

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

9725 *Resolución de 18 de mayo de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Modificación y explotación del aeródromo de lucha contra incendios forestales de la base de Antela, término municipal de Sandiás, 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.

En la documentación ambiental del proyecto, recibida en este Departamento con fecha 9 de marzo de 2010, se manifiesta que en la base aérea de Antela se despliegan, desde 1997, aviones de carga en tierra contratados por el Ministerio de Medio Ambiente como medios de apoyo al dispositivo de extinción de la Comunidad Autónoma de Galicia. Se proyecta una plataforma de estacionamiento de aeronaves, a continuación de la pista existente.

Teniendo esto en cuenta, se puede encuadrar el proyecto en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, realizándose la tramitación ambiental respecto a 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*

Se trata de un aeródromo privado, restringido al aterrizaje y despegue de aviones de carga en tierra dedicados a la prevención y lucha contra incendios realizados por la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, debiéndose garantizar su operatividad de acuerdo con la normativa y las recomendaciones vigentes.

El aeródromo de Antela tiene como objeto cubrir las necesidades y reforzar los recursos disponibles del Plan de Prevención y Defensa Contra Incendios de Galicia (PLADIGA). En dicho Plan se recogen los medios humanos y materiales, su distribución territorial y el procedimiento operativo en función del riesgo de incendio, según las épocas y zonas de peligro. La base de aviones de carga en tierra de Antela está ubicada en el Distrito XV, denominado Limia.

El citado aeródromo se enclava una base de extinción de incendios forestales de la Xunta de Galicia que ha operado desde 1997. Es de uso eventual, limitando las operaciones de los aviones dedicados a la lucha contra incendios a los periodos estivales (1 de julio a 30

de septiembre). Los modelos de aeronaves que utilizan el aeródromo son Air Tractor 802, estimándose un número medio de operaciones al año de 95.

Se proyecta la construcción de una plataforma de estacionamiento de aeronaves, garantizando la seguridad de las operaciones, que tendrá unas dimensiones de 50 m de longitud por 30 m de anchura, estando situada lateralmente a la pista existente en la Base de Antela, en el término municipal de Sandiás, provincia de Ourense.

El promotor del proyecto es la Dirección General de Montes de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia. Hasta la fecha, la Xunta de Galicia no ha asumido las competencias en materia aeronáutica que le corresponden estatutariamente, por lo que actúa como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) del Ministerio de Fomento, y por tanto el órgano ambiental competente resulta ser el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 26/08/2010, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea comunica su conformidad con la documentación ambiental relativa al proyecto. Con fecha 22/09/2010 se inició el preceptivo periodo de consultas a organismos y entidades potencialmente afectados, sobre la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental e implicaciones ambientales del mismo. En la tabla siguiente se muestran los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquéllos que han emitido sugerencias en relación con la documentación ambiental:

Consultado	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	—
Confederación Hidrográfica del Miño-Sil	X
Delegación del Gobierno en Galicia	—
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural 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	X
Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura e Turismo de la Xunta de Galicia	X
Diputación Provincial de Ourense	—
Ayuntamiento de Sandiás (Ourense)	—
Ayuntamiento de Xinzo de Limia (Ourense)	—
Ecologistas en Acción-CODA (Confederación Nacional)	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	—
Movimiento Ecologista de Limia (MEL)	—

De los informes recibidos, cabe destacar lo siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, vistas las características de los trabajos a desarrollar, su ubicación y el potencial impacto que puede producir, considera que no es necesario someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No obstante, se deberán tener en cuenta las siguientes medidas correctoras, si bien en el futuro y con carácter previo a la autorización de obras se puedan complementar con otras, en caso de autorizarse las obras:

En cuanto a las aguas pluviales, si bien la superficie de la parcela es prácticamente horizontal, se deberá disponer unos canales perimetrales al recinto de la obra, al objeto de impedir que las aguas de escorrentía procedentes del exterior de la actividad se mezclen con las aguas del interior del recinto.

Asimismo se deberán recoger las aguas pluviales del interior del recinto mediante un sistema de saneamiento de pluviales, con un sistema de decantación y un separador de hidrocarburos previo a su vertido al Dominio Público Hidráulico, debiendo obtenerse la autorización de vertido correspondiente ante ese Organismo de cuenca. Se deberá prever el volumen de tierra retirado e indicar destino y medidas correctoras a adoptar para la no afección al dominio público hidráulico debido a los arrastres.

