

## III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA  
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

**24089** *Resolución de 17 de noviembre de 2023, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula informe de impacto ambiental del proyecto «Helipuerto de Puerto el Pico, Ávila».*

## Antecedentes de hecho

Con fecha 5 de diciembre de 2022, tiene entrada, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), solicitud de inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada del proyecto «Helipuerto de Puerto el Pico (Ávila)», promovido por la Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental.

El proyecto tiene por objeto la construcción de la Base de las Brigadas de Refuerzo de Incendios Forestales (BRIF) Puerto del Pico en una parcela distinta a la que ocupa la base actual existente, con el fin de mejorar las condiciones de aeronavegabilidad y evitar las dificultades que presenta la ubicación actual, debido a las características geotécnicas y geológicas del terreno por la presencia de desniveles y turberas.

Con fecha 9 febrero de 2023, se realiza el trámite de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas en relación con el proyecto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. En virtud del apartado 3 del citado artículo, el 29 de mayo de 2023, se realizó un requerimiento al órgano superior jerárquico de la Dirección General de Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León, cuyo informe tuvo entrada el 6 de junio de 2023.

Con fecha 27 de junio de 2023, teniendo en cuenta la contestación del citado organismo, se solicitó al promotor que asumiera algunas modificaciones y aportara información adicional sobre el proyecto, lo que se recibió el 7 de julio de 2023.

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

Relación de consultados	Respuestas recibidas
<i>Administración Central</i>	
Confederación Hidrográfica del Tajo. MITECO.	Sí
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	Sí
Oficina Española de Cambio Climático. MITECO.	Sí
Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. MITECO.	No
<i>Administración autonómica</i>	
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Junta de Castilla y León.	Sí
Agencia de Protección Civil y Emergencias. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	Sí

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León.	Sí
Dirección General de Vivienda, Arquitectura, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Castilla y León.	No
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León. Junta de Castilla y León.	No
Dirección General de Desarrollo Rural. Consejería de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León.	No
<i>Administración local</i>	
Ayuntamiento de Hoyocasero (Ávila).	No
Ayuntamiento de Hoyos de Miguel Muñoz (Ávila).	No
Ayuntamiento de San Martín del Pimpollar (Ávila).	No
Ayuntamiento de Villarejo del Valle (Ávila).	No
Diputación Provincial de Ávila.	Sí
<i>Otros</i>	
WWF España.	No
SEO/BirdLife.	No
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	No

Ninguno de los organismos ha identificado impactos ambientales significativos que motiven la evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto. Los aspectos más relevantes de los informes recibidos se integran en los apartados «c» y «d» de esta resolución.

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 objeto del proyecto es la construcción de un helipuerto destinado a la lucha contra incendios, que estará dimensionado con capacidad máxima para realizar unas 800 operaciones al año, de las que se estima que se sólo se realizarán en torno a 300 operaciones anuales.

El periodo de actividad será todo el año, pero con especial actividad en los meses de mayo a septiembre, durante las campañas de extinción de incendios. La operación será diurna en el 90 %, con una previsión de operaciones nocturnas del 10 %, cuando los helicópteros vuelven a la base después del ocaso. Salvo situaciones especiales de traslado de cuadrillas en situaciones de emergencia durante grandes incendios, todas las operaciones cesarán antes de medianoche.

La superficie total de la instalación es de 48.000 m<sup>2</sup> y consta de los siguientes elementos y características:

Helipista: situada en una zona de topografía plana y elevada, alrededor de la cual se ubican cuatro plataformas de estacionamiento. El área de la plataforma para el despegue y aterrizaje de los helicópteros (FATO) será de 20 x 20 m de lado, construida sobre una solera de hormigón armado de 30 cm de espesor y situada sobre la subbase de zahorra y tierra compactada. Entre la subbase y la losa se establecerá una lámina impermeabilizante de PVC.

Edificio principal: ocupará un área aproximada de 1.500 m<sup>2</sup>. Se implantará entre la masa forestal y la helipista, elevado respecto a ella para permitir la visibilidad.

Edificios auxiliares vinculados al nuevo edificio principal: una nave auxiliar, un comedor cubierto y una zona de aparcamiento cubierta próxima al edificio principal. Los edificios auxiliares tienen una superficie aproximada de 280 m<sup>2</sup> y el aparcamiento de 290 m<sup>2</sup>.

Abastecimiento de agua: se realiza mediante una conducción desde un depósito existente junto a un azud en el arroyo Prado Grande. La longitud total de la conducción es de 2.025 m. Dentro del recinto de la base BRIF se ubicará la potabilizadora y el depósito para dicho abastecimiento.

Saneamiento: la parcela no cuenta con acometida de saneamiento, se plantean sistemas individualizados separados, uno de evacuación de aguas residuales dotado de una estación depuradora de oxidación total particular, y otro de evacuación de aguas pluviales al terreno. Desde la depuradora se lleva a cabo la canalización soterrada hasta el punto de vertido en el río Piquillo. La longitud de conducción hasta el punto de vertido es de 298 m.

Suministro eléctrico: desde la línea de alta tensión existente, se realizará una línea soterrada hasta el nuevo centro de transformación de la base con el fin de evitar interferencias con la trayectoria aeronáutica. La longitud de la nueva línea soterrada será de aproximadamente 470 m.

Reacondicionamiento del camino de acceso existente: se adecuará la rodadura y el trazado, se limpiarán las obras de drenaje y las cunetas existentes y se repondrán las cunetas resultantes de los ensanchamientos en las zonas de desmonte. El acceso al camino se produce por el p.k. 52 de la carretera N-502, y el trazado hasta la base tendrá una longitud de 2.430 m.

Vallado: será cinagético, de 1,50 m de altura y 864 m de longitud para acotar una superficie de 43.190 m<sup>2</sup>.

Climatización: producción de calor mediante caldera de biomasa mixta de pellets y leña, y producción de frío mediante enfriadora.

En la documentación ambiental se contemplan las siguientes alternativas:

Alternativa 0: se descarta porque la base BRIF Puerto del Pico existente no cumple con las necesidades en materia de prevención y extinción de incendios forestales, así como con la normativa laboral con relación al personal de la BRIF.

