

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

10732 *Resolución de 9 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 Piedralaves, Ávila.*

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 Piedralaves (Ávila) 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 aeródromo se encuentra construido y operando normalmente desde 2002. 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 y utilizable en exclusiva para los servicios de transporte de personal en la extinción de incendios forestales y coordinación de las labores de extinción, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, se han utilizado las instalaciones existentes desde hace más de 9 años, habiendo sido adecuadas a lo largo de los años a la normativa aeronáutica. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción: Las principales superficies del helipuerto son:

Área de aproximación final y de despegue (FATO) de 25,7 m de hormigón.

Área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF).

Área de seguridad (SA).

Área de servicios (SE).

Además de las superficies antes descritas, existe un depósito de combustible homologado, situado fuera del área de seguridad. Por otra parte, en el helipuerto se localiza una red eléctrica, que dará suministro a la base, así como el abastecimiento de agua procedente de la red pública.

El promotor plantea dos alternativas de ubicación del proyecto:

Nuevo emplazamiento, sin aprovechar las infraestructuras existentes, considerando que se producirían impactos por la ejecución de las obras y la eliminación de la vegetación de la zona de actuación.

Mantener la ubicación actual. El promotor opina que el emplazamiento actual del helipuerto es excelente para operar en la lucha contra incendios al estar centrado en la Sierra de Gredos, espacio que se quiere proteger. Se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto. El helipuerto se emplaza en el término municipal de Piedralaves, en la carretera CL-501, dirección Casa Vieja, en la provincia de Ávila, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50 30T) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z
40° 18' 39" N	4° 42' 35" W	354.714	4.463.870	668

Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la Dirección General del Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y el órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

2. Tramitación y consultas.

La documentación ambiental del proyecto, se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM), con fecha 31 de enero de 2011. Posteriormente, el 28 de febrero del mismo año, se inició el preceptivo periodo de consultas a los organismos que se recogen en la tabla siguiente. Se han señalado con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del MARM.	–
Confederación Hidrográfica del Tajo del MARM.	X
Delegación del Gobierno en Castilla y León.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de 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 de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.	–
Diputación Provincial de Ávila.	–
Ayuntamiento de Piedralaves.	X
Ecologistas en Acción de Castilla y León.	–
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León.	–
WWF-ADENA.	–
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	–

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

La Confederación Hidrográfica del Tajo, realiza una serie de sugerencias en materia de su competencia. Considera que todos los depósitos de combustible y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas, así como pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Por otro lado, la zona destinada a suministro de combustible, deberá ser impermeabilizada mediante una capa de, al menos, 5 cm de espesor de material impermeable. Además, se recomienda crear una red de recogida de posibles fugas de combustible, con vertido final a un lugar de almacenamiento controlado para su posterior gestión. Se deberán tomar las medidas necesarias de control de las aguas de lavado de las naves, así como de las aguas de limpieza. Si el abastecimiento se realiza desde el dominio público hidráulico, deberá contar con la concesión de aguas cuyo otorgamiento es competencia de la confederación, incluso, en caso de tenerla, deberá solicitar su modificación, ya que en caso negativo, será susceptible de sanción administrativa. En cuanto a las aguas residuales, en caso de verterse a dominio público hidráulico, deberá contar con la preceptiva autorización de vertido que otorga la confederación. En resumen, todas las actuaciones y actividades del helipuerto deberán respetar en todo momento el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, así como el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

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 a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado siempre y cuando se incluyan las medidas preventivas y correctoras propuestas en el documento ambiental enviado. Por otro lado, el escrito adjunta informe de la Dirección General del Medio Natural que destaca que las instalaciones del helipuerto se sitúan dentro del lugar de importancia comunitaria (LIC) ES4110115 y zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000184 Valle del Tiétar, así como del área de aplicación del Plan de recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y del águila imperial (*Aquila adalberti*), pero no afectará de forma apreciable, directa o indirectamente, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, por tanto, la Dirección General considera procedente emitir la declaración de la autoridad responsable del seguimiento de la Red Natura 2000». Asimismo, no existe coincidencia geográfica con Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, así como con especies vegetales protegidas incluidas en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León y en el Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León. Finalmente, tampoco existe afección sobre zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León señala en su informe que en la zona de actuación no hay constancia de la existencia de bienes del patrimonio Cultural. No obstante, indica que cualquier intervención arqueológica que se precise, se deberá hacer en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Ávila.