En todo caso, informa que las cortas de árboles, obras, captaciones de agua y de los posibles vertidos de aguas residuales, que afecten al dominio público hidráulico y a sus zonas de servidumbre y policía, y previo al inicio de la actividad, se someterán a los procedimientos previstos en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril (modificado por Real Decreto 606/2003 de 23 de mayo).

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 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 Dirección General de Sostenibilidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia señala que la pista se localiza en un paisaje ampliamente modificado dado el uso al que se dedica el terreno de los alrededores, aunque en las cercanías se extiende al hipódromo de Xinzo de Limia, con una topografía que propicia una amplia cuenca visual. No considera que puedan producirse nuevos impactos paisajísticos significativos, teniendo en cuenta que la pista ya existía desde el año 1997, el alcance de las obras previstas, y el carácter estacional de sus operaciones de vuelo.

La Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia informa que el proyecto se encuentra en zona periférica de protección de la zona de especial protección para las aves (ZEPA) A Limia, declarada por el Decreto 411/2009, del 12 de noviembre (DOG n.º 230, de 24/11/2009), por lo que se considera de especial importancia la valoración de este hecho a la hora de tomar la decisión sobre la necesidad o no de someter el proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental. Siendo el objeto de la antedicha declaración minimizar impactos sobre los hábitats de las especies mediante la aplicación y el fomento de medidas agroambientales y prácticas orientadoras que favorezcan su conservación, se considera preciso que cuenten con el informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza (dependiente de la Consejería de Medio Rural), como organismo competente en materia de protección, conservación, gestión, restauración y mejora de espacios naturales, en la Comunidad Autónoma.

Con fechas 20/10/2010 y 23/03/2011 se reitera la consulta a la Dirección General de Conservación de 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 13/04/2011. Dicha administración informa que las actuaciones previstas en el aeródromo de Antela (Sandiás, Ourense) no se encuentran dentro de los límites de ningún espacio natural protegido autonómico ni estatal, ni dentro de ningún espacio incluido en la red Natura 2000. No obstante, el aeródromo se sitúa dentro de los límites de la zona periférica de protección de la ZEPA A Limia definidos en el Decreto 411/2009, del 12 de noviembre, por

el que se declara la zona de especial protección para las aves de A Limia. Además de lo anterior, las obras se localizan a 330 m aproximadamente del canal de la Laguna de Antela declarado ZEPAA Limia e incluido en el Inventario de Humedales de Galicia (IHG) en base al Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de humedales de Galicia.

Dada la importancia ecológica de la zona se revisaron los valores naturales que existen en el ámbito de actuación para comprobar la posible afección de las obras previstas sobre ellos. Así, en atención al punto 3 del artículo 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad relativo a las medidas necesarias para evitar el deterioro o la contaminación de los hábitats situados fuera de la red Natura 2000, se comprobó, según el Inventario Nacional de Hábitats, que en la zona de actuación no existen hábitats de interés comunitario. Con relación al Decreto 67/2007, de 22 de marzo, por el que se regula el Catálogo Gallego de Árboles Singulares, se comprobó que no se afecta a ningún árbol o formación incluida en dicho Catálogo.

Según la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial de la Biodiversidad, la cuadrícula de 10x10 donde se pretende ejecutar este proyecto es el ámbito de las siguientes especies que se encuentran incluidas en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas (Decreto 88/2007 de 19 de abril) con la categoría que se especifica: (E) en peligro de extinción, (V) vulnerable, (1) población nidificante, (2) poblaciones insulares:

Flora: *Eryngium viviparum* (E), *Pilularia globulifera* (E).

Peces: *Gasterosteus gymnurus* (V).

Anfibios: *Discoglossus galganoi* (V,2), *Hyla arborea* (V), *Lissotriton boscai* (V,2), *Pelobates cultripes* (V).

Reptiles: *Natrix maura* (V,2), *Natrix natrix* (V,2), *Timon lepidus* (V,2).

Aves: *Anas crecca* (E,1), *Botaurus stellaris* (E), *Burhinus oedicephalus* (E), *Circus cyaneus* (V), *Circus pygargus* (V), *Gallinago gallinago* (E,1), *Ixobrychus minutus* (V), *Milvus milvus* (E), *Numenius arquata* (E,1), *Scolopax rusticola* (V,1), *Tetrax tetrax* (E), *Vanellus vanellus* (E,1).

Mamíferos: *Rhinolopus ferrumequinum* (V), *Rhinolopus hipposideros* (V).

