

## III. OTRAS DISPOSICIONES

### MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

**2510** *Resolución de 24 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto Explotación de helipuerto en el Centro de Operaciones Regional/Provincial de Toledo.*

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.<sup>a</sup> del capítulo II de dicha Ley.

El helipuerto en el Centro de Operaciones Regional/Provincial de Toledo se encuentra encuadrado en el apartado d) del grupo 7 del referido anexo II.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa, tras visitar la zona de actuación, que las instalaciones se encuentran actualmente construidas y en funcionamiento. La evaluación se centra, 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 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.*—El promotor de la actuación es la empresa pública de Gestión Ambiental de Castilla-La Mancha (GEACAM, S.A.), actuando como órgano sustantivo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), del Ministerio de Fomento.

Se trata de un helipuerto de uso diurno para albergar un helicóptero de prevención y extinción de incendios, dotado de vial de acceso, e instalación petrolífera para almacenamiento y suministro de combustible.

El proyecto se localiza el término municipal de Toledo, dentro de una parcela en las cercanías de dicha población. GEACAM, la empresa responsable de la prevención y extinción de incendios forestales en Castilla-La Mancha, está en un proceso de adaptación y reforma de todas las bases aéreas de esa comunidad autónoma, así como modernizando los medios materiales y humanos con los que cuentan. La base de extinción de incendios resulta esencial para dar una respuesta rápida ante cualquier emergencia, resultando así una infraestructura beneficiosa para proteger el entorno en el que se asienta.

2. *Tramitación y consultas.*—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Secretaría de Estado de Cambio Climático ha realizado el preceptivo trámite 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» aquéllos que emitieron informe en relación con la documentación ambiental:

Entidad	Respuesta
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (MARM).....	–
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del MARM. ....	–
Confederación Hidrográfica del Tajo. MARM. ....	X
Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha. ....	–
Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. . . .	–
Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. ....	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.....	–
Dirección General de Planificación Territorial de la Consejería de Ordenación del Territorio y Vivienda de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. ....	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. ....	X
Organismo Autónomo de Espacios Naturales de Castilla-La Mancha de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. ....	–
Diputación Provincial de Toledo. ....	–
Ayuntamiento de Toledo. ....	X
SEO .....	–
Ecologistas en Acción-ACMADEN (Asociación castellano-manchega de defensa del patrimonio natural).....	–

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

La Delegación Provincial de Toledo de la Consejería de Cultura, Turismo y Artesanía de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha informa favorablemente el proyecto, sin perjuicio de que, en caso de que aparecieran restos durante la ejecución del mismo, se deberá actuar conforme a lo previsto en el artículo 44.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español (deber de comunicación a la Administración competente en materia de patrimonio histórico) y así, antes de continuar con la ejecución del proyecto, deberá garantizarse su control arqueológico. Cualquier modificación del emplazamiento de las diversas infraestructuras del proyecto de obra civil así autorizado deberá contar con el visado y la autorización de la Delegación Provincial.

El Ayuntamiento de Toledo destaca, en su contestación a las consultas, una serie de aspectos urbanísticos que deberán ser tomados en consideración para determinar la viabilidad de la instalación y su emplazamiento. Indica que existe un error en la consideración de la clasificación del terreno del helipuerto, que en lugar de suelo rústico de reserva (sin protección) sería suelo rústico no urbanizable de especial protección forestal, por lo que todas las actuaciones planteadas que suponen desmontes de tierras, explanaciones y ejecución de firmes y edificaciones auxiliares sí tienen incidencia medioambiental. Se encuentra en los terrenos colindantes una zona urbana de uso residencial, sector PP6-Plan Parcial El Beato, donde actualmente no hay viviendas pero que se encuentra ya urbanizada, y por tanto pudiéndose edificar en cualquier momento. Vista en la documentación presentada la huella acústica que produce el helipuerto, afecta a zonas residenciales dentro de este Plan Parcial, por lo que debe evaluarse teniendo en cuenta datos correctos y la Ordenanza reguladora de la Contaminación Ambiental aprobada por ese Ayuntamiento. Por tanto, considera que el estudio presentado es erróneo en cuanto a los supuestos de partida, por lo que debe reconsiderarse el emplazamiento propuesto.