El Ayuntamiento de Piedralaves informa que la parcela sobre la que se localiza el helipuerto no precisa de ningún tipo de medida de protección, ya que carece de valores naturales, paisajísticos o agropecuarios. Por tanto, este organismo informa favorablemente al proyecto y considera que no es necesario someterlo a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental establecido en la sección 1.ª del capítulo II del Real Decreto Legislativo 1/2008 antes mencionado.

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 desde hace más de 20 años y en funcionamiento hace más de 9, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto en superficie, dedicado en exclusiva a los servicios de transporte de personal en la extinción de incendios forestales y la coordinación de las labores de extinción. Se prevén alrededor de 100 vuelos al año, todos concentrados en la época de riesgo de incendios, de julio a septiembre, en horario diurno.

Ubicación del proyecto. El helipuerto se ubica en el término municipal de Piedralaves, en la provincia castellanoleonesa de Ávila. Concretamente, a unos 500 metros al suroeste del núcleo urbano de Piedralaves, en la carretera CL-501 dirección Casa Vieja.

El proyecto se sitúa en el LIC ES4110115 y ZEPA ES0000184 Valle del Tiétar, a 6.200 m de la Reserva Natural, LIC y ZEPA ES0000116 Valle de Iruelas y a unos 19 km del Parque Regional, LIC y ZEPA ES4110002 Sierra de Gredos.

Por otro lado, destacar que el helipuerto se localiza en el ámbito de aplicación de los Planes de Recuperación de la cigüeña negra (*Ciconia nigra*) y del águila imperial (*Aquila adalberti*).

Finalmente, en relación al patrimonio cultural, no se han detectado en la superficie de ubicación de la base, ni en su entorno, elementos destacables.

Características del potencial impacto: Espacios protegidos. Debido a la ubicación y características del proyecto, no se espera afección sobre espacios protegidos.

Suelo y movimiento de tierras. La principal afección sobre el suelo se produjo en fase de construcción, hace más de 20 años, 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.

Además, 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 posibles vertidos accidentales procedentes de aeronaves y vehículos, así como a la producción de residuos. La empresa operadora de las aeronaves actúa como responsable gestora de los residuos. Por otra parte, los residuos sólidos producidos por la actividad se depositan en contenedores cercanos de recogida periódica.

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 salvo en las operaciones de carga de la aeronave. Además, se utiliza el agua para consumo e higiene de la tripulación, así como para las labores de mantenimiento del helicóptero.

Por otra parte, las aguas residuales serán gestionadas bien a través de la red municipal o, en su caso, serán recogidas en una fosa séptica, que deberá ser gestionada por 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 aeródromo. 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 100 vuelos anuales, diurnos y concentrados en la época estival –de julio a septiembre–). Además, el promotor prevé la realización de un seguimiento acerca de la utilización de las trayectorias señaladas y establecidas por parte de los pilotos.

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 en las aeronaves instaladas 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 entidad.

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, hay que destacar que las instalaciones llevan construidas más de 15 años.

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 aeródromo 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, dado el reducido número de vuelos previstos y la planificación de las rutas. Asimismo, las trayectorias de despegue y aterrizaje tendrán un rumbo de 110º y 220º, no sobrevolando a baja cota el espacio protegido en ningún momento.

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, no obstante, se estará a lo dispuesto por la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.

De todo lo expuesto, se deduce que la ejecución del proyecto Base contra incendios helipuerto de Piedralaves (Ávila) no producirá en términos generales efectos ambientales significativos. No obstante, teniendo en cuenta las características y documentación ambiental del proyecto, el área de actuación y las respuestas recibidas a las consultas practicadas, con relación a lo expuesto por la Confederación Hidrográfica del Tajo, las instalaciones del helipuerto, si no lo están, deberán adecuarse a lo indicado por dicha Confederación.

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 Piedralaves (Ávila), 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, 9 de junio de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

