

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**8836** *Resolución de 4 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la modificación y explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales de la base de Laza, Ourense.*

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 promotor, en su documentación ambiental, reconoce que la infraestructura ya está construida. Se realiza, por tanto, la tramitación ambiental respecto a la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08/07/2008, 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.

El proyecto de modificación y explotación del helipuerto de prevención y extinción de incendios forestales de la base de Laza (Ourense) se ha encuadrado en el apartado k del grupo 9 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.

El objeto del proyecto es plantear una serie de actuaciones en el helipuerto de Laza, dedicado a emergencias y a uso privado en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas. El helipuerto está pensado para cubrir las necesidades y reforzar los recursos disponibles para la ejecución del Plan de prevención y defensa contra incendios forestales de Galicia (PLADIGA), apoyar a los centros médicos y hospitalarios de la región y colaborar en casos de emergencia, ya sea para el rescate o traslado urgente de pacientes o accidentados.

Actualmente el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino tiene en servicio diez BRIF (Brigadas de Refuerzo de Incendios Forestales) durante la campaña de verano y cinco BRIF de menor tamaño, durante la campaña de invierno-primavera, en el norte y oeste de la Península. Sus bases se ubican en zonas de alto riesgo de incendio o de elevada riqueza forestal que es necesario proteger. Al mismo tiempo, se buscan localizaciones estratégicas que permitan alcanzar en helicóptero cualquier punto del Estado en un plazo de tiempo razonable. Una de esas BRIF está instalada en la base de Laza, durante las campañas de verano e invierno-primavera.

El helipuerto se localiza en el término municipal de Laza, en la provincia de Ourense (Comunidad Autónoma de Galicia).

La base de helicópteros de Laza viene a reforzar los recursos disponibles para la ejecución del PLADIGA, estando ubicada en el distrito XIV denominado Verín-Viana. La elección del lugar responde a la necesidad de dar cobertura a una zona altamente castigada por los incendios forestales, y próxima a una de las principales poblaciones de la zona.

El promotor del proyecto es la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha 01/07/2010, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea comunica su conformidad con la documentación ambiental relativa al proyecto. Con fecha 20/07/2010 se inició el preceptivo periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados. En el cuadro siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	X
Diputación Provincial de Ourense . . . . .	X
Delegación del Gobierno en Galicia . . . . .	—
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructura de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia . . . . .	—
Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia . . . . .	—
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia . . . . .	X
Sociedad Española para la Conservación y el Estudio de los Murciélagos (SECEMU).	—
Movimiento Ecologista de Limia (MEL) . . . . .	—
Colectivo Ecologista Protección da Naturaleza (EPRONA) . . . . .	—
Grupo Naturalista Habitat . . . . .	—
Amigos Da Terra . . . . .	—
SEO/BirdLife . . . . .	—

La Confederación Hidrográfica del Duero establece una serie de consideraciones que deberán ser tenidas en cuenta por el promotor, informa sobre el riesgo de afección a las aguas subterráneas, ya que la zona de actuación se sitúa sobre materiales de muy alta permeabilidad, informa desfavorablemente la intercepción de cauces públicos o la modificación de los mismos en cualquiera de sus dimensiones espaciales, recomienda la disposición de un depósito estanco, sin salida al exterior, que almacene las aguas residuales para ser retiradas de forma periódica para su tratamiento por gestor autorizado, la elaboración de protocolos de actuación específicos en caso de vertidos accidentales, y que el mantenimiento de la maquinaria se realice en una zona habilitada para ello. Concluye que cualquier obra en cauce o zona de policía requerirá de la correspondiente autorización por su parte, así como de autorización de vertido en caso de que éste se realice al dominio público hidráulico. Suponiendo que sea necesaria la captación de aguas superficiales y/o subterráneas, será preciso obtener la correspondiente autorización o concesión administrativa.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia indica que la documentación ambiental no incorpora informes o estudios basados en trabajo de campo, encaminados a la valoración del impacto que el proyecto

puede generar sobre el Patrimonio Cultural, por lo no se puede descartar la existencia de restos del Patrimonio Cultural existentes en la zona, que se pudiesen ver afectados. Considera necesaria la realización de un estudio específico sobre el Patrimonio Cultural, que deberá recoger una propuesta de medidas protectoras y correctoras, así como una valoración económica de las mismas. El informe deberá incluir los ámbitos que se verán afectados, así como su entorno (200 m tomada a cada lado del ámbito de ocupación). Los referidos trabajos se llevarán a cabo por técnicos competentes, de acuerdo con la Ley 8/1995, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia, y el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia. Dicho estudio tendrá que incorporarse al proyecto, y tendrá que remitirse a la Dirección General de Patrimonio Cultural para su informe.

