

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO

6087 *Resolución de 29 de marzo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Base de incendios forestales de Talavera de la Reina, Toledo.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El proyecto Base de incendios forestales de Talavera de la Reina (Toledo) se encuentra en este supuesto, por estar encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

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

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

La actuación consiste en una base contraincendios con helipuerto de superficie para uso diurno. La nueva base de incendios forestal tipo B (BIFOR-B) en Talavera de La Reina albergará una brigada forestal helitransportada durante el período estival, y camiones auto-bomba durante el período invernal.

El emplazamiento propuesto se encuentra dentro del término municipal de Talavera de La Reina (Toledo), en la parcela 16 del polígono 26, en las cercanías de dicha población. Dicha parcela es propiedad del Ayuntamiento de Talavera, que cede una parte para la ubicación de la base de incendios forestales por GEACAM S.A., empresa pública responsable de la prevención y extinción de incendios forestales en Castilla-La Mancha. La parcela del proyecto se encuentra situada junto a la carretera CM-4102, frente a un vertedero de residuos inertes. Para adaptar la parcela a las exigencias de seguridad de operación del helicóptero de extinción de incendios, se construirán sobre el terreno, previa nivelación de las superficies, los pavimentos requeridos y las instalaciones del hangar y depósito de combustible, entre otras.

Actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, y el promotor es GEACAM, Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha.

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 30/06/2009 se recibió en este Departamento el documento ambiental del proyecto, incluyendo su definición, ubicación, potenciales impactos y medidas preventivas y correctoras, para adoptar la decisión de someterlo o no al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En la tabla siguiente se han recogido los organismos consultados el preceptivo trámite, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Ayuntamiento de Talavera de la Reina	X
Confederación Hidrográfica del Tajo, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha . . .	—

Entidad	Respuesta
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Evaluación Ambiental, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	—
Dirección General de Patrimonio Cultural, Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Planificación Territorial, Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Salud Pública, Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	X
Dirección General de Desarrollo Rural, Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha	—
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha	—
Diputación Provincial de Toledo	—
Ecologistas en Acción - ACMADEN (Asociación Castellano-Manchega de Defensa del Patrimonio Natural)	—
Organismo Autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta Comunidades de Castilla-La Mancha	—
SEO	—

En su respuesta a las consultas, la Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha enumera una serie de Planes de Ordenación del Territorio que se están elaborando.

La Dirección General de Salud Pública de la Consejería de Salud y Bienestar Social de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha considera que el proyecto debe considerar, desde el punto de vista sanitario, medidas de protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, y un sistema adecuado de saneamiento y tratamiento de aguas residuales. También señala que el abastecimiento de agua deberá cumplir las disposiciones del Real Decreto 140/2003, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, que la reutilización de agua depurada se atenderá a lo que establezca previamente el informe sanitario vinculante, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas, y que el desarrollo de las actividades debe atenerse a las recomendaciones establecidas en la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales.

La Delegación Provincial de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en Toledo, informa favorablemente el proyecto, sin perjuicio de que, en el caso de que aparecieran restos durante la ejecución del mismo, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español (comunicación a la Administración competente en materia de Patrimonio Histórico) y antes de continuar con la ejecución del proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico. A fin de facilitar los controles o inspecciones que puedan realizar tanto los técnicos de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía como los Cuerpos de Seguridad del Estado, deberá existir una copia de su informe en la oficina de obra. Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil deberá contar con el visado y la autorización de esa Delegación Provincial.

La Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recuerda que el 1 de marzo de 2008 entró en vigor el Convenio Europeo del Paisaje del Consejo de Europa, cuyos compromisos sobre protección, ordenación y gestión del paisaje comparten la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas. En ese contexto, no ha encontrado la necesidad de realizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Tajo recuerda la normativa aplicable en relación con actuaciones en el Dominio Público Hidráulico y en las zonas de policía y servidumbre de los cauces públicos. Asimismo, aporta distintas indicaciones relativas a buenas prácticas medioambientales durante la ejecución de las obras (reducir al mínimo posible la anchura de la banda de actuación de maquinaria y de los accesos; drenaje alrededor del terreno de parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, conectado a una balsa de sedimentación, o barreras de sedimentos, para controlar la escorrentía superficial; procurar que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos y que no se afecte la zona de recarga de acuíferos; no realizar el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen para ello, que tendrán medios para que el agua sea evacuada a una balsa de sedimentación y para eliminar los posibles derrames de aceite y combustible, mediante su absorción con celulosa o zahorra. Terminadas las obras, los lodos de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames se gestionarán conforme a la legislación vigente acerca de residuos peligrosos, y tanto la balsa de sedimentación como el lavadero o la zona de cambio de aceite serán desmantelados).

El Ayuntamiento de Talavera de la Reina indica que el proyecto de la actividad ya ha sido informado favorablemente por el Servicio de Urbanismo, por lo que no considera necesario su sometimiento a evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 18/11/2009, reiterado el 18/02/2010, se solicitaron al promotor aclaraciones en relación con la documentación ambiental recibida, dado que en la cartografía del documento ambiental se aprecia la existencia de una vía pecuaria, identificada como Cordel de Merinas, en la zona en que se pretende emplazar la base de incendios. También se solicitaba información sobre el volumen de movimientos de tierras y excavaciones previstos en la ejecución del proyecto, y sobre el soterramiento de las líneas eléctrica y telefónica mencionadas en el documento ambiental, así como sobre el número de árboles que deberán ser talados, posibles acciones para su reposición en otro punto de la parcela, y adecuación a la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla-La Mancha.

Con fecha 08/03/2010 se ha recibido documentación adicional, en respuesta al requerimiento realizado, en la que se confirma que el Cordel de las Merinas discurre por las proximidades de la base de extinción de incendios, coincidiendo con la actual carretera CM-4102 en el punto kilométrico. 4,200. Dado que la anchura de un cordel no excede de 37,5 m (título I, artículo 6 punto a, Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha. «BOE» 132, de 03-06-03), y el vallado de la parcela se emplazará a 20,5 m del centro de la vía, se situaría fuera de dicha vía pecuaria.

Respecto al resto de información solicitada, se prevé el desmonte y terraplenado de 585 m³ de tierras, para conseguir una explanada en la que ubicar el helipuerto y las instalaciones anejas. Se prevé el soterramiento de 200 m de línea de eléctrica de media tensión y 70 m de baja tensión, de modo que se evite el sobrevuelo de las líneas por los helicópteros, mejorando con ello la seguridad de la operación. Del mismo modo se prevé el soterramiento de 215 m de línea telefónica.

Con objeto de conseguir unas áreas libres de obstáculos en las que permitir la operación segura de los helicópteros de extinción de incendios se prevé el talado de 150 pinos carrascos. En aplicación de la Ley 3/2008, de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible de Castilla la Mancha:

De existir algún aprovechamiento forestal derivado de actuaciones financiadas con cargo a los presupuestos de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, se deberá dedicar a la mejora de los montes.

La modificación de la cubierta vegetal requerirá de la autorización de la Consejería correspondiente o de la declaración de la actuación de utilidad pública o de interés social.

En caso de no ser sometida la infraestructura a Evaluación de Impacto Ambiental, se requerirá de informe de la Consejería de Medio Ambiente previo a las autorizaciones y concesiones pertinentes.

Como medida correctora al talado de los árboles, se propone la plantación de pinos al sur y norte del recinto previsto para la implantación de la Base de Extinción de Incendios, sin afectar a las trayectorias de aterrizaje y despegue de los helicópteros.

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos.

