

**III. OTRAS DISPOSICIONES****MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL  
Y MARINO**

**8468** *Resolución de 5 de mayo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación del helipuerto de la base BRIF de Lubia, término municipal de Cubo de la Solana, Soria.*

El Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, establece en su artículo 3.2 que los proyectos públicos o privados, consistentes en la realización de las obras, instalaciones o de cualquier otra actividad comprendida en el anexo II de dicho Real Decreto Legislativo, así como cualquier proyecto no incluido en su anexo I que pueda afectar directa o indirectamente a los espacios de la Red Ecológica Europea Natura 2000, deberán someterse a evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental en cada caso, de acuerdo con los criterios del anexo III de la norma citada.

El helipuerto de la base BRIF de Lubia, término municipal de Cubo de la Solana (Soria) se incluye en este supuesto, por encontrarse encuadrado en el apartado d) del Grupo 7 del referido anexo II.

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

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

El helipuerto en la base BRIF de Lubia se ubica junto a la casa forestal, en la entidad local menor de Lubia, dentro del término municipal de Cubo de la Solana (Soria), en un camino forestal a la altura del p.k. 210 de la carretera N-111. Es promovido por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación y consultas*

Con fecha 29.05.2008 tuvo entrada en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, procedente de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, una documentación ambiental del proyecto de helipuerto de la base BRIF de Lubia, término municipal de Cubo de la Solana (Soria), para decidir sobre si debe someterse o no a evaluación de impacto ambiental.

Según se manifestaba en dicha documentación, la creación de la Brigada de Refuerzo contra Incendios Forestales de Lubia fue decidida en marzo de 2007, debiendo entrar en servicio en junio del mismo año por necesidades de interés público. Siendo prioritaria la prestación del servicio de extinción de incendios, no fue posible tramitar previamente la solicitud de establecimiento de helipuerto y el correspondiente procedimiento ambiental. Dado que el helipuerto ya había sido construido y puesto en servicio, con fecha 02.07.2008, mediante oficio de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, se comunicó al órgano sustantivo (entonces, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento) que la evaluación de impacto ambiental debe ser previa a la ejecución del proyecto, no resultando aplicable al caso de aquéllos que ya han sido ejecutados. Por tanto, se concluía que dicho proyecto no podía someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por este Departamento.

Con posterioridad, se tiene conocimiento de un informe de la Abogacía del Estado del Ministerio de Fomento, de fecha 08.07.2008, que cuenta con la conformidad de la

Subdirección General de los Servicios Consultivos de la Abogacía General del Estado, referido a los procedimientos para la autorización de establecimiento de aeródromos privados. Dicho Informe considera que en este tipo de proyectos, cuando se trata de infraestructuras ya construidas, los potenciales impactos ligados a la fase de explotación muchas veces tienen una trascendencia muy superior a los impactos ligados a la construcción, siendo posible identificar y establecer las medidas preventivas, correctoras o compensatorias para la adecuada protección del medio ambiente. El informe propone requerir de nuevo al órgano ambiental para que decida si un determinado proyecto debe o no someterse a evaluación de impacto ambiental.

En este sentido, con fecha 26.01.2010 se recibieron las copias del documento ambiental del proyecto, procediéndose a reanudar la tramitación ambiental, la cual se centrará, por tanto, en la explotación del helipuerto, y realizándose las preceptivas consultas con fecha 02.02.2010.

En la tabla adjunta se recogen los organismos consultados, señalando con una «X» aquéllos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Organismo	Respuesta
Confederación Hidrográfica del Duero, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. . . . .	
Ayuntamiento de Cubo de la Solana. . . . .	
Asociación Soriana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza - ASDEN. . . . .	
SEO. . . . .	
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento 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. . . . .	
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León. . . . .	X
Diputación Provincial de Soria. . . . .	
Delegación del Gobierno en Castilla y León. . . . .	
Ecologistas en Acción de Castilla y León. . . . .	
Asociación Desarrollo Endógeno de Almazán y otros municipios. . . . .	
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 Infraestructuras Ambientales de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. . . . .	
Dirección General de Infraestructuras y Diversificación Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León. . . . .	
Dirección General de Transportes de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León. . . . .	

De las respuestas recibidas con contenido ambiental, cabe destacar lo siguiente:

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, en su contestación a las consultas, informa que, de acuerdo con el apartado 2 del artículo 30 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León y el artículo 83 del 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 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 Cultural de Soria para su estudio, y en su caso, emisión de la preceptiva autorización previa y expresa. Cualquier intervención arqueológica que haya de realizarse se deberá hacer en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de Soria 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 caso de hallazgos casuales, se estará a lo previsto en los artículos 59 y 60 de la citada ley.

La Dirección General de Prevención Ambiental y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, en virtud del informe realizado por el Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Medio Natural de dicha Consejería, que adjunta, no considera necesario el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, ya que no cabe prever la generación de impactos apreciables sobre los valores naturales del área.

El informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General de Medio Natural de la Junta de Castilla y León recoge la no coincidencia del proyecto con espacios de la red Natura 2000, con espacios naturales (Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León) ni con otras figuras con normativa de protección específica:

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.

No existe coincidencia geográfica del proyecto con ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.

No existe coincidencia con ámbitos de aplicación de planes de recuperación o conservación de especies protegidas.

Consultada la información disponible en la Consejería de Medio Ambiente, en el ámbito de afección del proyecto no se presenta ninguna especie protegida por el Decreto 63/2007, de 14 de junio, por el que se crea el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León).

No se constata coincidencia con ejemplares incluidos en el Catálogo de Especímenes Vegetales de Singular Relevancia de Castilla y León, según lo establecido en el Decreto 63/2003, de 22 de mayo.

También se comprueba que no existe afección a zonas húmedas incluidas en el Catálogo de Zonas Húmedas de Castilla y León.

### 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 a evaluación de impacto ambiental, según los criterios del anexo III del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

3.1 Características del proyecto.—Sobre una superficie de 6.500 m<sup>2</sup>, de los cuales aproximadamente la mitad estaban poblados por arbolado (replantación de pinar) y el resto por pastizal, se realizó una explanación y nivelación, tras la corta del arbolado para eliminar obstáculos y permitir el despegue y aterrizaje de helicópteros en condiciones de seguridad. En un lateral del área explanada se construyeron dos plataformas hormigonadas de 30 x 30 m para los helicópteros, y dos plataformas adyacentes de 10 x 4 m para los depósitos de combustible. Posteriormente, se procedió al cerramiento de todo el recinto con malla metálica de luz superior a 10 x 10 cm, sujeta por postes de madera. En la superficie explanada no cubierta por las plataformas de hormigón se procedió al semillado para implantación de pradera, con mezcla de gramíneas y leguminosas propias de la zona, para conseguir un recubrimiento vegetal adecuado desde el punto de vista ambiental (restauración del biotopo y fijación de suelo) y de operatividad del helipuerto (ausencia de obstáculos y evitar el levantamiento de polvo y partículas que puedan perjudicar las turbinas de los helicópteros).

Durante la fase de construcción del helipuerto no se generaron cantidades de residuos destacables de ningún tipo, ya que todo el volumen de desmonte de tierras generado durante la explanación fue empleado en el terraplenado de las superficies. Únicamente

aquellos elementos que no pudieron emplearse con este fin (tocones y raíces gruesas) fueron extraídos y depositados en vertedero autorizado.

La actividad a desarrollar en el helipuerto de Lubia es la propia de una base de brigada helitransportada contra incendios forestales. Durante los meses de la campaña de incendios, de mediados de junio a mediados de octubre, en el helipuerto permanecerán estacionados dos helicópteros medios para transporte de brigadas y lanzamiento de agua sobre incendios (normalmente del tipo Sokol PZL o Bell 212), realizando desde allí salidas a los incendios a los que sea asignada la BRIF de Lubia, y regresando a ella. Ocasionalmente, y cuando razones de operatividad o emergencia lo justifiquen, podrán utilizar el helipuerto como punto de repostaje o escala otros helicópteros de extinción de incendios distintos a los de la BRIF de Lubia.

Para el repostaje de los helicópteros se dispone de depósitos de combustible móviles sobre remolque de camión, que la empresa adjudicataria del servicio de helicópteros aporta durante la campaña. Otras actividades que se realizan en el helipuerto son las propias del mantenimiento básico y rutinario de los helicópteros, que no precisan de instalaciones auxiliares.

El abastecimiento de agua se obtiene mediante un pozo existente en el recinto de la casa forestal de Lubia, autorizado por la Confederación Hidrográfica del Duero. No se contempla la recogida de aguas pluviales. La toma de electricidad del helipuerto procede de la misma conexión a la red de la casa forestal de Lubia.

3.2 Ubicación del proyecto.—El helipuerto se ubica dentro del monte de utilidad pública nº 147 Cabrejano, propiedad de la entidad local menor de Lubia y administrado por la Junta de Castilla y León. Existe documento de cesión temporal por parte de la entidad propietaria a la entonces Dirección General para la Biodiversidad, para el uso como helipuerto de defensa contra incendios. Esta infraestructura no supone en ningún caso una modificación de la naturaleza forestal de los terrenos afectados, de acuerdo con lo previsto en el art. 5.c) de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. El núcleo más próximo es el de Lubia, que se encuentra a menos de 1 km al norte del helipuerto, existiendo compatibilidad con el planeamiento urbanístico vigente.

