máxima respeta los límites establecidos por la normativa.
- En las operaciones que se realicen en las rutas que se desarrollan por el NO, deberán aplicarse los procedimientos de mitigación de ruido que tenga establecidas la compañía operadora según el modelo de helicóptero concreto.
- Las medidas previstas de atenuación de ruido deben quedar reflejadas en la documentación del helipuerto de manera que todos los usuarios sepan que deben aplicarlas.

Además, para mejorar la percepción social de la implantación del helipuerto, se plantean las siguientes medidas adicionales:

- En caso de emergencia por incendio forestal, las aeronaves de otros helipuertos del dispositivo del Plan Infocam (Incendios Forestales de Castilla-La Mancha), de otras comunidades autónomas y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, podrán hacer uso de la infraestructura para repostaje de una manera rápida y eficaz dando mayor cobertura a esta zona y, por tanto, sofocar un incendio más rápidamente.
- Los vuelos de prácticas se aprovecharán para realizar observación y patrullaje para llevar un mayor control ambiental de la zona, además de ser disuasorio de posibles negligencias en el medio natural.
- Dentro del plan formativo que se lleva a cabo desde el Plan Infocam a colegios de las diferentes comarcas, se propondrá que la instalación pueda ser visitada para conocer el trabajo que se lleva a cabo en este centro de defensa y protección del medio natural.

El Coordinador Regional de Emergencias del Servicio de Protección Ciudadana de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas informa que la posible afección acústica que el helipuerto pudiera ocasionar a la

salud y bienestar de la población, se puede intuir que sería despreciable por la eventualidad del tráfico de aeronaves.

A la vista del resultado del estudio acústico realizado por el promotor, este órgano ambiental establece las prescripciones 4 y 5 con objeto de minimizar la contaminación acústica en la población de Corduente.

Emisiones de gases y cambio climático.

El documento ambiental manifiesta la escasa magnitud de la obra teniendo en cuenta su duración y las actuaciones previstas. Durante la fase de funcionamiento, la principal fuente de emisión de gases a la atmósfera serán las aeronaves, cuyo número de operaciones es muy reducido. Así, el promotor considera que las emisiones que se producirán durante la construcción y explotación del proyecto, así como sus efectos sobre la calidad del aire y el cambio climático serán poco significativas. Por el contrario, el proyecto tendrá un impacto positivo y significativo sobre las emisiones atmosféricas ya que las tareas de prevención y lucha contra incendios forestales contribuyen al mantenimiento de los sumideros de carbono presentes y a evitar las emisiones de gases originadas por los incendios forestales.

Se prevé la aplicación de medidas de buenas prácticas en el desarrollo de las obras y durante la explotación de la instalación, como riegos periódicos para evitar el polvo en suspensión y revisiones y cumplimiento normativo de la maquinaria y de las aeronaves utilizadas.

La Oficina Española de Cambio Climático indica que el documento ambiental debería incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima y recomienda el cálculo de la huella de carbono asociada al proyecto en la medida en que haya información disponible al respecto, teniendo en cuenta las fases de construcción, puesta en servicio y desmantelamiento de las instalaciones. La finalidad última de este cálculo es proponer alternativas para reducir y compensar la huella de carbono por lo que los resultados se deben traducir, dentro de lo posible, en medidas destinadas a esta finalidad.

Este órgano ambiental considera que, teniendo en cuenta las características del proyecto, así como el objetivo de la evaluación de impacto ambiental simplificada, el proyecto no causará efectos adversos significativos sobre el clima ni sobre las emisiones de carbono, por lo que no se considera necesario desarrollar valoraciones ni medidas adicionales.

Agua.

La zona de estudio se encuentra en la cuenca hidrográfica del río Tajo, próxima a dos arroyos que desembocan en el río Gallo que son, el arroyo de la Dehesa y el arroyo Molinillo, este último es el más cercano al helipuerto y se ubica a 100 m del mismo. Morfológicamente los cauces están, en general, poco intervenidos, con márgenes estables que mantienen una cobertura de vegetación de ribera abundante y variada. El helipuerto no se sitúa sobre masas de agua subterránea según indica la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Como consecuencia de las obras pueden generarse aportaciones puntuales de partículas en suspensión a los cauces próximos al proyecto, así como, vertidos accidentales de sustancias utilizadas por la maquinaria o materiales empleados en las obras. Con el fin de evitar la posible contaminación de los cauces más cercanos, del suelo y de los acuíferos, se aplicarán buenas prácticas durante la realización de la obra como: la instalación de barreras de sedimentos; impermeabilización y adecuada elección para la instalación de los parques de maquinaria y servicios de apoyo; jalonamiento de un área de seguridad en el entorno del arroyo Molinillo donde se realizará el control del movimiento de tierras evitando que se sobrepasen los límites señalizados; se asegurará que no incrementan los sólidos en suspensión en el agua ni la turbidez del arroyo; formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales durante las obras.