3.1. Características del proyecto. La construcción de la base helitransportada tipo BIFOR-B incluye:

a) Pista de helipuerto para uso diurno. En función de los helicópteros usuarios del servicio de extinción de incendios, se diseña como una plataforma irregular de dimensiones máximas 115x93 m, donde se desarrollan las distintas superficies requeridas por la normativa aeronáutica. El área de aproximación final y despegue (FATO) se construirá como una plataforma circular de hormigón de 30 m de diámetro. Desde la FATO a los puestos de estacionamiento en la plataforma se desarrollarán tres calles de rodaje de hormigón de una anchura de 7,5 metros y longitudes variables. Las diferentes superficies se señalarán con pintura reflectante de diversos colores. La FATO y las calles de rodaje estarán rodeadas por un firme compuesto por cantos rodados capaz de soportar las corrientes descendentes del rotor, evitando el levantamiento de detritos y otras partículas en suspensión. La plataforma se proyecta con pendiente transversal a un agua hacia la parte norte de la parcela, en el sentido de escorrentía natural del terreno.

b) Plataforma de estacionamiento para tres helicópteros del servicio de extinción de incendios de Castilla-La Mancha. Se proyecta una plataforma irregular de 1.600 m², en pavimento rígido de hormigón hidráulico, con pendiente a un agua hacia la pista del helipuerto. Se proyecta la instalación de una canaleta de hormigón polímero que recogerá las aguas hidrocarburadas y las conducirá hasta un separador de hidrocarburos que se construirá en las inmediaciones, donde serán tratadas las aguas recogidas.

c) Edificación para estancia de la brigada de extinción y pilotos de los helicópteros. Es un bloque de 32,2x17,7 m, construido con una estructura ligera con paneles tipo sándwich fijados mecánicamente. Éstos siguen un juego cromático, con varias tonalidades de verde dispuestas aleatoriamente, buscando un efecto de «pixelización» que permita al edificio integrarse en el entorno. El tipo de construcción elegida disminuye los tiempos de montaje y facilita posibles reparaciones de elementos del edificio, e incluso su desmontaje o traslado.

d) Hangar para resguardo de un helicóptero y camiones autobomba. Se construirá en una segunda fase, con una planta cuadrada de 23x20 m, y siguiendo criterios similares a los establecidos para el edificio de la base.

e) Instalación para almacenamiento y suministro de carburante JET-A1. Se prevé abastecer al helicóptero de combustible en el mismo helipuerto. El tipo de almacenamiento será en superficie. Para ello, se proyecta la obra civil necesaria para la instalación posterior por parte del operador del helicóptero de los equipos de almacenamiento y suministro:

Un cubeto de retención de dimensiones suficientes para recoger todo el combustible del depósito en caso de fuga.

Una plataforma donde se instalará el equipo de trasiego. Esta plataforma estará separada suficientemente tanto del recinto de almacenamiento, como de los puestos de estacionamiento, cumpliendo con las correspondientes distancias de seguridad.

Instalación eléctrica necesaria para el correcto funcionamiento del equipo de trasiego.

Cargadero.

Instalación de recogida y depuración de aguas hidrocarburadas.

f) Instalaciones de servicio a las edificaciones proyectadas como base y hangar:

Agua potable: La acometida se realizará desde la acometida del vertedero, en el punto que indique la compañía suministradora.

Agua contraincendios, que se recogerá en un aljibe.

Electricidad: El suministro eléctrico se realizará desde el punto indicado por la compañía suministradora. En el entorno existe una línea de media tensión que da suministro al vertedero, y desde ella se dará servicio a la base, soterrando la línea en uno de sus vanos. Se dotará a la base de un sistema de suministro complementario o de seguridad, en caso de fallo de la alimentación. El sistema estará compuesto por un grupo electrógeno de emergencia de 45 kVA para dar servicio completo a toda la base.

Telefonía: La compañía suministradora indicará el punto de conexión conveniente para llevar el suministro a la base. Por la parcela atraviesa una línea de telefonía, que deberá ser soterrada.

Climatización y calefacción.