La Confederación Hidrográfica del Tajo considera necesario ubicar el parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares en una zona donde las aguas superficiales no vayan a ser afectadas. Se procurará que las excavaciones no afecten a los niveles freáticos, así como a la recarga de acuíferos. No se realizará el lavado de maquinaria o su mantenimiento y repostaje en zonas distintas a las que se designen al efecto para realizar este tipo de operaciones. Los residuos se gestionarán conforme a la legislación vigente. Considera conveniente emplear la red de saneamiento existente en los pueblos aledaños, y evitar así la construcción de pequeñas depuradoras de aguas fecales, o instalaciones portátiles en el campo. Asimismo, se procederá a la restauración paisajística de los cauces afectados (plantaciones acordes con la situación geobotánica del cauce, en una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la zona de influencia de las obras). Todos los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos deberán ir debidamente sellados y estancos, para evitar su infiltración a las aguas subterráneas. La zona destinada a suministro de combustible deberá ser impermeabilizada mediante una capa de material impermeable de al menos 5 cm de espesor. 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 tomarán las medidas necesarias para evitar los posibles impactos sobre la hidrología durante la remoción de tierras en fase de obra. Tanto para abastecimiento de agua a la instalación como para vertido de aguas residuales al dominio público hidráulico, se deberá contar con las pertinentes concesiones y autorizaciones.

La Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Industria, Energía y Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha emite informe tras consultar al organismo autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, a la Delegación Provincial de Industria, Energía y Medio Ambiente de Toledo, y tras visitar las instalaciones, que se encuentran construidas y en funcionamiento, en la Finca del Beato, dentro del monte de utilidad pública parcela meseta sur números 21 y 22 (número 64 del Catálogo de Toledo). Considera que proyecto no necesita ser sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, dadas las dimensiones de la instalación, las características que presentaba el medio antes de su construcción, y los impactos que entraña. Sin embargo, se deberán tener en cuenta unas condiciones, que deben ser incorporadas al proyecto en lo que difieran de la situación actual del mismo, para lograr una mejor integración de la base en el medio que la rodea. En particular, se deben estabilizar los taludes, llevar a cabo trabajos de revegetación, y mejorar las obras de drenaje, el sistema de depuración y el vertido de los efluentes provenientes del separador de hidrocarburos y de la depuradora de las aguas residuales. Teniendo en cuenta que coinciden en la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural la responsabilidad de las instalaciones de la base y las competencias en la gestión de los montes de utilidad pública, es necesaria la emisión de informe favorable, por parte de la citada Dirección General de Política Forestal, sobre el cumplimiento de la Ley 3/2008 de 12 de junio, de Montes y Gestión Forestal Sostenible en Castilla-La Mancha, en cuanto a las afecciones sobre el monte de utilidad pública ocupado, y sobre la utilización establecida en su artículo 49.2, para el descuaje de vegetación leñosa.

La principal afección que conlleva el funcionamiento del helipuerto es el ruido producido por las aeronaves. Existe riesgo de contaminación durante la fase de funcionamiento de las aguas superficiales y del suelo, especialmente por derrames de hidrocarburos, aunque considera que los sistemas que propone el documento ambiental parecen ser suficientes para evitar esta afección. Sin embargo, ese organismo ha constatado en la visita realizada que el cubeto en el que se localiza el depósito de combustible se encuentra agrietado y deteriorado; asimismo, la red de saneamiento de las dependencias vierte directamente sobre el terreno, desconociéndose el ajuste de dicho vertido al artículo 100 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.

Los residuos de construcción y demolición generados durante la construcción de la base deberían haber seguido un Plan de Gestión, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y cumplir en su gestión con el Decreto 189/2005, de 13 de diciembre, por el que se aprueba el Plan de Castilla-La Mancha de Gestión de Residuos de

Construcción y Demolición. Los residuos peligrosos estarán segregados según el tipo de residuo de que se trate, en contenedores independientes debidamente identificados. A este respecto, se cumplirá con lo establecido en los artículos 13, 14 y 15 del Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos. Además, los residuos peligrosos no serán almacenados por un tiempo superior a seis meses. La instalación deberá solicitar la inscripción en el registro de pequeños productores de residuos peligrosos.

