

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**15777** *Resolución de 1 de octubre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del aeródromo de Las Arenas, en la base contra incendios de Niebla, Huelva.*

El texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, prevé que los proyectos públicos o privados consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, deben ser evaluados por el órgano ambiental a los efectos de determinar con claridad las posibles afecciones y medidas correctoras aplicables al mismo, o, en su caso, el sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

El aeródromo de Las Arenas en la base contra incendios de Niebla (Huelva) se encuadra en el apartado n) del grupo 9 del referido anexo II.

En la documentación ambiental, recibida en este Departamento con fecha 23 de abril de 2010 procedente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento, se manifiesta que en 1993-94 se comenzó a operar con la pista sin instalaciones. En 1994 se hizo el proyecto de instalaciones, que se ejecutó en 1996, y la pavimentación y última remodelación de la pista se ejecutó en 1999. Por tanto, se realiza la tramitación ambiental de la explotación del aeródromo, en virtud de un informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio de 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 y descripción. Se trata de una pista dedicada al aterrizaje y despegue de aviones de carga en tierra para el lanzamiento de agua, retardante y espuma, en la extinción de incendios forestales. Operará en condiciones de vuelo visual (VFR) diurno.

Las superficies principales del aeródromo son:

Pista de aterrizaje de 1.111 m x 20 m.

Depósito de repostaje con una capacidad de 20.000 litros de combustible.

Edificio principal con funciones de casa de pilotos, oficina y cabina para operadores de emisoras.

Localización del proyecto. El proyecto se localiza en el término municipal de Niebla, en la comarca de El Andévalo de la provincia de Huelva, dentro de la finca de propiedad municipal Las Arenas. Se escogió la ubicación por estar centrada en una zona forestal con amplias masas de eucalipto y pino piñonero. La base es dependiente del CEDEFO (Centro de Defensa Forestal) de Valverde del Camino.

Promotor. El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

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 03/05/2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino 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:

Consultado	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	–
Confederación Hidrográfica del Guadiana del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Delegación del Gobierno en Andalucía.	X
Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.	X
Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.	X
Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.	X
Diputación Provincial de Huelva.	–
Delegación Provincial de Cultura de Huelva.	X
Ayuntamiento de Niebla.	–
Federación Andaluza de Asociaciones de Defensa de la Naturaleza.	–
Coordinadora ecologista de Huelva.	–
WWF/ADENA.	–
SEO.	–
Ecologistas en Acción de Andalucía.	–

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

La Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía no considera que la actuación pueda causar impactos ambientales significativos. Informa que los terrenos se clasifican como suelo no urbanizable normal y que, según el Plan especial de protección del medio físico y Catálogo de bienes protegidos de la provincia de Huelva, no se encuentran incluidos en ningún espacio protegido. La viabilidad urbanística, según la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, al ubicarse en suelo no urbanizable, requerirá según lo dispuesto en el art. 42.4. b) la tramitación y aprobación de un Plan Especial, dado que tiene, por su naturaleza, entidad u objeto, incidencia o trascendencia territorial supramunicipal; aunque añade que en principio no existe inconveniente alguno para su tramitación.

La Delegación Provincial de Huelva de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía informa que, una vez analizada la documentación remitida, no se ha concretado afección patrimonial alguna, no estimándose necesario el establecimiento de cautelas. No obstante, si durante el transcurso del cualquier actividad relacionada con el proyecto se produjera un hallazgo arqueológico casual, será obligada la comunicación a la Delegación Provincial de Cultura en el transcurso de 24 horas, tal y como establece el art. 81.1 del Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía, y en los términos del art. 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.

La Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en su respuesta recibida el 08/09/2010, vista la

documentación y recabados los informes oportunos, informa que la instalación se ubica en el monte público Baldíos de Niebla (HU-50013-AY), en un entorno en el cual se viene realizando una gestión forestal de especies de crecimiento rápido (*Eucalyptus globulus*), careciendo el área de valores ambientales de importancia. Tan sólo se han localizado algunas poblaciones menores de Armeria vellutina, catalogada como vulnerable (Ley 8/2003), pero dichas poblaciones se sitúan en zonas compatibles con la instalación aérea y sin que ésta genere afecciones negativas a dicha especie. No se afecta a ningún espacio natural protegido ni a territorios incluidos en la red Natura 2000. Dicho organismo estima que el proyecto no generará impactos ambientales significativos y que las medidas preventivas y correctoras planteadas por el promotor son adecuadas y suficientes.

### 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 del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.ª del capítulo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, según los criterios de su anexo III.

3.1 Características del proyecto. El aeródromo cuenta con una sola pista de designación 06-24, de 1.111 m de longitud, de aglomerado asfáltico en los 10 m centrales y con dos fajas de zorra compactada de 5 m de anchura a cada lado, hasta alcanzar los 20 m de anchura. Las cabeceras están pavimentadas con hormigón, encontrándose en la 24 un rectángulo de 20x30 m y en la 06 de 20x26 m. Las pendientes de la pista son del 0,4% longitudinalmente, y transversalmente de entre el 0,7% y el 2% aproximadamente (a dos aguas).

La pista se encuentra en una franja de 1.250 m de longitud total, existiendo 12 m de franja antes del umbral 06 y 126 m antes del umbral 24. Su anchura está entre 40 y 60 m. La franja es de terreno compactado, con pendientes longitudinales similares a las de la pista y pendientes transversales de 1,5%.

Existe una calle de rodaje para acceder a las zonas de carga de combustible y agua con retardante, y que cuenta con un bypass. Las calles son de 10 m de ancho y pendientes similares a las de la pista.

Junto a la instalación de carga de retardante está habilitada una zona, de tierra compactada, como plataforma de estacionamiento con capacidad para tres aviones del tipo Air Tractor; aunque, cuando hay un solo avión en la base, estaciona en la calle de rodaje existente, en un tramo de 20x10 m reforzado con pavimento de hormigón en la zona de carga de agua.

El aeródromo no dispone de hangares y edificaciones específicamente destinadas para su utilización durante las operaciones de las aeronaves, pero en la base existen los siguientes edificios: Edificio principal que se usa como casa de pilotos, oficina y cabina para los operadores de las emisoras; caseta almacén; depósitos de retardante e instalaciones para la carga que se realiza en una plataforma con sumidero; piscina de mezcla para carga, y balsa de agua de 3.500 m<sup>3</sup>. El aeródromo cuenta con acometida eléctrica y agua corriente.

Cuenta con una instalación de repostaje de combustible, con un depósito de 20.000 litros protegido por una cubierta, y alojado en un cubeto de protección antiderrame.

Se dispone de una superficie de infraestructuras para servicio de salvamento y extinción de incendios de 100 m<sup>2</sup>. Las instalaciones destinadas a la extinción de incendios están compuestas por dos extintores de carro portátil, dispuestos en las proximidades de la aeronave en el momento del arranque.

Las operaciones, siempre bajo normas de vuelo visual (VFR) y diurno, serán principalmente:

Extinción de incendios forestales mediante el lanzamiento de agua con retardante amónico, tanto en ataque directo como indirecto.

Vuelos de vigilancia.

Cualquier otra misión o actividad relacionada con las actividades de vigilancia y extinción de incendios o con la conservación del medio ambiente en general.

El aeródromo se utiliza durante la campaña de verano, de junio a octubre, no realizándose campaña de invierno en el mismo. El aeródromo no está abierto al tráfico público o privado de otros operadores diferentes a los designados por el Plan de Emergencias por Incendios Forestales (INFOCA) para las labores específicas de extinción de incendios, aunque esporádicamente se puede permitir el uso a aviones de otros servicios de emergencias autonómicas o estatales. El recinto de las instalaciones está completamente vallado y el acceso al aeródromo está controlado y restringido a personal autorizado, dependiente del Plan INFOCA.