Alternativa 1: contempla la ampliación de la instalación existente, pero la ubicación actual de la base no reúne las condiciones de aeronavegabilidad suficientes para las nuevas instalaciones BRIF. Además, el terreno presenta grandes desniveles y zonas de turbera que lo hacen, técnica y económicamente, poco recomendable para la ubicación de las nuevas instalaciones necesarias. Por lo anterior, no se considera razonable esta alternativa.

Alternativa 2: contempla el traslado y la ampliación de la base BRIF a una parcela distinta a la actual. Tras estudiar varias ubicaciones posibles, el promotor ha seleccionado el emplazamiento de la infraestructura teniendo en cuenta criterios sobre la visibilidad del área de movimientos de helicópteros, el espacio disponible para las instalaciones y la distancia respecto otras construcciones o áreas de paso para evitar molestias. Por todo ello, promotor concluye que la alternativa 2 es la más adecuada.

## *b. Ubicación del proyecto*

La nueva base BRIF se ubica a 3 km al norte de la base actual siguiendo la carretera N-502, en el término municipal de Villarejo del Valle, de la provincia de Ávila (Castilla y

León). Se sitúa a 1.250 m de altitud sobre el nivel del mar, en las coordenadas ETRS89, USO UTM 30 siguientes:

Ubicación del proyecto

Coordenadas X	329.149
Coordenadas Y	4.470.385
Latitud	40° 21' 59.6" N
Longitud	5° 0' 44.2" W

*c. Características del potencial impacto*

El documento ambiental incluye un análisis de los impactos potenciales del proyecto sobre todos los factores del medio ambiente enumerados en el punto 1 del artículo 45 de la Ley de evaluación ambiental, y propone medidas preventivas y correctoras para minimizarlos. Todos ellos han sido analizados por el órgano ambiental.

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.

A continuación, se resume la información aportada por el promotor, junto a las consideraciones realizadas por los organismos consultados respecto a los impactos más relevantes que han motivado la presente resolución.

Población y salud humana.

Según el documento ambiental, San Martín del Pimpollar es la población más cercana y se encuentra a más del 3 km del proyecto. En el entorno inmediato se encuentran el hostel-restaurante «Venta Rasquilla» y dos casas particulares (de las que no se identifica su uso) que posiblemente se vean afectados por molestias por el tráfico aéreo.

Durante la fase de ejecución, el impacto se deberá al ruido producido por la maquinaria utilizada durante las operaciones de desbroce, movimiento de tierras, y explanación. No obstante, se trata de un efecto puntual de escasa magnitud por lo que se considera un impacto compatible que será minimizado con la adopción de medidas correctoras.

Durante la fase de explotación, se producirán emisiones sonoras debido a las maniobras de aterrizaje, despegue y sobrevuelo de los helicópteros que hagan uso del helipuerto. Para analizar los efectos acústicos del proyecto, el promotor ha delimitado un área de estudio siguiendo las indicaciones de la guía elaborada por la AESA «Tramitación ambiental de proyectos de aeródromos y helipuertos». De acuerdo con esta guía, se establecen dos zonas de análisis del impacto acústico (E1 y E2) definidas con una circunferencia que tiene como centro la FATO. Para E1 se define un radio de 1,25 km, que marca la distancia límite para la presencia de zonas de especial protección acústica (uso sanitario, docente o cultural) y para E2 un radio de 780 m, que marca la distancia límite para la presencia de núcleos de población y zonas residenciales, respecto al proyecto.

A partir de este análisis, el documento ambiental concluye que el proyecto cumple con los requisitos establecidos por la AESA sobre la no necesidad de presentar un estudio de simulación acústica en el documento ambiental, pues la operatividad del helipuerto no supera las 7.000 operaciones anuales ni 70 operaciones diarias; no hay ninguna zona residencial total o parcialmente inscrita dentro de E2 y no hay ninguna zona de especial protección acústica (uso sanitario, docente o cultural) dentro E1. Por lo que, el proyecto objeto de evaluación no requiere presentar el estudio de simulación acústica. El promotor concluye que no es previsible que se superen los límites de

inmisión acústica establecidos en la normativa en materia de ruido (Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus reglamentos de desarrollo) por lo que considera el impacto acústico del proyecto, compatible.

Para minimizar la contaminación acústica, el documento ambiental establece medidas preventivas para la fase de ejecución y de explotación, como establecer limitaciones horarias de circulación de vehículos, revisar de manera periódica la homologación de la maquinaria utilizada, llevar a cabo un adecuado mantenimiento y revisiones periódicas de los helicópteros, control y seguimiento de las emisiones sonoras con un control de certificaciones acústicas, evitar las poblaciones cercanas en las rutas de vuelo de los helicópteros y ascender en el menor tiempo posible a la altitud de crucero con el objetivo de minimizar el impacto acústico.

La Dirección General de Salud Pública de la Junta de Castilla y León informa que no presenta ninguna alegación, siempre que las medidas preventivas y correctoras que establece el documento ambiental se cumplan.

A la vista del análisis realizado por el promotor, este órgano ambiental establece prescripciones en el apartado «d» de la presente resolución con objeto de asegurar que el proyecto cumple la normativa de ruido.

#### Cambio climático y calidad del aire.

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 atmosfera serán las aeronaves, cuyo número de operaciones será 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, ya que las tareas de prevención y lucha contra incendios forestales contribuyen al mantenimiento de los sumideros de carbono y a evitar las emisiones de gases originadas por los incendios forestales.

Se prevé la aplicación 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 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico indica que el documento ambiental debe incluir la identificación y valoración del impacto del proyecto en el clima. En este análisis se debe tener en cuenta la naturaleza y magnitud de las emisiones de gases de efecto invernadero (mitigación), y el análisis de la vulnerabilidad del proyecto con respecto al cambio climático (adaptación), 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, que contempla el cambio de ubicación de una instalación existente, 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.

#### Suelo.

La superficie afectada por el conjunto de actuaciones es suelo de tipo rústico y uso agrario, ocupado por zonas de pastizal o herbazal. Los impactos sobre el suelo están asociados, fundamentalmente, a las excavaciones para eliminar la tierra vegetal, así como a la cimentación y ocupación del terreno por las nuevas construcciones.