Por otra parte, se revisó la zonificación de las propuestas técnicas de zonificación de los planes de conservación/recuperación de especies amenazadas que se están elaborando en el Servicio de Conservación de la Biodiversidad de la Dirección General. En consecuencia, para el proyecto se consideraron el Plan integral de recuperación e conservación de aves de cultivos extensivos (*Burhinus oedicephalus* L., *Tetrax tetrax* L. e población nidificante de *Vanellus vanellus* L.) y el Plan de recuperación de la población nidificante de zarapito real (*Numenius arquata*) en Galicia. Del análisis efectuado se comprobó que la pista del aeródromo está afectada por la siguiente zonificación:

Numenius arquata: área de distribución potencial.

Tetrax tetrax: área de presencia y área prioritaria de conservación.

Burhinus oedicephalus: área de presencia.

Vanellus vanellus: área de presencia y área prioritaria de conservación.

No obstante, las obras previstas relativas a la plataforma de estacionamiento localizadas en la cabecera de la pista se encuentran afectadas, según los planes anteriores, por la siguiente zonificación:

Numenius arquata: área de distribución potencial.

Tetrax tetrax: área de presencia.

Vanellus vanellus: área de presencia.

Teniendo en cuenta que se trata de realizar obras de adaptación del aeródromo existente relativas a criterios de seguridad establecidas por la autoridad aeronáutica y que su función continuará siendo la de realizar tareas de extinción de incendios forestales, se considera que en la fase de obras no son de prever afecciones significativas sobre los

valores naturales de la zona siempre y cuando se desarrolle y aplique el conjunto de medidas consignadas en la documentación junto con las que a continuación se relacionan:

Se delimitará correctamente el terreno a ocupar por las labores del proyecto, con el fin de disminuir la pérdida innecesaria y la alteración de formaciones vegetales por el tráfico de maquinaria. Esta medida de corrección es imprescindible y de carácter preventivo.

En relación con la época para realizar las obras previstas es conveniente que su ejecución sea fuera de la época de cría de las aves.

Se tomarán las medidas de seguridad necesarias para evitar derrames accidentales de los tanques de almacenamiento de productos como aceites, grasas y carburantes de motores.

Se evitará el depósito de residuos o productos sólidos en zonas donde pudieran ser arrastradas a las aguas continentales, con la consiguiente contaminación de las mismas. Por consiguiente, en todo momento las aguas susceptibles de ser afectadas cumplirán lo establecido en el artículo 80 sobre calidad mínima exigible a las aguas continentales (Decreto 130/1997, del 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de ordenación de la pesca fluvial y de los ecosistemas acuáticos continentales).

Se gestionarán todos los residuos que se generen en función de su naturaleza y conforme a la legislación vigente, primando el reciclaje o reutilización frente al vertido.

Se preverán zonas de acopio y préstamos. Los vertederos permanentes y temporales de tierras y las instalaciones auxiliares se situarán en zonas de mínima afección ecológica, paisajística y de poco interés natural.

De localizarse o demostrarse la existencia de especies incluidas en el Catálogo gallego de especies amenazadas en la zona de obras se prohíbe cualquier actuación que les afecte. En este supuesto, el Servicio de Conservación de la Naturaleza de Ourense tomará las medidas oportunas y, en su caso, se solicitará la correspondiente autorización administrativa, según recoge el artículo 11 del Decreto 88/2007 de 19 de abril, por el que se regula el Catálogo gallego de especies amenazadas.

En el caso de tala de vegetación, se ceñirá a la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra y con arreglo a las autorizaciones pertinentes.

Así mismo, vista la importancia y sensibilidad de la zona para las aves, se considera que en la fase de funcionamiento del aeródromo se deberá tener en cuenta la siguiente medida con la finalidad de evitar alteraciones sobre las aves protegidas existentes (*Burhinus oedicnemus*, *Tetrax tetrax*, *Vanellus vanellus* y *Numenius arquata*):

Dado que las trayectorias de los vuelos de las naves que se especifican en la documentación, de 235° y 55°, sobrevuelan la ZEPA de A Limia, se deberá evitar en la medida de lo técnicamente posible, cruzar los tres polígonos principales que conforman dicha ZEPA. Esta medida reduciría las molestias producidas por el ruido sobre las aves y la fauna en general que se encuentran en la ZEPA.

El informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia se emite sobre la documentación aportada, y sin perjuicio de otras comunicaciones, autorizaciones y/o informes precisos. Cualquier modificación del proyecto que tenga alguna afección sobre el medio natural, requerirá de su informe correspondiente.

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, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no 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 proyecto consiste en la construcción de la plataforma de estacionamiento de los aviones contra incendios, mediante nivelación de las tierras para crear una superficie adecuada y el hormigonado total o parcial de la plataforma de aeronaves, que tendrá unas dimensiones de 50 × 30 m; y en las operaciones de las

aeronaves, de carácter estacional, tanto para el rescate de personas como para el lanzamiento de descargas para el apoyo en la extinción de incendios forestales. El aeródromo vendrá a cubrir las necesidades y reforzar los recursos disponibles para la ejecución del PLADIGA, y el apoyo de los diferentes medios terrestres que se encuentren en la extinción de los incendios forestales.

Características de la pista, con denominación 06-24, y franja de pista existentes:

Longitud de pista: 1.013 m.
Anchura de pista: 15,10 m.
Pavimento de la pista: asfalto.
Anchura de la franja: 60 m.
Pavimento de la franja: hierba.
Pendiente transversal de ambas: 1,5 %.

El aeródromo opera en condiciones de vuelo visual diurno, siendo el modelo de aeronave de uso el Air Tractor AT-802A (motor de turbohélice, capacidad de 961 litros de combustible Jet A1, velocidad de crucero 307 km/h, velocidad de trabajo 209-257 km/h, capacidad máxima del tanque: 3.500 litros).

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

En el aeródromo de Antela operan en la época estival (1 de julio a 30 de septiembre) medios aéreos del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. De los informes de las campañas de incendios forestales publicados por el Ministerio (1997 a 2009), de emergencias atendidas desde la base/aeródromo de Antela, se estima un número de operaciones medio, a realizar por medios aéreos de ala fija, de unas 95 operaciones al año, concentradas todas ellas en los periodos de verano.

3.2 Ubicación del proyecto. El aeródromo de Antela está ubicado en el límite sureste del término municipal de Sandiás, en la provincia de Ourense, a unos 4,5 km al nordeste de la zona urbana de Xinzo de Limia y a 4 km al sur de la de Sandiás. La pista de vuelo se sitúa a 350 m al sur, y paralela, al canal principal de la laguna de Antela. Limitando con la cabecera oeste de la pista se encuentra un complejo hípico.

La infraestructura está situada en lo que fue la antigua laguna de Antela. Es una zona llana producto del drenaje, en 1958, de las 42.000 hectáreas que conformaban la laguna de Antela, el cual incluyó rectificación, profundización y ensanchamiento de cauces, creación de motas y diques, creación de canales artificiales, relleno y dragado en distintos puntos. La posterior concentración parcelaria dio por resultado una actividad agraria dedicada a pastos y patata.

Las coordenadas que definen la ubicación del aeródromo son:

Coordenadas Geográficas WGS-84:

Latitud: 42° 06' 11" N.
Longitud: 07° 42' 55" W.

Coordenadas UTM ED-50:

Huso en S.G.: 29T.
X (m): 606.219.
Y (m): 4.662.101.
Altitud (m): 620 m.

El aeródromo se ubica dentro del área importante para la conservación las aves (IBA) 008 A Limia, y dentro de la zona periférica de protección de la ZEPA ES0000436, zona de especial protección para las aves del mismo nombre. Dicha ZEPA está fragmentada en tres áreas disjuntas, estando dos de ellas unidas mediante el canal de Antela, que también forma parte de la ZEPA, y se sitúa a unos 350 m de las instalaciones proyectadas.

La zona ha sido utilizada durante años (desde 1997) como base de aviones de carga en tierra contratados por el Ministerio de Medio Ambiente, como medios de apoyo al dispositivo de extinción de la comunidad de Galicia, utilizándose en sus orígenes una pista de aterrizaje disponible desde años atrás, que se pretende adaptar a los requisitos establecidos por la autoridad aeronáutica en lo que respecta a los criterios de seguridad de las instalaciones de aeródromos.

