

### III. OTRAS DISPOSICIONES

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

**10735** *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 Sahechores, León.*

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 Sahechores (León) 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 quince 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 y utilizable en exclusiva para los servicios de extinción de incendios forestales o emergencias, en condiciones de vuelo visual (VFR) diurnas. Según la documentación ambiental, se han utilizado las instalaciones existentes desde hace quince años, habiendo sido adecuadas a lo largo de los años de acuerdo a la normativa aeronáutica. Por lo tanto, no se va a realizar ningún tipo de obra.

Descripción. Las principales superficies del helipuerto y sus características físicas son:

Dimensión del área de aproximación final y de despegue (FATO): 30 x 30 m<sup>2</sup>.

Dimensión del área de toma de contacto y de elevación inicial (TLOF): 30 x 30 m<sup>2</sup>.

Dimensión del área seguridad: 5 m desde la zona FATO.

Además de las superficies antes descritas, existe un depósito de combustible homologado situado fuera del área de seguridad. Asimismo, el helipuerto consta de una red eléctrica que abastece a la base, un sondeo de agua que abastece a las instalaciones mediante tubería enterrada, y dos fosas sépticas donde se recogen las aguas residuales de las instalaciones de la base, una de la casa de tripulación y técnicos y otra de la nave de camiones.

El Plan de explotación del helipuerto es el siguiente:

Número de vuelos previstos: 100 vuelos durante todo el año, concentrados en la época de peligro alto de incendios, de mediados de junio al mes de octubre, y época de peligro medio, entre mediados de febrero y mediados de abril.

Horario: el helipuerto será de uso diurno, conforme a lo permitido por la reglamentación vigente. No se prevén vuelos nocturnos.

Velocidad de vuelo: en aproximación final 30 km/h.

Senda de vuelo: rumbo 60°-240°.

El promotor plantea dos alternativas de ubicación del proyecto:

Localizar el helipuerto en una nueva ubicación, 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 del helipuerto, lo que supone no generar impactos por la ejecución de obras. Y, además, el promotor opina que el emplazamiento actual del helipuerto es excelente para operar en lucha contra incendios ya que se ubica próximo varios espacios naturales tales como el lugar de importancia comunitaria (LIC) y la zona de especial protección para las aves (ZEPA) Rebollares del Cea, el Parque Nacional de los Picos de Europa, las ZEPAs La Nava Campos Norte, Oteros-Cea y Oteros-Campo, todos ellos espacios que se pretenden proteger. Se escoge esta segunda opción.

Localización del proyecto. El helipuerto se emplaza en el término municipal de Cubillas de Rueda (provincia de León, Castilla y León), próximo a la entidad local menor de Sahechores de Rueda. Tiene las coordenadas geográficas (WGS-84), UTM (DATUM ED 50) y cota siguientes:

Latitud	Longitud	X	Y	Z (m)
42° 37' 12'' N	05° 11' 33'' W	320.192	4.720.948	1.000

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

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, con fecha 31 de enero de 2011. Posteriormente, el 4 de marzo 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 Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino . . . . .	—
Confederación Hidrográfica del Duero. . . . .	—
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 de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo 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 León. . . . .	—
Ayuntamiento de Cubillas de Rueda (León). . . . .	—
Ecologistas en Acción de Castilla y León. . . . .	—
WWF-ADENA. . . . .	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)/BirdLife. . . . .	—
Fundación del Patrimonio Natural de Castilla y León. . . . .	—

El contenido más destacado de los informes recibidos se resume a continuación:

La Subdelegación del Gobierno en León considera que el proyecto no causa impactos ambientales significativos que no estén previstos por el promotor.

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, perteneciente a esa 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 no se ubica en ningún espacio integrante de la Red Natura 2000, no apreciándose afecciones indirectas reseñables ni individualmente ni en combinación con otras bases de la zona en los mencionados espacios. Además, señala que no se producirán impactos sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León, sobre especies con planificación de protección vigente, 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 cual se pone de manifiesto que en la documentación presentada no se ha incluido un estudio sobre los datos arqueológicos en el ámbito del proyecto. Asimismo, indica que en los archivos de esa Dirección general no consta la existencia de bienes culturales afectados por el helipuerto. Además, señala que de conformidad con el artículo 30.1 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León se deberá efectuar una estimación de la incidencia del proyecto sobre el patrimonio arqueológico y etnológico por parte de técnico competente y, dicha estimación, deberá ser informada por la Delegación Territorial de la Junta de Castilla y León en León. Finalmente, señala que cualquier intervención arqueológica que sea preciso llevar a cabo se debe realizar en coordinación con la Unidad Técnica del Servicio Territorial de Cultura de León y requerirá de la autorización preceptiva.

### 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 helipuerto se encuentra construido y en funcionamiento desde hace quince años, como indica el promotor. Se trata de un helipuerto de dimensiones moderadas y dedicado, en exclusiva, a la lucha contra incendios forestales o emergencias.

**Ubicación del proyecto.** El helipuerto está situado en el término municipal de Cubillas de Rueda, próximo a la entidad local menor de Sahechores de Rueda, en la provincia de León. El desvío hacia la base se encuentra en el p.k. 19+700, de la carretera LE-231. Tras

el desvío, la base se encuentra a unos trescientos metros al sureste del mismo, utilizando una pista forestal paralela al Canal Alto de los Payuelos.

El proyecto no se sitúa sobre ningún espacio de la Red Natura 2000, encontrándose los LICs más próximos a menos de 2 kilómetros de distancia (LIC ES4130137 Rebollares del Cea, y LIC ES4130079 riberas del río Esla y afluentes) y las ZEPAs más cercanas a más de 35 km (ZEPA ES4140036 La Nava Campos Norte, ZEPA ES0000125 Oteros-Cea y ZEPA ES0000194 Oteros Campo).