Durante la fase de ejecución del proyecto, será necesario realizar movimientos de tierras, no obstante, no tendrán lugar cambios significativos en el relieve por el movimiento de tierras y la instalación se plantea de forma que sean minimizados y compensados, como se muestra en la siguiente tabla.

#### Resumen de los excedentes de excavaciones y rellenos

	Excavaciones	Rellenos	Excedentes
Terreno de suelo vegetal.	1.659,85	1.600,00	59,85
Terreno natural.	11.116,66	9.849,03	1.267,64
	12.776,51	11.449,03	1.327,49

El promotor no considera significativos los impactos causados sobre el suelo. No obstante, para minimizarlos, contempla la aplicación de buenas prácticas de obra, como acopio de los materiales en zonas habilitadas; el adecuado almacenamiento y aislamiento de residuos peligrosos y de materiales de construcción que puedan generar vertidos contaminantes; retirada y conservación de la tierra vegetal extraída para su reutilización en las labores de restauración.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que, previamente al inicio de las obras, deberán quedar jalonadas y debidamente señalizadas las zonas de obra, sin exceder dicho perímetro; en los movimientos de tierras se retirará selectivamente la tierra vegetal para su utilización en la restauración de los terrenos afectados; finalizadas las obras, se restaurarán todas las infraestructuras que hayan sido alteradas, como caminos, cunetas, linderos, etc., restituyendo el terreno lo más parecido a su estado original.

El promotor señala que se jalonarán de forma clara y visible las distintas zonas a ocupar durante la ejecución del proyecto, para evitar la afección a superficies no previstas previo a la ejecución de las obras. En aquellas zonas donde se vayan a realizar movimientos de tierra, previamente, mediante medios mecánicos, se retirarán los primeros 20 cm del horizonte edáfico. Este volumen de tierra vegetal, una vez retirado se dispondrá mediante pequeños caballones o cordones de no más de 1,5 m de altura. Al finalizar los movimientos de tierras, en aquellas zonas que hayan quedado desnudas o alteradas, se procederá al extendido de la tierra vegetal teniendo en cuenta la topografía natural del terreno y sin interrumpir las líneas de drenaje naturales.

#### Agua.

La actuación se ubica en la Demarcación Hidrográfica del Tajo y los cursos de agua más cercanos son el río Alberche y el río Piquillo, situados a 250 m y 280 m del emplazamiento, respectivamente. En la parcela de estudio no existe ninguna masa de agua subterránea, según el Mapa Hidrogeológico de España a escala 1:1.000.000, ya que se encuentran formaciones generalmente impermeables o de muy baja permeabilidad, que pueden albergar acuíferos superficiales por alteración o fisuración, en general poco extensos y de baja productividad. En algunos sectores con escaso drenaje se producen encharcamientos y suelos hidromorfos con pequeñas turberas. El proyecto no se ubica en zona inundable, según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables del MITECO, la zona inundable más cercana (con probabilidad media u ocasional con periodo de retorno de 100 años) se asocia al río Alberche, por lo que no supone un riesgo para las actuaciones.

En la fase de ejecución, se puede producir un impacto negativo debido a un cambio en la calidad de las aguas por arrastre de partículas y contaminantes procedentes de la actividad de la maquinaria.

El principal impacto vendría asociado al reacondicionamiento del camino que llega al acceso principal, pues discurre próximo al río Piquillo y se prevé su cruzamiento a través

de un paso existente que cuenta con un pontón de hormigón con 6 tubos. Además, el camino dispone de una serie de caños para permitir la evacuación del agua desde la masa forestal. En cualquier caso, las tareas de reacondicionamiento no conllevarán afecciones directas al cauce, ya que se determinan con la premisa de no afección a la sección del cauce ni al dominio público hidráulico (DPH). No se prevén otras actuaciones que puedan generar vertidos o afecciones sobre el DPH, por lo que los impactos previstos sobre la hidrología se consideran, en su conjunto, compatibles teniendo en cuenta la naturaleza de las actuaciones y del medio, así como, la distancia de éstas a las masas de agua superficial de la zona.

En la fase de explotación, se produce un impacto por el vertido de las aguas residuales previamente depuradas y las aguas pluviales se verterán directamente al terreno. El abastecimiento de agua para las nuevas instalaciones se obtendrá del depósito de agua más cercano a la parcela de estudio, ubicado a unos 2 km de distancia aproximadamente, por lo que no tendrá lugar la toma o consumo de agua de los cauces y masas superficiales que recorren el ámbito de estudio.

El promotor indica que ha solicitado autorización a la Confederación Hidrográfica del Tajo para las obras del proyecto en zona de policía de cauces, y solicitará autorización sobre los vertidos previstos que, en todo caso, respetarán los valores y las condiciones requeridas en la autorización que se le otorgue.

Para evitar los impactos, el documento ambiental indica que las distintas zonas de obras se ubicarán considerando el control de las aguas de escorrentía natural; cualquier tipo de obra, instalación auxiliar, residuos sólidos urbanos y acopios de tierra y materiales, se localizarán lo más alejadas posible de los cauces, y sin cruzar líneas de drenaje superficial del terreno que puedan producir arrastres; se contará con medidas de emergencia para los vertidos accidentales; se deberá asegurar la impermeabilización del suelo en todas aquellas zonas que puedan tener contacto con sustancias o residuos susceptibles de provocar infiltraciones en el terreno; se deberá verificar que no se realizan tareas de mantenimiento o repostaje de los helicópteros fuera de la zona destinada para ello.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que las zonas donde se lleven a cabo las labores auxiliares del proyecto como almacenamiento de equipos auxiliares, acopio de materiales, parque de maquinaria, etc., se situarán alejadas de cualquier zona ambientalmente sensible, riberas y márgenes de cauces. Durante la ejecución de las obras no podrán ocuparse, siquiera temporalmente, las franjas de vegetación de ribera ni los cauces de los cursos de agua próximos.

