

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10062 *Resolución de 1 de junio de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto dedicado a la lucha contra incendios en Jarandilla de la Vera, Cáceres.*

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 Helipuerto dedicado a la lucha contra incendios en Jarandilla de la Vera (Cáceres) se encuentra en este supuesto, por estar encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibe, con fecha 21 de septiembre de 2009, procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, la documentación ambiental del proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En dicha documentación se manifestaba que es una zona utilizada durante años como base de helicópteros y base forestal y que se habilitará con una plataforma de hormigón de 21,5 metros de diámetro con objeto de garantizar la seguridad de las operaciones en la que aterrizarán los helicópteros, incluyéndose fotografías de la explanada pavimentada. La tramitación ambiental se ha centrado, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

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

Objeto. Se trata de un helipuerto de superficie de uso eventual, principalmente durante los períodos estivales, en los que la amenaza de incendios forestales es elevada, y servirá para minimizar los daños medioambientales potencialmente producidos por los incendios, reforzando los recursos disponibles para la ejecución del Plan de Lucha contra Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (INFOEX). Además, se utilizará como apoyo a los centros médicos y hospitalarios de la región, pudiendo colaborar en cualquier supuesto de emergencia que pudiera plantearse para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados, dado que Jarandilla es un pueblo con dificultades de comunicación con los centros hospitalarios de la región.

Descripción. Se proyecta la construcción de un helipuerto de superficie, con una FATO circular, de 21,5 m de diámetro y alrededor de ésta hasta 3,5 m, un Área de Seguridad. Se estima un número aproximado de 150 operaciones al año.

Localización del proyecto. El proyecto se emplaza en el término municipal de Jarandilla de la Vera (Cáceres), en una zona anexa al cementerio de la localidad.

Promotor. El promotor del proyecto es el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura.

Órgano sustantivo. El órgano sustantivo del proyecto es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), perteneciente al Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas.

Con fecha 21 de septiembre de 2009 se recibe la documentación relativa al proyecto, de acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, con el objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Las copias del documento ambiental, realizado por HASA, Hispánica de Aviación, se reciben con fecha 29 de enero de 2010. El día 15 de febrero del mismo año, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquéllos que emitieron informe en relación con la documentación ambiental:

| Consultados | Respuestas | Consultados | Respuestas |
|---|------------|---|------------|
| Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM). | - | Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. | X |
| Confederación Hidrográfica del Tajo (MARM). | X | Delegación del Gobierno en Extremadura. | X |
| Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. | X | Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del MARM. | - |
| Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura. | X | Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura. | X |
| Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura. | X | Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura. | X |
| Diputación Provincial de Cáceres. | X | Ayuntamiento de Jarandilla de la Vera. | X |
| Greenpeace. | - | Asociación para la Defensa de la Naturaleza (WWF/ADENA). | - |
| Sociedad Española de Ornitología (SEO). | - | Ecologistas en Acción de Extremadura. | - |

De los informes recibidos con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

Espacios protegidos. La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura indica, en su respuesta a la consulta realizada, que las instalaciones no se encuentran en ninguna de las figuras de protección correspondientes a la red Natura 2000, contando con el informe favorable de este organismo, pues inciden de manera fundamental en su protección contra los incendios forestales.

Vegetación. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura indica que deberá respetarse, en la medida de lo posible, la vegetación autóctona.

Atmósfera. Ruidos y Vibraciones. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura insta a cumplir el Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones.

Suelo. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, señala que deberán minimizarse los movimientos de tierra.

Hidrología. La Confederación Hidrográfica del Tajo, en virtud de sus competencias, recuerda la normativa aplicable en relación con actuaciones en el Dominio Público Hidráulico y realiza una serie de recomendaciones de carácter general destinadas a la protección del medio hidrológico, tanto superficial como subterráneo.

Residuos. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura insta cumplir la normativa en materia de residuos y, en particular, a recoger y almacenar en recipientes adecuados para su tratamiento tanto los residuos peligrosos (aceites y otras sustancias, procedentes fundamentalmente de la maquinaria de obras) como los no peligrosos; ambos deberán ser gestionados por gestor autorizado. Una vez terminadas las obras, se procederá a la limpieza general de las áreas afectadas, retirando las instalaciones temporales, restos de máquinas y escombros, depositándolos en vertederos controlados e instalaciones adecuadas para su tratamiento.

Paisaje. La Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura señala que, en el caso de realizarse alguna edificación, deberá integrarse en el entorno.

Patrimonio cultural. Vías pecuarias. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Extremadura informa que el proyecto no presenta incidencias sobre el patrimonio arqueológico conocido; no obstante, en virtud de lo establecido en el artículo 54 de la Ley 2/1999, de 29 de marzo, de Patrimonio Histórico y Cultural de Extremadura, señala que si se hallasen restos u objetos con valor arqueológico, el promotor y/o la dirección facultativa paralizarán inmediatamente los trabajos, tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos y comunicarán su descubrimiento en el plazo de cuarenta y ocho horas a la Consejería de Cultura.

Por otra parte, la Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, señala que el proyecto no afecta a ninguna vía pecuaria.