Saneamiento de las diferentes aguas: Fecales, residuales y pluviales. Se instalará una pequeña depuradora con capacidad de 12 habitantes equivalentes. Las aguas provenientes de las cocinas serán tratadas, previamente a su conducción a la depuradora, en un separador de grasas. Las aguas pluviales recogidas en la plataforma de estacionamiento de helicópteros, de la plataforma de aparcamiento, de la plataforma de maniobras y de los viales de circulación interna, serán tratadas en un separador de hidrocarburos. Las aguas pluviales recogidas en cubierta serán conducidas al aljibe contraincendios previsto. El resto de aguas pluviales serán recogidas por escorrentía y conducidas hacia el cauce receptor. Las aguas provenientes de la depuradora también serán reconducidas al aljibe. Las aguas provenientes del separador de hidrocarburos serán conducidas hacia el cauce receptor.

g) Urbanización del espacio alrededor de las edificaciones proyectadas:

Parking para el estacionamiento de 10 vehículos, con una capa de zahorras compactadas.

Pista deportiva.

Vallado perimetral. Se prevé un vallado cinégetico de 2 metros de altura.

Pavimentación de los viales interiores con una capa de zahorras compactadas.

Alumbrado.

Plantación de especies arbóreas autóctonas alrededor de las edificaciones, de modo que se pueda integrar de mejor manera la base en el entorno.

Respecto a la explotación del helipuerto, el helicóptero de diseño (el más grande que se podría usar en el helipuerto) es el Kamov KA 32. En cuanto al número de operaciones, se ha supuesto que se producirán catorce operaciones semanales, siete aterrizajes y siete despegues, con la siguiente distribución: cuatro operaciones Bell-412, dos operaciones Kamov KA 32, dos operaciones Sokol W-3A y seis operaciones Augusta Koala A-119.

3.2. Ubicación del proyecto. Las coordenadas geográficas del emplazamiento propuesto son:

Elevación: 504,20 m.

UTM (ED-50), Huso 30: X = 346.134; Y = 4.421.069.

Latitud/Longitud (WGS-84): 39° 55' 26" N; 004° 48' 06" W.

Las alternativas que ha valorado el promotor son las siguientes:

Alternativa 1, construcción del helipuerto conforme a lo especificado por la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Alternativa 2, no realizar la actuación. El promotor la descarta, ya que la construcción de una base de extinción de incendios resulta esencial para dar una respuesta rápida a

cualquier conato de incendio, resultando así una infraestructura beneficiosa para proteger el entorno en el que se asienta.

En el proceso de selección del emplazamiento se ha tenido en cuenta la disponibilidad de los terrenos, la proximidad a vías de comunicación, la posibilidad de conexión a redes de suministro existentes, existencia de zonas despejadas de obstáculos que permitan la operación segura del helicóptero, y la minimización de las obras necesarias (movimiento de tierras, talado, desbroces, viales de acceso, suministros...).

Dentro de la parcela se ha elegido la ubicación propuesta, al estar sobreelevada respecto al terreno circundante, siendo más sencilla la construcción del helipuerto y permitiendo la orientación de las trayectorias en la dirección de los vientos dominantes. Al mismo tiempo, este emplazamiento resulta ventajoso frente a otros dentro de la parcela, al situarse cercano a redes de suministro y cerca de la vía de comunicación, reduciéndose las obras necesarias frente a otras ubicaciones dentro de la parcela.

Respecto a la elección de las sendas de aproximación y despegue, una vez que se ha escogido la ubicación, vienen impuestas por requisitos técnicos, entre ellos el contar con trayectorias de aproximación y despegue del helicóptero libres de obstáculos, dos trayectorias de aproximación separadas 150° y dos trayectorias de despegue separadas 150°, que estén orientadas en las direcciones de los vientos dominantes, que discurran por encima de terrenos no edificados y aptos para aterrizajes de emergencia, y que reduzcan al mínimo las molestias ocasionadas por ruido.

Se han propuesto dos trayectorias para el uso del helipuerto, en función de los vientos dominantes. Así, la dirección principal para el aterrizaje sería en sentido 26 y para el despegue en sentido 08. Las direcciones secundarias serían 10 para el aterrizaje, y 28 para el despegue.