Resulta imprescindible que, una vez subsanadas las deficiencias encontradas, el órgano responsable de las instalaciones (Dirección General de Política Forestal) remita un informe de seguimiento ambiental a la Dirección General de Evaluación Ambiental. Además la indicada Dirección General de Política Forestal será el órgano responsable de la aplicación de las medidas de vigilancia ambiental asociadas al proyecto.

El informe del organismo autónomo Espacios Naturales de Castilla-La Mancha, que se incluye, no registra en la ubicación del proyecto espacios naturales protegidos, espacios de la red Natura 2000 ni otras zonas sensibles. Tampoco detecta elementos geomorfológicos de protección especial, hábitat de protección especial, hábitat de interés comunitario, especies amenazadas en Castilla-La Mancha, ni elementos de la red hidrológica superficial. Por tanto, no detecta afecciones directas significativas sobre recursos naturales ni áreas protegidas de las que es competente. La ubicación del proyecto en las cercanías de la autovía A-42, así como en las cercanías de un polígono industrial y urbanizaciones, se considera adecuada ya que hace que las posibles afecciones sobre la fauna que pudieran existir en la zona se reduzcan, al solaparse con las afecciones que suponen dichas infraestructuras. En cuanto a la afección sobre la vegetación, se indica que de ser necesario algún tipo de plantación, deberá realizarse con especies autóctonas adaptadas a las condiciones del lugar y de bajos requerimientos de mantenimiento. Dicho organismo autónomo no prevé afecciones significativas sobre los valores naturales derivadas de la ejecución del proyecto, y por tanto no considera necesario su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental regulado en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, siempre que se cumplan las medidas que establezca el órgano ambiental.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se trasladó al promotor que los impactos detectados podrían ser evitados atendiendo a las siguientes consideraciones:

De acuerdo con el escrito del Ayuntamiento de Toledo, se tendrá en cuenta la clasificación del suelo, así como la Ordenanza reguladora de la Contaminación Ambiental aprobada por el citado organismo, en el estudio acústico del proyecto.

Medidas respecto a las posibles afecciones al dominio público hidráulico consideradas por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Se completará el proyecto con las medidas contempladas en el informe emitido por la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

El promotor responde a dicho requerimiento, reconociendo que el terreno afectado por las obras tiene la categoría de suelo rústico de especial protección natural, de acuerdo con el PGOU de Toledo. Dado que se trata de instalaciones de infraestructuras de titularidad pública autonómica, es un uso permitido según el artículo 177 de las normas urbanísticas del Plan de Ordenación Municipal de Toledo. Asimismo, el promotor responde a las condiciones que establecen la Confederación Hidrográfica del Tajo y la Dirección General de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha, aceptándolas expresa e íntegramente, con lo que pasan a formar parte de la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación ambiental.

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 y la nueva documentación remitida por el promotor, 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.—Se trata de un helipuerto de superficie para uso diurno en el COR/COP (Centro de Operaciones Regional/Provincial) de Toledo, dotado de acceso pavimentado desde la vía de servicio de la autovía A-42 (de unos 500 m de longitud), instalación para almacenamiento y suministro de combustible, cerramiento perimetral, zonas de aparcamiento, doble hangar, y edificio de oficinas, servicios y alojamiento de personal. En función de los helicópteros usuarios del servicio de extinción de incendios, el helipuerto ocupa una plataforma irregular de dimensiones máximas 90 x 50 metros. El área de aproximación final y despegue (FATO), es una plataforma circular de hormigón de 30 m de diámetro. La FATO se rodea por una plataforma con un firme de cantos rodados, capaz de soportar las corrientes descendentes del rotor evitando el levantamiento de detritos y otras partículas en suspensión. La plataforma tiene pendiente transversal a un agua, siguiendo la pendiente natural del terreno.

El helicóptero se abastece de combustible en el mismo helipuerto. El tipo de almacenamiento es en superficie, con un cubeto de retención de dimensiones suficientes para acoger todo el combustible del depósito en caso de fuga; además de instalación de recogida y depuración de aguas hidrocarburadas, con sumideros en el área de toma de contacto y de elevación inicial, en el cubeto y en el cargadero para el camión de reabastecimiento.

3.2. Ubicación del proyecto. El proyecto se emplaza dentro del recinto del COR/COP de Toledo, sito en la denominada Finca del Beato, término municipal de Toledo, en las afueras de esta ciudad.