El promotor indica que, salvo el cruce del camino de acceso a la BRIF con el río Piquillo, el resto de las actuaciones previstas están lo suficientemente alejadas de cualquier zona ambientalmente sensible, ribera o cauce natural, para que concurran afecciones derivadas de la ejecución de las obras, y no se van a realizar ocupaciones de franjas de vegetación de ribera ni de cauces.

La Confederación Hidrográfica del Tajo del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico informa que la parcela no se asienta sobre masas de agua subterránea. Para realizar el abastecimiento de aguas directamente del dominio público hidráulico (aguas superficiales y/o subterráneas), deberá disponer de un título concesional de aguas, previo al empleo de las mismas, cuyo otorgamiento corresponde a esta Confederación, a quién deberá solicitarse. 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, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas. Lo que se traslada al apartado «d» de esta resolución.

Vegetación, hábitats de interés comunitario (HIC) y flora.

Durante las visitas de campo efectuadas, se ha constatado que el área donde se ubicará el BRIF está desarbolada y ocupada fundamentalmente por formaciones de tipo matorral, dominados por el piorno *Cytisus oromediterraneus* y herbazal o pastizales xerofíticos mediterráneos de vivaces y anuales, dominados por *Festuca elegans*. La vegetación ha sido transformada por la actividad ganadera, debido a la cual se carece de cubierta arbolada. El proyecto afectará, aproximadamente, a una superficie 13.522 m<sup>2</sup> de matorral disperso, 32.978 m<sup>2</sup> de pastizal y 1.400 m<sup>2</sup> de vegetación de suelos edafohigrófilos.

En la zona ubicada al norte de la parcela de actuación, en los márgenes del río Alberche, la vegetación presente es de tipo bosque ribereño, con *Fraxinus angustifolia*, *Salix spp.* y *Alnus glutinosa*, que no será afectada por el proyecto.

Al este del proyecto se encuentra un pinar de repoblación de pino albar (*Pinus sylvestris*) que se verá afectado por las labores de soterramiento de la tubería de abastecimiento de agua, que recorrerá una longitud aproximada de 2 km desde el depósito de arroyo Grande hasta la base. Se prevé que podría ser necesario talar, como máximo, 100 pies de pino albar, aunque se intentará evitar la tala en la medida de lo posible. El pinar afectado se ubica en el Monte de Utilidad Pública «El Colmenar».

No se identifican efectos sobre HIC en el interior de Red Natura 2000 por la ocupación de la base BRIF. Fuera de Red Natura 2000, de acuerdo con la cartografía disponible, las actuaciones proyectadas están próximas a una superficie con presencia del HIC prioritario 6230\* «Formaciones herbosas con *Nardus*, con numerosas especies, sobre sustratos silíceos de zonas montañosas (y de zonas submontañosas de Europa continental)». El promotor prevé impactos sobre dicho HIC durante el acondicionamiento del camino de acceso existente, no obstante, al tratarse de efectos tangenciales sobre zonas colindantes al camino, no lo considera significativo.

El promotor considera los impactos previstos sobre la vegetación, en su conjunto, compatibles y poco significativos, teniendo en cuenta la naturaleza y dimensiones de las actuaciones y las características de la vegetación en la zona de actuación. Estos impactos se asocian a la tala de pinos de repoblación y a la ocupación de pastizal y matorral desarbolado. Ningún hábitat de interés comunitario se verá afectado de forma significativa.

Además, señala que el funcionamiento de las nuevas instalaciones de la base BRIF generará un impacto positivo sobre la vegetación, ya que su función es la de mantenimiento y protección forestal, mediante labores de extinción y prevención de incendios o en labores de mantenimiento del monte.

Entre las medidas preventivas para reducir los impactos que pudiera haber sobre la vegetación, se encuentran los siguientes:

En la fase previa a las obras se revisará la ubicación de ejemplares singulares y/o rodales de vegetación de especial interés, con objeto de protegerlos de forma específica y evitar dañarlos durante la ejecución de las obras. Se procederá a marcar los árboles o rodales de vegetación cercana a las obras que pudieran verse afectados. El desbroce y despeje de vegetación se planificará de modo que la superficie afectada sea la menor posible.

Se minimizará la afección a la vegetación circundante durante la tala de los ejemplares de pinos de repoblación previstos. Para ello, se identificarán y marcarán previamente los árboles, minimizando la afección del paso de maquinaria y compactación del suelo, así como, la acumulación innecesaria de restos vegetales.

Los restos procedentes de cortas y desbroces de vegetación deberán ser retirados en el menor tiempo posible, no debiendo quedar ningún residuo en el comienzo de la época de peligro alto de incendio.

Se realizará el mantenimiento de la vegetación en aquellas zonas que hayan sido restauradas.

Se verificará que se respetan las zonas de exclusión o vuelo reducido y rutas aprobadas de despegue y aterrizaje para no impactar sobre la vegetación en el entorno inmediato a la base.

El control de la vegetación en la instalación durante su funcionamiento se realizará mediante desbroce mecánico, respetando los HIC.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que los desbroces y movimientos de tierras pueden producir impactos sobre los HIC presentes en el ámbito de la base BRIF (dentro de Red Natura 2000) y en el acondicionamiento del camino de acceso y zanja de canalización de los vertidos (fuera de Red Natura 2000). En ningún caso la afección a los mismos supone un porcentaje mayor del 0,1% del total de la superficie de estos HIC en el espacio protegido ZEPA y ZEC ES4110002 «Sierra de Gredos», por lo que, su reducido ámbito superficial, no parece comprometer su adecuado estado de conservación. Fuera de Red Natura 2000, los impactos se verán minimizados con el condicionado del informe. Respecto a la flora, en el ámbito del proyecto podrían existir especies de flora protegida incluida en los anexos I, II y III del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, según los datos cartográficos de los que dispone el organismo (cuadrículas UTM 10x10 km). Teniendo en cuenta lo anterior, establece las siguientes medidas para que el proyecto pueda lograr su compatibilidad con los valores naturales del entorno:

Se realizará una prospección para detectar la presencia de taxones de flora protegida. En el caso de detectar ejemplares, se procederá a señalar el lugar y se dará aviso al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila, que propondrá las medidas a llevar a cabo.