La Diputación Provincial de Ourense no considera necesario el sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto, debido a la escasa magnitud de la mayoría de las actividades descritas como necesarias para la realización del la obra proyectada; al hecho de tratarse de un actuación de mejora de una infraestructura ya construida y en funcionamiento; al acertado diseño de la mayoría de las medidas preventivas, correctoras o compensatorias previstas, en especial el establecimiento de las trayectorias y rutas preferentes, el seguimiento de los pilotos sobre las trayectorias usadas y el control específico de los contratistas de las posibles obras, así como a la necesidad de reforzar la prevención y extinción de posibles incendios en un área con espacios protegidos, de gran valor paisajístico y natural.

No obstante, debido a que la ubicación del proyecto es bastante próxima (aproximadamente a 463 m) al espacio protegido río Támega, declarado lugar de interés comunitario y zona de especial protección de los valores naturales por la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, éste podría afectar de forma directa o indirecta dicho espacio natural incluido en la red Natura 2000 si no se aplican y controlan con rigor las medidas preventivas o correctoras previstas. Por todo esto, considera importante tener en cuenta unos aspectos para una mejor y más sostenible ejecución y explotación del proyecto, entre otros: época del año en la que se van a realizar los trabajos de ampliación del helipuerto, para evitar las fases más sensibles del ciclo vital de las especies presentes; cursos de agua estacionales y acuíferos que puedan resultar contaminados por vertidos, afectando con ello a las especies de flora y fauna presentes; incluir dentro de las instrucciones de formación del personal del helipuerto (pilotos, personal de mantenimiento, etc.) conceptos de ecología, en particular sobre las especies presentes en la zona; mecanismos de control de los vuelos realizados que recojan las trayectorias realizadas y las incidencias ocurridas durante los mismos (impactos, derrames, etc.).

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia no considera que de la alternativa propuesta se deriven impactos ambientales significativos, siempre que se consideren de forma estricta en la redacción del proyecto constructivo las medidas protectoras y correctoras propuestas en la documentación evaluada y lo recogido en el correspondiente informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, que deberá ser solicitado.

Con fecha 02/12/2010 se reitera la consulta a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, quien finalmente remite informe, que tiene fecha de entrada en este Departamento de 10/02/2011. Dicha administración informa que el proyecto no afecta directamente a ningún espacio natural protegido autonómico ni estatal, ni a ningún espacio incluido en la red Natura 2000. No obstante en las proximidades, y separado por la carretera OU-110 que forma parte del Camino de Santiago, se encuentra el lugar de importancia comunitaria río Támega (LIC ES1130005), también declarado zona de especial protección de los valores naturales. Por otra parte, revisado el Inventario de Humedales de Galicia (IHG) afirma que no afecta a ningún humedal. También señala que la base de helicópteros de Laza se encuentra sobre una tesela que alberga el hábitat natural de interés comunitario 4030 Brezales secos europeos del anexo I de la Directiva 92/43/CEE y próximo al hábitat 91E0\* Bosques

aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*). Con relación al Catálogo Gallego de Árboles Singulares, se comprobó que no se afecta a ningún árbol o formación incluida en dicho Catálogo. En cuanto a las aguas superficiales, en las proximidades discurre el río Támega que alberga su correspondiente vegetación de ribera.

Como conclusiones, una vez analizadas las actuaciones previstas sobre el existente helipuerto de Laza, considera que no son de prever afecciones ambientales significativas siempre y cuando se desarrolle y aplique el conjunto de medidas consignadas en la documentación evaluada, a las que deberán añadirse otras, destinadas a: evitar derrames de contaminantes; gestión de residuos; evitar alteraciones a los hábitats de interés comunitario, vegetación y fauna; previsión de zonas de acopio y préstamos. Cualquier modificación del proyecto que tenga alguna afección sobre el medio natural, requerirá su informe correspondiente.

