

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10640 *Resolución de 6 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental de la ampliación y explotación del helipuerto contra incendios del Vivero, término municipal de Valladolid.*

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 1ª del capítulo II de dicha Ley.

En la documentación recibida se indica que se trata de la ampliación de un helipuerto ya existente. El proyecto, por tanto, se ha encuadrado en el apartado k del grupo 9 del anexo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, centrándose la tramitación ambiental en la ampliación y 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.

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 la ampliación del helipuerto del Vivero (Valladolid), ya existente, de carácter privado, que será utilizable en exclusiva por los servicios de la Junta de Castilla y León para el transporte de personal en la extinción de incendios forestales, coordinación, y utilización eventual para transporte de la propia Junta de Castilla y León, así como para emergencias, en condiciones de normas de vuelo visual (VFR) diurnas. El promotor señala la importancia de las tareas de coordinación que realiza el helicóptero de coordinación situado en el futuro helipuerto de Valladolid en cuanto a la misión de coordinar los grandes incendios que se producen en la Comunidad de Castilla y León, además de apoyar en la extinción temprana de los incendios producidos en la misma provincia de Valladolid.

El helipuerto contará con una helipista de 21 x 21 m en hormigón, que se ubicará sobre una plataforma ya utilizada anteriormente para estacionamiento de camiones de lucha contra incendios forestales. También se adapta una zona de aparcamiento de 15 x 15 m y un camino de acceso a la plataforma de aterrizaje; dicho camino ya está construido por lo que se procederá a su ampliación y reconstrucción.

El helipuerto se ubica en el Vivero de Valladolid, en dicho término municipal y a unos 7 km al suroeste del centro de la ciudad.

El promotor es la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el órgano sustantivo es la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas.*—De acuerdo con el artículo 16.1 del Real Decreto Legislativo 1/2008, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino recibe, con fecha de 19 de junio de 2009, la documentación ambiental relativa al proyecto. Posteriormente, con fecha 21/09/2009, se solicitó la subsanación de la documentación ambiental y las copias para realizar las preceptivas consultas, documentación que se recibió con fecha 30 de enero de 2011.

Con fecha 22 de febrero de 2011, se inició el 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:

Consultado	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	
Confederación Hidrográfica del Duero del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	
Delegación del Gobierno en Castilla y León	X
Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Transporte de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León	
Diputación Provincial de Valladolid	
Ayuntamiento de Valladolid	
WWF/ADENA	
SEO/BirdLife	
Asociación Vallisoletana Defensa Medio Ambiente-AVDEM	
Ecologistas en Acción de Castilla y León	

De las respuestas recibidas, es destacable lo siguiente:

La Subdelegación del Gobierno en Valladolid observa que el proyecto de referencia no causa impactos ambientales significativos que no estén previstos por el promotor.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León informa de la proximidad de la ubicación del helipuerto a un pequeño yacimiento arqueológico conocido como El Barrio, así como un hallazgo aislado. Sin embargo, en la zona de instalación del mismo no se detectaron restos arqueológicos. Además, informa que de acuerdo con el artículo 30.2 de la Ley 12/2002 de Patrimonio Cultural de Castilla y León y según el art. 83 del Decreto 37/2007, en el caso de que el proyecto afecte directa o indirectamente a Bienes de Interés Cultural o a Bienes registrados en el Inventario de Bienes del Patrimonio Cultural de Castilla y León, será necesario remitir la documentación a la Comisión Territorial de Patrimonio de Valladolid para su estudio, y en su caso, emisión de la preceptiva autorización previa y expresa. Independientemente de que se decida someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008, considera pertinente la realización de una prospección arqueológica en la zona que se verá afectada por dicho proyecto. Cualquier intervención arqueológica que haya de realizarse se deberá hacer en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Valladolid y requerirá autorización administrativa previa de acuerdo con el artículo 55.1 de la Ley 12/2002 de Patrimonio Cultural de Castilla y León. En el caso de hallazgos casuales, se

estará a lo previsto en los artículos 59 y 60 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León propone no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, siempre que se incluyan en el proyecto definitivo las medidas correctoras propuestas en el documento ambiental. Se ha comprobado que no existe coincidencia geográfica del proyecto con la red Natura 2000, ni se prevé la existencia de afecciones indirectas apreciables, ya sea individualmente o en combinación con otros, que pudieran causar perjuicio a la integridad de cualquier lugar incluido en aquélla, ni a hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la red Natura 2000, incluyendo la Declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la red Natura 2000 en este sentido. Tampoco existe coincidencia geográfica del proyecto con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, ni con ámbitos de aplicación de planes de recuperación o conservación de especies protegidas. En el ámbito de afección del proyecto no se presenta ninguna especie protegida por el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León, ni ejemplares incluidos en el Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León, ni existe afección a zonas húmedas incluidas en el Catálogo de dicha comunidad autónoma. El documento ambiental remitido describe medidas preventivas o correctoras para la adecuada protección del medio ambiente, que deberán incorporarse al proyecto definitivo. Asimismo, deberá desarrollarse el Programa de Vigilancia Ambiental descrito en el documento presentado.