Ordenación del Territorio. La Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento de la Junta de Extremadura informa que, a efectos de ordenación del territorio, las superficies sobre las que se ubica el helipuerto no se incluyen en el ámbito de ningún plan territorial aprobado (artículo 54 de la Ley del Suelo y Ordenación Territorial de Extremadura).

3. Análisis según los criterios del anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, y teniendo en cuenta el diseño finalmente adoptado para el proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento 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. Como se ha mencionado en el punto 1 de la presente Resolución, las superficies principales del helipuerto son:

Área de aproximación final y despegue (FATO) de hormigón, circular, con 21,5 m de diámetro.

Área de Seguridad: se extiende hasta una distancia de 3,5 m desde el límite de la FATO.

Anexo a la plataforma se encuentra un depósito de combustible, en un cubeto con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca durante las operaciones normales o en operaciones de repostado.

Las actividades a realizar se limitan a la nivelación de las tierras para crear una superficie adecuada, el hormigonado de la ampliación hasta un área de 21,5 m de diámetro y la preparación de accesos a la zona de aterrizaje.

La helisuperficie operará en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas, y estará disponible tanto para el rescate de personas por equipos de emergencia como para el aterrizaje y despegue de helicópteros en operaciones de extinción de incendios en las cercanías. Se estima un número de 150 operaciones/año, en total.

Los modelos de helicópteros que se utilizarán el helipuerto son diversos, según el tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos ellos de tipo ligero y medio. Los helicópteros de lucha contra incendios pertenecerán tanto a la Junta de Extremadura como al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

El promotor descarta la alternativa de no construcción, dado que el helipuerto es una infraestructura estratégica con una misión clara en relación con la atención de emergencias medioambientales, como son los incendios forestales, y el lugar actual garantiza las necesidades de coordinación de los distintos medios utilizados en la lucha contra incendios en la zona.

3.2. Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica a 400 m al sureste del núcleo urbano de Jarandilla de la Vera (Cáceres), e íntegramente sobre su término municipal. En el lugar elegido se enclava una base de extinción de incendios forestales de la Junta de Extremadura que ha operado durante años, según declara el promotor en la documentación ambiental remitida.

El Decreto 123/2005, de 10 de mayo, por el que se aprueba el Plan de Lucha contra los Incendios Forestales de la Comunidad Autónoma de Extremadura (Plan INFOEX), establece la organización y los procedimientos de actuación de los medios y servicios cuya titularidad corresponde a la Junta de Extremadura y de aquéllos que sean asignados por otras Administraciones Públicas y entidades u organismos de carácter público o privado, con el fin de hacer frente a los incendios forestales que se produzcan en el territorio de dicha Comunidad Autónoma. Atendiendo a la configuración geográfica del territorio y a la importancia de las masas forestales, en función de cuyas características se distribuyen los medios humanos y materiales, se establecen en el Plan INFOEX once zonas de coordinación. La Base de Jarandilla de la Vera se ubica en la Zona de Coordinación denominada Ambroz, Jerte y Tiétar.

Las coordenadas que definen la ubicación del helipuerto son:

| Coordenadas WGS-84 | | |
|--------------------|----------------|--|
| Latitud. | 40° 07' 24'' N | |
| Longitud | 05° 39' 09'' W | |

| Coordenadas UTM | | |
|-----------------|---------|---------|
| HUSO en S.G. | 30T | 29T |
| X | 273967 | 785268 |
| Y | 4444895 | 4446896 |
| Z | 610 m | |

El helipuerto se encuentra fuera de espacios naturales protegidos; en particular, no coincide espacialmente con la Red Natura 2000 ni con hábitats de interés comunitario. Las trayectorias de aterrizaje y despegue tampoco penetrarán en espacios protegidos ni en la red Natura 2000.

En el documento ambiental que presenta el promotor se indica que el espacio protegido más próximo a la actuación es el Lugar de Importancia Comunitaria Sierra de Gredos y Valle del Jerte (LIC ES4320038), sin que las trayectorias de ascenso o descenso de los helicópteros lo sobrevuelen. Sin embargo, consultado el sistema de información geográfica,

se precisa que el citado LIC se sitúa a unos 1600 m, mientras que el LIC ES4320031 río Tiétar y la zona de especial protección para las aves río y Pinares del Tiétar (ZEPA ES0000427), se sitúan a unos 1.100 m medidos en línea recta desde la actuación. Por otra parte, se detecta que el proyecto se desarrolla en el interior del área importante para la conservación de las aves (IBA) nº 305 bajo Tiétar y Rampa de la Vera y que se encuentra a una distancia de unos 750 m medidos en línea recta de la IBA nº 67 Sierras de Gredos y Candelario.

El promotor declara que no existe ninguna restricción publicada en la Aeronautical Information Publication (AIP) sobre restricciones a la operación de helicópteros en la zona debido a situación en áreas protegidas o sensibles para la fauna.

3.3 Características del potencial impacto. El helipuerto se sitúa en las proximidades del cementerio de Jarandilla de la Vera, en una zona destinada al desarrollo industrial y alejada del casco urbano.

