

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10729 *Resolución de 8 de junio de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Base contra incendios helipuerto de Cantalejo, Segovia.*

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 proyecto Base contra incendios helipuerto de Cantalejo (Segovia) se encuentra encuadrado en el apartado k), del grupo 9, del referido anexo II.

En el análisis del expediente, se comprueba, por las propias indicaciones del promotor, que el helipuerto se encuentra construido y operando normalmente desde hace 15 años. La tramitación ambiental se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, en virtud de un Informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 8 de julio 2008, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente.

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

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

Objeto. El proyecto tiene como fin la legalización del helipuerto ya existente para su utilización en exclusiva en los servicios de extinción de incendios forestales, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, se han utilizado las instalaciones existentes desde hace más de 15 años, habiéndose adecuado a lo largo de los años a la normativa aeronáutica. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción. Las características físicas del helipuerto son:

Dimensión del área de aproximación final y de despegue (FATO): 19,50 m de diámetro.

Dimensión del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): 11 m de diámetro.

Dimensión del área seguridad (SA): 3 m desde la zona FATO.

Área de servicios (SE).

Además de las superficies antes descritas, existe un depósito de combustible homologado situado fuera del área de seguridad.

El Plan de explotación del helipuerto es el siguiente:

Número de vuelos previstos: 50 vuelos durante todo el año, concentrados en la época de peligro alto de incendios, de mediados de junio al mes de octubre.

Horario: El helipuerto será de uso diurno, conforme a lo permitido por la reglamentación vigente.

Senda de vuelo: Rumbo 225°-335° y rumbo 180°-360°.

El promotor plantea dos alternativas de ubicación del proyecto:

Localizar el helipuerto en una nueva ubicación, sin aprovechar las infraestructuras existentes. Se producirían impactos por la ejecución de las obras y la eliminación de la vegetación de la zona de actuación.

Mantener la ubicación del helipuerto. No genera impacto por la ejecución de obras. Además, se encuentra próximo al lugar de importancia comunitaria (LIC) y a la zona de especial protección para las aves (ZEPA) Lagunas de Cantalejo (ES4160048 y ES4160106), espacios que se propone proteger. Por todo lo anterior, se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto. El helipuerto se emplaza en el término municipal de Cantalejo, en la provincia de Segovia, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z
41° 15' 39" N	3° 57' 45" W	419.480	4.568.352	940 m

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto 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 (AESA) del Ministerio de Fomento.

2. Tramitación y consultas

Con fecha 31 de enero de 2011, se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación ambiental relativa al proyecto procedente de la AESA.

Posteriormente, con fecha 25 de febrero de 2011, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Organismo consultado	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	-
Confederación Hidrográfica del Duero	-
Delegación del Gobierno en Castilla y León	-
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 de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	-
Dirección General del Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Diputación Provincial de Segovia	-
Ayuntamiento de Cantalejo (Segovia)	X
SEO/BirdLife	-
WWF/Adena	-
Ecologistas en Acción de Castilla y León	-
Ecologistas en Acción de Segovia	-
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León	-

El contenido ambiental más significativo de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León considera que el proyecto no debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado, siempre que se lleven a cabo las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental enviado. Además, adjunta informe de la Dirección General del Medio Natural de la misma Consejería que, a su vez, anexa escrito del Servicio de Espacios Naturales, en el que se incluye la normativa medioambiental aplicable al proyecto. Por otra parte, indica que el helipuerto se encuentra dentro del ámbito del LIC y ZEPA Lagunas de Cantalejo. Sobre este espacio, adjuntan la declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la Red Natura 2000, en la que se certifica que existiendo coincidencia geográfica con el LIC y ZEPA Lagunas de Cantalejo (ES4160048 y ES4160106), el referido proyecto no tiene relación directa con la gestión del lugar ni es necesario para el mismo, por lo que se ha procedido a efectuar la evaluación exigida por el artículo 45.4 de la Ley 42/2007, concluyendo que no se prevén afecciones apreciables directas ni indirectas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, que pudieran causar perjuicio a la integridad de los referidos lugares.

Además, consideran que se cumple lo dispuesto en la Instrucción de la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio, de 16 de octubre de 2008, por la que se determina el procedimiento a seguir en Castilla y León para el cumplimiento del trámite ambiental de los proyectos públicos y privados que pueden afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Natura 2000, e incluidos en el artículo 3.2.b) del Real Decreto Legislativo 1/2008.