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León también propone no someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental previsto en la sección 1ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 las instalaciones de la base helipuerto del Vivero (Valladolid).

3. *Análisis según los criterios del anexo III.*—Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento o no del proyecto al procedimiento previsto en la sección 1ª 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. La actuación objeto de este proyecto es la ampliación y reforma de las instalaciones de un helipuerto de superficie. El promotor informa que en cualquier caso todos los usos del helipuerto serán de lucha contra incendios o emergencias. El helicóptero que opera en la base de Valladolid realiza las labores de coordinación en la lucha de extinción de incendios forestales. El cometido será bien transportar a las cuadrillas de extinción de incendios o a personal responsable de la coordinación de incendios de la Junta de Castilla y León.

El promotor no ha considerado alternativas de ubicación en otro lugar, dado que los servicios de coordinación de extinción de incendios se encuentran ubicados en Valladolid. Teniendo en cuenta las parcelas disponibles para la actuación, el promotor ha planteado tres alternativas para el proyecto:

Localizar el helipuerto en una nueva ubicación, sin aprovechar las infraestructuras existentes.

Mantener la superficie actual. Esta opción afectaría a la seguridad al no tener la superficie adecuada para el aterrizaje de los helicópteros de referencia.

Ampliar la superficie actual por la zona norte. Es la opción finalmente elegida por el promotor, ya que minimiza los aspectos ambientales del proyecto.

El área de aproximación final y despegue (FATO) del helipuerto tendrá unas dimensiones de 21 x 21 m en hormigón, con un área de seguridad de 3,5 m más allá de la FATO. Las obras a realizar incluyen: limpieza del terreno mediante retirada de tierra vegetal y limitada a la zona de plataforma y viales, extendido y compactación del terreno de plataforma y

viales, nivelación y compactación de la subbase de las soleras, relleno con zahorras hasta alcanzar la cota requerida y compactación, instalación de las canalizaciones eléctricas de acometida y líneas, hormigonado de la plataforma, señalización horizontal e instalación de balizamiento e instalaciones auxiliares.

Contará con un depósito de combustible homologado para la carga de las aeronaves, con un volumen de 15.000 litros y situado fuera del área de seguridad y sobre un cubeto capaz de albergar el total de combustible en caso de derrame o rotura del tanque; así como un depósito separador de aguas hidrocarburadas y un cargadero, en cumplimiento de los artículos 21 y 10 respectivamente del Reglamento de Instalaciones.

Los helicópteros de operación en este helipuerto son los contratados en cada momento por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León para prestar los servicios de prevención y extinción de incendios y/o de coordinación. Los helicópteros de referencia son los Écureuil AS-350 B3 y los Écureuil AS-355-N.

Tal como se solicitó, en la documentación subsanada recibida con fecha 30/01/2011, el promotor informa respecto la senda y el plan de explotación del helipuerto:

Número de vuelos previstos: alrededor de 100 durante todo el año.

Temporada de actividad: todo el año, con concentración de los vuelos en la campaña de extinción de incendios.

Horarios: diurnos de orto a ocaso conforme a lo permitido por la reglamentación vigente. No se tiene previsto vuelos nocturnos y la iluminación únicamente es para vuelos en días con baja visibilidad.

Velocidad de vuelo: conforme a lo requerido en el manual de vuelo del helicóptero. En aproximación final puede estimarse en 30 km/h.

Posibilidad de concentración de aparatos en vuelo: no se considera, salvo momentos puntuales en que pueda haber un cambio de helicópteros, averías o traslado de helicópteros entre las bases de extinción de incendios.

3.2 Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en el término municipal de Valladolid, Comunidad Autónoma de Castilla y León, dentro de las instalaciones del Vivero de Valladolid (dependiente de la Consejería de Medioambiente de la Junta de Castilla y León). El acceso al Vivero de Valladolid se encuentra en el punto kilométrico 4,500 de la carretera C-610 en sentido Puente Duero.

Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84) y UTM (ED-50, Huso 30T) siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y
41° 36' 24,73''N	04° 45' 59,59''W	352.907	4.607.842

El área en la que se ubica el helipuerto se corresponde con una parcela clasificada por el Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid como suelo rústico de protección agropecuaria, si bien dado el interés público de la instalación, con fecha 15 de mayo de 2008, el Ayuntamiento de Valladolid informó favorablemente la compatibilidad del emplazamiento propuesto con los planes urbanísticos del municipio, según informa la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León, en su respuesta a las consultas practicadas.

El lugar señalado para el helipuerto no se encuentra cercano, ni las operaciones de aterrizaje y despegue afectarán a espacios protegidos o incluidos en la red Natura 2000. El promotor informa que no existe ninguna restricción publicada en el AIP (Aeronautical Information Publication) sobre restricciones a la operación de helicópteros en la zona señalada.

3.3 Características del potencial impacto. El impacto ambiental de las obras de ampliación de la helisuperficie se reduce al movimiento de tierra para crear una plataforma adecuada, y su hormigonado (21 x 21 m con una anchura de 15 cm). El impacto sobre la vegetación no se prevé significativo, ya que el área del helipuerto y sus proximidades están explotados por el hombre. Los requerimientos de la Dirección General de Patrimonio

Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León se consideran aplicables a actuaciones que conlleven remociones y/o afecciones sobre el terreno.

Dado su emplazamiento, finalidad de utilización y operaciones previstas de las aeronaves, los impactos potenciales en el medio ambiente, en condiciones normales, se pueden resumir en: emisión de gases de combustión de las turbinas de las aeronaves, emisión de ruido por parte de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves, y emisiones de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado.

En la elección de la localización de la helisuperficie dentro de la parcela disponible y en la elección de las sendas de aproximación y despegue, el promotor afirma haber procurado que afecten lo menos posible al entorno más inmediato del helipuerto, en especial, las perturbaciones por el ruido que los helicópteros generan en sus operaciones, siempre que sea compatible con los requisitos técnicos que exige el diseño de la helisuperficie.

En relación con el potencial impacto sobre las aves, la experiencia de choques de aves con aeronaves muestra que para los helicópteros en maniobras de aterrizaje y despegue, debido a su reducida velocidad, no se producen choques con aves, debido a la capacidad de maniobra tanto de las aves como de la propia aeronave en los casos que se encuentre una bandada en vuelo. No se han detectado zonas cercanas de nidificación. El recinto está vallado en toda su periferia mediante una valla metálica para evitar el paso de animales y personas no autorizadas.

Los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de OACI anexo 16 Vol. I. En relación al ruido, la media de vuelos realizados es menor de un vuelo diario durante los años 2006 al 2008. Dada la ubicación del helipuerto en una zona despoblada y el establecimiento adecuado de las trayectorias de aproximación y despegue buscando áreas despejadas de población, de forma que sean compatibles con los vientos dominantes, se minimizarán los niveles de ruido sobre la población.

En relación con los impactos sinérgicos generados por la existencia de otras instalaciones aeronáuticas en la zona de influencia del proyecto, el promotor señala que no existen otras instalaciones cercanas.

En condiciones de fallo, bien de la aeronave o de las instalaciones asociadas, los impactos potenciales en el medio ambiente se pueden resumir en los inherentes a la utilización de máquinas complejas, como pueden ser:

- Derrame de combustible y aceite procedente de la aeronave.
- Derrame de combustible procedente del depósito de combustible.
- Emisión de volátiles fuera de los límites establecidos por la normativa en vigor.
- Incendios.

3.4 Medidas preventivas y 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:

- Gestión de residuos por parte del gestor del helipuerto.
- Seguimiento de que pilotos siguen las trayectorias señaladas y establecidas sin desviaciones que sobrevuelen zonas densamente pobladas.
- Vigilancia y control del perímetro existente para impedir el acceso de animales al interior de las instalaciones.

Para su seguimiento se requerirá un estricto cumplimiento de las trayectorias en las maniobras de despegue y aterrizaje del helipuerto. En relación con las operaciones en tierra, se mantendrá una vigilancia estrecha sobre la generación de residuos y un correcto seguimiento de las prácticas ambientales establecidas en las instalaciones de la Junta de Castilla y León.

Dadas las características de uso público del helipuerto y su dedicación a tareas de extinción de incendios, la escasa actividad de las aeronaves, excepto en el caso de intervenciones debido a la existencia de un fuego forestal en las proximidades, las medidas

correctoras previstas y el contenido de los informes de los organismos competentes consultados, se puede considerar que la operación del helipuerto es compatible con el medio ambiente. 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.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 en la explotación del helipuerto del Vivero (Valladolid) se vayan a producir impactos adversos significativos, siempre que se cumplan los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1ª 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.

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, 6 de junio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