Los terrenos afectados por las obras están clasificados como terreno de uso agrario, pinar maderable. Se encuentran fuera de cualquier paraje natural, y fuera de la red Natura 2000. El helipuerto se ubica entre dos zonas pertenecientes al Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES4250003, Barrancas de Talavera, una de ellas situada a 1,8 km al oeste del centro del helipuerto y la otra a 3,9 km al este. En dicho LIC son importantes las coscojas (de las más meridionales de la península) y los enebrales; respecto a la fauna, se encuentran identificadas parejas de búho real («*Bubo bubo*»), águila perdicera («*Hieraaetus fasciatus*») y halcón peregrino («*Falco peregrinus*»). Tanto el helipuerto como las trayectorias de aproximación y despegue quedan fuera del LIC. La zona de especial protección para las aves más próxima (ZEPA ES0000169 río Tajo en Castrejón, Islas de Malpica de Tajo y Azután) se sitúa a una distancia superior a 10 km del centro del helipuerto.

3.3. Características del potencial impacto. La zona donde se pretende actuar es monte público, sin explotación actual. No se han identificado bienes arquitectónicos ni arqueológicos en el emplazamiento del helipuerto. El helipuerto se proyecta al lado de la carretera CM-4102, frente a las edificaciones que dan entrada al vertedero existente. Los elementos constituyentes del paisaje en el entorno más próximo han sido modificados por el hombre. Los elementos más destacables por su importancia paisajística son las Barrancas de Talavera, que se sitúan a una distancia mínima de 1,9 km.

Dado que los materiales del terreno son en general porosos, el manto acuífero subterráneo es relativamente profundo. Respecto a las aguas superficiales, en el entorno más próximo se sitúa el arroyo del barranco de Valdeplata, casi siempre seco, que discurre a los pies de la loma donde se sitúa el helipuerto, a 250 metros al este del mismo. Al oeste del helipuerto, y a unos 1.000 metros, se sitúa el arroyo del barranco de Maricantarillo.

Entre la flora de esta zona destacan las plantas aromáticas como romero, lavanda y tomillo entre coscojas y encinas. En la parcela donde se proyecta el helipuerto la vegetación consiste en unos 250 ejemplares de pino carrasco («*Pinus halepensis*») y plantas aromáticas.

Respecto a la fauna, cabe destacar que la parcela se encuentra a 2,5 km del río Tajo a su paso por Talavera. En los bosques ribereños al río Tajo podemos encontrar: Pito real, oropéndola, herrerillos, carboneros, agateadores... En la parcela en cuestión, por sus

características de pinar y pequeñas dimensiones cabría esperar la presencia de pájaros insectívoros como los comentados anteriormente: herrerillos, carboneros, quizá algún pito real y en las zonas más despejadas de la parcela alguna perdiz. Respecto a los mamíferos sería esperable la presencia de conejos y quizá algún topillo o ratón silvestre.

El helipuerto se proyecta en zona rústica. En las aproximaciones y ascensos proyectados no se sobrevuelan zonas habitadas, durante las operaciones que mayor ruido generan (primeras fases de despegue y últimas fases de aproximación). A ello se suma la escasa cantidad de operaciones esperadas, por lo que se considera que no hay viviendas afectadas por ruido.

El promotor ha realizado un estudio del impacto acústico del helipuerto, incluyendo la huella sonora producida por las operaciones esperadas, para los L_{aeq} comprendidos entre 45 y 75 dBA, con intervalos de 5 dBA. La forma de las huellas sonoras es elipsoide, y el elipsoide correspondiente al L_{aeq} 45-50 no afecta a ningún núcleo habitado, por lo que se considera que se cumplen los valores límite de inmisión de ruido que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

3.3.1 Medidas protectoras y correctoras propuestas. Las medidas protectoras derivan del principio de mejora continua, están encaminadas a disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc., de acuerdo con lo que impone la normativa internacional, nacional y autonómica.

Entre las medidas generales, el promotor destaca:

La obra civil se realizará conforme a la legislación vigente.

Se reducirá el talado de arbolado al mínimo imprescindible para asegurar la operación segura del helicóptero.