Las coordenadas geográficas del emplazamiento son:

UTM (ED-50, Huso 30): 4.417.809 N, 414.192 E.

Latitud y longitud (WGS-84): 39° 54' 15" N, 004° 00' 18" W.

El emplazamiento del helipuerto cumple con los requisitos de: proximidad al COR/COP, existencia de zonas libres de obstáculos, y menor incidencia sobre los árboles existentes en el entorno frente a cualquier otra ubicación en la parcela, ya que no se requiere el talado de especies arbóreas para permitir la operación segura del helicóptero.

En la elección de la localización y sendas de aproximación y despegue, el promotor ha tenido en cuenta que éstas afecten lo menos posible al entorno más inmediato del helipuerto, en especial en relación con el ruido que generan los helicópteros en sus últimas fases de aproximación y en sus primeras de despegue, que son las que mayor ruido generan. Se han propuesto dos trayectorias para el uso del helipuerto, en función de los vientos dominantes: la dirección principal sería en sentido 31 para el aterrizaje, y sentido 13 para el despegue; y la dirección secundaria sería en sentido 12 para el aterrizaje y 30 para el despegue.

El proyecto se enmarca en la cuenca hidrográfica del Tajo, no interceptándose ningún curso de agua durante la ejecución de las obras. La vegetación presente en la parcela es de pasto arbustivo. Los elementos constituyentes del paisaje han sido modificados, en el entorno más próximo, por el hombre.

El emplazamiento se encuentra alejado de cualquier espacio natural protegido, LIC o ZEPA, hábitat de interés comunitario o vías pecuarias.

3.3. Características del potencial impacto.—El helicóptero de diseño (el más grande que se podría usar en el helipuerto) es el Kamov KA 32. Se han supuesto catorce operaciones semanales (siete aterrizajes y siete despegues), con la siguiente distribución: cuatro operaciones Bell-412, dos operaciones Kamov KA 32, dos operaciones Sokol W-3A y seis operaciones Augusta Koala A-119.

El promotor ha realizado un estudio del impacto acústico del helipuerto, incluyendo la huella sonora correspondiente a las operaciones esperadas. La forma de las huellas sonoras es elipsoide, y el helipuerto se encuentra a 60 m lateralmente de la zona urbana de uso residencial sector PP6-Plan Parcial El Beato, la cual no será sobrevolada por las trayectorias del helicóptero y por tanto, sólo podrá ser afectada lateralmente por las huellas sonoras de  $L_{Aeq}(dB_A) < 65$ . Por otro lado, la operación del helipuerto es diurna, con lo que la afección acústica en la zona residencial es compatible con los índices de ruido para los sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial previstos en la Ordenanza reguladora de la Contaminación Ambiental del ayuntamiento de Toledo.

Las medidas protectoras derivan del principio de mejora continua y están encaminadas a disminuir el riesgo de accidentes, ruido, contaminación, etc., de acuerdo con lo que impone la normativa internacional, nacional y autonómica:

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

La operación de los helicópteros será siempre conforme a la legislación vigente.

Respecto a la gestión de los residuos en la fase de construcción, el promotor aporta el documento de gestión de residuos de la construcción y demolición. En la base no se realizarán operaciones de mantenimiento de las aeronaves, con lo que los residuos esperados en fase de explotación consistirán fundamentalmente en residuos urbanos.

Respecto al informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, el promotor expone:

Debido a las reducidas dimensiones de la obra no se incluye parque de maquinaria ni instalaciones auxiliares.

Los niveles freáticos quedan muy por debajo de la zona de actuación. Las obras proyectadas no afectan ni a éstos ni a la zona de recarga de acuíferos.

Ni durante las fases de construcción ni de explotación de las instalaciones proyectadas se prevé el lavado de maquinaria ni el mantenimiento de la misma.

Conforme a la legislación vigente, todos los residuos producidos en la obra se clasifican y segregan en su origen. Los residuos peligrosos serán tratados según indique la legislación y se contratará un gestor de residuos autorizado por la Comunidad Autónoma, que se encargará de su tratamiento y gestión.

Se propone la utilización de infraestructuras próximas, evitando la construcción de edificaciones auxiliares.

Las obras proyectadas no afectan a cauces (los más próximos son el arroyo del Pozo, situado a 1.000 m al este, y el arroyo del Aserradero, situado a 750 m al oeste, al otro lado de la autovía a Madrid). Por tanto, las obras se encuentran alejadas de cauces y fuera del Dominio Público Hidráulico.