Durante la fase de explotación, las redes de recolección y vertido de aguas pluviales y fecales serán independientes. Las aguas fecales y grises de la edificación base se tratarán en una depuradora (20 habitantes equivalentes) y se verterán a una zanja filtrante. Se realizarán las oportunas gestiones con la Confederación Hidrográfica para el vertido de las aguas en dicha zanja filtrante. Respecto a las aguas pluviales de las zonas donde se realiza el repostaje, el estacionamiento de aeronaves y la instalación de combustible, se recogerán mediante la instalación de canaletas con rejillas hasta un separador de hidrocarburos (con filtros coalescentes y depósito de decantación) para su posterior vertido de forma directa al terreno. La capacidad mínima del separador será de 13.338 L, de Clase I, en el que la concentración de hidrocarburos a la salida del separador será inferior a 5 mg/L.

El mantenimiento de las aeronaves en el helipuerto será de carácter básico y propio del trabajo diario de la intervención en incendios forestales (cambios de aceite, filtros, etc.). Dicho mantenimiento será llevado a cabo en las plataformas de estacionamiento para que cualquier derramamiento de líquido contaminante (aceites, hidrocarburos, etc.) no se filtre al subsuelo y pueda ser recogido a través de las canaletas con rejillas diseñadas para tal efecto. Para mantenimientos que supongan mayor complejidad, las aeronaves serán trasladadas al centro de mantenimiento de la empresa operadora. Igualmente, las operaciones de repostaje se realizarán en las plataformas de estacionamiento para evitar filtraciones de líquidos contaminantes al subsuelo. El depósito de combustible, cumplirá las prescripciones técnicas reglamentarias, se localiza en un cubeto y plataforma ejecutado sobre solera de 20 cm de hormigón armado de fábrica, con revestimiento e impermeabilización de las fachadas y muros interiores con mortero gris. Igualmente, en el interior del cubeto existe una canaleta de hormigón polímero para la recogida de hidrocarburos.

Se estima el consumo de agua a corto plazo, en 5 m<sup>3</sup>, a largo plazo, en 20 m<sup>3</sup>, aproximadamente. Se contempla la instalación de un depósito de agua potable de superficie que se conectará a la red municipal.

El promotor califica como compatibles los posibles impactos del proyecto sobre el factor ambiental agua.

La Confederación Hidrográfica del Tajo recuerda la necesidad de cumplir la normativa sobre dominio público hidráulico y sus márgenes de protección (Zona de Servidumbre y Zona de Policía) y alude a las autorizaciones que, en función de las actuaciones previstas, deberá obtener el promotor (vertidos, ocupación, etc.) según lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, así como en el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico. Así mismo, el organismo establece una serie de determinaciones que se trasladan al apartado «e» de la resolución (prescripciones 6-15).

El Servicio de Salud Pública de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Sanidad de la Junta de Castilla-La Mancha recuerda al promotor la necesidad de cumplir el Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano; Real Decreto 865/2003, de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis y Real Decreto 487/2022, de 21 de junio, por el que se establecen los requisitos sanitarios para la prevención y el control de la legionelosis.

Suelo, subsuelo y residuos.

Según recoge el documento ambiental, la superficie total ocupada por el proyecto es de 19.616 m<sup>2</sup>. Al tratarse de una parcela con poco desnivel, los movimientos de tierras necesarios serán reducidos y superficiales y no modificarán el relieve. El promotor identifica la posibilidad de que se produzcan episodios accidentales y puntuales de contaminación del suelo por derrames de sustancias contaminantes. No obstante, indica

que se trataría de incidentes puntuales de escasa relevancia ambiental y fácilmente controlables con las medidas citadas en el apartado anterior sobre «agua».

Con relación a los residuos, el documento ambiental cuantifica y clasifica los residuos generados durante la obra y la explotación de la instalación. El 75% de los residuos de construcción y demolición producidos serán de naturaleza pétreo (arena, grava, hormigón, ladrillos, piedras, etc.). El resto, corresponde a residuos de naturaleza no pétreo como asfalto, madera, papel, metal, plásticos, yeso, etc.

De acuerdo con las características del proyecto, el promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo y la generación de residuos.