Todos los residuos generados se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados.

En la realización de las obras se reducirá al mínimo el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras.

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente, lo que garantiza la mínima emisión de ruido y gases así como la máxima seguridad de la operación.

Las trayectorias de los helicópteros evitarán el sobrevuelo del LIC de las Barrancas de Talavera, salvo que tengan que intervenir directamente en dicho espacio.

Para reducir el impacto acústico de las operaciones y la emisión de gases a baja altura:

Se evitarán los sobrevuelos a baja altura.

Las operaciones de aproximación y despegue serán lo más verticales posible.

Respecto a la gestión de los residuos en la fase de construcción, el promotor aporta el Documento de Gestión de Residuos de la Construcción y Demolición, en el que se valoran los residuos que se generan en obra y que dan lugar a una partida presupuestaria, incluida en el presupuesto de ejecución material para la correcta gestión de los mismos.

En la base no se realizarán operaciones de mantenimiento de las aeronaves con lo que los residuos esperados en fase de explotación consisten fundamentalmente en residuos urbanos, que se depositarán en contenedores adecuados, realizando una separación selectiva. Los residuos sólidos de tipo cartón, papel y plásticos de empaque, se depositarán en contenedores identificados a fin de facilitar su posterior reciclado. Los residuos sólidos procedentes de limpiezas, en general los residuos generados en el funcionamiento normal de la actividad se almacenarán en cubos o contenedores apropiados, poniéndolos al alcance del correspondiente servicio de recogida de basuras o agente autorizado.

Se deberá solicitar autorización de vertido a la Confederación Hidrográfica del Tajo para el correspondiente vertido de aguas residuales al dominio público hidráulico. Dicha entidad, en su respuesta a las consultas realizadas, informa que se deberá aportar con la declaración de vertido, una copia de proyecto o memoria que recoja las características de las instalaciones que se prevé utilizar, y que todas las nuevas instalaciones deberán contar en su red con una arqueta de control, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes.

Las aguas recogidas en plataforma que puedan arrastrar hidrocarburos serán conducidas a un separador de hidrocarburos. Una vez tratadas se verterán al terreno a través de zanja filtrante, y los hidrocarburos serán recogidos por agentes autorizados.

Las aguas residuales de origen sanitario producidas en la base serán recogidas y conducidas a un colector enterrado y mediante una arqueta registrable exterior se conectarán a la depuradora proyectada a tal fin. Posteriormente, ya depuradas, se verterán al terreno a través de zanja filtrante.

3.3.2 Plan de vigilancia ambiental. El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas son responsabilidad de GEACAM, que ejecutará el Plan con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de adoptar las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar y su remisión al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

Las principales acciones que garanticen el cumplimiento de las indicaciones propuestas:

Se vigilará el proceso de talado para que sea el mínimo imprescindible. En general, en la ejecución de las obras se tendrán en cuenta las medidas previstas.

Se comprobará que no se producen vertidos procedentes de las obras, y en su caso se retirarán los aceites o grasas con los equipos apropiados.

No se permitirá la utilización de maquinaria de obra que no tenga realizadas las inspecciones y el mantenimiento pertinentes.

Se evitará el vertido de aceites y combustibles en la plataforma del helipuerto, que presenten riesgo de ser arrastrados. En su caso, se limpiará la plataforma mediante absorbentes.

La gestión de los residuos se realizará a través de gestores autorizados.

No se permitirá la operación de aeronaves ajenas al control del servicio de extinción de incendios.

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 helicóptero, incidencia, choque o colisión con aves.

Sobrevuelos injustificados del LIC de las Barrancas de Talavera.