Existen dos Air Tractor AT802 permanentes en la base. El aeródromo puede ser empleado por otros aviones (como AT502 y AT503) y helicópteros para repostar; y en alguna ocasión puede ser utilizado por otros modelos utilizados tanto para extinción como para vigilancia de incendios forestales: Cessna 337, Trush Comander, PZL M24 Dromader, así como aviones agrícolas utilizados para extinción de incendios forestales.

3.2 Ubicación del proyecto. El aeródromo se localiza en la finca llamada Las Arenas, en el término municipal de Niebla (Huelva), propiedad del Ayuntamiento de Niebla, siendo gestionado por la Consejería de Medio Ambiente a través de la Empresa Pública Egmasa. Se sitúa a unos 8 km al sur del núcleo urbano de Valverde del Camino, que es la población más cercana, y a 12 km al noreste de la población de Beas. El acceso se realiza en el km 6 de la carretera de Niebla a Valverde del Camino.

Teniendo en cuenta que las instalaciones han sido previamente utilizadas por la Administración (ICONA, DGB, INFOCA) desde el año 1997, el promotor afirma haber manejado diversas alternativas para la ubicación del aeródromo, seleccionando ésta como la más adecuada, teniendo en cuenta los siguientes criterios:

Situación centrada en la provincia y en la proximidad a zonas de riesgo de la provincia de Huelva.

Situación periférica respecto a zonas con alguna figura de protección ambiental.

Ubicación con buenas comunicaciones por carretera y cercanía al centro de dependencia operativa, que es el Centro de Defensa Forestal de Valverde del Camino.

Lejanía suficiente con respecto a aeropuertos o bases militares y zonas peligrosas, restringidas o prohibidas, para evitar las restricciones de operación en el espacio aéreo establecidas por las autoridades aeronáuticas.

Las coordenadas que definen la ubicación del aeródromo son:

Coordenadas geográficas WGS 84		
Latitud	Longitud	Elevación (m)
37° 30' 24" N	12° 42' 08" W	243,0 (MSL)

El promotor declara que el aeródromo está fuera de espacio natural protegido. El lugar de importancia comunitaria Corredor ecológico del río Tinto (LIC ES6150021) queda al norte, por el borde de la parcela donde se ubica el aeródromo. La zona ZEPA más cercana está a unos 30 km al suroeste, coincidiendo con la ría de Huelva. El parque periurbano de El Saltillo y Lomero Llano se sitúa a unos 7,5 km al noroeste del punto de referencia del aeródromo, dentro del término municipal de Valverde del Camino.

Debido a la utilización del aeródromo, destinado a tareas de extinción de incendios forestales, su ubicación está en las proximidades de áreas de especial interés forestal y medio ambiental que se pretenden preservar en caso de incendio, para asegurar una rápida y eficiente intervención cuando sea necesario. Las intervenciones principales son en las zonas del Andévalo, El Condado, la costa occidental, la cuenca minera y la Sierra de Huelva.

3.3 Características del potencial impacto. El aeródromo se encuentra enclavado en una zona de transición entre la Sierra Morena y el Valle del Guadalquivir, que se corresponde con la comarca natural del Andévalo. Se sitúa en una zona alejada de núcleos poblados. La superficie total del aeródromo es de 21 ha, siendo la superficie total de urbanización

de 1.200 m.<sup>2</sup> El área del aeródromo y sus proximidades está explotada por el hombre, no previéndose impacto significativo en la vegetación.

No está prevista la utilización de recursos naturales diferentes de los propios para la operación y carga de las aeronaves (combustible y agua con retardante, principalmente) y de la utilización del depósito de combustible y la instalación de carga (corriente eléctrica para su operación). Aparte de las revisiones diarias y las inspecciones pre-vuelo de las aeronaves, no están previstas otras tareas de mantenimiento aeronáutico sobre dichas aeronaves que operen en el aeródromo.