El promotor alude de forma expresa al cumplimiento de la normativa específica en la materia. Se adoptarán medidas relativas a la prevención en la generación de residuos mediante separación en origen, reducción de envases y embalajes y ajuste de los pedidos para evitar sobrantes. Las tierras procedentes del movimiento de tierras se emplearán para adecuar el helipuerto en la propia parcela, el resto de residuos serán gestionados por plantas de reciclaje o gestores autorizadas por la Comunidad Autónoma. Durante la explotación del helipuerto, la gestión de los residuos se realizará por parte de la empresa adjudicataria del contrato, conforme a la legislación vigente.

#### Patrimonio cultural.

En la parcela, existen restos arqueológicos que, según indica el documento ambiental, serán trasladados para su protección y preservación. Se contempla su traslado a una localización colindante al proyecto, dentro de la parcela afectada para que puedan ser visitados por cualquier interesado. Los restos arqueológicos se conservarán en su totalidad y se trabajará en coordinación con el Servicio Provincial de Cultura de Guadalajara.

El promotor anexa a la documentación ambiental las resoluciones y permisos del Servicio de Cultura de la Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes de la provincia de Guadalajara. Según consta en la Resolución de 7 de marzo de 2019, el citado organismo resuelve sobre la continuidad del proyecto constructivo siempre y cuando se cumplan las determinaciones expuestas en dicha resolución, que, en su mayor parte, han sido asumidas expresamente por el promotor en el documento ambiental, concretamente se prevé:

- Realizar en control arqueológico intensivo de los movimientos de tierras que implique la obra civil por parte de un profesional de la arqueología, autorizado por la Delegación Provincial de Educación Cultura y Deportes mediante la presentación de proyecto al efecto.

- En el caso que aparecieran restos durante la ejecución del proyecto, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 52 de la Ley 4/2013 de Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, esto es, paralizando inmediatamente los trabajos y comunicándolo a la Delegación Provincial de Educación Cultura y Deportes.

- La Dirección Arqueológica de la intervención deberá cubrir las estructuras arqueológicas que no vayan a verse afectadas por la obra con malla geotextil y tierra.

- La Dirección Arqueológica de la intervención realizada deberá entregar una adenda al informe final con la siguiente información:

- Dibujo arqueológico de planta y perfil de las dos estructuras funerarias que presentan lajas de piedra.

- Descripción y dibujo o fotografías de los materiales hallados, así como el inventario de los mismos y el Acta de entrega de materiales al Museo Provincial.

- Ficha de inventario del yacimiento localizado dentro del Ámbito de Prevención Arqueológica B.4. «Corduente», para que sea incluido en el inventario del Patrimonio Cultural de Castilla-La Mancha, aportando la documentación fotográfica y planimétrica correspondiente.

Una vez analizado el documento ambiental y la Resolución de 7 de marzo de 2019 del Servicio de Cultura de la Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes de la provincia de Guadalajara, este órgano ambiental añade al apartado «e» de la presente resolución las determinaciones del citado organismo que no se han recogido de forma expresa por el promotor en el documento ambiental.

#### Riesgos ambientales.

Se incluye en el documento ambiental la identificación, descripción, análisis y valoración de los efectos adversos significativos del helipuerto sobre el medio ambiente derivados de la vulnerabilidad del mismo ante el riesgo de accidentes graves o catástrofes relevantes, concretamente: riesgo de incendios; de inundaciones; geológicos y riesgo de accidente. El promotor considera asumibles todos los riesgos ambientales derivados del proyecto.

El Coordinador Regional de Emergencias del Servicio de Protección Ciudadana de la Delegación Provincial en Guadalajara de la Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas de la Junta de Castilla-La Mancha informa que los riesgos naturales o antrópicos de Protección Civil que afectan al término municipal de Corduente (incendios, inundaciones, fenómenos meteorológicos adversos, riesgo sísmico, riesgo por accidentes derivados del transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas y riesgo nuclear) no suponen un impacto significativo que pueda poner en riesgo a las personas y bienes de su comunidad, salvo por incendios en la masa forestal o agrícola. Este tipo de contingencias tampoco condicionan el establecimiento y funcionamiento de instalaciones e infraestructuras previstas en el proyecto. En caso de producirse un incendio en la instalación prevista los sectores habitados se encontrarían a más de 500 m.

#### d. Vigilancia ambiental.

El promotor define el programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo consiste en garantizar el cumplimiento de la totalidad de las medidas descritas en el documento ambiental, así como, las prescripciones adicionales establecidas en la presente resolución. Se evaluará su funcionalidad y se detectarán nuevos impactos que no hubieran sido previstos. Así el PVA permitirá redimensionar las medidas propuestas o elaborar nuevas medidas en el supuesto de que las aplicadas resulten insuficientes.