La decisión de crear un aeródromo en el municipio de Sandiás proviene de un acuerdo entre el Ayuntamiento de Sandiás y la Dirección General de Medio Rural de la Xunta de Galicia. En este acuerdo se contempla la cesión de unas parcelas por parte del Ayuntamiento, las cuales habían sido consideradas adecuadas tanto desde el punto de vista aeronáutico, dada la ausencia de objetos que impidieran la operación, como por motivos medioambientales, al estar alejadas del pueblo evitando las molestias que pudiera suponer la operación del aeródromo. En relación con las trayectorias, se han establecido las direcciones 235° y 55°. Las alternativas de trayectorias en otras direcciones fueron desechadas, por la ubicación de las construcciones existentes o el sobrevuelo del pueblo. El promotor indica en la memoria que la alternativa de no construcción no ha sido considerada dado que el aeródromo tiene una misión clara en relación con la atención de emergencias medioambientales como son los incendios forestales en un área de especial incidencia.

3.3 Características del potencial impacto. El promotor considera que, dada la ubicación del aeródromo en una zona despoblada, la baja frecuencia de utilización de la pista y su uso diurno (por tanto, evitando los periodos nocturnos que son los de más sensibilidad), los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos; y que mediante un establecimiento adecuado de las trayectorias se minimizará el potencial impacto. En cuanto al ruido puntual (en los días que haya servicio de emergencia) en la aproximación y el despegue, las trayectorias no sobrevuelan zonas habitadas. No existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre restricciones a la operación de aviones en la zona señalada debido a situación en áreas protegidas o sensibles para la fauna.

Con el objetivo de evitar el ruido y las molestias a las aves se han diseñado las trayectorias separadas de las colinas cercanas, evitando en todo caso el sobrevuelo y reduciendo el ruido en estas zonas. Por otra parte, en lo que respecta a la fauna terrestre, el vallado del recinto impedirá su paso al interior del recinto y minimizará la incidencia sobre este grupo. El aeródromo se sitúa en una zona dedicada al aprovechamiento de pastos para el ganado, por lo que el promotor no prevé afección sobre vegetación natural de interés ni sobre el paisaje.

Respecto a potenciales choques con las aves, el promotor informa que no se realizan vuelos durante la nidificación, salvo causas extraordinarias. De los datos recogidos de años anteriores de las operaciones de los aviones en dicho aeródromo, se constata la ausencia de vuelos en los periodos de primavera.

Respecto al posible impacto sobre el patrimonio cultural, en el área del aeródromo y sus proximidades, según el promotor, no se conoce la presencia de elementos arqueológicos relevantes. Una torre de los siglos XI y XII situada en el municipio se encuentra a más de tres kilómetros de distancia y en ningún caso es sobrevolada.

En cuanto a la generación de residuos en la fase de explotación, 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. Las empresas operadoras cuentan con certificación medioambiental UNE-ISO-14001.

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 las aeronaves.

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.

3.4 Medidas preventivas o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente. Durante la fase de obras, el proyecto contempla una serie de medidas para minimizar los posibles impactos, como:

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

Control específico de los contratistas de la obra con el objeto de que las obras se limiten al mínimo tiempo posible, evitando residuos y causando el impacto menor.

Las obras se realizarán reduciendo al mínimo 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.

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

Durante la fase operativa, el proyecto contempla una serie de medidas para minimizar los posibles impactos como:

Seguimiento de que los pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas sin desviaciones que sobrevuelen las zonas de la población de Xinzo situada al sur del aeródromo y de Sandiás al oeste.

Vigilancia y control del perímetro mediante la colocación de vallados perimetrales, con el objeto de que no entre ningún animal que pueda ser afectado por la operación de los aviones.

Establecimiento de rutas preferentes que eviten las zonas circundantes que puedan estar ocupadas por la fauna y aves.

Establecimiento en la base de información e instrucciones a los pilotos para que eviten en la medida de lo posible dentro de su acercamiento y operación contraincendios los sobrevuelos de las áreas protegidas o áreas pertenecientes a la red Natura 2000 que se encuentran al norte de la posición actual.

Las operaciones requerirán la aprobación previa, o la comunicación en caso de vuelos de emergencias, existiendo un control para cerciorarse de que los pilotos siguen las trayectorias establecidas no sobrevolando las poblaciones más cercanas.