El depósito de combustible será suministrado por un agente autorizado por el Ministerio de Industria, estando homologado según las normativas vigentes. Dispondrá de todas las medidas de seguridad referentes a fuego, emisión de volátiles, derrame de fluido, descarga de electricidad estática, etc., establecidas en la legislación vigente.

Las operaciones se realizarán básicamente durante el período de tiempo definido por la Dirección General de Gestión del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, a través del Plan INFOCA, que generalmente se extiende durante los meses de mayo a octubre, siendo de uso esporádico el resto del año. Por ello, el promotor considera que el impacto ambiental sobre la avifauna presente en la zona es prácticamente nulo, ya que las épocas migratorias más importantes son de febrero a abril y de septiembre a noviembre, épocas en las que la actividad aeronáutica de la base es prácticamente nula. Durante la época estival es cuando más actividad aeronáutica se prevé, y apenas existe paso de aves por la zona, ya que las zonas húmedas del entorno prácticamente desaparecen durante esta época, según informa el promotor.

El recinto está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica y cerrado por una puerta, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas a las proximidades del aeródromo.

En condiciones normales de operación, los principales impactos que se producirán en el medio ambiente serán:

- Emisión de gases procedentes de la combustión de turbinas de gas de las aeronaves. Dichas emisiones están sujetas a las normativas aeronáuticas en vigor.

- Emisión de ruido en las labores de vuelo, aterrizaje y despegue de las aeronaves. La emisión de ruido por parte de las turbinas está sujeta a las normativas aeronáuticas en vigor.

- Emisión de volátiles.

- Erosión del terreno causado por los vehículos a motor utilizados por el personal auxiliar.

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 las aeronaves.

- Derrame de combustible procedente del depósito de combustible.

- Derrame de retardante procedente de la instalación para el sistema de carga en tierra.

- Emisión de volátiles en valores por encima de los límites establecidos en la normativa en vigor.

3.4 Medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente. Como medida preventiva para minimizar al máximo los potenciales riesgos para la fauna adyacente a la instalación, el promotor ha considerado reducir cualquier elemento que pueda ser atractivo para los animales en la instalación, y en caso de necesidad, ubicarlo lejos de la misma, como fuentes de alimentos, vertederos, semillas, insectos, micromamíferos, laminas de agua, depresiones encharcadas, canales de drenajes, vaguadas, árboles y setos propicios para ofrecer refugios, hierba, césped, estructuras para la nidificación, etcétera; aunque también declara que todos estos elementos son prácticamente inexistentes en la zona.

Del mismo modo, declara que se dispone de contenedores para la eliminación de los residuos orgánicos, de aceites y derivados del petróleo que puedan generarse.

Para realizar el seguimiento y garantizar el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras contenidas en el documento ambiental, el promotor informa que periódicamente se procederá a:

Eliminar la vegetación que de forma natural y espontánea pueda brotar en las proximidades de la pista.

Revisar el vallado del aeródromo y mantenerlo adecuadamente.

Eliminar los residuos generados por las aeronaves y por las personas conforme a la legislación vigente.

Cualquier incidencia reseñable se comunicará al responsable de las instalaciones. Cualquier incidente o accidente contemplado en las normativas aeronáuticas en vigor, se comunicará a la autoridad aeronáutica competente.

Debido al escaso número de vuelos diarios previstos, debido a la existencia de un fuego forestal en las proximidades, a que las aeronaves únicamente vuelan de día y a la lejanía respecto a núcleos habitados, 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.