Según se indica, las comprobaciones y verificaciones se harán de forma conjunta, en la medida de lo posible, con los Agentes Medioambientales de la zona y los Técnicos competentes de la Consejería Desarrollo Sostenible de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El PVA constará de la fase de construcción (control de la ejecución de las medidas previstas durante la obra) y fase de explotación (control de la ejecución de las medidas previstas durante la explotación del proyecto). El programa de vigilancia ambiental se articula sobre el seguimiento de los aspectos ambientales analizados en el documento ambiental y en la presente resolución (calidad del aire, ruido, sistema hidrológico, suelo, vegetación, fauna, patrimonio cultural). Se define una ficha de control compuesta por indicadores de seguimiento; frecuencia; valor umbral; momento de análisis de valor umbral; medida.

En relación con el ruido, durante la fase de explotación se realizarán controles a fin de determinar si las operaciones aeronáuticas cumplen las medidas correctoras implantadas y los niveles pertinentes de ruido. El indicador de seguimiento definido es «Comprobación de las rutas establecidas para las aeronaves en cuanto a aproximaciones y despegues».

Sobre los informes de seguimiento al órgano sustantivo, se indica que, según lo previsto en el artículo 52 de la Ley de evaluación ambiental, en caso de que así se determine en la resolución de informe de impacto ambiental, se emitirá un informe de

seguimiento al órgano sustantivo sobre el cumplimiento de las condiciones y medidas establecidas. El promotor contempla la elaboración de los siguientes informes del PVA:

- Informe previo al acta de recepción provisional de la obra.
- Informes especiales: se presentarán informes ante cualquier situación excepcional que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental. En concreto, vertidos accidentales de hidrocarburos, accidente de aeronave y sobrevuelos injustificados de las áreas protegidas.

Teniendo en cuenta lo anterior, este órgano ambiental considera necesario reforzar el seguimiento sobre el factor ambiental ruido y sobre las incidencias que pudieran producirse sobre la fauna, por lo que el PVA deberá incorporar las prescripciones 18-24 del apartado «e» de la resolución.

e. Prescripciones adicionales.

De forma general, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras que se contemplan en el documento ambiental. Además, el promotor deberá cumplir las prescripciones adicionales especificadas en este apartado, las cuales se derivan del análisis técnico realizado por el órgano ambiental, así como de los informes recibidos de los organismos consultados.

Las prescripciones que se enumeran a continuación no eximen al promotor de la obligación de obtener todas las autorizaciones ambientales o sectoriales que resulten legalmente exigibles ni del cumplimiento de la legislación ambiental que sea de aplicación.

Generales:

1) Todas las medidas preventivas, correctoras y de seguimiento propuestas por el promotor y las recogidas en este apartado, deben quedar definidas contractualmente en el proyecto constructivo, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras, quedarán claramente integradas dentro del plan de obra, al igual que el resto de las actuaciones, e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

2) En caso de finalización de las actividades, se deberá devolver el terreno a su estado original, demoliendo adecuadamente las instalaciones, revegetando con especies autóctonas y retirando los residuos resultantes del desmantelamiento.

Fauna:

3) Se dispondrá de un mapa, situado en lugares bien visibles del helipuerto, en el que se representen las épocas y los espacios que los usuarios deben evitar sobrevolar.

Población y salud humana:

4) El sobrevuelo de Corduente durante las operaciones de aproximación y despegue de los helicópteros por las rutas secundarias debe ser el mínimo imprescindible y limitarse a situaciones en las que no es posible el uso de las rutas principales (al sureste). En todo caso, no debe superar el 3% de los días de un año, salvo por causas sobrevenidas de fuerza mayor debidamente justificadas.

5) No se permitirá el uso de las rutas secundarias que sobrevuelan la población de Corduente para los vuelos de prácticas.

Agua:

6) En la fase de construcción, la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales se realizará previa creación de solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, derrame

de combustibles, grasas, etc. Estos derrames serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.

7) Todas aquellas zonas de la instalación en donde vayan a desarrollarse actividades susceptibles de contaminar las aguas superficiales o subterráneas, deberán de estar debidamente impermeabilizadas y además confinadas para evitar desbordamientos hacia zonas no impermeabilizadas, o en definitiva proceder de otras maneras tales que se evite la mencionada contaminación.

8) Se adoptarán las medidas necesarias para evitar el aporte de sólidos en suspensión a los cauces.

9) Queda prohibido con carácter general el vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización. Dicha autorización corresponde a esta Confederación Hidrográfica del Tajo.