Con fecha 07/03/2011, se remiten al promotor las contestaciones de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, la Diputación Provincial de Ourense y la Confederación Hidrográfica del Duero, y se le requiere para asumir las condiciones y recomendaciones en ellas contenidas, especialmente en relación con:

Trabajos de ampliación del helipuerto fuera de las fases más sensibles de la fauna.

Delimitación del terreno a ocupar. Tala de vegetación estrictamente necesaria y con las autorizaciones pertinentes. No afección a los hábitats de interés comunitario recogidos en el Inventario Nacional de Hábitats, poniéndolo en su caso en conocimiento del Servicio de Conservación de la Naturaleza de Ourense.

Zonas de acopio, préstamos, vertederos permanentes y temporales, depósitos de residuos o productos sólidos e instalaciones auxiliares, en zonas de mínima afección ecológica, paisajística y de poco interés natural. Zona de mantenimiento de la maquinaria fuera del dominio público hidráulico, de la zona de policía de cauces, y de los materiales de elevada permeabilidad.

Medidas para evitar derrames accidentales de hidrocarburos, o para la retención de sólidos de las aguas de escorrentía superficial.

Gestión de todos los residuos que se generen en función de su naturaleza y conforme a la legislación vigente.

Aclarar la procedencia del agua del depósito que se prevé.

Instrucciones de formación del personal y mecanismos de control de los vuelos que recojan las trayectorias y las incidencias ocurridas.

Con fecha 31/03/2011 se recibe la respuesta de la Subdirección General de Política Forestal y Desertificación, de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, en la que se indica que las obras de la base contra incendios se iniciaron en el año 2003, entrando en funcionamiento el año siguiente, realizándose 231 horas de vuelo y atendiendo a numerosos incendios tanto de la comunidad autónoma gallega como de las provincias limítrofes. Respecto a las condiciones y recomendaciones que sugieren los distintos organismos, se informa:

Los trabajos de construcción del helipuerto se realizaron teniendo en cuenta las consideraciones expuestas: en especial las operaciones de despeje y desbroce de la vegetación, se realizaron fuera de las fases más sensibles del ciclo vital de las especies de fauna presentes en la zona de influencia, en concreto las épocas de cría y reproducción, con especial atención a las especies de aves nidificantes.

El recinto de la base de Laza se encuentra vallado en toda su periferia mediante una valla metálica y cerrada por una puerta metálica, para evitar el paso de animales y personas no autorizadas. Se eliminó la vegetación en una superficie mínima indispensable para el cumplimiento de las distancias exigidas para el diseño del helipuerto.

Se tiene en cuenta lo establecido en el punto 3 del artículo 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, los órganos competentes deberán adoptar las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los

hábitats. Por ello, para evitar el deterioro y desaparición de los hábitats y espacios protegidos en la Comunidad Autónoma Gallega, se ubicó la base de Laza en un lugar estratégico para el apoyo del PLADIGA.

El helipuerto de la base de Laza está construido con hormigón armado, estando protegida su zona exterior mediante aglomerado asfáltico. Por ello, toda la superficie está protegida frente a la permeabilidad, que junto al control de posibles vertidos de mínima entidad, no se supone afecten al dominio público hidráulico.

La base de Laza es una base únicamente operativa: las aeronaves no reciben labores de mantenimiento pesado, sino únicamente mantenimiento de revisión de componentes y las revisiones periódicas requeridas por los fabricantes de helicópteros, las cuales no producen residuos, y en el caso que exista algún derrame de aceites, grasas o lubricantes sería mínimo dado que las tripulaciones desplazadas en la base aplican los procedimientos internos establecidos por su empresa aeronáutica operadora respecto al control de derrames, evitando producir manchas en la plataforma de vuelo. El mantenimiento pesado, incluyendo cambios de componentes, aceites, etc., se realiza durante la época de invierno en las instalaciones respectivas de las compañías, que están situadas en aeropuertos o bases y no en la base de Laza.