Previamente a la ejecución del proyecto, el promotor deberá contar con la autorización de la ocupación de los terrenos que puedan verse afectados en los montes de utilidad pública localizadas en el ámbito del proyecto, emitida por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.

Tras la fase de obras, el hábitat prioritario 6230\* afectado por el área de ocupación temporal deberá ser restaurado en su totalidad, así como las zonas colindantes a este que pudieran afectarse durante la ejecución del proyecto.

Se deberá evitar la tala de arbolado del Monte de Utilidad Pública para lo cual se deberá rediseñar el trazado de la tubería de abastecimiento, de tal manera que se afecte al menor número de pies posible. Para ello, se tratará de hacer coincidir el trazado de la tubería con la red de caminos y cortafuegos existentes. Si excepcionalmente, fuese necesaria la corta de arbolado, deberá justificarse la no existencia de otras alternativas y, en cualquier caso, la corta estará sujeta a lo recogido en la Ley 3/2009, de 6 de abril, exigiéndose la obtención previa de la correspondiente autorización o comunicación, que incluirá las condiciones para su ejecución y el tratamiento de los restos generados.

El promotor contesta en su informe que:

Se realizará una prospección previa por parte un técnico ambiental especialista para detectar la presencia de taxones de flora protegido, así como de otras especies que puedan resultar de interés. En caso positivo, se marcarán los ejemplares y se informará al Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila, para adoptar las medidas a ejecutar.

Con carácter previo al inicio de las obras, se solicitará y obtendrá las autorizaciones necesarias. No se comenzarán las obras hasta que no se dispongan de los preceptivos permisos administrativos necesarios.

Previo al movimiento de tierras, cobrará especial importancia la caracterización de la cobertura vegetal (taxones y formaciones vegetales) existente en la zona de obras y su manejo, a fin de poder recuperar lo antes posibles los hábitats alterados. Se aplicará un correcto manejo de la tierra vegetal para su aprovechamiento posterior.

Se valoró la posibilidad de realizar el trazado de la tubería de saneamiento por los caminos existentes, pero se descartó debido a que, por ellos, circulan vehículos de gran

pesaje que dan servicio a las explotaciones de madera de la zona, y que, dada la inestabilidad del terreno y las profundas rodaduras que dejan en épocas de lluvia, podrían poner en riesgo la integridad de la conducción. Por este motivo, y para garantizar el suministro por gravedad, es necesario realizar el trazado a través de la masa forestal. En cualquier caso, esta masa forestal tiene su origen en una repoblación forestal y, actualmente, se encuentra en explotación. La eliminación de pies será compensada mediante la plantación de un número de pies equivalente, bien dentro de la propia masa, bien alrededor de la futura BRIF, siempre y cuando su plantación no interfiera con las condiciones de visibilidad y navegabilidad aérea. La eliminación de pies estará sujeta a la autorización del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Ávila.

Este órgano ambiental establece una prescripción en el apartado «d» de la presente resolución con objeto de asegurar la restauración de los terrenos afectados temporalmente por las obras y en especial, del HIC 6230\*.

#### Fauna.

De acuerdo con la información del documento ambiental, para la identificación y análisis de la fauna existente en el área de estudio, se han realizado visitas al entorno inmediato del proyecto y se ha solicitado informe al Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Delegación Territorial de Ávila de la Junta de Castilla y León. También se ha consultado el Formulario Normalizado de Datos Natura 2000 de la ZEC y ZEPA «Sierra de Gredos» (ES4110002) y el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET) en cuadrículas de 10x10 km.

El Director Conservador del Parque Regional de la Sierra de Gredos (cuyo informe se adjunta al documento ambiental) indica que la zona de la nueva base es un área de campeo y de tránsito de rapaces y otras aves. No se conocen puntos de nidificación ni dormitorios de rapaces, ni de otras especies protegidas significativas, en un entorno inmediato de 1 km de radio. Los puntos de alimentación se limitan a la presencia ocasional de carcasas de ganado o de herbívoros silvestres. No existen vertederos o muladares autorizados en el entorno de la zona afectada. Ocasionalmente, pueden aparecer cadáveres de aves en extensivo que pueden atraer rapaces de aves carroñeras y otras especies de aves.

La base no se localiza en el interior del ámbito de aplicación de los planes de recuperación de especies amenazadas de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, se encuentra a 12 km, aproximadamente, del «área crítica» de águila imperial más cercana y a más de 13 km del «área crítica» de cigüeña negra. No obstante, el ámbito afectado por el proyecto presenta gran diversidad de especies rapaces planeadoras. En ese sentido, el promotor constata durante las visitas de campo (realizadas en semanas próximas durante el mes de octubre de 2022), la presencia, de águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), buitre leonado (*Gyps fulvus*), buitre negro (*Aegypius monachus*) y milano real (*Milvus milvus*), sobrevolando zonas próximas al helipuerto. Todas ellas se incluyen en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero), además, el milano real y el buitre negro se catalogan como especies «en peligro de extinción» y «vulnerable», respectivamente. El área del proyecto se localiza próxima a zonas de concentración de aves por la cercana ubicación de áreas forestales y es una zona de campeo, no obstante, la parcela afectada por el proyecto no constituye un hábitat ni una zona crítica de alimentación, refugio ni reproducción para ninguna especie amenazada.

Otras especies de fauna de interés potencialmente presentes en el entorno son: rana patilarga (*Rana ibérica*), rana común (*Rana perezi*), tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberi*), nutria (*Lutra lutra*), murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*).

Los impactos identificados sobre la fauna durante la fase de construcción son la alteración y la pérdida de hábitat, molestias derivadas de las obras (polvo, ruido, etc.) y atropello o pérdida de individuos por el movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria. En la fase de explotación, el impacto se centra en el riesgo de colisión de la avifauna con

los helicópteros y en las molestias sobre el entorno de las instalaciones por su ocupación y ruido.