El promotor ha calculado las emisiones producidas por los helicópteros, procedentes del aterrizaje y despegue del helicóptero (ciclo LTO, *Landing and Take-Off*) y hasta 1.000 metros, estimándose un gasto de 40 kg de combustible, para cada operación.

Las trayectorias han sido diseñadas buscando áreas despejadas de población, no sobrevolándose en la aproximación y el despegue de los helicópteros las edificaciones del municipio. Además, las aeronaves únicamente vuelan de día, por lo que evitan los períodos nocturnos, que son los de más sensibilidad. Se ha desarrollado la trayectoria en curva para las salidas en dirección 290°, y se ha establecido como trayectoria preferente la que despega en dirección 80°.

Respecto al potencial impacto sobre las aves, el promotor informa que no se han detectado zonas cercanas de nidificación o de estancia de aves. Por otra parte, el recinto está vallado en toda su periferia, para evitar el paso de animales.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente podrían ser:

Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave, que se considera muy improbable dado que no se prevé la realización de labores de mantenimiento de los helicópteros.

Incendios: se cuenta con medios disponibles para su extinción, no existiendo vegetación o masa combustible que los propague.

Fuga o derrames de combustible del tanque: el tanque de combustible cuenta con un cubeto que impide el vertido fuera del mismo. Los tanques son de uso únicamente aeronáutico, y sus inspecciones son diarias por el mecánico que atiende el helicóptero.

3.4 Medidas preventivas o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Con el objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos por el helipuerto, el promotor ha considerado las siguientes medidas:

Dado que las parcelas ocupadas por el helipuerto están pobladas por pastizales, se reutilizará la tierra vegetal para el acondicionamiento del área de seguridad.

Mínima modificación del terreno y aprovechamiento del mismo para evitar generación de residuos y contribuir al ahorro de materia prima.

Control específico de los contratistas de obra, con el objeto de evitar residuos y tiempo excesivo de obra. Todos los residuos generados en la fase de construcción se gestionarán a través de agentes autorizados, llevándose a vertederos autorizados. La realización de las obras procurará reducir al mínimo el impacto acústico; los trabajos se desarrollarán en horario diurno y se producirá el regado continuo en los movimientos de tierras.

Desarrollo de la trayectoria en curva para las salidas en dirección 290°, estableciendo como trayectoria preferente la que despega en dirección 80°.

Establecimiento de rutas preferentes que eviten al mínimo las colinas circundantes que pueden estar ocupadas por la fauna y aves.

Información e instrucciones en la Base, para que los pilotos eviten en la medida de lo posible dentro de su acercamiento y operación contra incendios los sobrevuelos de las áreas protegidas o áreas pertenecientes a la red Natura 2000.

Seguimiento del cumplimiento de las trayectorias señaladas y establecidas, sin desviaciones que sobrevuelen las zonas de la población de Jarandilla de la Vera.

Vigilancia y control del perímetro, con objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los helicópteros.

Plan de Gestión de Residuos: la gestión de residuos durante la fase de explotación, producida tanto en las tareas de abastecimiento de combustible como de mantenimiento de la aeronave, se llevará a cabo conforme a la legislación vigente en materia de gestión de residuos, por parte de la empresa adjudicataria del contrato.

Se deberán cumplir también las medidas correctoras que establece la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura:

Cumplimiento del Decreto 19/1997, de 4 de febrero, de Reglamentación de Ruidos y Vibraciones.

Los movimientos de tierras serán los mínimos imprescindibles.

Respetar, en la medida de lo posible, la vegetación autóctona.

En el caso de realizar alguna edificación, ésta se integrará en el entorno.

Los aceites usados y residuos peligrosos se recogerán y almacenarán en recipientes adecuados para su evacuación y tratamiento por gestor autorizado. Se habilitarán contenedores para los residuos no peligrosos generados durante las obras para su retirada por gestor autorizado. En todo caso, se cumplirá toda la normativa relativa a residuos.

Una vez terminadas las obras se procederá a la limpieza general de las áreas afectadas, retirando las instalaciones temporales, restos de máquinas y escombros, depositándolos en vertederos controlados e instalaciones adecuadas para su tratamiento.

Para garantizar el cumplimiento de las indicaciones, medidas protectoras y correctoras, las operaciones requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por la Junta de Extremadura con el objeto de:

Cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas, no sobrevolando la población de Jarandilla de la Vera.

Control de la operación de los helicópteros.

Debido a la baja frecuencia de utilización del helipuerto, a que las aeronaves únicamente vuelan de día y a que las trayectorias no sobrevuelan zonas habitadas, se considera que no se sobrepasarán 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.

Dado el objetivo del helipuerto, dentro de la estrategia de lucha contra incendios, teniendo en cuenta su uso público, y las medidas protectoras y correctoras que se han recogido en la presente Resolución, se puede considerar un proyecto positivo para el medio ambiente.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa que en la explotación del helipuerto se vayan a producir impactos adversos significativos, siempre que se sigan las trayectorias señaladas y se cumplan las medidas protectoras y correctoras especificadas en la documentación aportada por el promotor, así como las señaladas por la Dirección General de Evaluación y Calidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Extremadura, 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.

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, 1 de junio de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