Por otra parte, señala que no se producirán impactos sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, sobre el Plan de recuperación de *Ciconia nigra* (cigüeña negra), aunque el helipuerto se encuentra dentro del ámbito de este Plan, sobre taxones incluidos en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León (Decreto 63/2007, de 14 de junio), sobre especies vegetales de singular relevancia de Castilla y León (Decreto 63/2003, de 22 de mayo) ni sobre zonas húmedas de la mencionada Comunidad Autónoma.

Posteriormente, la Dirección General del Medio Natural envía un nuevo escrito en el que insiste en la no necesidad de someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado, apoyándose en una nota interior en la que, una vez más, la Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio incide en la misma idea.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León remite informe del Servicio de Ordenación y Protección del Patrimonio en el que se indica que en las proximidades de la zona de ubicación de la base se localiza el yacimiento arqueológico de Nuestra Señora del Pinar, una necrópolis de época hispanovisigoda situada en torno a la ermita de la que toma su nombre y de cuya extensión real bajo cota 0 no existe delimitación, que podría verse afectada en el caso de que se realizaran obras que supusieran remociones del terreno. Por lo tanto, se deberían efectuar trabajos de control arqueológico si existieran obras que implicaran la remoción de terrenos en la zona, de forma que se garantice la correcta protección del Patrimonio Arqueológico de la Comunidad de Castilla y León.

Asimismo, informan que, de acuerdo con el Decreto 37/2007, de 19 de abril, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección del Patrimonio Cultural de Castilla y León, en el caso de que el proyecto afecte directa o indirectamente a bienes de interés cultural o 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 Cultural de Segovia para su estudio y, en su caso, emisión de la preceptiva autorización previa y expresa.

El Ayuntamiento de Cantalejo informa que la clasificación del suelo donde se sitúa el helipuerto es de no urbanizable común, no estando incluido en zona de especial protección. Asimismo, señalan que la explotación de este helipuerto no contradice con lo estipulado en las Normas Subsidiarias de Planeamiento de su municipio, ya que se trata de un helipuerto existente dedicado al transporte de personal para la extinción de incendios forestales.

Por otra parte, informan de la necesidad de controlar el perímetro de asistencia del helipuerto, por su ubicación en las cercanías de la Ermita de Nuestra Señora del Pinar, por lo que se debe plantear el control del perímetro de asistencia temporal del entorno de la misma, controlando, además, las áreas de maniobra de aproximación, hasta el vuelo estacionario, y del aterrizaje, a partir de la cual empieza la maniobra de despegue.

Por último, se considera adecuado el proyecto presentado y por tanto, según su criterio, no se debería someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado, siempre que se apliquen las medidas preventivas y correctoras propuestas, no se modifiquen su ubicación y usos, y se mantenga la base contra incendios aislada o separada mediante una valla metálica, incluyendo medidas que contemplen la limpieza periódica del entorno y que eviten el paso de animales. Además, al finalizar la vida útil de la instalación se procederá al desmantelamiento y restauración de las zonas ocupadas.

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 del anexo III.

Características del proyecto. Como se ha indicado anteriormente, la actuación no implica la realización de obras de ningún tipo, puesto que el aeródromo se encuentra construido y en funcionamiento desde hace más de 15 años, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto dedicado, en exclusiva, a la lucha contra incendios forestales.

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, modelo Augusta Westland A119 Koala.

Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en el término municipal de Cantalejo, en la provincia de Segovia (Comunidad Autónoma de Castilla y León) a unos 2,5 km al oeste del núcleo urbano del mismo nombre y en el monte de utilidad pública (MUP) n.º 182 Pinar Grande. Desde el núcleo urbano de Cantalejo, se accede a la base por la carretera local con dirección este, en sentido a la ermita de la Virgen del Pinar.

El proyecto se sitúa sobre el LIC (ES4160106) y ZEPa (ES4160048) Lagunas de Cantalejo. Asimismo, el aeródromo coincide espacialmente con el área importante para las aves (IBA) n.º 46 Río Cega-Tierra de Pinares-Cantalejo.

Por otra parte, debido a que la base ya está construida desde hace años, su superficie de emplazamiento se encuentra desprovista de vegetación.

Por último, no se han detectado en la superficie de ubicación de la base ni en su entorno elementos destacables del patrimonio cultural, salvo el yacimiento arqueológico de Nuestra Señora del Pinar.

Características del potencial impacto: Espacios protegidos. El helipuerto se ubica en el LIC (ES4160106) y ZEPa (ES4160048) Lagunas de Cantalejo. Aun así, como indica la Dirección General del Medio Natural de la Junta de Castilla y León, no se prevén afecciones apreciables directas ni indirectas, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, que pudieran causar perjuicio a la integridad del LIC y ZEPa antes mencionado.