Se exigirá a las empresas operadoras que mantengan disponible en la base material absorbente que pudiera ser necesario para alguna pérdida ocasional de aceites y grasas, evitando la extensión del vertido o que éste alcance los sumideros de desagüe en el caso de que se encuentre cerca de los mismos.

El depósito de combustible se encuentra dentro de un cubeto de hormigón impermeabilizado, que puede albergar un volumen muy por encima del que contiene dicho depósito. El depósito se revisa periódicamente, haciéndole pruebas de estanqueidad el órgano competente.

Las obras de la base de Laza se realizaron bajo la premisa de evitar depósitos de residuos o productos sólidos.

Se procede a la separación de los residuos que se generan en contenedores diferenciados, recogiendo los mismos el servicio municipal existente.

El ayuntamiento de Laza realizó la acometida del agua, que se supone conforme a norma y permisos oportunos.

La formación del personal integrante de las cuadrillas helitransportadas se realiza previamente al inicio de la campaña de incendios, recogiendo en la misma un módulo sobre los efectos de los incendios sobre el medio ambiente. Son vecinos de Laza o de los pueblos de los alrededores, por lo que se entiende su conocimiento de la zona y de las especies animales existentes.

Ante cualquier incidencia en los vuelos realizados, se da conocimiento a los organismos implicados por procedimiento, dado que cualquier situación de las expuestas puede provocar una inoperatividad del medio aéreo, o lo que es más grave, daños a las personas que van en el helicóptero. Todos los vuelos realizados desde la base de extinción de incendios de Laza, se realizan previa orden del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, para actuaciones en incendios o emergencias, mientras que la dirección de las acciones de extinción será competencia de las Jefaturas de distrito forestal en su ámbito territorial y coordinadas por los Servicios Provinciales de Prevención y Defensa Contra Incendios Forestales y la Subdirección General de Defensa Contra los Incendios Forestales, para los ámbitos provincial y autonómico respectivamente. Por todo ello no cabe la posibilidad de vuelos injustificados en zonas sensibles de protección y si hay entrada en las mismas por medios aéreos indica que se está realizando el apoyo al personal en tierra que está en labores de extinción en dichas zonas sensibles. Se señala adicionalmente respecto al potencial choque con aves de los helicópteros, que la experiencia internacional de choques de aves con aeronaves es muy reducida y muestra que para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue (velocidades en el entorno de los 80 km/h a tres kilómetros de la base y reduciendo), debido a su baja velocidad, no

se producen choques con aves dada la capacidad de maniobra, tanto de las aves como de la propia aeronave, en los casos que se encuentre aves o bandadas que pudieran ser objeto de colisión.

### 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, la información adicional remitida por el promotor, que pasa a integrar la versión final del proyecto, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1.<sup>a</sup> 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. Se trata de un helipuerto de superficie, que consta de una plataforma de hormigón, ya construida, en forma de T. El área de aproximación final y de despegue (FATO) es de 19 × 19 metros en hormigón y el área de seguridad, en hormigón y asfalto, se extiende hasta una distancia de 9,7 m desde el límite de la FATO. Anexo a la plataforma se encuentra un depósito de combustible en su cubeto, con capacidad para contener cualquier vertido que se produzca en el mismo durante sus operaciones normales o en operaciones de repostado. Otras infraestructuras presentes en la zona de actuación son: un depósito de agua, una caseta de repuestos, una manga de viento, una construcción prefabricada para la tripulación, módulos para emisoristas y técnicos y un edificio para cuadrillas.

El proyecto actual se limita a la adaptación de la superficie, consistiendo las actuaciones proyectadas en la limpieza del terreno mediante una ligera retirada de la capa vegetal y piedras, extendido y compactación del terreno, hormigonado en los laterales para ampliar en tres metros la plataforma existente, señalización horizontal, instalación de iluminación, así como la operación de los helicópteros.

3.2 Ubicación del proyecto. El lugar elegido se enclava en una base de extinción de incendios forestales del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, que ha operado desde 2004. La decisión de ubicar el helipuerto en el municipio de Laza proviene de un acuerdo de cesión entre el Ayuntamiento de Laza y el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En este acuerdo se contempla la cesión de uso de todos los terrenos, instalaciones y edificios que conforman la base por treinta años. Esta ubicación se ha considerado adecuada tanto desde el punto de vista aeronáutico, dado la ausencia de objetos que impidieran la operación, como por motivos medioambientales, por estar alejada del pueblo, evitando molestias por las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves.