10) Si el vertido de las aguas residuales puede conducirse a una red general de saneamiento, deberá conectar el vertido a dicha red de saneamiento. En el caso de que haya imposibilidad de conexión a una red general de saneamiento, se deberán unificar (en la medida de lo posible) todos los flujos de aguas residuales generados en la actividad para su conducción a una única instalación de tratamiento y evacuación en un único punto de vertido final.

11) Las conducciones de las redes de saneamiento deberán ser estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales a las aguas subterráneas.

12) La red de saneamiento se recomienda que sea separativa (red de saneamiento de aguas residuales separada de la red de drenaje de aguas pluviales).

13) Deberá realizarse una adecuada gestión para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen contaminación adicional susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico.

14) Los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad.

15) Si el vallado discurre por dominio público hidráulico y su zona de policía, deberá contar con la correspondiente autorización por parte de la Confederación Hidrográfica del Tajo. Deberá proyectarse de manera que no se interfiera con el normal drenaje de las aguas.

#### Patrimonio Cultural:

16) Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil autorizado deberá contar con el visado y la autorización de la Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes de la provincia de Guadalajara.

17) A fin de facilitar los controles o inspecciones sobre la obra, deberá existir una copia de la Resolución de 7 de marzo de 2019 del Servicio de Cultura de la Dirección Provincial de Educación, Cultura y Deportes de la provincia de Guadalajara, en la oficina de obra.

#### Plan de vigilancia ambiental:

18) Se definirá un sistema de registro y seguimiento de los incidentes con la fauna durante la vida útil de la instalación que deberá estar operativo en el momento en que el centro entre en funcionamiento. Este sistema deberá incluir un protocolo para el registro de los incidentes en el que se identifique, como mínimo, la especie o especies afectadas, el número de ejemplares, la maniobra en la que se ha producido el accidente, las causas y las consecuencias del incidente, así como la zona y la altitud en la que se ha producido. Se determinarán las acciones a adoptar, en caso de que sean necesarias.

19) Se realizará un seguimiento y registro constante sobre el cumplimiento de la exclusión al sobrevuelo durante el periodo reproductor de zonas de nidificación de aves protegidas durante la vida útil de la instalación.

20) Se realizará un seguimiento y registro constante, durante la vida útil de la instalación, del cumplimiento de las prescripciones 4 y 5.

21) Durante los tres primeros años de explotación del helipuerto, al menos con periodicidad anual, el promotor deberá desarrollar estudios acústicos para determinar los niveles de inmisión de la actividad y la efectividad de las medidas preventivas y correctoras llevadas a cabo. Los estudios deben constatar el cumplimiento de la normativa en materia de ruido y concretamente, de los valores límite de inmisión máximos de la tabla A2, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. Los estudios acústicos se realizarán mediante los procedimientos de modelización estandarizados y mediante mediciones «in situ» de los niveles de ruido en distintos momentos del despegue y aterrizaje, teniendo en cuenta las situaciones más desfavorables para las edificaciones y usos existentes, así como para la explotación y la operativa de la instalación.

22) Si en el inicio o transcurso de la actividad se comprobara la vulneración de los límites de inmisión de ruido fijados en la normativa en los distintos sectores del territorio, se adoptarán todas las medidas que sean necesarias para alcanzar los niveles legalmente establecidos.

23) 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.

24) Se presentarán ante el órgano sustantivo los siguientes informes derivados del plan de vigilancia ambiental:

- Previo al inicio de las obras sobre la comprobación del jalonamiento y el replanteo de la obra.

- Previo a la emisión del acta de recepción sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas durante la construcción.

- Anuales desde el inicio de la fase de explotación y durante 3 años consecutivos sobre el cumplimiento de la normativa de ruido y concretamente, de las prescripciones 4, 5, 20 y 21 de la presente resolución.

- Informe final sobre las conclusiones de la adecuación de las medidas adoptadas en la fase de explotación, con especial referencia al ruido y al cumplimiento de la normativa de aplicación.

- Informes adicionales cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales.

La presente resolución no ampara posibles modificaciones, estructurales o funcionales, a realizar en el helipuerto 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, o de existir la necesidad de modificar alguna medida preventiva o correctora el promotor debe presentar ante 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.<sup>a</sup> 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 «Infraestructura aeronáutica de helipuerto de Corduente (Guadalajara)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II, concretamente Grupo 7. d 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 «Infraestructura aeronáutica de helipuerto de Corduente (Guadalajara)», 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 publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico ([www.miteco.es](http://www.miteco.es)), sin perjuicio de la obligación del promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el apartado 5, 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, 17 de abril de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## Infraestructura Aeronáutica de Helipuerto de Corduente (Guadalajara).