El helipuerto no coincide espacialmente con ningún área importante para las aves (IBA). Además, según indica la Dirección General del Medio Natural, el helipuerto no se emplaza sobre ningún espacio incluido en el Plan de Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León.

Por otra parte, debido a que la base ya está construida desde hace años, su superficie de ubicación se encuentra desprovista de vegetación. Cabe destacar que el helipuerto se ubica en terrenos pertenecientes al monte de utilidad pública (MUP) número 28 denominado Hojasal y agregados perteneciente a la entidad local menor de Sahechores.

Por último, no se han detectado en la superficie de ubicación de la base ni en su entorno elementos destacables del patrimonio cultural.

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 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 retirarán periódicamente por los servicios municipales.

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 se recogen en una fosa séptica, que se vaciará periódicamente, su traslado deberá ser gestionado por una empresa autorizada.

Asimismo, 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 baja frecuencia de las operaciones de despegue y aterrizaje (se calcula una media de 100 vuelos al año, diurnos y concentrados en la época de peligro alto de incendios, de mediados de junio a mediados de octubre y época de peligro medio entre mediados de febrero y mediados de abril).

Es necesario señalar que dada la ubicación de la base en una zona despoblada en un radio de 1,2 km, 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, se minimizará el potencial impacto sobre el entorno. Además, se prevé 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 helipuerto 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 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 helipuerto, 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 helipuerto 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, dado el reducido número de vuelos previstos y la planificación de las rutas.

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 entorno de la actuación. 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.

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.

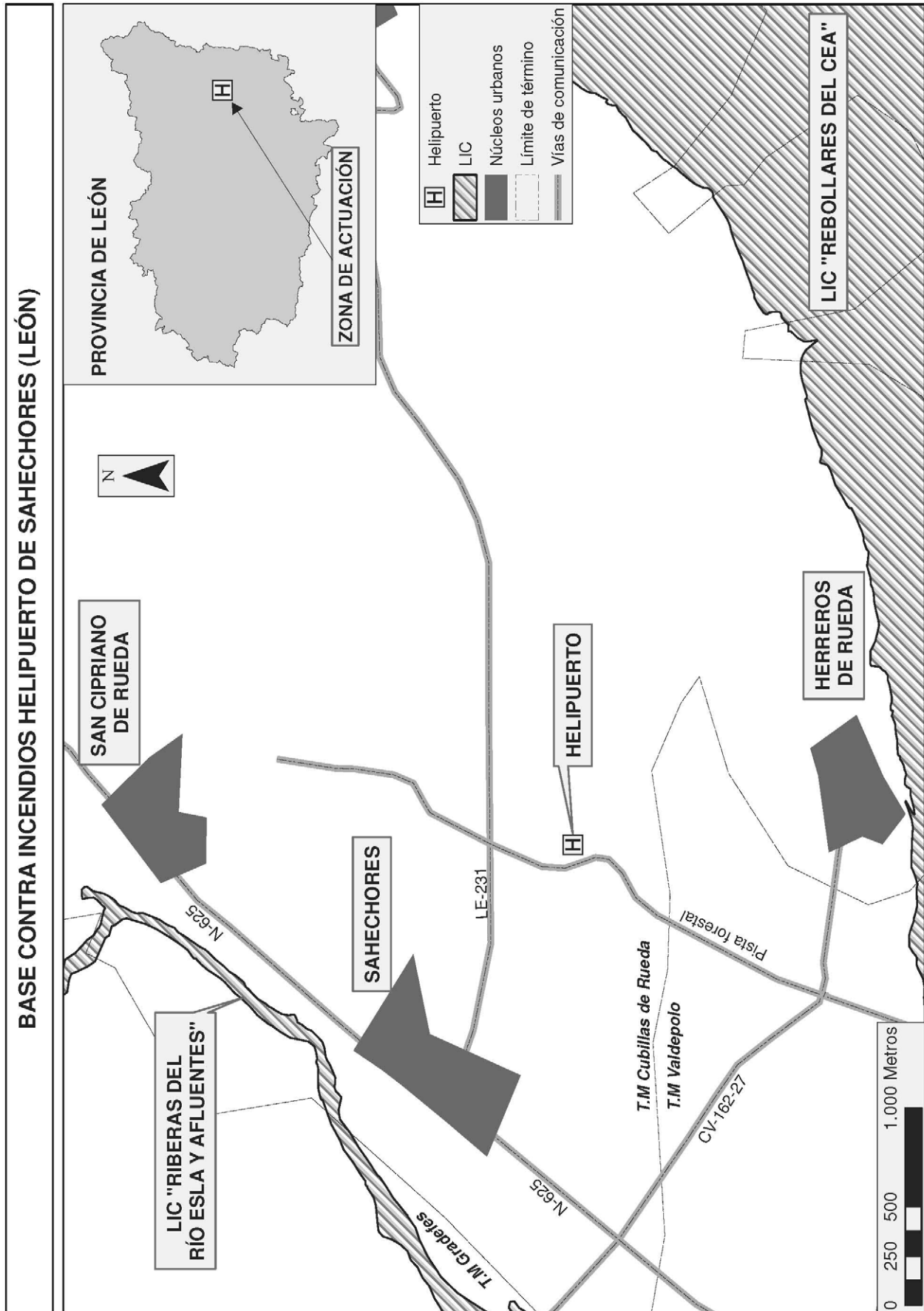
Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, resuelve de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la sección 2.ª del capítulo II, artículos 16 y 17, y el análisis realizado con los criterios del anexo III del texto refundido 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 Sahechores (León), 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](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, 9 de junio de 2011.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.





cve: BOE-A-2011-10735