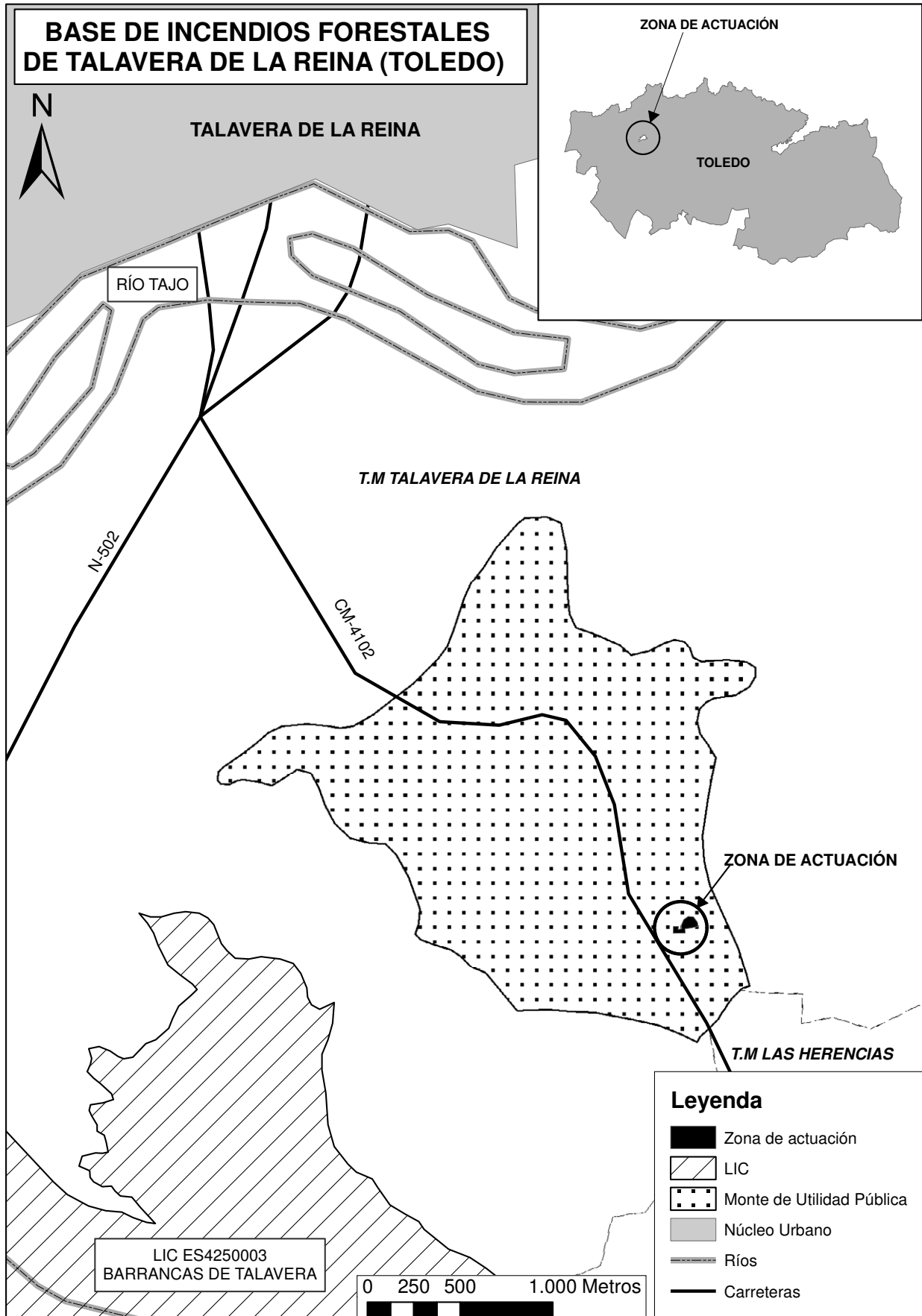
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que el proyecto vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (www.marm.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles, entre las que se encuentran las que puedan ser competencia de la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Contra la presente resolución que pone fin a la vía administrativa, puede interponerse recurso potestativo de reposición ante esta Secretaría de Estado en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a la notificación de la misma, de acuerdo con lo establecido en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de

las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o interponer directamente recurso contencioso administrativo, en el plazo de dos meses, contado desde el día siguiente a la notificación de esta resolución ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional.

Madrid, 29 de marzo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-6087