Dado que la infraestructura ya está construida y en funcionamiento, los requerimientos de la Dirección General de 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. En fase de abandono, en especial en caso de proyectos de recuperación de la laguna de Antela, se procederá al desmantelamiento de las instalaciones, regeneración del terreno y revegetación con especies autóctonas. Teniendo en cuenta las características de uso público del aeródromo y su dedicación a tareas de defensa contra incendios forestales, el promotor del proyecto y las medidas protectoras que prevé, así como el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, la operación del helipuerto se puede considerar compatible con la conservación del Medio Ambiente en su conjunto. Por 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.^a 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 el proyecto de modificación y explotación del aeródromo de lucha contra incendios forestales de la base de Antela, en el término municipal de Sandiás (Ourense), vaya a producir impactos adversos significativos, siempre que se cumplan las condiciones ambientales que se desprenden de la presente propuesta de Resolución, en especial las que establece en su informe la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, por

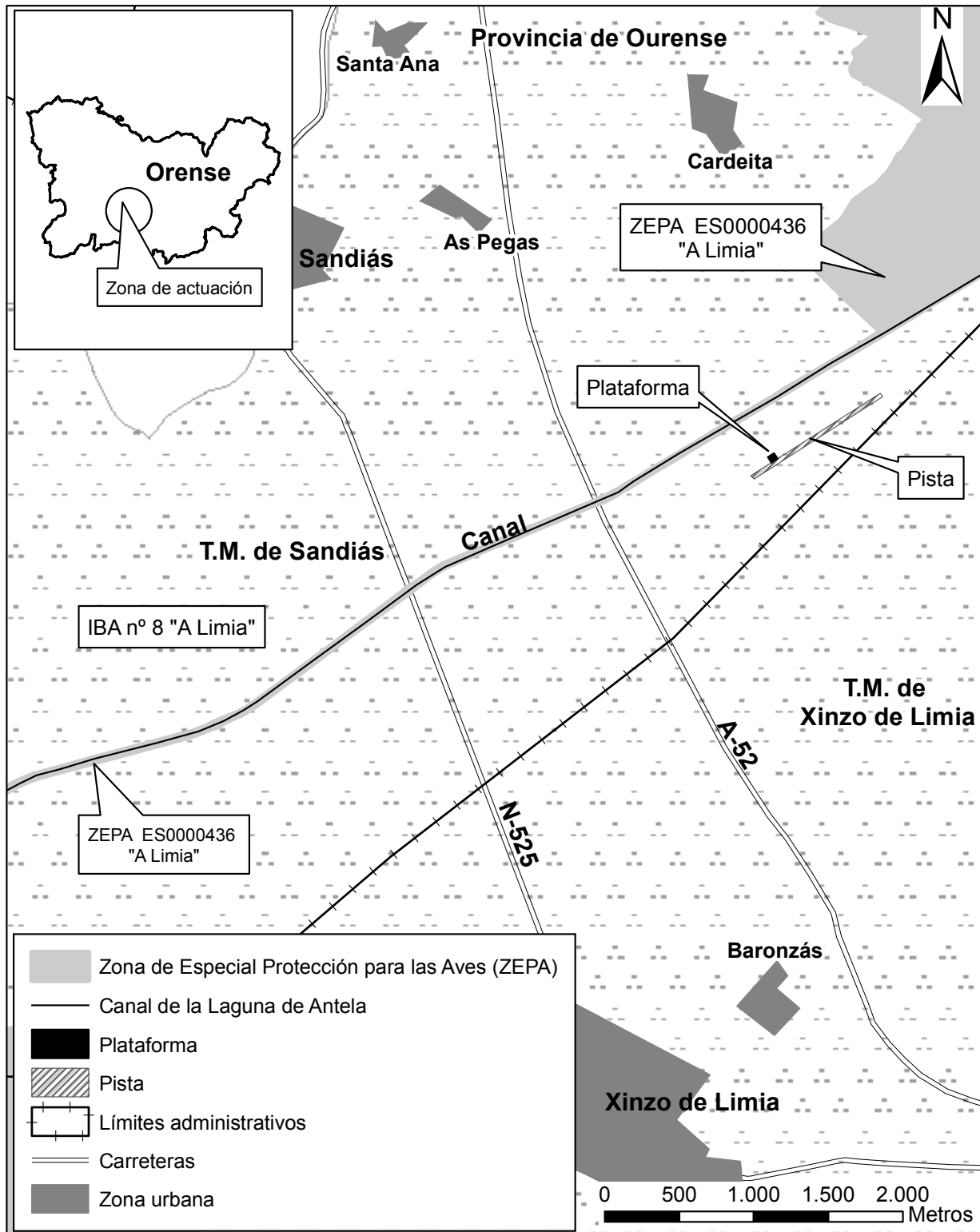
lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª del capítulo II de dicha Ley.

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), 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 Miño-Sil.

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

AERÓDROMO DE PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES, BASE DE ANTELA, T.M. SANDIÁS (OURENSE)



cve: BOE-A-2011-9725