Suelo y movimiento de tierras. La principal afección sobre el suelo se produjo en fase de construcción y se derivó de la propia ocupación del mismo. La superficie de emplazamiento, debido a la retirada de la capa de tierra vegetal, se transformó en

improductiva. Asimismo, el trasiego de maquinaria, originó una cierta compactación del suelo y fue necesario el movimiento de tierras.

Durante la explotación de la base, el impacto más destacable se debe a los vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos, así como a la producción de residuos. La empresa operadora de los helicópteros actúa como responsable gestora de los residuos.

Aguas. El promotor considera que el impacto sobre el agua no es relevante en fase de explotación, puesto que no se realizará un consumo importante de este recurso, utilizándose para consumo e higiene de la tripulación, así como para las labores de mantenimiento del helicóptero.

Por otra parte, las aguas residuales se recogen en una fosa séptica que se vacía periódicamente, cuyo traslado deberá ser gestionado por una empresa autorizada.

También los vertidos accidentales pueden producir la contaminación de las aguas, además de la de los suelos. Las medidas indicadas para la protección de éstos, serán de aplicación a la de aquéllas.

Atmósfera. Calidad física y calidad química del aire. Durante la explotación, el movimiento de aeronaves genera una elevación de los niveles de presión sonora en el entorno del helipuerto. Sin embargo, el promotor considera que se trata de una afección irrelevante dada la poca frecuencia de las operaciones de despegue y aterrizaje (se calcula una media de 50 vuelos durante todo el año, diurnos y concentrados en la época estival –entre mediados de junio y el mes de octubre–). Además, los helicópteros de operación están certificados bajo las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Es necesario señalar, además, que dada la ubicación de la base en una zona despoblada, los niveles de ruido se mantendrán en el rango de valores mínimos. Asimismo, mediante un establecimiento adecuado de las trayectorias, de forma que sean compatibles con los vientos dominantes y buscando áreas despejadas de población y afección mínima al LIC y ZEPA Lagunas de Cantalejo, reduciéndose el potencial impacto sobre el entorno con motivo del sobrevuelo de las aeronaves. Se prevé, además, la realización de un seguimiento de que los pilotos utilizan las trayectorias señaladas y establecidas.

Por otra parte, los principales impactos sobre la calidad química del aire en condiciones normales de funcionamiento del aeródromo son la emisión de gases procedentes de la combustión de las turbinas de gas y de los rotores instalados en las aeronaves y las emisiones propias de volátiles procedentes del depósito de combustible homologado. Debe tenerse en cuenta que, en condiciones de fallo, pueden producirse emisiones de volátiles de mayor importancia.

En cualquier caso, deberá asegurarse el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Vegetación. Las principales afecciones sobre este elemento del medio tuvieron lugar durante la construcción del aeródromo, dada la necesidad de desbrozar la superficie de actuación para el posterior emplazamiento de las diversas instalaciones. Durante la fase de explotación, en cambio, no se producen impactos relevantes sobre la comunidad vegetal. Además, la finalidad del aeródromo es la lucha contra los incendios forestales, una actividad ligada a la protección del medio y, en particular, de la vegetación.

Fauna. La explotación del helipuerto no afecta significativamente a la comunidad animal; si bien, las especies que habitan en su entorno pueden experimentar molestias debidas al ruido asociado al movimiento de las aeronaves. Estos impactos, se consideran de poca entidad, de la escasa actividad de las operaciones de las aeronaves.

Por otra parte, el promotor indica que los choques entre aves y aeronaves son poco frecuentes debido a la baja velocidad de estas últimas durante las maniobras de despegue y aterrizaje.

Por último, el vallado del recinto en todo su perímetro evita el paso de fauna terrestre a su interior, evitándose así afecciones sobre este grupo.

Patrimonio cultural. No se espera afección derivada de la actuación sobre el patrimonio cultural, puesto que no se ha inventariado ningún elemento arqueológico o etnológico en

el lugar de ubicación del helipuerto y no se va a realizar la remoción del terreno. Dada la proximidad de la Ermita de Nuestra Señora del Pinar, se tendrán en cuenta las recomendaciones de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

Dada la naturaleza del objeto del helipuerto, dentro de la estrategia de lucha contra incendios, teniendo en cuenta su uso público, y el contenido de los informes de los organismos consultados y las medidas correctoras, la operación del helipuerto se puede considerar una acción positiva para los espacios naturales, la vegetación del entorno e, incluso, para la socioeconomía.

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 el proyecto Base contra incendios helipuerto de Cantalejo (Segovia), cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la sección 1.ª 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, 8 de junio de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

Base contra incendios helipuerto de Cantalejo (Segovia)