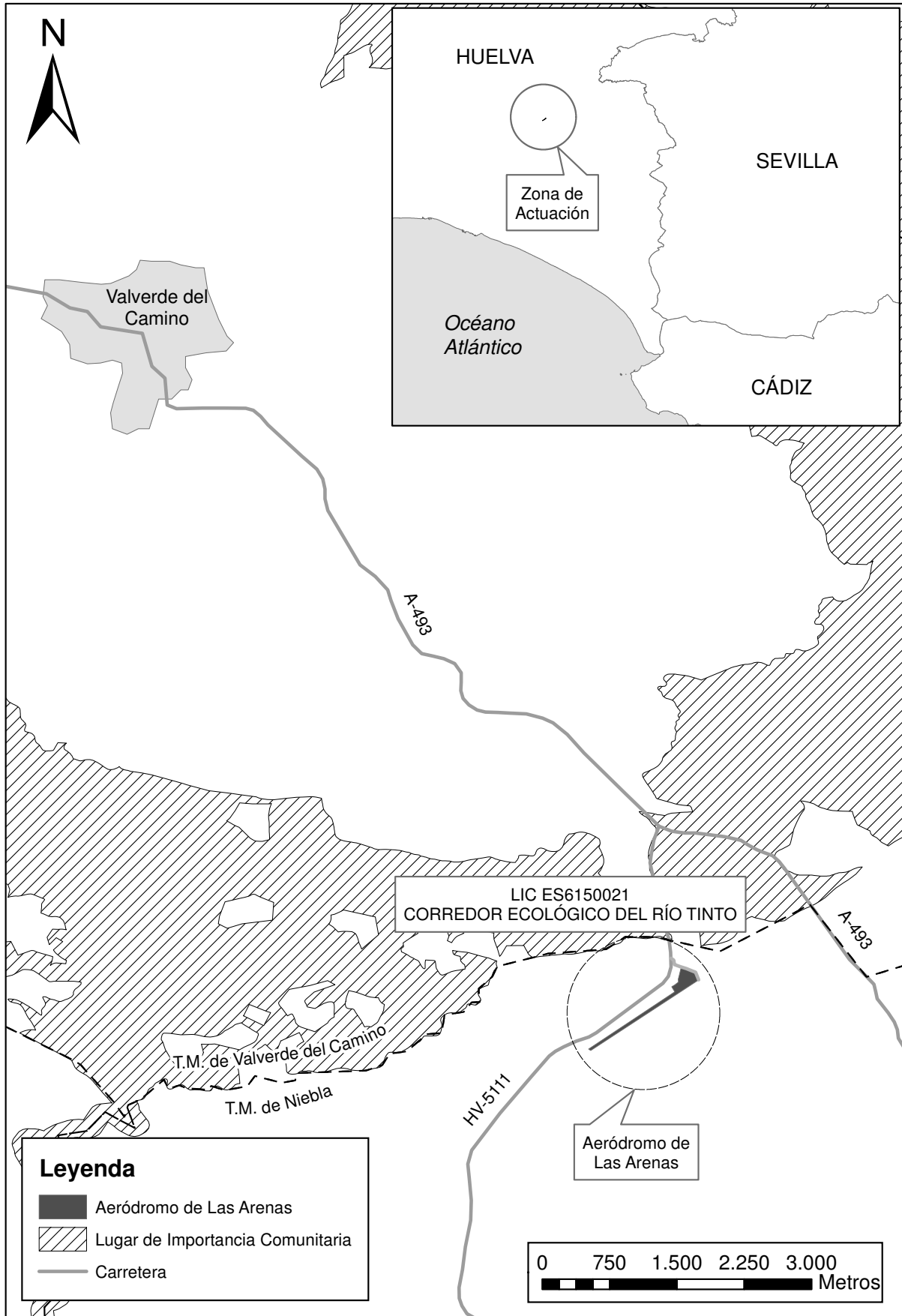
Dada la naturaleza del objeto del aeródromo, dentro de la estrategia de lucha contra incendios, teniendo en cuenta su uso público, las medidas correctoras y el contenido de los informes de los organismos consultados, la operación del aeródromo se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales situados en sus proximidades.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.<sup>a</sup> del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, no es previsible que en la explotación del aeródromo de Las Arenas en la base contra incendios de Niebla (Huelva), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, se vayan a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

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](http://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 octubre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.



cve: BOE-A-2010-15777