En relación con las trayectorias, se han establecido las direcciones 20°, 175° y 210° con respecto al centro de la plataforma, las cuales no sobrevuelan las edificaciones del municipio. Las alternativas de trayectorias en otras direcciones fueron desechadas por la ubicación de las construcciones existentes o el sobrevuelo del pueblo. La alternativa cero no ha sido considerada por el promotor, dado que el helipuerto tiene una misión clara en relación con la atención de emergencias medioambientales como son los incendios forestales.

Las coordenadas que definen la ubicación del helipuerto son:

#### Coordenadas WGS- 84

Latitud	42° 02' 39,77" N
Longitud	07° 27' 36,27" W

#### Coordenadas UTM ED- 50 (Huso 29)

Coordenada X	626.279
Coordenada Y	4.658.760
Coordenada Z	598 m

El helipuerto proyectado es de uso eventual, concentrándose las operaciones de los helicópteros dedicados a la lucha contra incendios en los períodos de primavera (01/03 a 30/04), y verano (15/06 a 14/10) en que la amenaza de incendios en la zona es elevada.

Los modelos de helicópteros que utilizarán el helipuerto serán diversos, según el tipo de operaciones que se desarrollen, pero todos ellos de tipo ligero y medio. Parte de estos medios pueden pertenecer a los helicópteros contratados para la lucha contra incendios tanto del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino como de la Xunta de Galicia. Del cálculo histórico obtenido de los informes de las campañas de incendios forestales publicados por el Ministerio (2004 a 2009), respecto a las emergencias atendidas desde la base de Laza, se estima un número de operaciones medio a realizar, de unas 43 operaciones en primavera y 96 en el periodo de verano.

El helipuerto se encuentra a unos 450 metros del lugar de importancia comunitaria (LIC ES1130005) y zona de especial protección de los valores naturales río Támega. A una mayor distancia de la actuación, unos 7,3 km, se encuentran el LIC ES1130002 y la ZEPVN Macizo Central y a unos 12,7 km está el Parque Natural O Invernadeiro.

3.3 Características del potencial impacto. La helisuperficie estará disponible para los equipos de emergencia y extinción de incendios, pudiendo ser utilizada para el aterrizaje de helicópteros en operaciones de extinción de incendios en las cercanías, así como para el rescate de personas.

El helipuerto se ubica en el monte Alto da Costa de Rúa, zona que dista 1.400 metros del centro urbano de Laza. Se trata de una zona cubierta de matorral y arbolado, que protegen las laderas contra los efectos erosivos. Se trata de una zona dedicada al aprovechamiento de leñas, sin valor relevante. El paisaje se encuentra muy poco modificado por las poblaciones cercanas.

El promotor considera que, teniendo en cuenta la escasa obra a realizar, el número limitado de operaciones y las medidas tomadas de prevención en la operación del helicóptero, el impacto será de mínimas consecuencias. Así, las obras se limitan a la adaptación de una superficie ya construida y que requiere únicamente pequeñas adaptaciones de superficies o acondicionamiento del terreno cercano a la plataforma para evitar el levantamiento de polvo o piedras arrastradas por el aire de los rotores.

En relación con el ruido puntual producido en la aproximación y el despegue, además de la ubicación del helipuerto en una zona despoblada, los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos mediante un establecimiento adecuado de las trayectorias para minimizar su potencial impacto. El promotor indica que no hay afección a zonas habitadas porque las rutas de aproximación y ascenso de los helicópteros no sobrevuelan ningún núcleo habitado, a lo que se suma la baja frecuencia de utilización de la helisuperficie. A esto hay que añadir que las aeronaves únicamente vuelan de día, evitando los periodos nocturnos que son los de más sensibilidad.