Las actuaciones proyectadas, dada su extensión y geometría, no crearán un efecto barrera y no dificultarán las migraciones u otros movimientos de la fauna. Además, el promotor destaca que el emplazamiento elegido ya se encuentra influenciado por molestias de origen antrópico, como las actuales instalaciones de la base BRIF Puerto del Pico, y la carretera N-502 (a 200 m aproximadamente de la parcela elegida). La avifauna presente ya convive, de forma habitual, con las molestias asociadas al uso de la base existente, además, la velocidad y las rutas de aproximación y despegue del helipuerto están diseñadas de modo que permiten tener un mayor control y maniobrabilidad para eludir colisiones. Por ello, considera que el impacto sobre la fauna no será significativo, aunque sí moderado. Finalmente, resalta el impacto positivo del funcionamiento de la base BRIF sobre la fauna, al evitar y prevenir los daños y alteración de sus hábitats ocasionados por los incendios forestales.

El documento ambiental establece una serie de medidas preventivas, entre las que destacan:

Con carácter previo al inicio de las obras, será necesario inspeccionar la zona con el fin de detectar posibles refugios de especies de fauna sensibles, nidos, madrigueras, etc. En caso (poco probable) de que se detectase la presencia de nidos o refugios de especies protegidas, se notificará al órgano competente de la Comunidad Autónoma.

Para evitar las molestias acústicas a la fauna próxima al área de actuación, se planificarán las obras, segregando las obras del horario nocturno y de los períodos de parada biológica establecidos para el conjunto de las especies de fauna presentes en el entorno.

Se contemplará la reducción del número de luminarias al mínimo imprescindible, el uso de sistemas de iluminación de más alta eficiencia, la regulación del encendido y la intensidad a la demanda real, evitando la proyección de luz directa hacia el cielo.

En caso de que se produzca alguna colisión con aves, será comunicado inmediatamente al órgano competente de la Comunidad Autónoma de Castilla y León y se elaborará un estudio dirigido a evitar futuras incidencias, adoptando las medidas preventivas correspondientes, incluyendo la redefinición de las rutas de vuelo. Se recogerá toda la información posible del incidente: ejemplar afectado, coordenadas, altura de vuelo, maniobra que se estaba llevando a cabo, etc.

Se retirará cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales en la instalación.

Se deberá llevar a cabo el mantenimiento y el control del estado del vallado cinegético de las instalaciones para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que, de acuerdo con la cartografía sobre Zonas de Sensibilidad para aves planeadoras de la Junta de Castilla y León, el helipuerto se ubica en una zona con categoría de prioridad para la conservación de estas aves «muy alta». Para asegurar la compatibilidad ambiental del proyecto, se deberán considerar las siguientes medidas:

Para evitar colisiones y electrocuciones de la avifauna y mejorar la calidad del paisaje, la nueva línea eléctrica que conectará con la línea eléctrica aérea existente deberá ser subterránea, y a ser posible, su trazado discurrirá a lo largo de caminos existentes. Igualmente, se deberá soterrar la línea eléctrica aérea existente que discurre actualmente por la zona y que suministra a la actual base BRIF, lo cual se considera imprescindible para mejorar la navegabilidad de los helicópteros en el entorno de la nueva base.

En el vallado perimetral, no se colocarán alambres de espino ni elementos punzantes que puedan afectar a la fauna. Además, se señalará mediante placas u otros elementos para visibilizarlos y evitar colisiones de fauna.

El promotor contesta que:

La acometida eléctrica, desde la nueva base hasta la línea eléctrica existente, se realizará de forma soterrada. El trazado de esta acometida se realizará por el camino, tal y como solicita la Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León. Sin embargo, la línea eléctrica aérea existente está fuera del alcance de este proyecto, ya que no se actúa sobre ella, y, además, es una instalación propiedad de la empresa administradora. El proyecto no influye ni crea sinergias con los posibles efectos negativos de la línea existente. La presencia de esta línea ha sido tenida en cuenta en la localización de la BRIF y en el diseño de las maniobras de despegue y aproximación de las aeronaves, por tanto, no hay interferencias en la navegabilidad. Como medida complementaria, y siempre con el visto bueno de la compañía propietaria de la línea existente, se realizará su señalización con balizas salvapájaros en el tramo contiguo a la BRIF.

El vallado perimetral de las instalaciones será de tipo cinegético y se colocarán elementos (chapas metálicas) para destacar su visibilidad.

Red Natura 2000 y Espacios Protegidos.

El área de estudio se encuentra en el Espacio Natural Protegido «Parque Regional Sierra de Gredos» (ES410004), concretamente, según el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de la Sierra de Gredos, se encuentra en Zona de Uso Limitado. Atendiendo a lo dispuesto en el PORN, con carácter general se consideran usos o actividades permitidas los forestales que sean compatibles con la protección del espacio natural. Por tanto, el nuevo proyecto de base BRIF, de interés público e intrínseco al entorno forestal, se considera un uso permitido, ya que su función es la de mantenimiento y protección forestal, sea en las propias labores de extinción o en labores preventivas de mantenimiento del monte.

La base BRIF se ubica en una zona periférica en el interior de la ZEPA y ZEC ES4110002 «Sierra de Gredos» y a 150 m, aproximadamente, de la ZEC ES4110078 «Riberas del Río Alberche y afluentes». Teniendo en cuenta los aspectos analizados en apartados anteriores de esta resolución (HIC, flora y fauna) el promotor concluye que el proyecto no supone perjuicio sobre la integridad de los espacios Red Natura 2000 ni sobre sus objetivos de conservación.

En los correspondientes planes de gestión de dichos espacios protegidos, no se identifican medidas o zonas de protección especial contra el ruido. Además, las actuales instalaciones de la base BRIF de Puerto del Pico se encuentran instaladas en su interior, por lo que no se producirá un incremento significativo de la contaminación acústica.

El proyecto se encuentra también dentro del Área de Importancia para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad (IBA) «Sierras de Gredos y Candeleda».