Se vigilará que la zona de acceso de maquinaria se limite al mínimo imprescindible, a fin de afectar solamente al terreno estrictamente necesario.

Se proyecta una instalación de suministro de combustible para el helicóptero usuario, con sumideros en las zonas de carga de combustible, que recogen los posibles vertidos y los conducen hasta un separador de hidrocarburos para su posterior tratamiento. Las zonas de ubicación del depósito de combustible (cubeto) y de carga de combustible (cargadero) se proyectan convenientemente selladas con una solera de hormigón hidrófugo de al menos 10 cm de espesor.

Las zonas de utilización por el helicóptero usuario recogen las aguas que puedan arrastrar hidrocarburos y las conducen hasta un separador de hidrocarburos donde serán tratadas.

El abastecimiento de agua se prevé se realice desde el propio Centro del COR/COP de Toledo. Se solicitarán los permisos necesarios para poder realizar el vertido mediante zanja filtrante de las aguas tratadas en el separador de hidrocarburos.

Respecto a las condiciones que establece la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, el promotor responde:

El cubeto en el que se inserta el depósito de combustible se ha reparado, sellando las grietas existentes y consolidando el terreno circundante para impedir que ceda y se produzcan nuevas grietas.

Se prepara la solicitud de vertido a la confederación Hidrográfica del Tajo.

En relación a los fenómenos de pérdidas de suelo por acción de la escorrentía, se ha procedido al hormigonado de las cunetas que recogían más cantidad de agua, y se han construido algunas nuevas de hormigón, lo que evita la entrada de agua a la zona del cubeto.

Se ha realizado la plantación de todos los taludes, que ya se han regenerado notablemente.

Se realizará un mantenimiento adecuado de la red de sistemas de drenaje y depuración, para evitar acumulaciones de arena y barro.

El edificio no dispone de depuradora, sino una fosa séptica para aguas residuales.

Conforme se requiere, se procederá a la eliminación del cerramiento duplicado, así como al desmontaje de los alambres de espinos de la parte superior.

Se ha procedido a la tramitación para la obtención del informe favorable por parte de la Dirección General de Política Forestal de la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural.

Durante la realización de las obras se ha realizado una correcta gestión de residuos.

Al no haberse proyectado iluminación en el helipuerto, no es de aplicación lo referente a la contaminación lumínica de la zona.

Se da trámite para que la Dirección General de Política Forestal remita el informe de seguimiento ambiental a la Dirección General de Evaluación Ambiental.

Plan de Vigilancia Ambiental. Las principales acciones para garantizar el cumplimiento de las indicaciones propuestas son:

No se permitirá la utilización de maquinaria que no tenga realizadas las inspecciones y el mantenimiento pertinentes.

Se evitará el vertido de aceites y combustibles en la plataforma del helipuerto, que presenten riesgo de ser arrastrados. En su caso, se limpiará la plataforma mediante absorbentes.

No se permitirá la operación de aeronaves ajenas al control del servicio de extinción de incendios.

Se presentarán informes ante cualquier situación excepcional que pueda suponer riesgo de deterioro de cualquier factor ambiental, en concreto:

Vertidos accidentales de hidrocarburos.

Accidente de helicóptero, incidencia, choque o colisión con afivauna.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas de vigilancia ambiental son responsabilidad de GEACAM, que ejecutará el Plan de Vigilancia con personal propio o mediante asistencia técnica. Para ello, este organismo nombrará una Dirección Ambiental, que se responsabilizará de adoptar las medidas correctoras, de la ejecución del Plan de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes sobre el cumplimiento de las medidas a adoptar y de su remisión al órgano ambiental de la Comunidad Autónoma.

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, teniendo en cuenta el promotor y el objeto del proyecto, de lucha contra incendios forestales, y que está construido y en funcionamiento, no es previsible que en la explotación del helipuerto en el Centro de Operaciones Regional/Provincial de Toledo, siempre que se cumplan los requisitos ambientales especificados en los informes de los organismos competentes, que han sido aceptados por el promotor y que se recogen en la presente Resolución, se vayan a producir impactos adversos significativos, 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](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, 24 de enero de 2011.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