El helipuerto se encuentra ubicado en las proximidades del espacio protegido denominado Río Tamega, declarado Lugar de Importancia Comunitaria con el número ES1130005, siendo un espacio de protección de bosques de ribera y formaciones de vegetación acuática, en el que existen zonas de nidificación de las aves protegidas identificadas en los documentos que establecen el espacio protegido. El promotor es consciente de que el helipuerto se ubica en zona de influencia de una zona protegida, por lo que es necesario establecer unos requisitos y limitaciones que eliminen cualquier molestia o perturbación en dicha área.

En relación con la fauna y las aves, por la situación en los límites del espacio protegido, las aproximaciones y despegues preferentes se realizarán por zonas que eviten sus alrededores, con el objeto de alejarse lo más rápidamente de las zonas de hábitat de las aves y fauna, y los lugares más sensibles desde el punto de vista de las aves que puedan anidar en ellos. De los datos recogidos de años anteriores de las operaciones de los helicópteros en dicha helisuperficie, se constata la presencia de vuelos en los periodos de primavera, por lo que se evitará el sobrevuelo de las zonas protegidas mediante el diseño de las trayectorias adecuadas para la ejecución de los mismos:

Los ascensos tras las maniobras de despegue y respetando el mínimo de 370 metros de distancia de giro, se realizarán en curva distanciando todo lo posible las trayectorias de los lugares protegidos.

Las trayectorias se situarán alejadas de las laderas montañosas cercanas que pueden ser las zonas más sensibles para las aves del espacio protegido, evitando en todo caso el sobrevuelo de las superficies arboladas y reduciendo el ruido en estas zonas.

El promotor señala que en condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente son el derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave (aunque indica que no se realizan labores de mantenimiento de las aeronaves, por lo que este caso es muy improbable), y los incendios (aunque también señala que se cuenta con medios para su extinción y que no existe riesgo de extensión de los mismos al no existir vegetación o masa combustible que los propague).

Todos los residuos generados en la fase de construcción se gestionarán a través de agentes autorizados llevándose a vertederos autorizados. Con relación a la gestión de residuos generados en fase de explotación, el promotor indica que tanto el reabastecimiento de combustible como el mantenimiento de la aeronave se llevarán a cabo por parte de la empresa adjudicataria del contrato, conforme a la legislación vigente en materia de gestión de residuos.

3.4 Medidas preventivas y correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. El promotor, con objeto de minimizar los potenciales impactos medioambientales producidos tanto por las obras de mejora de las instalaciones, como por las operaciones del helipuerto, ha considerado las siguientes medidas:

Seguimiento de las trayectorias señaladas y establecidas por parte de los pilotos, sin desviaciones que sobrevuelen zonas de población cercanas al municipio de Laza.

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

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

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

Control específico de los contratistas de las posibles obras que se lleven a cabo dentro de las instalaciones, con el objeto de evitar residuos y tiempo excesivo de obra, causando el impacto menor.

Realización de las obras minimizando el impacto acústico y la contaminación del aire por generación de polvo en los movimientos de tierras. Se realizarán las obras en horario diurno y se producirá el regado continuo en los movimientos de tierras.

Establecimiento en la base de información e instrucciones a los pilotos para que eviten, en la medida de lo posible, los sobrevuelos de las áreas protegidas o áreas pertenecientes a la red Natura 2000.

En relación con las operaciones, requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control por la Xunta de Galicia con el objeto de:

Cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas no sobrevolando la población de Laza ni las zonas sensibles anexas.

Control de la operación de los helicópteros.

Dado que la infraestructura ya está construida y en funcionamiento, los requerimientos de la Dirección Xeral do Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia se consideran aplicables, en su caso, a posibles actuaciones que conlleven remociones y/o afecciones sobre el terreno.

Teniendo en cuenta la naturaleza del objeto del helipuerto dentro de la estrategia de lucha contra incendios forestales, su uso público, teniendo en cuenta las medidas previstas y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, la operación del helipuerto se puede considerar una acción positiva para el medio ambiente, por lo que, 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 helipuerto de la base de Laza se vayan a producir impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las condiciones ambientales especificadas en la documentación aportada por el promotor, en especial en relación con las trayectorias para evitar las zonas sensibles para la avifauna, y las recogidas en los informes de los Organismos competentes, que se desprenden de la presente propuesta de resolución, 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, en especial aquéllas que puedan ser competencia de la Confederación Hidrográfica del Duero.

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, 4 de mayo de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