Como se justifica en un Informe relativo a recursos naturales en el entorno del aeropuerto, realizado por el Servicio Territorial de Medio Ambiente de Soria, de la Junta de Castilla y León, de fecha 29.11.2007 y que se adjunta a la documentación ambiental, el emplazamiento del helipuerto no se halla incluido dentro de la Red de Espacios Naturales de Castilla y León ni en la red ecológica europea Natura 2000. En la zona no se hallaban presentes especies de fauna clasificadas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas en las categorías en peligro de extinción, sensibles a la alteración de su hábitat o vulnerables. El emplazamiento del helipuerto no ha afectado a ninguna especie incluida dentro del Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León. En el entorno se encuentra el hábitat de interés comunitario 9230 robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, sin que pueda verse afectado directamente por el emplazamiento del helipuerto.

El área donde se ubica el helipuerto se tipifica en el Atlas de Paisajes de España (Ministerio de Medio Ambiente, 2004) como paisaje 60.06 (llanos con pinares al norte de Almazán). La cubierta vegetal en el entorno del helipuerto se corresponde con superficies agrícolas dedicadas a cultivos de secano (al otro lado de la N-111) y superficies de usos forestales. Se localiza a altitudes por encima de los 1.000 m, con predominio de la cubierta forestal dominada por *Pinus pinaster*, además de algunas manchas de robledal.

3.3 Características del potencial impacto.—No existe ningún cauce temporal o permanente próximo al helipuerto que se vea afectado por el mismo.

El helipuerto se asienta junto a una carretera nacional, una pista de acceso al monte y el conjunto de edificaciones existentes en la casa forestal de Lubia, por lo que no son previsibles afecciones a la fauna o perturbaciones a especies sensibles a la presencia humana, puesto que ya existía un importante trasiego humano previamente a la construcción del helipuerto.

Durante la fase de funcionamiento del helipuerto, los residuos generados en la base BRIF pertenecen de la tipología de Residuos Sólidos Urbanos, siendo depositados en contenedores apropiados y retirados periódicamente por el servicio municipal correspondiente. En el caso de que las operaciones de mantenimiento de helicópteros pudieran generar residuos calificados como tóxicos o peligrosos (lubricantes o similares), es responsabilidad de la empresa aeronáutica adjudicataria del servicio su retirada y envío a gestor autorizado.

Los residuos líquidos producidos en la base BRIF son los generados en la cocina y servicios higiénico-sanitarios. Estos vertidos se tratan a través de un equipo depurador compacto de filtro biológico, con una capacidad de 20 habitantes equivalentes. La depuración que hace el equipo (reducciones de hasta el 80% de la Demanda Biológica de Oxígeno) permite que el efluente tenga el adecuado nivel de depuración para ser infiltrado por drenaje en el terreno, sin producir inconvenientes de orden higiénico y sanitario. Este vertido está autorizado por la Confederación Hidrográfica del Duero.

Durante la campaña de incendios de 2007, se registraron un total de 170 movimientos (despegues y aterrizajes) en el helipuerto de Luvia, que suponen una media de 1,4 movimientos por día de campaña, incluyendo los propios de la actividad de extinción y los correspondientes a entrenamiento de brigadas y mantenimiento de aeronaves. Si tenemos en cuenta que los dos helicópteros de la BRIF operan siempre conjuntamente, una misión ordinaria de incendios supone cuatro movimientos en un día (dos despegues y dos aterrizajes), lo que significa que durante el verano hay bastantes días sin ningún movimiento en la base.

El normal tránsito de helicópteros no es previsible que suponga sobrevuelos del casco urbano de Luvia ni genere afecciones por ruidos, ya que las rutas de aproximación y ascenso del mismo no sobrevuelan la zona urbana. El resto de zonas urbanas próximas se encuentran a distancias tales que la actividad del helipuerto no debe significar ninguna afección directa a zonas habitadas.

Durante el funcionamiento de la actividad del helipuerto se llevarán a cabo comprobaciones rutinarias para comprobar que no existen fugas o vertidos accidentales de residuos sólidos o líquidos, principalmente combustibles. En todo caso, las actividades a realizar quedarán sujetas a los controles administrativos pertinentes, de acuerdo a la normativa vigente.

A la vista de los informes de los organismos consultados, se puede considerar que la actividad de defensa contra incendios forestales a desarrollar desde el helipuerto tendrá consecuencias positivas en la conservación de los hábitats y ecosistemas forestales de la comarca, ya que la BRIF es un medio de extinción de reconocida eficiencia que centrará su labor en la provincia de Soria.

Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, no se observa en la explotación del helipuerto se vayan a producir impactos adversos significativos, por lo que resuelve no someter el referido proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Esta resolución se notificará al promotor y al órgano sustantivo, y hará pública a través del «Boletín Oficial del Estado» y de la página web del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ([www.marm.es](http://www.marm.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

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, 5 de mayo de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

## HELIPUERTO DE LA BASE BRIF DE LUBIA, T.M. CUBO DE LA SOLANA (SORIA)