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León informa que el proyecto resulta compatible con el régimen normativo establecido en el PORN del «Parque Regional Sierra de Gredos». En relación con la compatibilidad del proyecto con el plan de gestión y conservación de la ZEC y ZEPA «Sierra de Gredos», el proyecto contribuye a mejorar la prevención de incendios forestales, uno de los principales problemas de conservación del espacio protegido. Las afecciones previsibles del proyecto pueden resultar ambientalmente compatibles con la conservación de los valores naturales de la ZEC y ZEPA «Sierra de Gredos», si se cumplen todas las medidas ambientales que se incluyen en el informe (y que se han indicado en los anteriores apartados de esta resolución). Respecto a la ZEC «Riberas del río Alberche y afluentes», dada su ubicación, a 150 m del proyecto, y las características de las actuaciones previstas, no se verá afectada por la ejecución del proyecto.

Paisaje.

El proyecto se ubica en un área de montaña con pastizal salpicado de matorral y presencia de cursos fluviales cercanos, lo que contribuye a generar un paisaje de alta

calidad. Sin embargo, la zona presenta un cierto grado de antropización, fundamentalmente, por la carretera y las edificaciones anexas existentes. La infraestructura ocupará un espacio considerablemente amplio en una zona desarbolada, por lo que las afecciones visuales del proyecto serán apreciables desde una distancia media. No tendrán lugar cambios significativos en el relieve por el movimiento de tierras.

Para minimizar los impactos paisajísticos, los elementos constructivos, los acabados, materiales de cubierta y fachada se definen acordes a las edificaciones del entorno y edificios tradicionales. Además, siempre que no se obstaculice el funcionamiento normal y seguro de las instalaciones, se creará una pantalla vegetal perimetral con especies arbóreas y arbustivas autóctonas junto a caminos y otras infraestructuras desde donde sea visible la instalación.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León establece que se deberá realizar la integración paisajística de los edificios mediante acabados exteriores acordes al entorno, teniendo especialmente en cuenta la cubierta y paredes exteriores de las edificaciones, que deben estar en consonancia con los artículos 18 y 64 del PORN de la Sierra de Gredos.

El promotor señala que el volumen y acabados de las construcciones se proyectan con el objetivo de integrar la infraestructura como recoge el referido PORN, adoptando medidas para minimizar el impacto paisajístico, sin recurrir a sistemas constructivos incongruentes con el uso, la temporalidad y tipo de construcción. El volumen de la edificación se fragmenta para reducir el impacto visual, acercando su escala a la de construcciones más tradicionales y teniendo en cuenta la adaptación al terreno mediante la reducción del movimiento de tierras. La cubierta del edificio se proyectará de forma que resuelve con teja plana, de un tono gris para menor contraste y mayor integración cromática con el verde de la vegetación y gris del granito. Las fachadas se enfoscarán y pintarán de color en tono claro, evitando destacar en el paisaje. Además, se incorpora vegetación autóctona y se trata de minimizar el pavimento optándose, cuando es necesario, por pavimento tipo aripaq (pavimento generado a partir del propio terreno).

#### Patrimonio cultural.

El documento ambiental indica que, consultado el Catálogo de Bienes de Interés Cultural de Castilla y León, no existe ningún bien de interés cultural (BIC) cercano al área de estudio, siendo el más cercano el denominado «Cuevas del Valle», que se encuentra a una distancia aproximada de 9 km al sur de la parcela. En las visitas de campo llevadas a cabo durante la redacción del documento ambiental, no se han detectado elementos de patrimonio cultural o arqueológico que pudieran verse afectados por las actuaciones proyectadas. Consecuentemente, no se prevén impactos sobre el patrimonio cultural. En todo caso, si durante la ejecución de las obras se hallarán fortuitamente bienes de patrimonio arqueológico, se actuará conforme dispone el artículo 12.1 del Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la protección del Patrimonio de Castilla y León.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Junta de Castilla y León, informa que el ámbito del proyecto no ha sido objeto de trabajos arqueológicos de prospección intensiva destinados al reconocimiento de los terrenos que se verán afectados, por lo que la estimación de la incidencia debe ser realizada por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe del órgano competente de la Consejería con competencia en materia de Cultura. Lo que se traslada a una prescripción en el apartado «d» de la presente resolución.

#### Vulnerabilidad del proyecto.

El documento ambiental contiene un análisis de riesgos y vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes. En el área de ocupación y su zona de influencia, se considera que las probabilidades de riesgo sísmico son mínimas. En relación con los incendios forestales, la base se crea para su extinción, dentro de la base

se instalará un sistema de extinción de incendios mediante un grupo de presión y se establecerán todas las medidas y normas preventivas necesarias para evitar su ocurrencia durante todas las fases del proyecto. Con respecto a riesgos de inundación, la zona inundable de Alta Probabilidad dentro de la Demarcación del Tajo más cercana se encuentra a 10 km de la base. Existe una zona inundable con probabilidad media u ocasional con periodo de retorno de 100 años presente en la zona correspondiente al río Alberche (Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables del MITECO), que se encuentra a unos 250 m aproximadamente del emplazamiento del proyecto, por lo que no supone un riesgo para las actuaciones y el funcionamiento de la base. El riesgo de movimientos en masa es bajo a moderado.

El proyecto no se encuentra afectado por el riesgo derivado del transporte por carretera de sustancias peligrosas ni por riesgo con presencia de instalaciones radiactivas y/o peligrosas. Dentro de la base, se realizará el almacenaje de los residuos peligrosos (aceites, combustibles líquidos, etc.) en un contenedor impermeable de capacidad suficiente y protegido frente a fugas, frente a este riesgo, se establecen medidas preventivas acordes a la normativa vigente.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que para la ejecución de las obras y trabajos del proyecto deberán cumplirse las condiciones prescritas en la Orden FYM vigente por la que se fija la época de peligro alto de incendios forestales en la Comunidad de Castilla y León, se establecen las normas sobre el fuego y se fijan medidas preventivas para la lucha contra incendios forestales.

El promotor señala que durante la ejecución de la obra se cumplirá la normativa indicada. Está prohibido, en la época de peligro alto, el uso de maquinaria y equipos en los montes y en las áreas rústicas situadas en una franja de 400 m alrededor de aquéllos, cuyo funcionamiento genere fuego, deflagración, chispas o descargas eléctricas, como los sopletes, soldadores, radiales, antorchas de goteo, etc., salvo en aquellos casos que la autoridad competente lo autorice. El personal contará con extintores para controlar el posible conato de incendio que se pueda originar. Se prestará especial importancia a aquellas tareas o hábitos de mayor riesgo para reducir accidentes.

La Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Junta de Castilla y León informa que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente. Si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente, debería hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como, las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

#### Programa de vigilancia ambiental (PVA).

El promotor incluye un PVA para verificar la evaluación de los impactos previstos, contrastándola con los realmente producidos; controlar y vigilar la aparición de impactos no previstos; controlar la correcta aplicación de las medidas propuestas; proporcionar información acerca de su eficiencia y redimensionar las medidas propuestas o adoptar otras nuevas, si se detectaran desviaciones sobre los efectos previstos.

Antes de iniciar el PVA, el promotor designará un responsable. El coste de las tareas de vigilancia quedará a cargo del promotor.

Los controles más importantes propuestos se resumen a continuación:

Protección de suelos: control de jalonamiento y ocupación de suelos; ubicación de áreas auxiliares; acopio y conservación de la tierra fértil; vigilancia de la contaminación de suelos; gestión de residuos y sustancias peligrosas; erosión de superficies descubiertas.

Protección de hidrología: control de la contaminación de las aguas subterráneas y de los materiales en las proximidades de los cauces naturales o artificiales con riesgo de ser arrastrados.

Protección de la vegetación: realización de prospección en la zona de actuación; presencia de polvo en la vegetación próxima a las obras; daños apreciables (ramas rotas, daño en troncos, etc.) ocasionados por el paso de maquinaria, acopio de materiales, etc.

Protección de fauna: realización de prospección de la zona de actuación a fin de localizar nidos y/o refugios de especies clave o de interés; seguimiento de la avifauna para evaluar los posibles impactos por molestias e incremento del ruido ambiental derivados del funcionamiento de la base (el documento ambiental detalla un protocolo específico para realizar dicho seguimiento).

Protección de calidad del aire: control de la presencia de polvo en el aire; correcto mantenimiento y funcionamiento de la maquinaria; cubrición de acopios y camiones; realización de riegos y correcta velocidad de la maquinaria.

Protección de calidad acústica: control de niveles de ruido durante las fases de obras y funcionamiento.

Durante el plazo de ejecución del proyecto y el primer año desde su puesta en funcionamiento, se remitirán al órgano sustantivo los siguientes informes:

En fase de obra: un informe previo al inicio de la obra; cada tres meses durante las obras y un informe de finalización de obras.

En la fase de explotación: tres informes anuales de seguimiento de la avifauna e informes extraordinarios cuando exista alguna afección o impacto no previsto.

La Dirección General Patrimonio Natural y Política Forestal de la Junta de Castilla y León indica que se debe realizar un plan de seguimiento de la avifauna tanto en la fase de obras como durante la fase de funcionamiento del helipuerto, tal y como se establece en el programa de vigilancia ambiental recogido en el documento ambiental del proyecto. Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en dicho plan se establecerán y aplicarán, en su caso, las medidas ambientales necesarias para minimizar la afección a las especies de avifauna presentes en la zona. El promotor indica que esta medida se encuentra recogida en el punto 9.2.7. del PVA del documento ambiental. De los resultados, se informará al Servicio Territorial de Medio Ambiente de la provincia de Ávila.

Teniendo en cuenta lo anterior, este órgano ambiental añade una prescripción al apartado d sobre el PVA a la presente resolución.

#### *d. Prescripciones al proyecto*

Con carácter general, el promotor habrá de respetar las buenas prácticas ambientales para la realización del proyecto, pudiendo servir de orientación los «Manuales de Buenas Prácticas Ambientales en las Familias Profesionales», que se encuentran publicados en la página web de este Ministerio, para cada una de las actuaciones previstas.

Asimismo, el promotor deberá cumplir todas las medidas preventivas y correctoras contempladas en el documento ambiental y demás documentación complementaria generada, en lo que no resulten contrarias a la presente resolución. Todas ellas deberán estar definidas y presupuestadas por el promotor en el proyecto.

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.

1. Debe asegurarse el cumplimiento de la normativa en materia de ruido, concretamente, de los valores límite de inmisión señalados en los artículos 23 y 25 del 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.

2. Si, en el inicio o transcurso de la actividad, se comprobara la vulneración de los límites de inmisión de ruido fijados en la normativa, se adoptarán todas las medidas que sean necesarias para alcanzarlos, como la modificación de los perfiles teóricos de operación, tanto de ascenso como de descenso, el diseño de rutas o limitaciones al sobrevuelo, entre otras.

3. Deberá realizarse una adecuada gestión de las aguas de escorrentía pluvial para evitar que contaminen las aguas continentales u otro elemento del dominio público hidráulico. Las aguas pluviales de las zonas previamente aisladas donde se realiza el repostaje, el estacionamiento de aeronaves y la instalación de combustible, se conducirán hasta un separador de hidrocarburos antes de su vertido directo al terreno.

4. Tras la fase de obras, el hábitat prioritario 6230\* afectado por el área de ocupación temporal deberá ser restaurado en su totalidad, así como las zonas colindantes que pudieran afectarse durante la ejecución del proyecto.

5. Previo a la ejecución de las obras, el promotor deberá realizar la prospección arqueológica de la zona del proyecto por un técnico con competencia profesional en la materia y deberá someterse a informe del órgano competente de la Consejería con competencia en materia de Cultura.

6. 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, al menos, 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 se detecten colisiones reiteradas con especies protegidas. Los incidentes registrados serán comunicados a la AESA y al Servicio Territorial de Medio Ambiente de la provincia de Ávila.

La presente resolución no ampara posibles modificaciones, estructurales o funcionales, que se realicen con posterioridad, 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.

### 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 de Puerto el Pico (Ávila)» se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado a) los proyectos comprendidos en el anexo II, concretamente, en el 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 «Helipuerto de Puerto el Pico (Ávila)», 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 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 noviembre de 2023.–La Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, Marta Gómez Palenque.

## NUEVAS INSTALACIONES PARA LA BASE DE HELICÓPTEROS BRIF EN EL PUERTO DEL PICO (ÁVILA)

